

**¿Qué nos hace felices?**

#KOBRA









# ¿La movilidad puede afectar la felicidad?



# Felicidad

El dinero, el sexo, entretenimiento, y... la movilidad.

- **¿Cómo la movilidad nos puede hacer felices?**
  - Mediante la facilidad de acceder al trabajo, dandonos tiempo para actividades de ocio, disfrute con familia y amigos, y pudiendo acceder a las cosas que deseamos.

# ¿Qué es “Bienestar subjetivo” o felicidad?

- Indicador de felicidad.
- Estar bien o estar feliz.
- “Subjetivo” = experimentado más que observado.

# Utilidad del indicador de felicidad

- Complementa otros indicadores.
- Atractivo para los políticos.
- Mejora la toma de decisiones en términos sostenibles porque mejora la parte social de la sostenibilidad.



## Desventajas del indicador de felicidad

- Es un sólo indicador, por tanto cuenta solo una parte de la historia.
- Inherentemente parcializado – emocional y racional.
- Requiere toma constante de datos.
- Se confunde y traslapa en definición con otros indicadores.

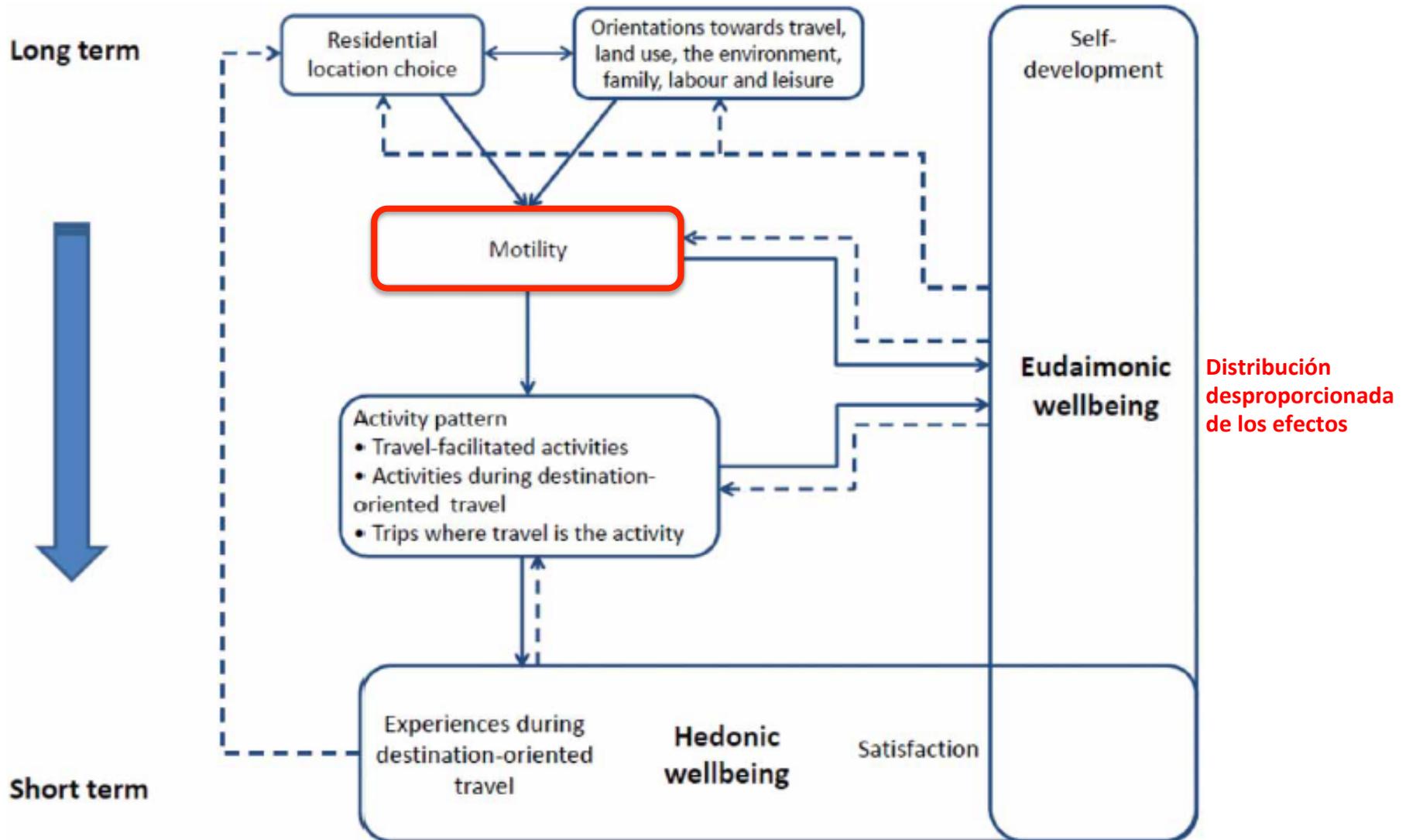
# ¿Cómo medir y cuantificar el bienestar subjetivo/Calidad de vida/felicidad?

