



# Sesión 3:

## ¿Por qué necesitamos MaaS y qué rol tiene sus ciudades y regiones?

Rafael Cuesta, Consultor de Transporte



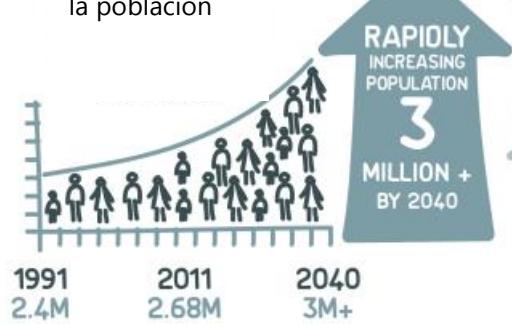
# Manchester: Caso Practico





## A apoyando el crecimiento económico sostenible

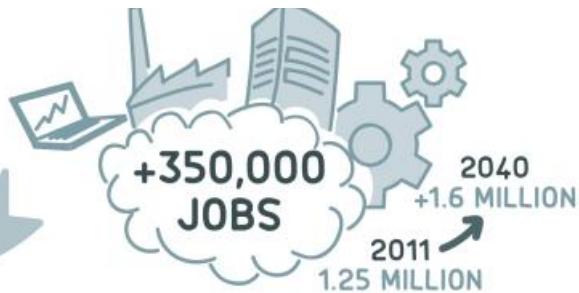
Apoyando el crecimiento de la población



**+800,000**  
MORE TRIPS ON OUR  
TRANSPORT NETWORKS  
EVERYDAY



Aumento del empleo

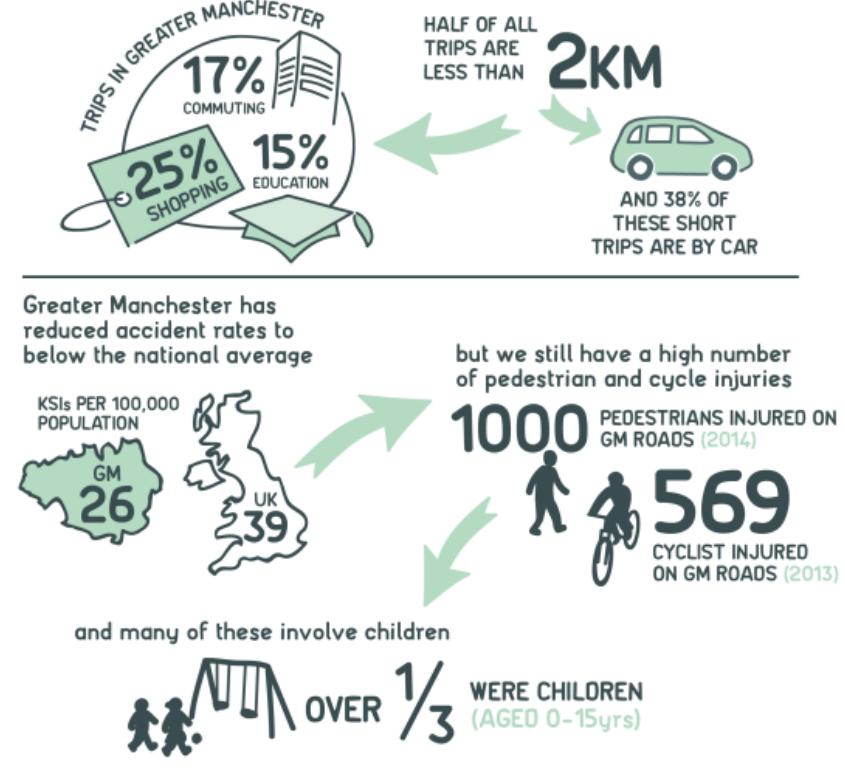


REQUIRING  
AT LEAST  
**200,000**  
MORE HOMES



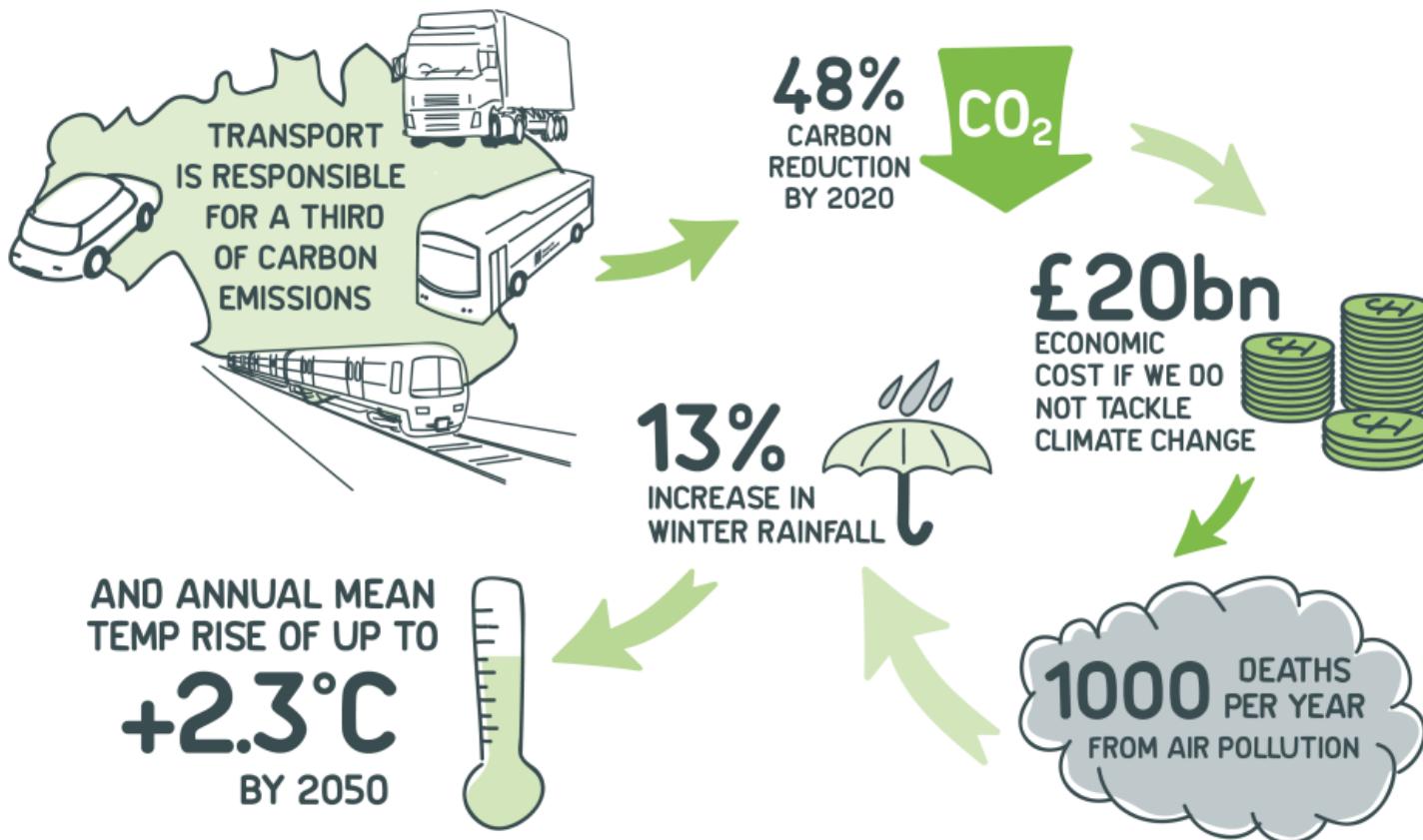


## Mejorando la calidad de vida





## Protegiendo del medio ambiente





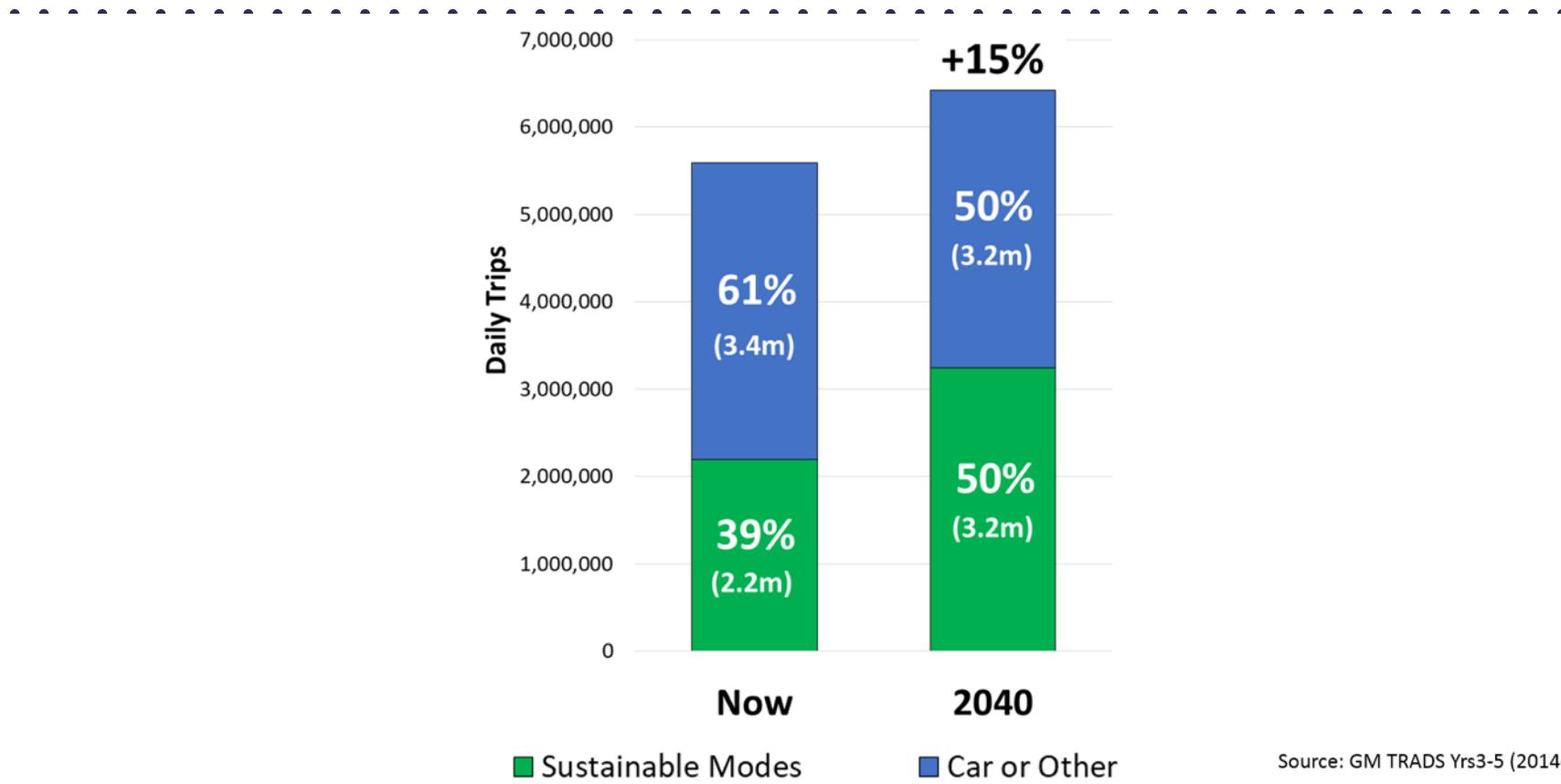
# VISIÓN PARA EL 2040

- Queremos que el 50% de todos los viajes en el Gran Mánchester se realicen a pie, en bicicleta y en transporte público para 2040.
- Eso es un millón más de viajes sostenibles cada día.
- Esto nos permitirá ofrecer una ciudad/región más saludable, más ecológica y productiva sin aumento de los niveles generales de tráfico.

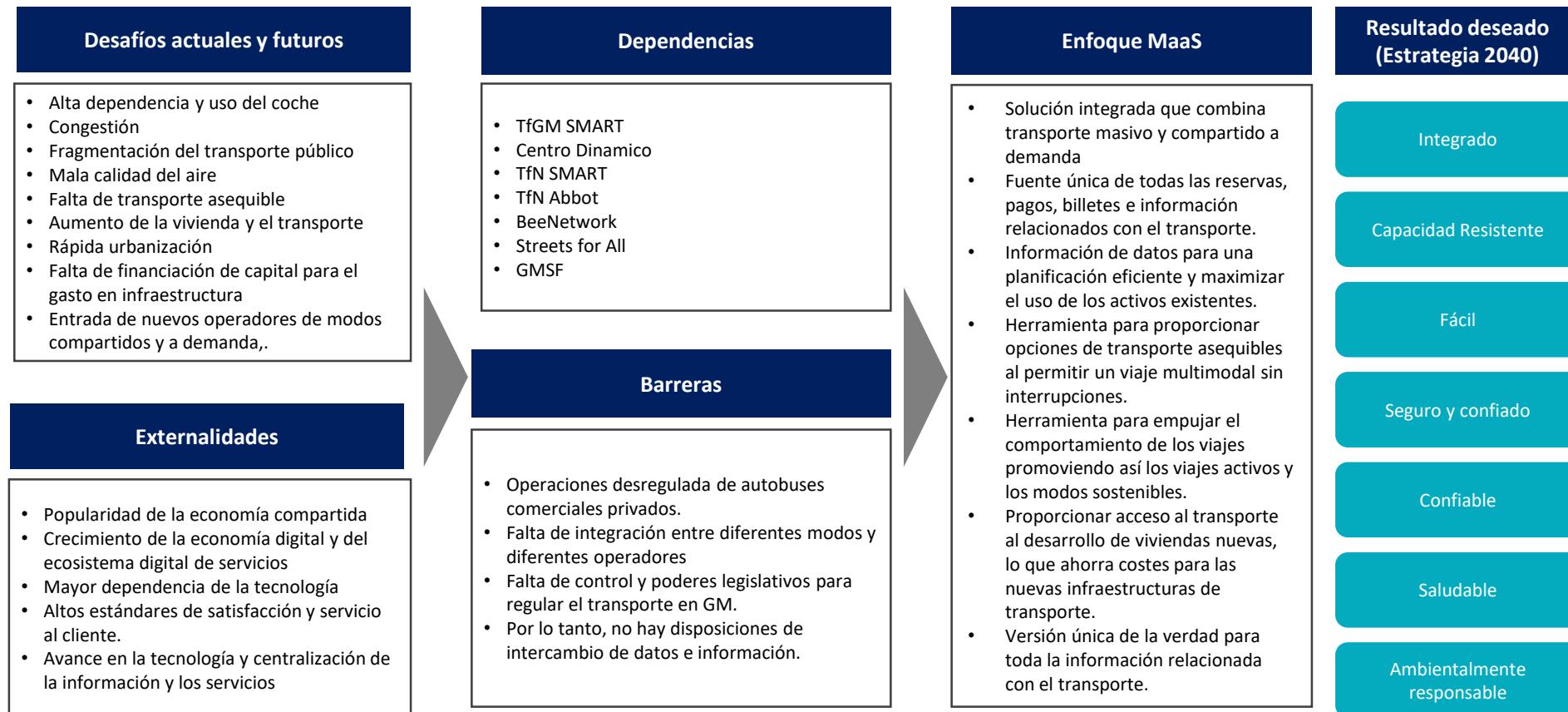




# Visión para Proporción Modal Futura



# Justificación para MaaS en GM





Movilidad como servicio – Prueba de concepto



# Persona Objeto



## Vida acrobática

- Conduce diariamente en caso de que el coche sea necesario durante el día, utiliza el coche para viajes cortos.
- Necesita ser flexible y acomodar horarios múltiples.
- Los ‘puntos de dolor’ incluyen que el transporte público no responde a su horario y no es disponible al corto plazo, y el transporte público es un costo adicional al coche que ya tienen.



## Viajero resignado

- Limitado al uso del transporte público utilizando un solo modo o ruta
- Busca fiabilidad y consistencia de servicio y ser apreciado por el proveedor
- Los “puntos de dolor” incluyen tiempos de viaje impredecibles, falta percibida de opciones, incapacidad para mejorar sus circunstancias, fragmentación de operadores y sistemas de pago



## Demandadcontrol

- Usuario frecuente de una ruta congestionada, puede haber tenido recientemente un cambio de circunstancias personales, en una posición para comenzar a conducir si elige
- Necesita sentirse en control y ser capaz de optimizar, y disfrutar de un viaje más placentero.
- Los puntos de dolor incluyen falta de fiabilidad y hacinamiento constantes, falta de respuesta a los comentarios y falta de información en vivo o actualizaciones.



