

NUEVAS ECONOMÍAS URBANAS

Ciudades, eficiencia y productividad

La ciudad como “plataforma abierta”

Juan A. Alayo – Strategic City Planning & Research



INTRODUCCIÓN





LA IMPORTANCIA DE “LA PREGUNTA”

Formular bien las preguntas es la clave para progresar

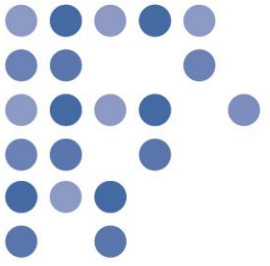
- En mi carrera profesional es el grueso del valor añadido

Para ello es preciso enmarcar bien el problema

La ciudad es multidimensional

- Necesita un enfoque amplio y que englobe objetivos complejos





UN EJEMPLO MAL PLANTEADO





LA MOVILIDAD EN LAS CIUDADES

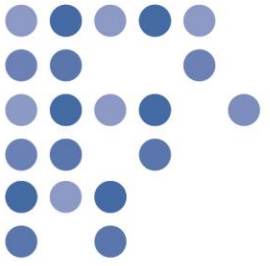
Un problema casi universal

- Congestión, polución, accidentes, costes, pérdida de competitividad...

Acentuado por una dependencia en aumento del automóvil

- Especialmente en USA, superior al 80% de los desplazamientos
- Pero se acusa en casi toda gran ciudad (y no tan grande)





UN ENFOQUE UNI-DIMENSIONAL

Departamentos de movilidad y transporte

Objetivos típicos:

- Proporcionar una mayor y mejor movilidad: mover más gente, más bienes, más rápido y más fiable (con menos congestión) y con menor impacto ambiental

Enfoque habitual, soluciones tecnológicas:

- Mejoras de infraestructura (carreteras, trenes...)
- Mejoras operativas (semáforos, tecnología de monitorización...)





DOS “SANTOS GRIALES”

Más transporte público (para reducir vehículo privado)

- Mayor capacidad y velocidad operativa

El vehículo autónomo y eléctrico:

- Con “pay as you go”, dejará de tener sentido el coche propio, no necesitaremos tanto espacio para estacionamiento... La movilidad como “servicio”
- Movilidad más “limpia” y silenciosa

Y algunas otras “cosillas”:

- Patinetes de alquiler, bicicletas de alquiler...





¿PROBLEMA RESUELTO?

Me temo que no...

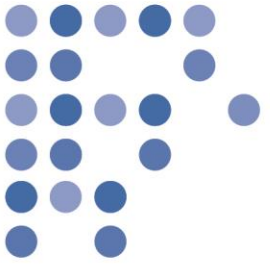
Transporte Público:

- Solo puede ser una parte (y limitada de la solución)
- En ningún sitio puede sustituir a otros modos y menos al vehículo privado en ciudades de baja densidad

El vehículo autónomo y eléctrico:

- Puede reducir el número de vehículos y estacionamientos, abaratando el conjunto de la movilidad
- Pero ¿podrán las ciudades mantener sus calles? ¿Y el modelo actual de desarrollo urbano?





EL COSTE DE LAS CALLES

En Monterrey, México

- El coste de rehacer sus calles es 40 veces el presupuesto anual municipal
- Si dedicaran un 10% del presupuesto solo a rehacer calles, tardarían casi 400 años

En Portland, Oregón:

- Déficit de inversión de más de \$400 millones/año (>10% del presupuesto)
- Una de las ciudades más ricas del mundo, y más concienciada, no puede mantener su infraestructura





ENTONCES ¿QUÉ?

El problema no es la movilidad, la movilidad es un síntoma

La raíz del problema es otra

- El modelo de ciudad (densidad y mezcla de usos) que determina la cantidad de movilidad (distancias) y la manera de moverse (más en coche)
- La relación es causa -> efecto y la direccionalidad empieza en la forma urbana

No se puede resolver el problema de la movilidad sin abordar el problema de la forma urbana. Un problema mal enmarcado





UN PLANTEAMIENTO DIFERENTE





¿QUÉ ES UNA CIUDAD EFICIENTE?

Necesitaríamos saber 3 cosas

- Para qué es la ciudad
- Cuál es su desempeño
- Cuánto nos cuesta – construcción, operación, mantenimiento & reposición

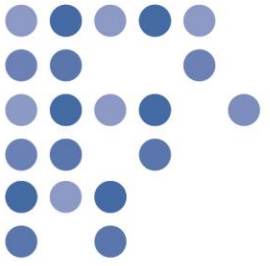
Pero no lo sabemos, porque no planteamos así la pregunta





ELEMENTOS DE UNA RESPUESTA





¿PARA QUÉ SON LAS CIUDADES?