1. Evaluativo – satisfacción general de la vida.
2. Experiencial – día - a - día (felicidad temporal), emociones.
3. Eudaimonia – significado de la vida, prosperidad.

La organización Nacional de estadística en 2011 incluyó el bienestar subjetivo dentro de sus mediciones

- En general, ¿qué tan **satisfecho** está usted con su vida?
- En general, ¿qué tan **feliz** se sintió usted ayer?
- En general, ¿qué tan **ansioso** se sintió usted ayer?
- En general, ¿hasta que punto siente que lo que hace en la vida tien sentido o vale la pena?

# Impactos de los proyectos de transporte en el bienestar subjetivo



**La felicidad en políticas de transporte, ¿cuál medio de transporte te hace más feliz?**

# Estado de ánimo y modo (Mahoney 2012)

Método de la reconstrucción del día (DRM)



Memorias del antes y después del viaje

Feliz  
Relajado  
Enfocado  
Vale la pena

↓

Triste  
Ansioso  
Impaciente  
No vale la pena

Comparación del tipo de actividades hechas en cada episodio



Efectos secundarios de la selección del modo de viaje y el bienestar subjetivo en general

## Principales hallazgos:

- Caminar y montar en bicicleta son los más placenteros.
- Los usuarios del transporte público tienen la experiencia de viaje menos placentera en comparación con los conductores de vehículos.

**“Entre más tiempo se pase con familia y amigos (gente que nos guste), se presume que se es más feliz, se está más entretenido, menos estresado y preocupado” (Gallup Organization, 2008)**

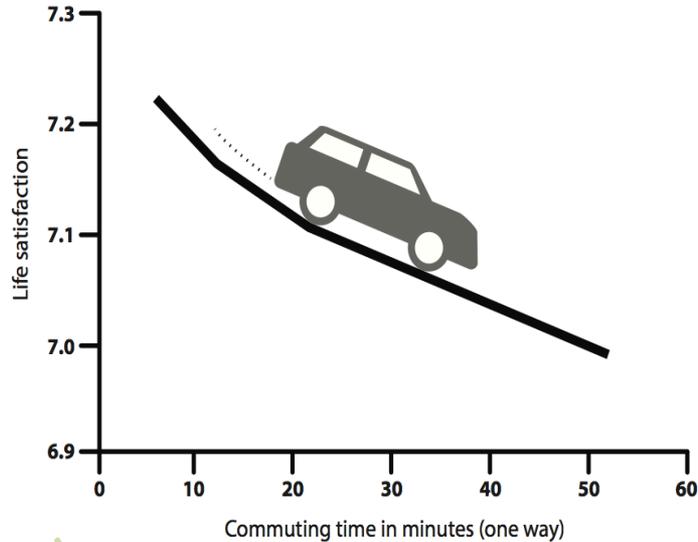


Imagen adaptada de Montgomery (2013, p.86)

Una persona que conduce una hora diaria de ida al trabajo, debe ganar 40% más para estar satisfecho con su vida que una persona que camina a la oficina (Stutzer & Frey).

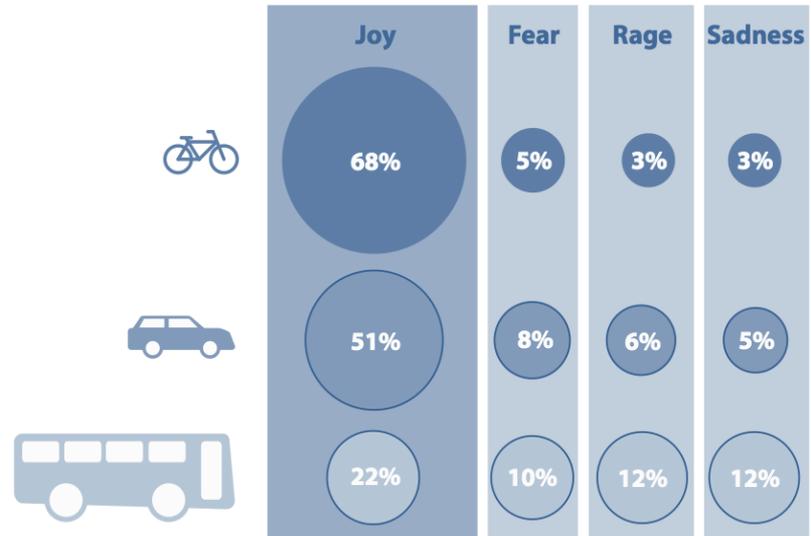


Imagen adaptada de Montgomery (2013, p.187)

Las personas que utilizan su propia energía para moverse, reportan disfrutar el viaje más que cualquier otra persona.

¿Por qué? Parte de la respuesta es la fisiología humana, nacimos para movernos, no para ser transportados, nacimos para usar nuestros cuerpos para llevarnos a nosotros mismos a través de la ciudad, del paisaje.

**¿Por qué en la toma de  
decisiones priorizamos lo  
contrario?**



Plan vial de Medellín

Predict and provide: modelación del transporte tradicional



Meta: 10% del total de los viajes en bicicleta a 2030

Alternativa 1: intercambios viales



Alternativa 2: Movilidad activa



# Alternativa 1: intercambios viales para el proyecto del tranvía



## Alternativa 2: inversión en la política de la bicicleta como medio de transporte



1. INFRAESTRUCTURA
2. PROMOCION, EDUCACION Y CULTURA
3. MARCO NORMATIVO

¿Qué sugeriría el enfoque **tradicional** de evaluación de proyectos de transporte?

# La relación beneficio/costo (CBA)

## Alternativa 1

- Reducción en tiempos de viaje para modos motorizados.
- Presupuesto estimado de los costos de infraestructura, línea base del volumen vehicular, precios (evaluación de una unidad de impacto de una variable, como fatalidad, ahorro de una hora de viaje, o de una tonelada de emisiones CO<sub>2</sub>).

## Alternativa 2

- Reducción de los tiempos de viaje de aquellos susceptibles a captar de otros modos de transporte.
- Pronóstico del 10% (del cambio potencial de modo) de viajes en bicicleta para 2030.



# Evaluación

			Alternativa 1	Alternative 2
		<b>Inversión (millones de dólares)</b>	<b>0.6</b>	<b>0.5</b>
<b>CBA</b>	Relación beneficio-costos		3(+)	2.2(-)
	Impactos ambientales		-	+
	Seguridad		+	+

