

19-21 de Octubre 2022 | Granada

INTERNATIONAL CONFERENCE ON REGIONAL SCIENCE

Challenges, policies and governance of the territories in the post-covid era

Desafíos, políticas y gobernanza de los territorios en la era post-covid

XLVII REUNIÓN DE ESTUDIOS REGIONALES

XIV CONGRESO AACR



RESUMEN AMPLIADO

Título: Movilidad de la población y centros logísticos. Efectos sobre las áreas urbanas

Autores y e-mail de todos ellos:

Taltavull de La Paz, Paloma, University of Alicante, Spain, paloma@ua.es

Perez, Raul, University of Alicante, Spain , raul.perez@ua.es

Juárez, Francisco, University of Alicante, Spain, fjuarez@ua.es

Norman Mora, Eloisa, University of Alicante, Spain, enorman@ua.es

Departamento: *Universidad de Alicante,
Cátedra de Transformación del Modelo Económico Valenciano*

Área Temática: *(indicar el área temática en la que se inscribe el contenido de la comunicación)*

S13 – Cadenas de aprovisionamiento y movilidad de la población en la Comunitat Valenciana

Resumen: *(mínimo 1500 palabras)*

La movilidad de la población se define como el volumen de personas que transitan desde un punto a otro de la geografía por distintos motivos. Aunque el concepto es sencillo, los estudios existentes muestran que es un fenómeno complejo, básicamente por las razones que lo motivan y por la voluntariedad que la decisión implica. El caso más extremo de movilidad es la involuntaria, generada por situaciones extremas de guerra o desastres naturales en los lugares de origen que obligan a la población a moverse.

Los motivos de trabajo, de estudios, de ocio o cualquier otro similar suelen ser la fuente de la movilidad voluntaria, la mayor en número, por lo que este fenómeno se encuentra en íntima relación con (sin ser exhaustivos) los hábitos de vida, la estructura de localización de los empleos, el tipo de empleo, las condiciones de los mercados residenciales y los gustos de los consumidores.

La movilidad voluntaria se puede clasificar en dos grandes grupos si se atiende a que sea o no un movimiento pendular: la de una sola dirección y la bi-direccional, que hacen referencia al hecho de que la población retorne o no al punto de partida. La primera implica una movilidad permanente (o por largo período de tiempo), a la que hemos denominado movilidad de largo plazo, pero generalmente se conoce como migración. El concepto de migración es el que contempla un desplazamiento de la población de un

lugar otro, que **conlleva un cambio en la residencia habitual**¹. Este ámbito de trabajo cuenta con muchas y ricas aportaciones en la literatura, tanto en España (ver Módenes, 2007² que tiene una buena revisión de los trabajos) y también en casi todo el mundo (Dillón, 2009³, Naciones Unidas, 2012⁴, Clark, 2006⁵) y es uno de los objetivos de análisis por las enormes implicaciones sociales, económicas, culturales y de otra índole, que tiene (Howard, 2020⁶).

La movilidad de **largo plazo** (o migración permanente) puede ser **interna**, es decir, que se produce dentro de las fronteras de un país, o **internacional**. Ambas se producen de manera continua, especialmente la interna que refleja parte de la dinámica propia de la economía. Es común que los movimientos internos e internacionales mantengan un equilibrio y un comportamiento estacionario, aunque hay períodos en la historia de grandes olas migratorias (globales) a los dos niveles. Las dos últimas experimentadas en el mundo fueron la ocurrida alrededor de la década de los sesenta y del primer decenio del siglo XXI. La migración externa ha sido muy estudiada y es hoy día objeto de seguimiento por las instituciones como la ONU (UN, 2020⁷). Sin embargo, la movilidad o migración interna no lo ha sido tanto, aunque es un fenómeno que está siendo indagado por la relevancia en cuanto a su protagonismo en la configuración de la población en el territorio (Módenes, 2007), los efectos sobre las ciudades (Gyourko et al, 2013⁸) y el impacto de sus dinámicas sobre las áreas urbanas (Saiz, 2003⁹, 2007¹⁰, Saiz y Wachter, 2011¹¹, entre otros).