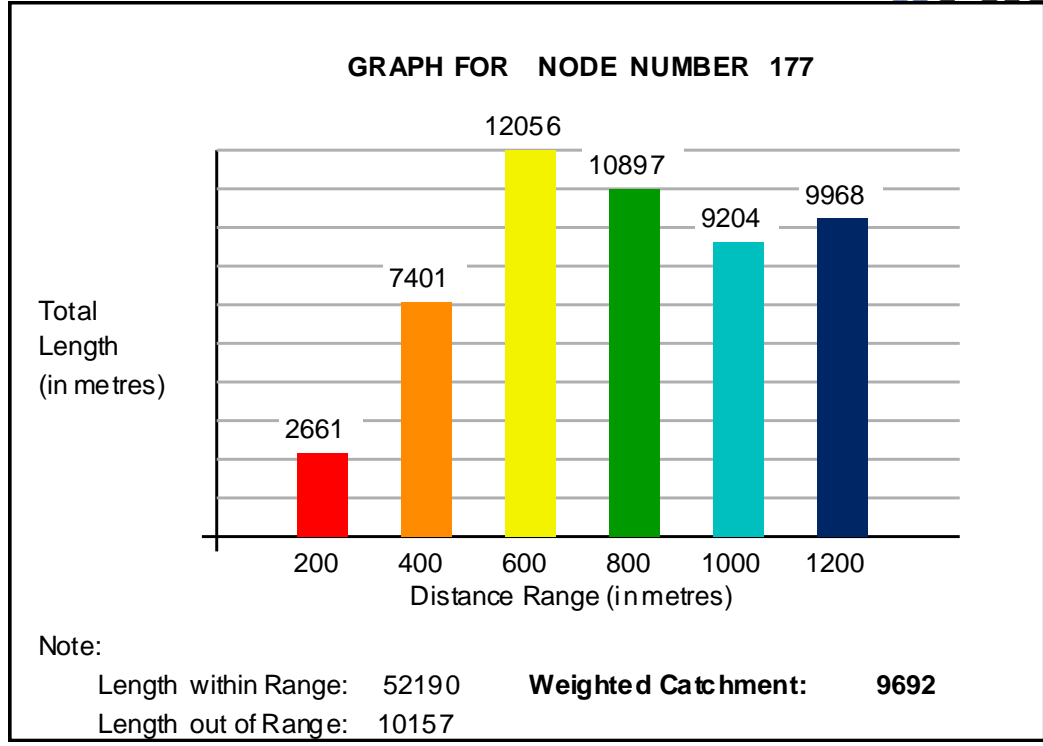
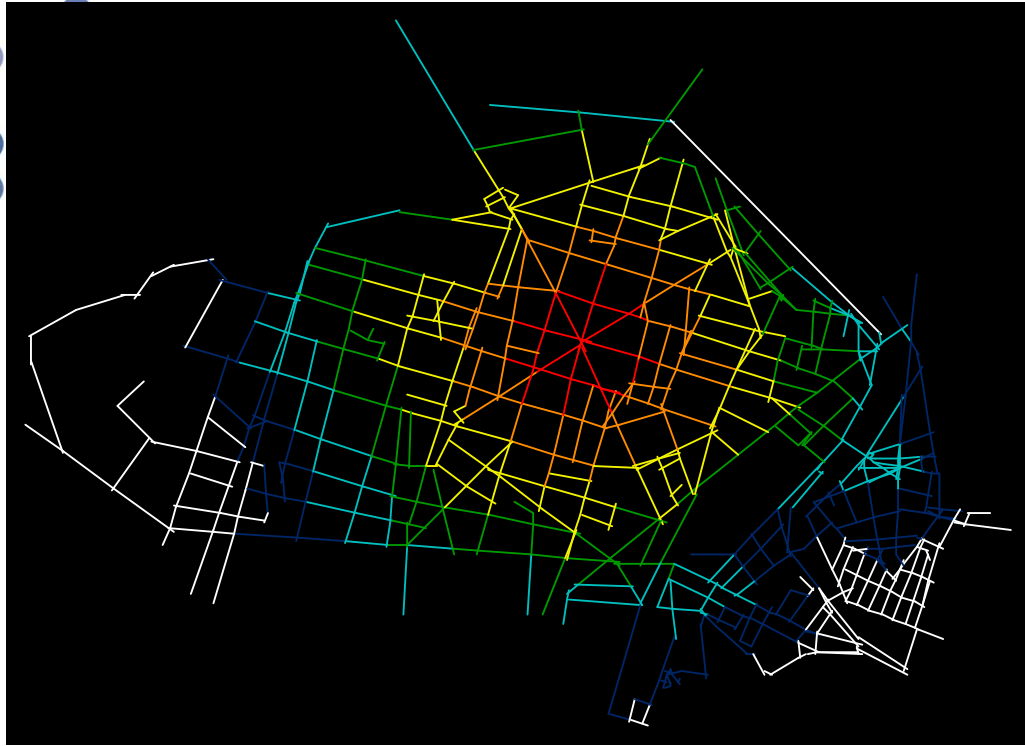
Proporcionar **accesibilidad** a bienes, servicios, otras personas y todo tipo de actividades.