# Evaluación

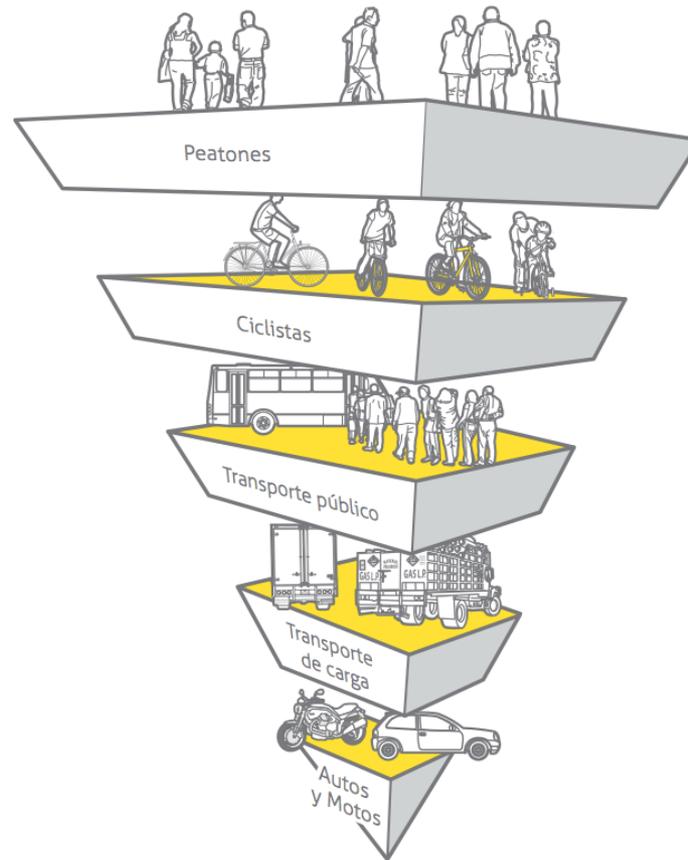
## PERO....

- **La relación beneficio/costo** no es comunmente aplicada en la evaluación de políticas hacia la bicicleta. Particularmente en países con bajo % de viajes en bicicleta donde las intervenciones suelen ser argumentadas en términos ambientales y de salud más allá de tener el mismo enfoque de política que se tiene para el transporte motorizado.
- **Estimar adecuadamente los volúmenes de tráfico ciclista es crucial para CBA:** se necesitan resolver preguntas como: cuántos montan en bicicleta y cuál es su perfil, dónde y cuándo usan la bicicleta, para qué viajes. Sin buenos modelos de transporte que incluyan bicicletas, esto se vuelve complejo.
- **La falta de enfoque hacia la bicicleta en la práctica de modelación de transporte** (mayor insumo del CBA) sugiere que los modelos de transporte usados a nivel mundial son mejores en pronosticar los efectos de las infraestructuras para modos motorizados y transporte público que para los modos activos (bicicleta y caminata).

Y, ¿si lo miramos  
desde otra  
perspectiva? :

SWB

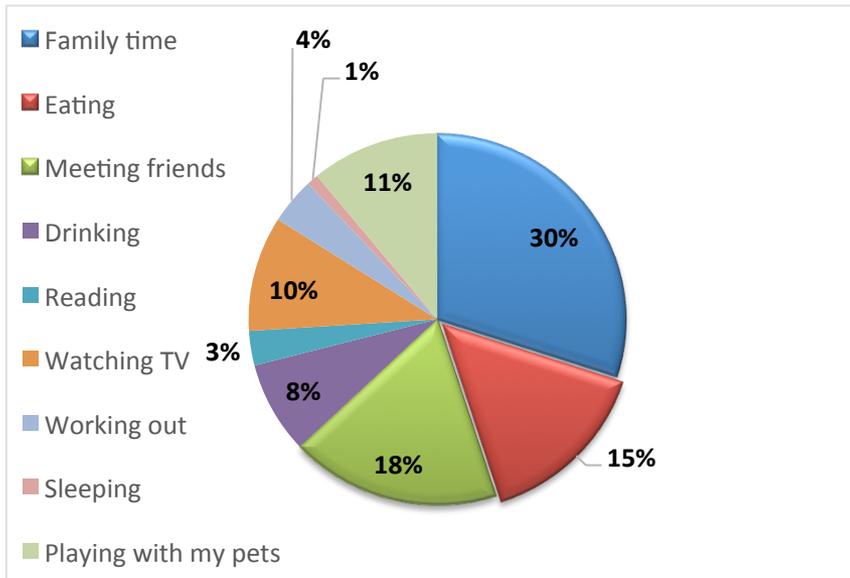
# 1. Demos prioridad a la política de movilidad por encima de las herramientas (CBA, modelación de transporte) en la toma de decisiones.



