

ECONOMÍA Y FINANZAS

DARLE UN GIRO A LA MOVILIDAD URBANA

Prácticas en Alemania y urgencias para Costa Rica

Carolina Hidalgo Herrera
Noviembre, 2022



Esta publicación explora de manera general la situación actual de la movilidad urbana en Alemania, para identificar buenas prácticas que puedan ser de relevancia para Costa Rica.



En concreto, se presentan los elementos del sistema de movilidad alemán, la concepción de la ciudad como un espacio compartido, la incidencia de la organización ciudadana y los grupos de pensamiento, el uso de la energía en el transporte y su etapa de transición.



Asimismo, los principales retos para Alemania y, por último, tomando como referencia esa experiencia, se exploran aprendizajes con viabilidad para Costa Rica, que resultan urgentes.

LA EXPERIENCIA ALEMANA DE MOVILIDAD URBANA Y TRANSPORTE PÚBLICO

¿Cuál es la condición actual de la movilidad urbana en Alemania?, ¿cuáles buenas prácticas ha desarrollado la experiencia alemana?, ¿qué es urgente en Costa Rica?

La crisis climática, la dependencia de los hidrocarburos, las tensiones a nivel mundial de los combustibles fósiles en un contexto de guerra Rusia/Ucrania hacen que sea mandatorio trabajar cuanto antes en alternativas mucho más amigables con el ambiente y que sean mucho más eficientes, además, que generen ingresos y beneficios para países que han priorizado inversiones y políticas públicas en conservación y un desarrollo sostenible.

En esa línea, Costa Rica tiene la tarea de trabajar en la descarbonización de la economía, no solo como bandera sino como compromiso país. Una ruta realista, no demagógica, que se traduzca en acciones concretas en el sistema de transporte y la matriz energética de este sector.

De ahí que sea tan importante explorar el sistema de transporte de Alemania, el cual se ha convertido en referente a nivel internacional, porque, a pesar de su alta densidad poblacional y las

complejidades que ha atravesado como país a lo largo de su historia, se ha convertido en una experiencia práctica no solo en el diseño del sistema de transporte sino también en su proceso de transformación hacia la descarbonización.

En esta publicación pretendemos explorar, de manera muy general y basados en entrevistas de campo y revisión de datos estadísticos, la situación actual de la movilidad urbana en Alemania, con especial énfasis en Berlín, para identificar buenas prácticas que puedan ser de relevancia para Costa Rica.

Primero, exploraremos los elementos descriptores del sistema de movilidad alemán, en un segundo lugar, la concepción de la ciudad como un espacio compartido y cómo esto está vinculado a la incidencia de la organización ciudadana.

No podemos dejar de lado la variable ambiental e indagar en el uso de la energía en el sistema de transporte y su nivel de transición que es sin duda alguna uno de los principales retos en la actualidad para Alemania. Por último, tomando como referencia toda esa experiencia, qué aprendizajes de estos son viables para Costa Rica y resultan urgentes.

1

DESCRIPCIÓN GENERAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE ALEMÁN

Para Alemania el tema del transporte no solo es fundamental como sector, sino que, además, es una de sus principales actividades económicas. Las principales casas matriz de la industria del automóvil se encuentran en este país y, por tanto, la producción de tecnología e innovación en esta materia es la más alta a nivel mundial. Eso está vinculado con su historia y su cultura, ya que es el lugar donde se inventó la bicicleta en 1817, el automóvil en 1885 y la primera autopista del mundo en 1913, razón por la cual la movilidad es tan relevante y moderna.

Alemania cuenta con un sistema de transporte público intermodal compuesto por el tren, el tranvía, el autobús y el metro, que realizan tanto recorridos largos que conectan con los países de la Unión Europea como también trayectos cortos y frecuentes que le da mucha agilidad a las ciudades. A esto se debe adicionar que es el país con mayor densidad de vías para vehículos y cuenta con más de 250 ciclovías de larga distancia a lo largo del país.

Una de las claves para el éxito del sistema de transporte alemán ha sido preocuparse por brindar un servicio integrado que tome como base la experiencia de las personas usuarias. Esto ha implicado la mejora y revisión constante tanto de las rutas como de la infraestructura. Un ejemplo de lo anterior es la estación central (*Hauptbahnhof*) de transporte público de Berlín, que unificó ocho estaciones terminales, antes dispersas por la ciudad, que significaban una enorme complicación para las personas usuarias. Dicha unificación no solo concentra los servicios en un solo lugar sino también la información de todos los destinos y sus respectivos horarios.