Para ello la clave es la proximidad y la acumulación de gente y actividades variadas.

Es decir, dos aspectos básicos en la planificación urbana: la densidad y la adecuada mezcla de usos.

En esencia, las ciudades son mecanismos para conectarnos físicamente. Y serán más eficientes y productivas cuanto mejor lo hagan.





Potencial de las Ciudades para generar Accesibilidad

33 km de calles a menos de 10 minutos andando

EL ENSANCHE DE BILBAO





LICENCIADO POZA – 1KM DE CALLE





LO QUE OFRECE LICENCIADO POZA

En 1 kilómetro de longitud

- Superficie construida sobre rasante: 200.000 m²
- 1.300 viviendas (70% de lo construido)
- 250 locales comerciales

Imaginemos 33 km de calle, a menos de 10 minutos andando

Reduciendo las cifras de Licenciado Poza en un tercio:

- > 4 millones de m² construidos
- Casi 30.000 viviendas (unas 75 mil personas)
- Unos 5.500 locales comerciales



PERO TAMBIÉN PODRÍA SER ASÍ..



Y CADA VEZ MÁS, LO ES...





¿QUÉ ESTÁ PASANDO?





LA CIUDAD Y SU EVOLUCIÓN

Pensamos en Ciudades como entes milenarios: pero la inmensa mayoría del tejido urbano es nuevo:

- El 70% de la población urbana mundial < 50 años
- El 75% de la “huella urbana” < 30 años
- Desarrollos a densidades 30-40% de lo que había

En España, en tan sólo 24 años (1987 a 2011)

- Población +24%
- Superficie tejido urbano +48%
- Superficie artificial +88%

La mitad del tejido urbano en España tiene menos de 50 años





EN EUSKADI

En 24 años (1987 a 2011)

- Población + 2,6%
- Superficie Urbana + 29%
- Superficie Artificial + 75%

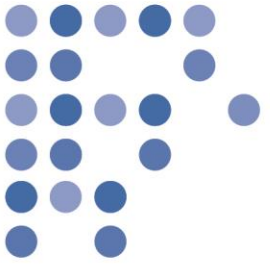
Casi 3.700 hectáreas “urbanas” más en 24 años (2 Zorrotzaure/año)

Pero solo unos 50.000 habitantes más

Densidad de crecimiento < 10% de la de 1987



NO SOLO NOS DISPERSAMOS ACELERADAMENTE



INFRAUTILIZAMOS LO QUE TENEMOS

El Ensanche de Bilbao: 20.000 habitantes menos en 40 años

- La zona mejor servida de la ciudad y la más cotizada

Casi un 40% de locales comerciales en Euskadi vacíos

- Casi 2,5 millones de m² en el Bilbao Metropolitano (1.500 M €?)

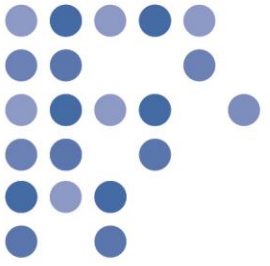
Un Plan para Zorrotzaure con 1/3 la densidad del Ensanche y casi la mitad de lo que permitiría la ley





REFORMULANDO LA PREGUNTA





¿MOVILIDAD O ACCESIBILIDAD?

¿Queremos “mejorar” la movilidad o proporcionar una accesibilidad óptima?

- Accesibilidad es lo que queremos y necesitamos
- La movilidad es un coste y una inconveniencia

Pero tenemos departamentos de Movilidad y Transporte y no de Accesibilidad...

De la encuesta de Movilidad del Gobierno Vasco (2016)

- *Se considera desplazamiento aquel cuya duración sea superior a 5 minutos, si se realiza andando, o cualquiera que se realice en modos motorizados independientemente de su duración*





SIN EMBARGO...