# Resumen general

**39**

Participantes  
250 reclutados

**4**

Semanas

**~626**

Rutas  
planeadas

**3**  
**3**  
**2**

Transporte público  
Modos privados  
Modos de viaje  
activos

**13**

Organizacio  
nes  
asociadas

## Funcionalidades de MaaS proporcionadas

### PLANIFICACIÓN DE VIAJES PERSONALIZADA



### VIAJES MULTIMODALES



### FÁCIL SEÑALIZACION



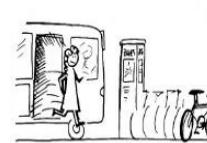
### INFORMACIÓN EN TIEMPO REAL



### REDIRIGIENDO SU RUTA



### TIQUETES INTEGRADOS





## Resultados claves



de 626 viajes incluyeron 2 o más modos de transporte diferentes



de los participantes están más dispuestos a utilizar modos de viaje activos después de PoC.



de los participantes más dispuestos a usar PT post PoC.



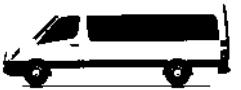
de los participantes dicen que su percepción hacia el TP ha cambiado positivamente

Respaldoado por un extenso trabajo para construir modelos comerciales y financieros requeridos para MaaS





## Resultados claves

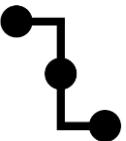


89%

de las personas que utilizaron el servicio a demanda lo recomendaría



La venta de tiquetes multimodales integrados y las actualizaciones en tiempo real son las funcionalidades favoritas de los usuarios.



La fácil búsqueda de rutas y la planificación de viajes ayudaron a reducir el estrés relacionado con los viajes





## Cambio en el comportamiento posterior al ensayo

*5 meses después de la prueba de concepto*



20%

han comenzado a hacer viajes más activos



22%

consideraría renunciar a un carro personal para un servicio similar a MaaS



40%

a veces viajan a través de una nueva ruta o modo después del PdC.

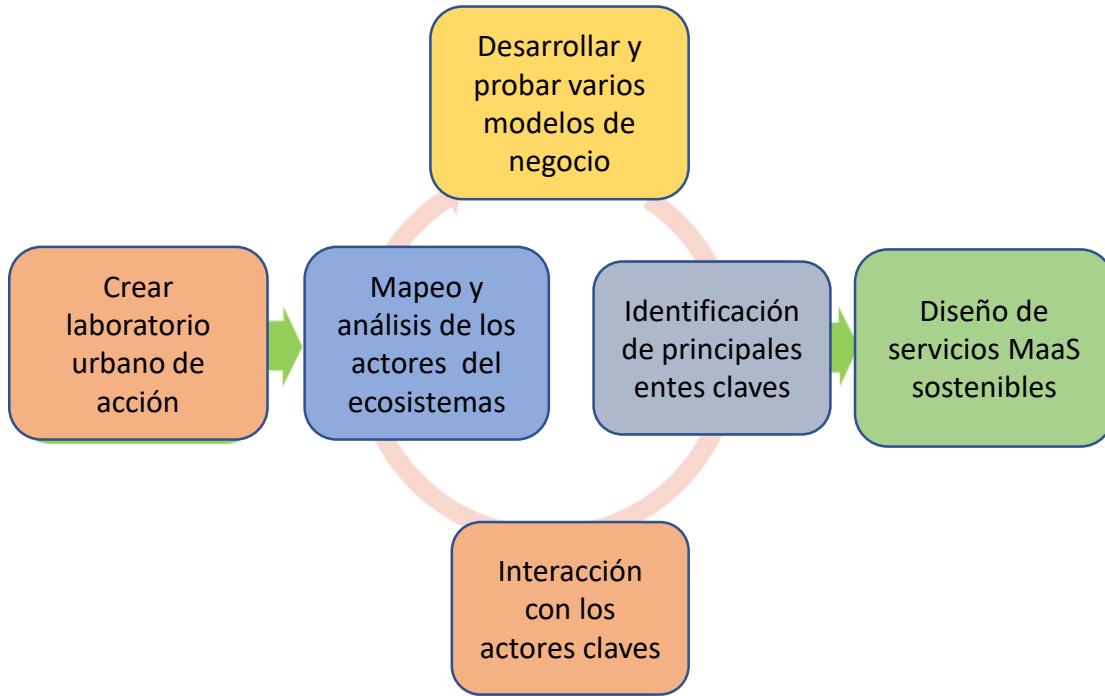


Los viajes multimodales, el billete integrado, el re-enrutamiento de interrupciones y la planificación personalizada de viajes siguen siendo las funcionalidades favoritas de MaaS para los participantes.





# Enfoque Iterativo para el Desarrollo de MaaS

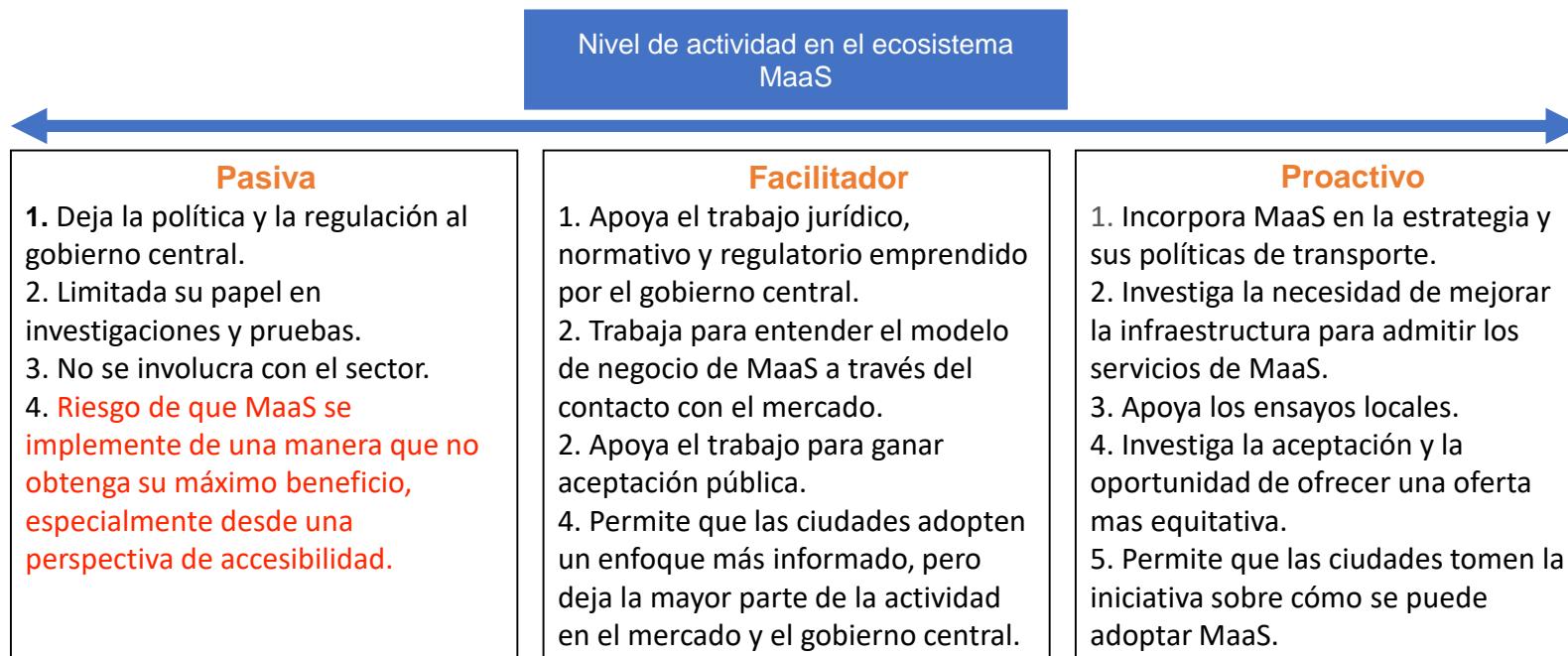


Utilizar un enfoque iterativo para construir MaaS mediante la ejecución de pequeños pilotos y la recopilación de pruebas para sustentar el caso de negocio y la ampliación de la iniciativa.



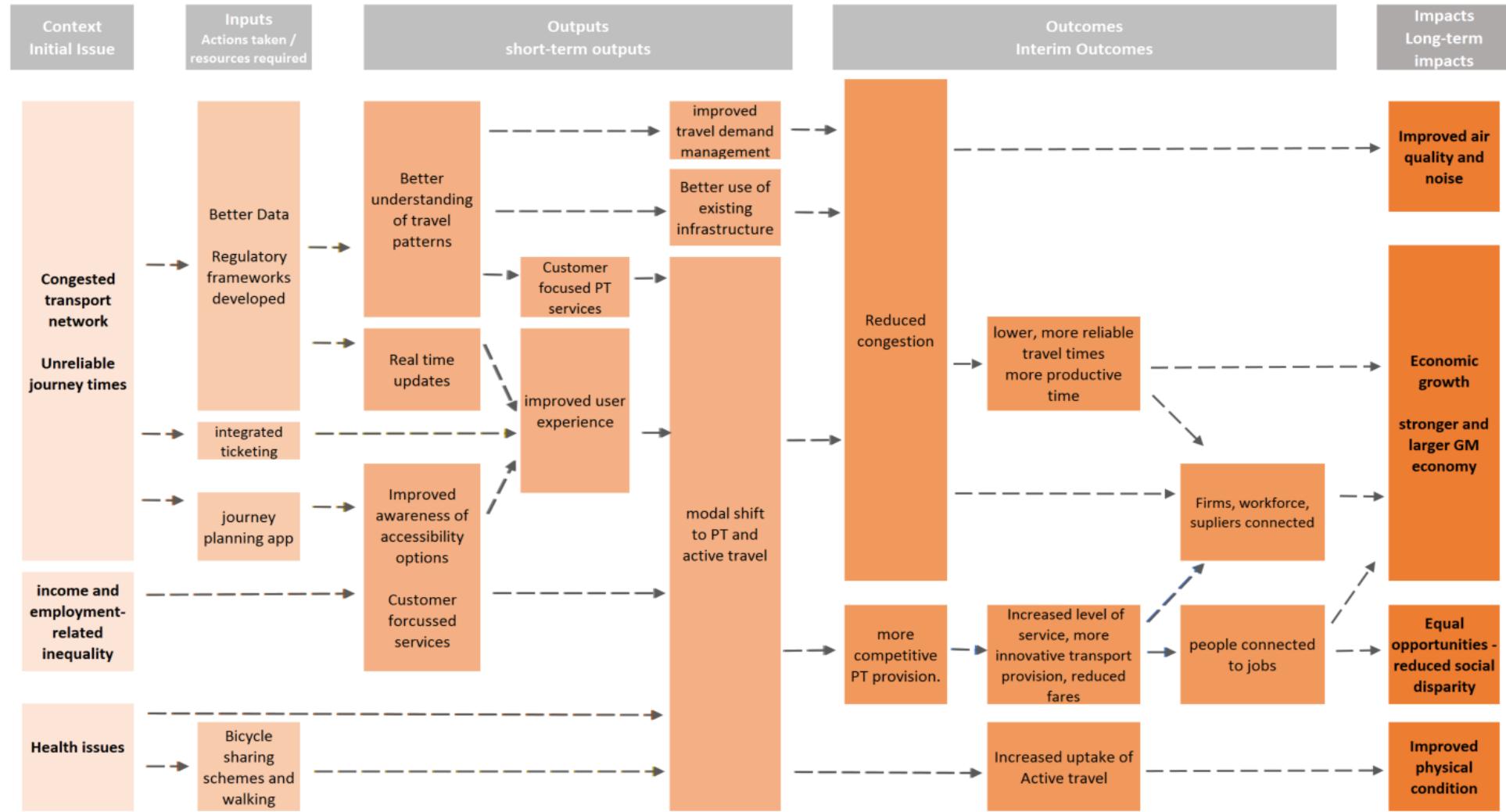
# El Papel de las Ciudades/Autoridad

La adopción de MaaS se verá en parte influenciada por las políticas y las acciones emprendidas por el gobierno central y local. Por lo tanto, las ciudades tienen una opción en el papel que desempeña en la entrega de la movilidad como servicio. La selección del enfoque adecuado es particularmente relevante en caso de que las ciudades que puedan seguir un modelo de movilidad futura.



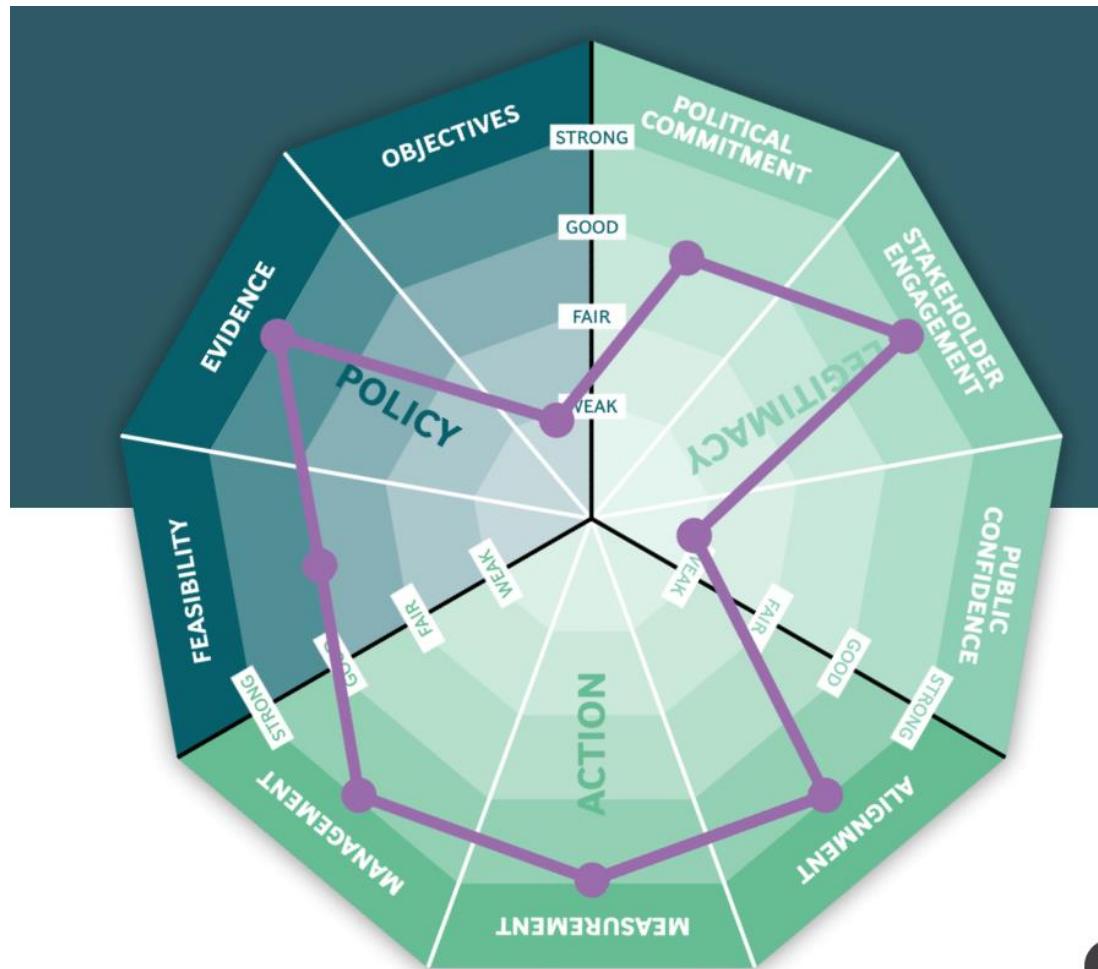


## Un enfoque centrado en los resultados: Identificando los impactos a corto y largo plazo





# La 'prueba ácida'\* de MaaS



- Legitimidad
- Acción
- Políticas



\* una prueba concluyente del éxito.



Gracias

# Ejercicio del grupo Movilidad como servicio (MaaS)

## Sesión 3:

Basándose en el enfoque de Fundamentos de Impacto Público, donde posiciona a la autoridad de su ciudad con respecto al desarrollo y la entrega de un programa MaaS exitoso. (Legitimidad/Política/Acción)