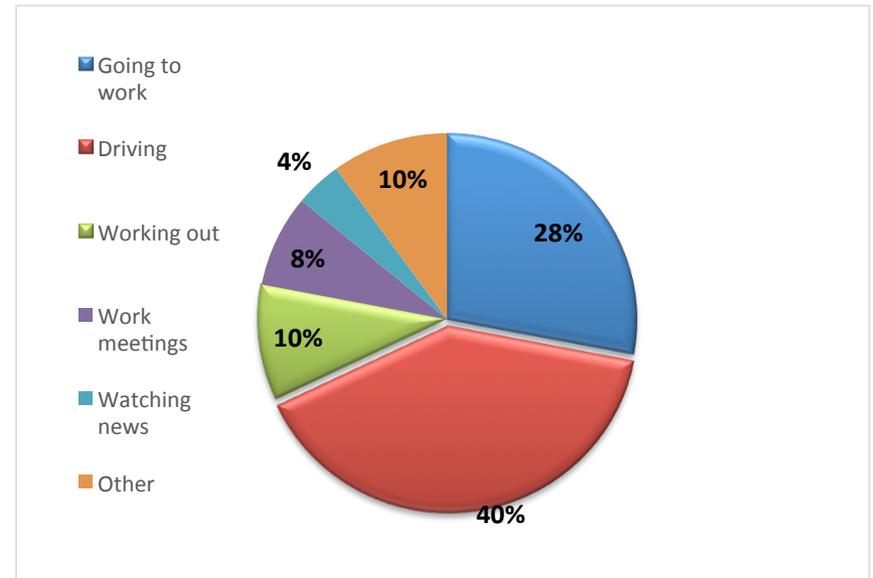
## 2. Defina un set de preguntas y encueste a las personas que serán finalmente impactadas con el proyecto.

Se sugiere que se incluyan preguntas relacionadas con la calidad de vida, emociones, entre otras.

Las actividades de mayor felicidad



Actividades estresantes



Kahneman (2011)

### 3. Analice los resultados de las encuestas y el contexto en relación a la política de movilidad y a las alternativas de proyectos.

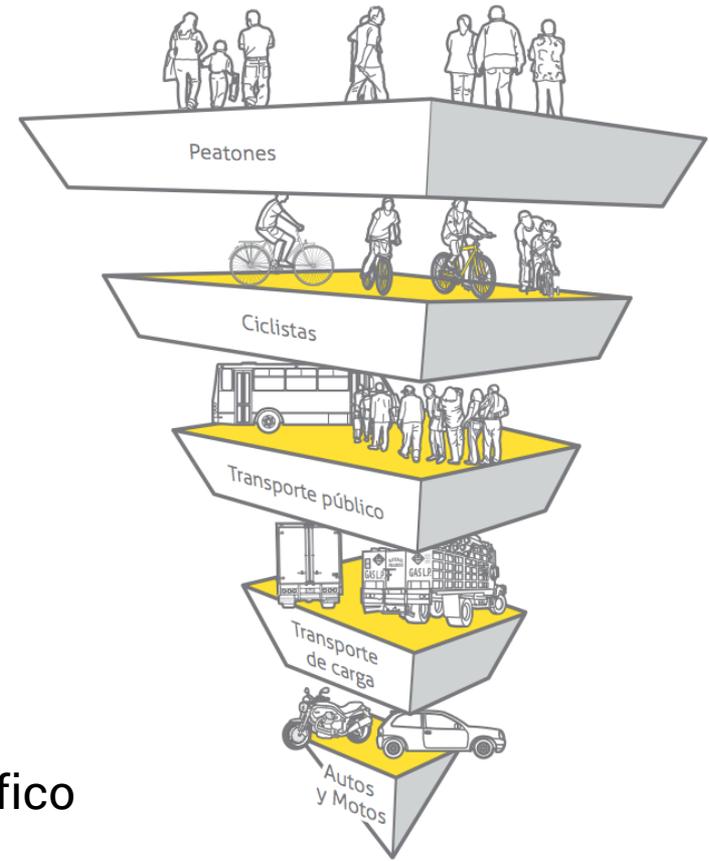
De prioridad a esos que tienen un mejor entendimiento del bienestar subjetivo (SWB).