A pesar de los enormes esfuerzos por disminuir el impacto ambiental de sus formas de movilidad, en este momento, el vehículo particular sigue siendo uno de los medios de transporte más utilizados. Así lo establece la entidad federal de estadística, para marzo del año 2022, 52 millones de personas utilizan transporte privado motorizado y 12 millones de personas utilizan autobús y transporte ferroviario.

Sin embargo, hay que decir que la intermodalidad está presente en la sociedad alemana y muchas personas utilizan la combinación de varios medios de transporte. Incluso, el uso del transporte público venía en aumento, hasta la pandemia, momento en el que ha sido la bicicleta una gran alternativa sobre todo para las ciudades y las distancias cortas.

El sistema de transporte público tiene una gran capacidad de articulación y adaptación a las situaciones emergentes, como lo ha sido la pandemia y la guerra entre Rusia y Ucrania, la cual ha ocasionado la subida del precio de los hidrocarburos y una inflación importante en bienes y servicios.

Por esta razón, el Gobierno decidió brindar a la población para el mes de junio, julio y agosto del 2022 un incentivo para el sistema de transporte público, donde las personas pagaban un ticket al mes para viajar a todas las zonas que deseara por la única suma de 9 euros (5 560 colones). Esta medida también tenía el objetivo de inducir la demanda del transporte público, lo cual se logró ya que las personas usuarias aumentaron en un 25%, según una encuesta realizada por la Asociación de Empresas de Transporte Alemanas¹. El hecho anterior demuestra que cuando el precio es accesible y el servicio es eficiente, las personas tienden a elegir el transporte público.

La coordinación de los servicios públicos de transporte está a cargo, mayoritariamente, de los gobiernos locales, quienes, a su vez, coordinan acciones tanto con las empresas como con las demás entidades estatales competentes. Así, tienen la oportunidad de vincular las políticas públicas de transporte con las de desarrollo urbano tanto a nivel local como nacional.

De hecho, el ticket de 9 euros también significó un buen ejemplo de coordinación de las políticas públicas, dado que la definición de las tarifas se realiza a nivel local; pero, en función del interés nacional, se unificaron las tarifas. De esta manera, se convirtió en un acto demostrativo de combinación de esfuerzos para ampliar resultados.

¹ https://www.vdv.de/presse.aspx?id=be711bba-5926-48df-b541-74851878036f&mode=detail&coriander=V3_5cbb1794-5fc1-e2bf-b313-ec14416e6b4f

A grandes rasgos, es un país que se esfuerza por brindar diferentes opciones de transporte, alternativas al carro centrismo, a las personas usuarias y que, por su gran historial de intermodalidad, hoy día mueve millones de personas en transporte público y en bicicleta.

La persona usuaria del transporte público y su experiencia es el centro de la política pública y, en función de ella, está diseñado el sistema de transporte.

2

LA CIUDAD UN ESPACIO COMPARTIDO

La movilidad urbana es un resultado del desarrollo urbano, así lo afirmó Sabine Flores.² De ahí, la relación entre el lugar donde vivimos y cómo nos movemos está absolutamente conectada entre sí. Desde los inicios del siglo XX, en Berlín, se apuesta por la *Großstadt*, es decir, por la gran ciudad. Hoy día es una ciudad de más de 3 millones de personas que se ha enfocado al desarrollo urbano vertical y donde la conexión con los medios de transporte garantiza una movilidad urbana amplia, que llega a todos los puntos de la ciudad; sobre todo en los distritos más poblados.

Para poder lograr ese objetivo, los gobiernos locales alemanes utilizan sus competencias de ente encargado del desarrollo urbano para garantizar que los proyectos inmobiliarios no solo inviertan en sus propiedades, sino que dependiendo de su tamaño puedan invertir también en infraestructura de transporte como, por ejemplo, estaciones de transporte público y áreas verdes para la comunidad. También, para garantizar que un porcentaje de sus apartamentos sea accesible para el promedio de la población. Los permisos de construcción están directamente conectados con el compromiso de aportar a ese enfoque de ciudad como espacio compartido.

Como país y de manera general, tienen el problema de tener una enorme densidad de población en las ciudades y un crecimiento desmedido en el precio de los alquileres en las grandes ciudades. Esto frente a una ruralidad que, aunque tiene espacio inmobiliario, no cuenta con suficiente infraestructura y servicio en temas de transporte público.

Por lo anterior, este tema es uno de los asuntos de permanente discusión en el Congreso Nacional, donde el Partido Social Demócrata (SPD) en conjunto con el Partido Verde han promovido la necesidad de resolver el alto incremento en los precios de alquiler y la necesidad de disminuir las brechas en la diferencia de acceso al transporte público en la ruralidad. Así, es un área de análisis constante y le da a la discusión un peso relevante en la agenda nacional, según lo manifestó el diputado Jan Plobner.³

Mantener los mecanismos de revisión y seguimiento de las regulaciones vinculadas a la ciudad y la conexión con la movilidad urbana ha sido, sin duda, una buena práctica que ha garantizado la mejora permanente y el rediseño constante de las reglas que garantizan la convivencia en lugares densamente poblados. La concepción de ciudad como un espacio compartido requiere un abastecimiento permanente de ideas y creación conjunta de soluciones.

² Intercultural Business Communication (2022): Entrevista del 12 de mayo, 2022. Institut für Zukunftsstudien und Technologiebewertung, Berlin, Alemania

³ Hidalgo Herrera, Carolina: Entrevista al Sr. Jan Plobner, Partido Social Demócrata (SPD), 16 de mayo 2022.

3

INCIDENCIA DE LA ORGANIZACIÓN CIUDADANA Y ACTORES COMPROMETIDOS

Aportar a la construcción de soluciones para el transporte inclusivo desde la experiencia de la persona usuaria y tomar decisiones basadas en datos fue una de las principales conclusiones del International Transport Forum 2022, realizado en Leipzig, Alemania. En esta área, el compromiso de los sindicatos, los grupos de pensamiento (Think Tank) y de las organizaciones no gubernamentales destacan no solo en sus lobbies formales en el tema de movilidad urbana en el Congreso Federal Alemán, sino también en la cantidad y profundidad de investigaciones generadas para las personas tomadoras de decisión.

Sorprende de manera positiva la cantidad de actores interesados en la incidencia política en temas de movilidad urbana y en desarrollar investigaciones y datos. Aquí citaremos al menos cuatro actores interesados en esa labor de incidencia de la movilidad urbana sostenible.

Primero, la sociedad civil organizada cuenta con mucha experiencia e historial de éxito sobre las iniciativas que han impulsado. Un ejemplo de esto es la Asociación Alemana de Peatones (FUUS, por sus siglas en alemán),⁴ que desde 1985 realiza labores de cabildeo sobre normas de tránsito y pautas de planificación, asesoran tanto a entidades privadas como públicas y trabajan de manera descentralizada en grupos locales para mejorar las condiciones para caminar.

Esta asociación fue esencial para la ley de peatones que se dio en febrero de 2021, con la cual se logró priorizar, a nivel normativo, a las personas peatonas como pilar de la movilidad sostenible.

También está el Club Ciclista Alemán General (ADFC, por sus siglas en alemán),⁵ que cuenta con más de 215 000 integrantes quienes también realizan labor de lobby sobre políticas públicas y cambios en la legislación, generan insumos técnicos y apoyo a las personas agremiadas.

Ambas asociaciones se sostienen económicamente de la cuota de las personas asociadas y de donaciones, además son reconocidos referentes temáticos y representantes legítimos de ambos gremios. Vinculado al tema ciudad y con relación a la convivencia que desarrollamos en la misma desde diferentes aristas, debemos mencionar que la Asociación de Inquilinos de Berlín es otro espacio de sociedad civil organizada con mucho impacto e incidencia política. Son quienes lideraron el referéndum que se realizó en setiembre del 2021, sobre la necesidad de expropiación de la propiedad a empresas inmobiliarias privadas con 3 000 o más casas o apartamentos.

También está la Asociación Alemana para la Movilidad Sostenible (GPSM, por sus siglas en alemán), esta es más una plataforma para intercambiar conocimientos y experiencias entre académicos, empresas, asociaciones y la sociedad civil, impulsada por entidades públicas; pero que, intencionalmente, es un espacio de encuentro entre todos los actores que comparten el propósito de la movilidad sostenible y generan líneas base entre todas las partes.

Segundo, los Think Tank, como grupos de pensamiento, son centros de investigación que generan insumos técnicos y datos para la toma de decisiones. Algunos ejemplos que están presentes en Berlín y trabajan el tema de movilidad urbana sostenible son el Instituto de Estudios de Futuros y Evaluación de Tecnologías, Fundación Trabajo y Medio Ambiente, el Instituto de Estudios Sostenibles Avanzados y el Centro de Cultura de la Movilidad. Estas organizaciones generan información, propuestas de política pública, artículos de opinión y campañas que ponen a disposición de personas tomadoras de decisión a nivel local y a nivel nacional. Algunas de ellas también están inscritas como lobbies en el Congreso para impulsar las agendas que consideren pertinentes. La variedad y la calidad de los contenidos generados por estas organizaciones enriquece la discusión nacional y varía los puntos de vista de esta.

⁴ <https://www.fuss-ev.de/>

⁵ <https://www.adfc.de/>

Tercero, el sector empresarial también se ha preocupado por sumar esfuerzos a la movilidad sostenible y ha comprendido que la transición del modelo carro centrado al modelo de pirámide de invertida tendrá repercusiones en sus mercados. Por eso algunas de las empresas del sector automotriz y también inmobiliario han optado por sumar iniciativas y acciones de cambios dentro de su modelo de negocio. Un ejemplo es Auto Club de Europa (ACE), que inicialmente da servicios de asistencia en carretera, seguros y otros a vehículos particulares, abre una línea de trabajo para promocionar el uso de la bicicleta y el transporte público y dar asistencia a las personas que deciden realizar ese cambio, también acompaña a las empresas que desean contar con planes de movilidad sostenible para sus equipos de trabajo y les guían en su implementación. Otro ejemplo de esto es la Asociación Federal de Desarrolladores Urbanos que tiene un rol de mediador entre gobiernos locales, ciudadanía y empresas inmobiliarias para resolver conflictos sobre nuevos proyectos inmobiliarios y la aplicación de regulaciones; pero, también, apoyan para que el sector asuma la responsabilidad que le corresponde tanto en creación de nueva infraestructura para el transporte público como también para que los espacios urbanos sean aptos para personas peatonas y para las personas usuarias de bicicleta.

Por último, los sindicatos en Alemania son actores políticos sumamente relevantes y con una amplia trayectoria en la historia de los movimientos sociales de ese país. Aunado a

lo anterior, hay que considerar que el sector de la metalurgia y el sector automotriz cuentan con los sindicatos más grandes del país y, por tanto, los cambios que se den hacia la movilidad sostenible tienen afectaciones importantes en sus campos laborales. De hecho, han sido claros en que todos los cambios que se den hacia la disminución del uso de los vehículos y la electrificación del transporte, tanto público como privado, implicarán una importante disminución de mano de obra en la industria automotriz. Por tanto, el Estado debe apoyar en brindar nuevas oportunidades de empleo para personas cesadas por esa evolución en los sistemas de transporte. Por estas razones, también los sindicatos se han involucrado en los procesos de incidencia política e, incluso, en algunas ocasiones también tienen centros de investigación, que generan recursos para un mejor sustento técnico de sus propuestas.

Como podemos observar la movilidad sostenible está en la agenda pública, es un tema constante, la diversidad de actores es amplia y el nivel de compromiso con la participación informada y sostenida es alto. De ahí que se cuente con un sistema de transporte público y con soluciones integradas para las personas peatonas, así como para la movilidad no motorizada. En dichas soluciones, la persona está en el centro y lo más importante es su experiencia. Pero, quizá, lo más importante es que, a pesar de que el sistema es uno de los mejores a nivel mundial, está en constante revisión y mejora con el acompañamiento y seguimiento de estos actores.

4

USO DE ENERGÍA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE ALEMÁN Y LOS PROCESOS DE TRANSICIÓN ENERGÉTICA

El cambio climático es una de las principales preocupaciones a nivel mundial y donde se hace urgente trabajar duro para disminuir el impacto ambiental de nuestro día a día. Revisar los medios que utilizamos para trasladarnos y la energía que utilizamos disminuyendo el consumo de hidrocarburos es una de las acciones más efectivas para disminuir ese impacto.

Cambiar la matriz energética, eliminando o al menos inicialmente disminuyendo la dependencia de los hidrocarburos es uno de los principales compromisos que han asumido la mayoría de los países.

Alemania es uno de los países pioneros en la búsqueda de energías alternativas para impulsar los diferentes medios de transporte y ha realizado un esfuerzo importante en la

electrificación del transporte tanto público como privado, generando incentivos económicos, nuevos modelos de automotores y campañas.

En esa misma línea, en agosto del 2022 se inauguró una línea de tren que funciona con hidrógeno verde, las estimaciones respecto a esta línea es que permitirá ahorrar más de 4 000 toneladas de CO₂ al año. Una vez más, Alemania está siendo pionera en la tecnología del hidrógeno verde, pero los actores vinculados a la movilidad lo consideran como una opción para la industria a gran escala, como aviones o para transporte público; pero no lo consideran en este momento una opción para la ciudadanía por los altos precios y por la red de recarga que habría que instalar en todas las ciudades.

Revisando la matriz energética alemana y según los datos de la Agencia Federal de Medio Ambiente,⁶ el sector transporte de Alemania consume el 27.2% de toda la energía del país y, específicamente, la distribución de energía en transporte utiliza en un 91.8% gasolina y diésel, 6.1% biocombustibles,

1.8% electricidad y 0.3% gas. De donde, es evidente que tanto el diésel como la gasolina siguen siendo los más utilizados para movilizarse y que la transición hacia la electricidad y otros tipos de energías es aún una aspiración incluso para países tan desarrollados como Alemania.

5

PRINCIPALES RETOS PARA ALEMANIA

A pesar de todos estos grandes avances como país evolucionado en materia de movilidad, Alemania enfrenta una serie de retos, dentro de los cuales resaltaremos los más relevantes.

Hacer que el transporte público sea más accesible en todas las zonas del país, incluida la ruralidad, donde el tráfico de automóviles surge porque el transporte público no es atractivo. Además, mantener la sostenibilidad financiera es, sin duda alguna, una de las mayores dificultades que tendrán las autoridades alemanas en los próximos meses, porque el aumento en el transporte se dio con la medida de los 9 euros por mes; pero, ahora, esta nueva afluencia de personas no se debe perder. En octubre del 2022, los diferentes jerarcas, las fuerzas políticas de la coalición y la ciudadanía estuvo en un proceso de negociación para definir si se iba a mantener un incentivo o no para el transporte público y se definió el precio de 49 euros por mes, que son 30 300 colones, ya que el monto de 9 euros es insostenible financieramente por más tiempo; más aún en un contexto de guerra entre Rusia y Ucrania, que no solo genera una crisis energética sino también una inflación permanente que aumenta la tensión en la economía. Con lo cual, llegar a un consenso entre actores sociales para no perder a las nuevas personas que empezaron a usar el transporte público será retador.

Aumentar los automóviles eléctricos es otra de las metas que se ha fijado el gobierno de coalición alemán, dado que la aspiración es ser el líder en electromovilidad y llegar al 2030 con 15 millones de vehículos eléctricos.⁷ El reto acá es que esos nuevos vehículos sean bajo la modalidad de carros compartidos, o bien, que estos sustituyan a otros de gasolina o diésel y no que aumenten la flotilla vehicular, continuando en la óptica carro centrista. Lo anterior, sumado a que no todas las personas pueden comprar un vehículo eléctrico, a pesar de los incentivos.

La mejora y la expansión del sistema ferroviario y el transporte público local es otra de las metas que Alemania se ha fijado para mejorar sus sistema y dar más opciones a las personas usuarias tanto en horarios como en comodidad. Aunado al aumento de la intermodalidad, que involucra la bicicleta y sistemas de transporte compartido, de manera que más familias utilicen la bicicleta como un medio de transporte permanente mezclándolo con el tren o autobús y, en los casos excepcionales, ya sea por viaje o para cargar algún objeto pesado, la modalidad de carros compartidos bajo plataformas digitales. Esta tendencia ha venido creciendo, según la Asociación Alemana de Carros Compartidos, ya que a principios de 2022 había unos 3.4 millones de clientes registrados en casi 250 proveedores en Alemania.

Compartiendo la concepción con el International Transport Forum 2022, Alemania identifica como un problema actual de movilidad la carga que le suma a las ciudades el sistema de reparto de paquetes y mercadería, que ha crecido con el mercado en línea en gran medida en los últimos años. Más aún si tomamos en cuenta que Alemania ha encabezado tres veces seguidas la clasificación del Índice de Desempeño Logístico del Banco Mundial. Una de las soluciones que se están evaluando es la posibilidad de que las compañías compartan sistemas de reparto y que la coordinación esté en los gobiernos locales, pero estas propuestas colaborativas aún no han sido implementadas.

Por último, cómo generar empleos alternativos para toda la industria automotriz que evolucionará con estos cambios, a la cual la transición hacia transporte público y la electrificación de la movilidad, le implicará cambios en el manejo de recursos humanos. Hacer un balance entre asociaciones ambientalistas y de movilidad sostenible, en conjunto con sindicatos, implicará procesos de negociación amplios y con capacidad de seguimiento.

⁶ https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/384/bilder/4_abb_eev-sektoren-et_2022-03-25.png

⁷ <https://www.deutschland.de/es/topic/medio-ambiente/movilidad-en-alemania-los-planes-para-la-reestructuracion-del-transporte>

6

ACCIONES URGENTES PARA COSTA RICA

Costa Rica tiene un sistema de transporte basado en la visión carro centrada, donde el vehículo particular es una de las principales formas de traslado. Como lo describió Conrad Schiffmann⁸ “el espacio mono funcional actual está diseñado para la movilidad en automóviles, excluye prácticamente, entre otros, a los y las peatones y a los ciclistas y por completo a personas con discapacidad” (Schiffmann 2020: 12).

El Estado de la Nación identificó que somos uno de los países latinoamericanos con más vehículos por cada mil habitantes (231 unidades), solo superado por Argentina (315) y México (278)⁹. Si a esto sumamos que tenemos un rezago en infraestructura vial de décadas, el problema se agudiza. Esto implica que, la población costarricense gasta muchísimo tiempo por el congestionamiento vial. De hecho, en el mismo estudio, el Estado de la Nación¹⁰ estima que las externalidades negativas del transporte costarricense tienen un costo cercano a 3 146 millones de dólares anuales, porque nuestro sistema de autobuses no tiene las rutas interconectadas entre sí y las paradas de buses están dispersas por la ciudad capital de San José. Por tanto, la eficiencia en nuestro sistema de transporte público no solo le resta salud y calidad de vida a sus habitantes, sino que también le sale caro al país y nos resta competitividad.

Esta situación se ha visto empeorada por el contexto de la pandemia, en la que en algunas rutas disminuyeron su frecuencia y, posteriormente, a causa de la guerra entre Rusia y Ucrania se aumentó el precio de los hidrocarburos. Por esto, el Gobierno anunció en mayo 2022 su intención de brindar un subsidio, pero no a personas usuarias, sino a las compañías operadoras de autobuses por dos años, para lo cual utilizaría 200 millones de dólares. Adicionalmente, en octubre del 2021, se aumentó el precio del transporte en autobús en un 5.1% y en marzo un 6.39%¹¹.

Por último, en setiembre de 2022, la Asamblea Legislativa avanzó con el proyecto de ley número 22530, que le permitiría al sector autobusero aumentar de 15 a 20 años la antigüedad de los autobuses. Hay quienes sostienen que estos beneficios desmedidos al sector autobusero y no a las personas usuarias tienen que ver con una cercanía de este sector al financiamiento de la campaña electoral del actual gobierno, así lo menciona la nota titulada *Presidencia nombra en el CTP a autobusero con deudas por 270 millones de colones*, en el periódico La Nación¹², donde afirma que la persona designada en el Consejo de Transporte Público (CTP), entidad encargada de la toma de decisiones en materia de política pública de transporte, no solo mantiene deudas importantes con el Estado sino que además fue donador de dinero de la campaña del actual Presidente de la República. De ser cierta esta hipótesis periodística, se demuestra que el problema del sistema del transporte público costarricense no solo es estructural, sino que también existen problemas de corrupción que corroen aún más el débil sistema existente.

Por otra parte, la contaminación que se produce con esta desarticulación del sistema del transporte alcanza datos alarmantes. Por ejemplo, el sector transporte es responsable del 66% del consumo de hidrocarburos y del 54% de las emisiones de carbono en el país.¹³ Ahora bien, si miramos las emisiones estimadas de dióxido de carbono dentro del parque automotor, nos damos cuenta que el 45% es por automóviles, es decir casi un 50% de la contaminación la estamos realizando las personas ciudadanas costarricenses; ante un mal sistema de transporte público, poca y deficiente infraestructura para las personas peatonas y en bicicletas estamos eligiendo transportarnos en vehículos particulares con altísimo costo para nuestra economía y nuestro medio ambiente.

8 Schiffman, Conrad (2020): Ciudad Sostenible en Costa Rica, Análisis. Friedrich Ebert Stiftung

9 Programa Estado de la Nación (2018): Estado de la Nación, Capítulo 6, Transporte y movilidad. Costa Rica.

10 Programa Estado de la Nación (2018): Estado de la Nación, Capítulo 6, Transporte y movilidad. Costa Rica.

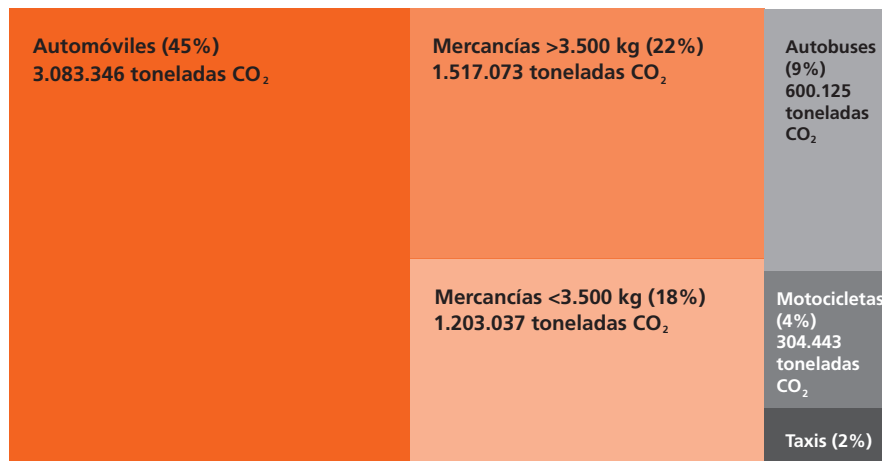
11 Resolución RE-0030-IT-2022, del 2 de marzo de 2022, Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.

12 Madrigal, Rebeca (2022): Presidencia nombra en el CTP a autobusero con deudas por Colones 270 millones: La Nación (21.10.2022); disponible en: <https://www.nacion.com/el-pais/politica/presidencia-nombro-en-ctp-a-autobusero-con-deudas/5LG6JJRLRFDA3OFEN2FUEMXUHM/story/#:~:text=Casa%20Presidencial%20nombr%C3%B3%20como%20directivo,estado%20morosa%20con%20la%20CCSS>.

13 Programa Estado de la Nación (2018): Estado de la Nación, Capítulo 6, Transporte y movilidad. Costa Rica.

Gráfico 1

Composición de las emisiones estimadas de dióxido de carbono^{a/} del parque automotor en circulación, según tipo de vehículo. 2019



Fuente: Fernández Montero, Diego. Capítulo 4 Armonía con la Naturaleza, Estado de la Nación 2020, pág. 161.

Frente a esto, Costa Rica debe actuar con urgencia y priorizar la discusión sobre la mejora del transporte público como uno de los asuntos medulares para mejorar en primera instancia la calidad de vida de quienes habitan este país. De ahí que, revisando las lecciones aprendidas de Alemania, podríamos priorizar en cuatro llamados a la acción.

1. LAS PERSONAS USUARIAS EN EL CENTRO DE LA POLÍTICA PÚBLICA

La voz de las personas usuarias en el centro de la política pública. En la última década, cada administración ha planteado una reforma a la institucionalidad relacionada con el sector transporte y ninguna de las propuestas ha sido una realidad dado que no ha sido posible encontrar consensos mínimos sobre los diferentes intereses.

Estas propuestas tampoco han estado basadas en un proceso de consulta o consenso de los diferentes actores sociales vinculados al transporte público, ni mucho menos con la participación de organizaciones de la sociedad civil que representen los intereses de las personas usuarias.

Por eso, el contar con grupos organizados de sociedad civil que puedan generar un balance en la opinión pública, así como brindar insumos a las personas tomadoras de decisiones y utilizar los espacios formales de representación, además de generar incidencia política con campañas y cabildeo parlamentario. Esa tarea está pendiente y de ser posible daría la vuelta a la movilidad urbana costarricense, por ejemplo, sería un grupo legitimado para solicitar que los subsidios sean brindados a las personas

usuarias, como sucedió en Alemania.

2. LAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE MOVILIDAD Y PLANIFICACIÓN URBANA

Las políticas públicas de movilidad y planificación urbana deben ir de la mano. Construir complejos habitacionales o bien aprobar planes reguladores sin contar con estrategias de conexión de quienes la habitarán con los servicios y con los medios de transporte que requieren para conectar con ellos es fundamental.

Schiffman¹⁴, hablando de la relación ciudad y personas, plantea que “la estructura de una ciudad influye directamente en el comportamiento de quienes fueron sus habitantes. En otras palabras, la estructura influye cómo una persona se mueve dentro de la ciudad, qué caminos utiliza, si sale o no” (Schiffmann 2020: 6). De ahí que, si queremos personas que se puedan desplazar mejor en sus comunidades, planificación urbana y movilidad deben pensarse y ejecutarse de manera conjunta.

La planificación de ambos sectores, tanto vivienda como movilidad, no puede ir separados. El desarrollo de ambos servicios debe ser el buen resultado de una interacción entre ambas áreas de manera que genere inversiones conectadas y oferta a las personas que lo habiliten de formas de movilidad sostenible.

También debemos apostar a una estructura urbana de alta densidad, vertical y concentrada, que disminuya los recorridos.

¹⁴ Schiffman, Conrad (2020): Ciudad Sostenible en Costa Rica, Análisis. Friedrich Ebert Stiftung

3. GENERACIÓN DE DATOS PARA LA GENERACIÓN DE POLÍTICAS PÚBLICAS

La generación de datos objetivos para generar políticas públicas de calidad. En esta era de la información ya no es posible tomar decisiones basadas en meras percepciones, intuiciones o información parcializada; sobre todo cuando estamos diseñando un sistema de transporte público complejo, que impactará en la rutina de miles de personas.

El Consejo de Transporte Público, entidad encargada de la toma de decisiones en materia de política pública de transporte, debe contar con insumos objetivos y alternativos a los brindados por las compañías a cargo de brindar el servicio, para contar con marcos de referencia básicos.

La posibilidad de crear un sistema de levantamiento de información con las organizaciones de sociedad civil, para que sean las personas usuarias quienes califiquen los servicios y, a su vez, puedan brindar sugerencias de mejoras en las rutas, paradas e infraestructura, puede refrescar y revolucionar lo que hasta ahora hemos construido como país.