La **movilidad bidireccional** mide los movimientos de población que vuelven al origen de donde salieron, es decir, de ida y vuelta. En general, esta movilidad es de corto o medio plazo, no implica un cambio de residencia habitual (al menos en los registros oficiales administrativos) y puede ser debida a múltiples factores y objetivos. Este patrón de movilidad no es reconocido dentro como migración y recoge movimientos de población que son, también, muy relevantes por sus efectos sobre la dinámica urbana. Uno de los principales motivos de esta movilidad es por razón de trabajo, y su aspecto

¹ La CEPAL la define como *el movimiento o desplazamiento de un individuo a través de un límite geográfico, desde un lugar de origen a un lugar destino, con la intención de adoptar una nueva residencia* (CELADE, disponible en <https://www.cepal.org/es/enfoques/descripcion-conceptos-utilizados-estudio-desplazamiento-interno-la-poblacion-migracion>)

² Módenes Cabrerizo, Jose Antonio (2007) MOVILIDAD ESPACIAL: USO TEMPORAL DEL TERRITORIO Y POBLACIONES VINCULADAS PAPERS DE DEMOGRAFIA 311 : 1-28 (2007)

Módenes, J. A. (2008). Movilidad espacial, habitantes y lugares: retos conceptuales y metodológicos para la geodemografía. *Estudios geográficos*, 69(264), 157-178.

³ Dillón, Beatriz, (2009) Nuevas consideraciones para el estudio de la movilidad territorial de la población. El caso especial de las migraciones internacionales, *Huellas* nº 13 (2009), pp 113-129, ISSN 0329-0573

⁴ United Nations (2012), Migration and human mobility. Thematic Think Piece. Disponible en https://www.un.org/millenniumgoals/pdf/Think%20Pieces/13_migration.pdf

⁵ Clark, W.A (2006), Human Mobility in a Globalizing World: Urban Development Trends and Policy Implications, in H.S. Geyer (ed.) *International Handbook of Urban Policy: Contentious Issues*, 1. Edward Elgar, pp 79-106

⁶ Howard, G (2020), The Migration Accelerator: Labor Mobility, Housing and Demand, *American Economic Journal: Macroeconomics* 2020, 12(4): 147–179, <https://doi.org/10.1257/mac.20180363>

⁷ United Nations, 2020, Human Mobility, Shared Opportunities. A Review of the 2009 Human Development Report and the Way Ahead, report, available at <https://www.undp.org/sites/g/files/zskgke326/files/publications/UNDP-IOM-Human-Mobility-Shared-Opportunities.pdf>

⁸ Gyourko, J., Mayer, C., & Sinai, T. (2013). Superstar cities. *American Economic Journal: Economic Policy*, 5(4), 167-99.

⁹ Saiz, A. (2003). Room in the kitchen for the melting pot: Immigration and rental prices. *Review of Economics and Statistics*, 85(3), 502-521.

¹⁰ Saiz, A. (2007). Immigration and housing rents in American cities. *Journal of Urban Economics*, 61(2), 345-371.

¹¹ Saiz, A., & Wachter, S. (2011). Immigration and the Neighborhood. *American Economic Journal: Economic Policy*, 3(2), 169-88.

más estudiado es el de movilidad diaria, conocido como *movilidad cotidiana* entre hogar y trabajo o *commuting*.

Una forma de *commuting* no asociada al trabajo es la movilidad diaria por otras razones, como el consumo y las compras. Este fenómeno es, de nuevo, opaco dado que solo parcialmente se recoge la información necesaria. Sin embargo, tiene gran relevancia en el ámbito urbano llegando a incentivar una especialización productiva en distintos niveles de comercialización que repercute en los niveles de riqueza de la ciudad. Se trata de los viajes para la compra, y su importancia agregada queda patente en evidencia empírica internacional, como Glaeser et al. (2001¹²) demuestran al definir las '*consumer cities*' como ciudades fuertemente especializadas en su sector comercial.

Sin embargo, hay otros patrones por razón de trabajo que han sido menos estudiados, como los asociados a empleos de menos de un año, que implican un movimiento de población que, si bien no cambian su domicilio principal, si requieren del uso de una vivienda alternativa por que los períodos de estancia por empleo son de medio plazo. Dentro de este grupo se encontraría la mano de obra que se desplaza por períodos mayores de varios días hasta algunos meses. Este grupo es completamente desconocido, dado que la información estadística que los registra simplemente no se recoge. Este tipo último de movilidad es similar a la debida a estudios, y en estos grupos, la flexibilidad del mercado de alquiler es clave.

Registrar la movilidad diaria de la población es difícil. Tradicionalmente, ha constituido una parte de la estadística censal que consideraba este patrón como estable en el largo plazo (asociado al trabajo). Con las tecnologías actuales, y el registro de los movimientos de población mediante el seguimiento de las señales de los teléfonos móviles (UN,2021¹³, INE, 2020) ambos movimientos se combinan de manera que es cada vez más complejo comprender los patrones y su evolución, así como separar las razones que lo explican.