Psicólogos.  
Sociólogos.

Planificadores urbanos

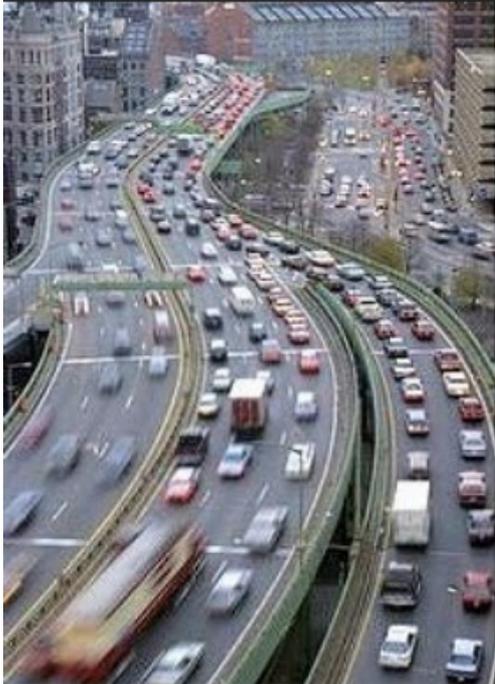
Arquitectos

Ingenieros de tráfico



## 4. Compare sus alternativas de proyectos con los casos de estudio del mundo

Urban highway removal



# Evaluación

			Alternativa 1	Alternativa 2
		Inversión (millones de dólares)	0.6	0.5
<b>CBA</b>	Relación beneficio-costos		3(+)	2.2(-)
	Impactos ambientales		-	+
	Seguridad		+	+
<b>BIEN-ESTAR</b>	Material	Accesibilidad	+	+
		Salud	-	+
		Calidad del aire	-	+
	Relacional	Conexión con la sociedad	+	+
	<b>Subjective</b>	Mesa de expertos	+	-
		Población impactada (encuestas)	-	+
		Comparación con otros casos	-	+
<b>TOTAL (+)</b>			5	8

# Bibliografía

- Jonas De Vos et al. (2013), Travel and Subjective Well-Being: A Focus on Findings, Methods and Future Research Needs
- Kahneman, D. (2011) Thinking, Fast and Slow, London, Allen Lane.
- Mahoney, L. (2012) Moods and modes: How transport modal choice impacts subjective well-being. UTSG Conference.
- Mokhtarian, P. & Salomon, I. (2001) How derived is the demand for travel? Some conceptual and measurement considerations. Transportation Research A: Policy and Practice. Vol. 35 (8) pp 695-719
- Modh Mahudin, N. D. Cox, T. & Griffiths, A. (2010) Modelling the Spillover Effects of Rail Passenger Crowding on Individual Wellbeing and Organisational Behaviour. In Urban Transport XVII Urban Transport and the Environment in the 21st Century. (eds) Pratelli, A. & Brebbia, C. A. WIT Press: Southampton.
- Tinkler, L. & Hicks, S., 2011. Measuring Subjective Well- Being, ONS
- Van Wee, B., Borjesson, M. (2015) How to make CBA more suitable for evaluating cycling policies.

*Lina López*  
*@linalopez\_11*  
*linalopez1011@gmail.com*