4. LA TRANSICIÓN ENERGÉTICA

Apoyar la transición energética, permitirá bajar los niveles de contaminación que estamos emitiendo con el aumento de vehículos particulares de gasolina y diésel, que generan niveles altos de contaminación. Teniendo claro que esa transición no es suficiente para un modelo de movilidad sostenible, sino que la aspiración es abandonar el modelo carro centrista y contar con un sistema de transporte público eficiente y eléctrico.

ACERCA DE LA AUTORA

Carolina Hidalgo Herrera. Es la tercera mujer y la más joven en la historia costarricense en haber ocupado la Presidencia del Congreso Nacional-La Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica. Precandidata presidencial en el 2021. Abogada y mediadora, M.Sc. en Derecho Público por la Universidad de Costa Rica (UCR), así como M.Sc. en Ordenamiento Territorial y Desarrollo Local por la Universidad de Sevilla, España. Deportista y activista en comunicación no violenta, movilidad sostenible y feminista. Directora Nacional de Resolución Alternativa de Conflictos (DINARAC) del Ministerio de Justicia y Paz del 2014 al 2017.

chidalgoh@gmail.com

IMPRESIÓN

Friedrich-Ebert-Stiftung (FES)
Costa Rica
costarica@fesamericacentral.org
<https://americacentral.fes.de/>

Responsable:
Ingrid Ross
Representante Fundación Friedrich Ebert para Costa Rica,
Guatemala y Honduras

Coordinador:
Marco Zamora
m.zamora@fesamericacentral.org

San José, noviembre, 2022

SOBRE ESTE PROYECTO

En 1965 la Friedrich-Ebert-Stiftung (FES, Fundación Friedrich Ebert) abre en Costa Rica su primera oficina en la región centroamericana. El 23 de julio de 1965 se firma el Convenio de Cooperación entre el Gobierno de Alemania y el Gobierno de Costa Rica. El 1° de setiembre de 1980 se aprueba la Ley No. 6454 que lo ratifica. Por más de 55 años la Fundación en Costa Rica ha desarrollado sus actividades como plataforma de diálogo, análisis político y de asesoría política. La participación de múltiples actores y el fortalecimiento de la democracia social son bases de la cooperación realizada con instituciones sociales y políticas costarricenses.

En la actualidad, la Fundación Friedrich Ebert, a través de su oficina en Costa Rica, desarrolla los dos proyectos de trabajo regional de la FES en América Central. Por un lado, El Proyecto Transformación Social Ecológica, que busca contribuir al fortalecimiento de las capacidades de gobierno democrático

y social, aportar contenidos y apoyar diálogos hacia una economía social y ecológicamente sostenible, elaborar propuestas de modelos de desarrollo alternativo, y una política fiscal como instrumento de justicia social y de igualdad de género. Por otro lado, el Proyecto Juventudes Progresistas, que ofrece espacios de formación y fortalecimiento de liderazgos en las juventudes, e impulsar estos liderazgos para participar de manera más efectiva en proceso de defensa de la democracia y los Derechos Humanos.

El concepto de planificación y las actividades de la FES en red de las seis oficinas centroamericanas consiste en la coordinación, el intercambio y la articulación regional con implementación nacional.

Para más información, consulte
<https://www.americacentral.fes.de>

ISSN
2413-6603

DARLE UN GIRO A LA MOVILIDAD URBANA

Prácticas en Alemania y urgencias para Costa Rica



Esta perspectiva, si bien explora de manera general y parte de la situación actual de la movilidad urbana en Alemania para identificar buenas prácticas, busca con esperanza los aprendizajes que pueden ser de relevancia para Costa Rica en su camino de mejorar la movilidad urbana y transformar el transporte público.

En concreto, se presentan y reconocen los elementos descriptores del sistema de movilidad urbana alemán, la concepción de la ciudad como un espacio compartido, la iniciativa e incidencia de la organización



ciudadana y los grupos de pensamiento con criterio experto, el uso de la energía en el sistema de transporte y su etapa de transición, los principales retos en la actualidad para Alemania y, por último, tomando como referencia toda esa experiencia práctica y sus avances, se explora cuáles aprendizajes tienen viabilidad para Costa Rica y resultan urgentes de tomar en consideración.

En específico, se destaca la relevancia de partir de la voz de las personas usuarias y de colocar sus necesidades en el centro de la política pública, además, se observa la



oportunidad de que las políticas públicas de movilidad y la planificación urbana caminen de la mano.

También se señala la importancia de la generación de datos objetivos como punto neurálgico para realizar transformaciones en el transporte público y, por último, la necesidad de apoyar la transición energética como urgente si Costa Rica aspira a ser coherente con su compromiso por la sostenibilidad y la transformación social y ecológica de la economía.

Más información sobre el tema está disponible aquí:

<https://www.americacentral.fes.de>