Hay una correlación positiva entre **densidad** y **productividad**

- A mayor densidad, mayor productividad
- Mayor cuanto más cualificado sea el capital humano
- Se generan mayores sinergias y “spillover” effects

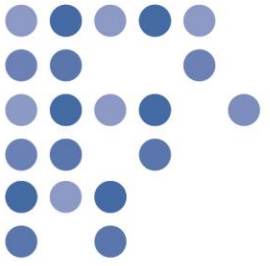
En una economía de intangibles, la cantidad y diversidad de interacciones son claves para la innovación





QUÉ NECESITAMOS HACER





TRABAJAR EN VARIAS DIMENSIONES

En el componente humano

- Esfuerzo intelectual para analizar problemas y necesidades
- Mejoras organizativas para buscar soluciones

El tejido físico

- Revertir el proceso de dispersión – corregir lo que estamos haciendo (ZZ)
- Cambiar la Ley del Suelo – exigir ciudades más densas y mejor mezcladas

El ámbito digital (analogía Fórmula 1)

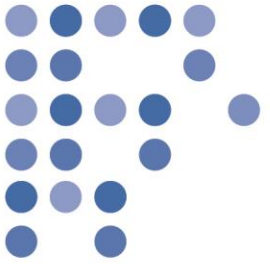
- Estamos en el siglo XXI, hay que aplicar todo el potencial de la revolución digital
- Tenemos oportunidad de multiplicar el potencial de la ciudad por 10, por 100 o por 1.000





ANTES DE ACABAR OTRO EJEMPLO





UNA APP EN MANOS DEL CIUDADANO

Para notificar desperfectos o averías en la ciudad

Con una foto y un interfaz simple, se genera una incidencia en el Ayuntamiento

Permite seguimiento transparente y en tiempo real

Empoderamiento ciudadano. Estupendo, no?



¿ALGUNA PEGA?

¿ALGUNA PEGA?

Un foco “estrecho” descontextualizado

Si la ciudad no tiene dinero para mantener su infraestructura, y la mayor parte está enterrada, ¿qué genera una App así?

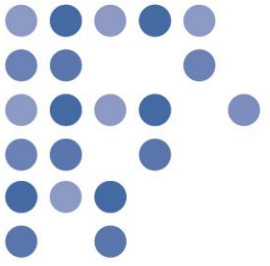
- Una concentración en aspectos “superficiales”
- Gran dificultad para priorizar intervenciones
- Descuido de los aspectos menos visibles y más caros

La idea es buena, pero no se identificó el marco global del problema



CONCLUSIONES





NECESITAMOS EMPEZAR EL CAMBIO

Para ello, lo primero darnos cuenta de la situación y definir bien el problema

- Tenemos ya zonas insostenibles, no malgastemos recursos en “mejorarlas”
- Tenemos zonas infrautilizadas por revitalizar
- No generemos más zonas infrautilizadas e ineficientes

Cambiar nuestro enfoque sobre las ciudades

- Una mirada más limpia y disruptiva
- “Thinking out of the Box” – la caja es la ciudad, verla desde fuera!
- Si optimizamos su forma física, cualquier otra mejora será más eficiente





REPLANTEAR LAS PREGUNTAS

No tanto ¿Qué nos permiten hacer las nuevas tecnologías que sea novedoso y pueda cambiar las cosas? (recordar la App)

Más bien ¿Qué tipo de cambio nos va a permitir al conjunto de la sociedad disfrutar de más y mejores oportunidades de desarrollo?

- Y esto nos forzará a mirar el mejor y más eficiente uso de recursos

Y no olvidar: los cambios pueden ser del entorno físico, de mentalidad, de maneras de hacer, tecnológicos...

No nos ceguemos a un solo tipo de cambio, abramos al máximo las perspectivas





FOOD FOR THOUGHT...

Mencionaba antes el “coste de reposición de las ciudades”:

- Lo público ronda el 100% del PIB (comparar con un presupuesto municipal)
- Los edificios privados el 200% del PIB (unos 77 m2 construidos por habitante)
- “Valor de mercado” del stock de vivienda en Bilbao unas 4 veces PIB!
- La administración pública no sabe lo que tiene ni lo que costará reponerlo

¿Estamos aprovechando los activos?

Movilidad y equidad: los desplazamientos de las mujeres en Euskadi

- Andando: hacen un 16% más desplazamientos que los hombres
- En coche: un 37% menos que los hombres
- En transporte colectivo y público: un 60% más que los hombres!

Una ciudad más accesible es más equitativa





MUCHAS GRACIAS

Juan A. Alayo

Strategic City Planning & Research

juan.alayo@bizkaia.eu

