

¿Qué es la movilidad sostenible?

Ole Torzón Jorgensen. Ingeniero civil especializado en transportes. Profesor de la UPC. Barcelona, España

Se alcanza cuando aprendemos que no todo, en nuestras sociedades, se debe medir por la rapidez en llegar y por los costes monetarios actualmente aceptados. Al mismo tiempo, solamente se podrá conseguir cuando logremos que las alternativas de transporte (personas y mercancías) sean suficientemente atractivas y cercanas.

Los medios transporte que gastan menos energía por persona y por tonelada transportada son los más sostenibles. Cada tipo de movilidad gasta energía que contamina y produce calor.

Los políticos, y por tanto las administraciones, sienten fijación por las infraestructuras. Pero estas sólo son una parte de los sistemas de transporte. Especialmente el transporte público engloba mucho más.

Las infraestructuras tardan años en hacerse y no queda claro que solucionen la oferta deseada del transporte. Por tanto, es aconsejable lograr una garantía inicial y total de servicio en los modos colectivos para la totalidad de los usuarios potenciales. Cuando se cuenta con un servicio correcto hay menos excusas para usar el vehículo particular de modo irracional y compulsivo, como muchos hacemos en la actualidad.

Tras cumplir con la máxima: **Bus para todos** y con frecuencias buenas (15 a 20 minutos), se podrá proceder al estudio de la construcción de infraestructuras más pesadas, para los itinerarios con mayor pasaje. Así se podrá satisfacer el deseo político de construir.

La gestión de sistemas de transporte requiere de muchos puestos de trabajo fijos (como los creados por las empresas constructoras que realizan las infraestructuras). Algunos estudios Europeos indican que debe desligarse la creación de puestos de trabajo de la construcción de infraestructuras. Solamente así se podrán tomar las decisiones sobre la movilidad en bien de toda la sociedad.

El uso de vehículos crea externalidades costosas que no hemos aprendido todavía a calcular en nuestras decisiones. Los siniestros, las emisiones, el ruido, el consumo energético y del espacio son parámetros que afectan negativamente la economía de la sociedad. Hay fuerzas que se resisten a dar un valor económico suficiente a estas externalidades. En el debate sobre la seguridad vial no se alzan voces dispuestas a indicar que una limitación de la velocidad punta (que claramente salva vidas y heridos) tendrá efectos negativos en la economía porque ralentiza el transporte. Para conseguir una movilidad sostenible hay que considerar la necesidad de impulsar una conducción defensiva y económica. No es aceptable la idea de que la internalización de las externalidades mencionadas en el coste del transporte arruinaría nuestra economía, ello sólo evita el cumplimiento del Protocolo de Kioto. Es por ello que los responsables de nuestra sociedad abogan por comprar excedentes de permisos de emisión de países en desarrollo.

Es recomendable pensar en términos de sostenibilidad dentro del marco global de la movilidad. Hay que trabajar para conseguir una reconversión industrial lenta pero firme del sector de automoción, planificar una disminución de la producción de vehículos en la próxima década y alcanzar una contención en el consumo de combustible.

Que una persona se mueva sola en un vehículo de 500 Kg a una tonelada debería castigarse económicamente. De la misma manera que se habla de la instalación de cajas negras en los vehículos para mejorar la seguridad vial se debe trabajar para la instalación de **cajas de control ambiental** que permitan cobrar al propietario del vehículo una tasa en función de la eficacia carga/tara (dentro de los límites legales de carga). Con ello se lograría una clara agrupación de personas por vehículo (no como ahora que la gran mayoría de los vehículos solamente transportan un ser humano). Esta tasa de carga también optimizaría el transporte de mercancías, ya que se premiarían los transportes de carga entera y resultaría muy costoso circular de vacío.

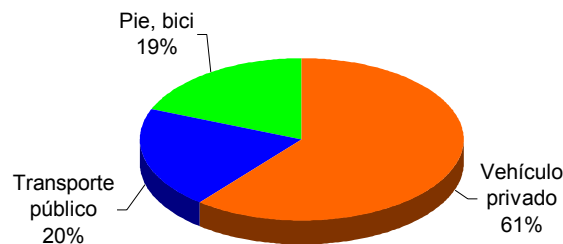
No hay duda de que la movilidad colectiva es más segura que la individual. Un objetivo claro y aceptado en Europa, y ahora también por fin en España, es que resulta primordial bajar las cifras de muertos y heridos con secuelas en la movilidad. Se requiere una reducción del 50 % en la década 2000 – 2010. Esta reducción de la siniestralidad está estrechamente ligada a una manera más tranquila de pensar en la movilidad. Si se logra aumentar el número de personas por coche en un 50 %, el número de heridos bajaría alrededor de un 30 % y el consumo energético cerca de un 40 %. Si se logra bajar 9 km/h la velocidad media, el número de muertos se reduciría cerca del 50 %. Tanto para salvar vidas como para mejorar la sostenibilidad de la movilidad y la economía de la sociedad vale la pena hacer este esfuerzo y tranquilizar la conducción de personas y mercancías.

El ferrocarril debe asumir el transporte de una mayor parte de las mercancías, tanto para mejorar el medio ambiente como para salvar vidas. Esto implica que el que quiera transportar sus toneladas por carretera deba pagar el coste social que implica este transporte. Se palpa un extraño miedo a aplicar este concepto. Hay que poner las tasas de tonelada-kilómetro primero (de nuevo) sobre la mesa de la Unión Europea y luego también sobre las de organizaciones internacionales que tratan del comercio y el transporte. En este contexto también es vital hacer alguna reflexión sobre el exceso de pasajero-kilómetro que se eleva a la atmósfera. Tiene un efecto ambiental devastador y es claramente antisostenible.

Un transporte público, en su relación con el usuario, está formado por paradas/estaciones. Mientras el vehículo deje al usuario en la parada deseada en un tiempo aceptable, importa menos el trayecto o la velocidad punta que se ofrezca. La gran mayoría de los usuarios del transporte público, en los países del sur de Europa, llegan a pie a paradas y estaciones. En países situados más al Norte se combina con el uso de la bicicleta. Pero en todas las circunstancias es una necesidad primordial que el acceso al transporte público andando sea cómodo y seguro. Las aceras deben estar en condiciones y los pasos de peatones en su sitio. Hay demasiados lugares donde se olvida que la calle y la carretera deben reservar el espacio y la comodidad necesaria para los peatones. Atendida esta necesidad se podrá pensar en los conductores de vehículos privados.

En los países Mediterráneos hay cultura de andar, por lo que esta movilidad sostenible – sumando la del transporte colectivo – es mayoritaria. Los que se desplazan al trabajo (como se aprecia en los gráficos siguientes) no se comportan con tanta sostenibilidad. Se puede decir, en general, que si dos tercios de los viajes se realizan en transporte público, a pie y en bicicleta, la mayoría de los ciudadanos se comportan sosteniblemente en sus viajes diarios. Tenemos una cultura de sostenibilidad en la movilidad. Pero hay que afianzar esta cultura para no perder adeptos y pasar viajes hacia el vehículo privado.

Encuesta de movilidad obligada, 2001
Desplazamientos generados internamente en los municipios



Encuesta de movilidad obligada, 2001
Desplazamientos generados por el total de trabajadores en Catalunya