Con menor permanencia, la **movilidad** por razones de ocio o **vacacionales** es también muy relevante. Esta movilidad está incluida en los considerados como movimientos turísticos: la población atraviesa los límites de su lugar de residencia durante unos días (normalmente menos de un mes) para visitar lugares diferentes sin tener como fin el realizar un trabajo. El sector turístico se ha especializado en la gestión de estos flujos de población, desarrollando servicios residenciales en sectores como el hotelero o de residencia turística.

La movilidad de población de muy corto plazo y corta duración ha crecido sustancialmente al hilo de la reactivación económica tras la crisis financiera de 2008, la disponibilidad de nuevas tecnologías de comunicación, la aparición de plataformas especializadas en la oferta y demanda de espacio residencial y el aumento de la idea de rentabilizar las viviendas de carácter privado (no turísticas) que existen en las ciudades. Se puede decir que este es un fenómeno reciente, distinto de los tipos de movilidad humana antes mencionados, y global, fuertemente asociado a un cambio en los gustos de la población mundial por conocer aspectos culturales y de vida de otros continentes. También parece ser el resultado de la necesidad de experimentar otras formas de consumo residencial. En este campo, los trabajos han proliferado en los últimos años, pero el fenómeno no está claramente descrito por novedoso y porque se entremezcla con otros tipos de movilidad (como la actividad de turismo puro), pendiente, por tanto, de estudiar en profundidad.

¹² Glaeser, E. L., Kolko, J., & Saiz, A. (2001). Consumer city. *Journal of economic geography*, 1(1), 27-50.

¹³ <https://www.unescap.org/blog/understanding-human-mobility-mobile-phone-data#>
https://www.unescap.org/sites/default/files/BPS-Big Data for Social and Demographics Statistics Stats_cafe_2Nov2020.pdf

Los trabajos que analizan la movilidad de corto plazo no son tan numerosos como el grupo anterior, por un motivo de disponibilidad de información estadística, ya que observar estos aspectos de movilidad requiere de gran cantidad de información en forma de microdatos que permitan extraer patrones de comportamiento.

Los efectos que tiene la movilidad de corto y muy corto plazo son muy relevantes. Así como los impactos de la migración pueden ser claramente identificados por cuanto que sus movimientos son permanentes, la movilidad bi-direccional, en la medida es que es difícil de cuantificar y en muchos casos inobservable, tiene efectos que pueden sobrepasar las previsiones existentes de capacidad de servicios y generar externalidades no deseadas sin previo aviso. La literatura que ha proliferado en los últimos años analizando los movimientos de muy corto plazo de alquiler residencial así lo muestra.

Motivación

La movilidad por razones lúdicas se asocia al crecimiento económico pero también a cambios en los gustos de las nuevas generaciones. Hay trabajos empíricos que demuestran que el cambio en los gustos de las nuevas generaciones se concentra en una forma de movilidad asociada al ocio diferente, cambiando el concepto de turismo (Sofonov, 2018), un menor apego a la vivienda en propiedad cambiando el gasto en inversión residencial por un mayor número de viajes (Delbosc et al, 2019, Shin, 2020) o en el uso de medios de transporte diferentes (Brown et al, 2016), entre otros cambios contrastados en la generación de millennials.

La movilidad asociada a la existencia de centros logísticos ha sido analizada parcialmente, en tanto en cuanto hace referencia al mercado de trabajo. Sin embargo, estos centros, per se, generan una mayor necesidad de transporte de personas (y mercancías) asociadas a su actividad en comparación con otro tipo de centros de trabajo. La presencia de centros logísticos puede derivar la evolución de los diseños urbanos y producir cambios en los flujos de movimiento de personas, que deben ser estudiados.

En este documento se muestran los trabajos de evaluación del impacto de la existencia de centros logísticos en la movilidad de corto y de largo plazo de la población, concentrando el estudio en el caso de la Comunitat Valenciana.

Objetivos del análisis y evidencia empírica.

Utilizando las bases de microdatos disponibles, se reconstruirán los movimientos de la población de corto y de largo plazo, hacia y desde las áreas urbanas más relevantes, con el fin de obtener una evidencia inicial de sus efectos y su evolución.

Se utilizan dos bases de datos de movilidad de población previamente construidas, de largo y de corto plazo, y se relaciona con los centros logísticos para encontrar evidencia empírica sobre su impacto diferencial en la movilidad y, por tanto, sobre la necesidad de infraestructuras que garanticen el flujo de personas de forma sostenible, económica y energéticamente. Se distingue entre los efectos de largo y corto plazo, con la evaluación (1) de los cambios permanentes de residencia y (2) con el análisis de la movilidad diaria capturada con la posición facilitada por las compañías telefónicas.

Palabras Clave: *(máximo 6 palabras) movilidad de la población, áreas urbanas, áreas logísticas, movilidad diaria.*

Clasificación JEL: