

Por una movilidad sostenible y realista

Alfonso Perona Gómez. Secretario Ejecutivo Fundación RACC. Profesor de la Escuela de Prevención y Seguridad de la Universidad Autónoma de Barcelona, España

El transporte es un sector que está creciendo de manera muy importante en los últimos años, no solo por el número de desplazamientos sino por el número de vehículos y los recorridos realizados. Esta situación provoca un impacto en el medio ambiente desde el aspecto de la congestión, la degradación de la calidad del espacio público y la disminución de la calidad de vida de la población en general.

Además las fuentes energéticas utilizadas en este sector son las que están basadas en el consumo de combustibles derivados del petróleo, esto provoca un impacto ambiental muy significativo por lo que hace referencia al consumo excesivo de recursos naturales y su agotamiento por causa de una sobreexplotación.

Los impactos ambientales más importantes del modelo actual de transporte son la emisión de contaminantes en la atmósfera como; dióxido de carbono, el monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno, los hidrocarburos o las partículas en suspensión. También se está provocando la generación de residuos especiales y peligrosos debidos a las operaciones de mantenimiento de vehículos, la contaminación acústica, la degradación del suelo y la ocupación del espacio.

Existen aspectos positivos de la movilidad que tampoco se pueden ocultar pero que de no tomar medidas y cambiar el modelo nos conduce a una situación caótica, cuyos efectos se empiezan a notar en las ciudades.

El nuevo modelo de movilidad sostenible debe permitir la libre y satisfactoria movilidad de las personas sin dañar la vida, la disponibilidad de recursos y el medio ambiente de las generaciones futuras.

Para diseñar un modelo de movilidad y transporte sostenible no se debe olvidar los agentes de la sociedad implicados en el sector, como son los conductores, los fabricantes, los distribuidores de combustible, los gestores de infraestructuras y de transportes públicos y las administraciones públicas. Por lo tanto se debe considerar especialmente:

- a) La costumbre de consumo, uso y mantenimiento de los vehículos, por parte de la población, ya que con acciones y cambios en el comportamiento de los conductores, que son los usuarios más próximos dentro del sistema, se pueden conseguir mejoras ambientales en el sector del transporte.
- b) La mejora de los vehículos convencionales para lograr una mayor eficiencia en los motores y utilizar materiales más ligeros y fácilmente reciclables para disminuir el impacto que tienen actualmente.
- c) Potenciación e implantación de las nuevas tecnologías energéticas, como son el gas natural, el gas licuado de petróleo, los biocarburantes, el hidrógeno y la electricidad ya que mejoran la contaminación ambiental, sin descuidar los nuevos sistemas de tracción de vehículos, con sistemas menos contaminantes pero igualmente eficientes.

Pero solo con estas medidas no adelantaremos si no se aplican una serie de políticas “transversales” como medidas urbanísticas y territoriales adecuadas al espacio público, cada vez más limitado y una mejora de las infraestructuras viarias existentes, mejora en la gestión que no debe ser siempre una ampliación. Así como una apuesta decidida clara y contundente por el sistema de transporte colectivo y público, que sea un modelo de calidad y competitivo con la utilización de modos privados de transporte, con poca eficiencia ambiental.

Las políticas públicas deben dirigirse hacia este cambio de modelo, ya que de ellas debe partir la implicación de todos los agentes citados, para conseguir el cambio y además incentivar las medidas más positivas y gravar las que resultan más perjudiciales. Es necesario políticas de sensibilización e información al usuario, medidas que potencien una destrucción correcta de los vehículos viejos así como una política fiscal basada en el consumo y la contaminación, también son necesarias políticas dirigidas a los fabricantes de vehículos, que limiten los consumos, las emisiones de gases e incentivar fiscalmente la implantación de nuevas tecnologías.

En el apartado de infraestructuras se debe implantar una clara política de estructuración del territorio con nuevas carreteras y mejoras de la red viaria existente, realizando distribuciones de las zonas de aparcamiento antes de los grandes núcleos ciudadanos y la inter-modalidad como modelo universal y el incremento de los desplazamientos en transporte colectivo.

Todo lo hasta aquí indicado puede quedar muy correcto, pero no se adelantará nada sin una clara responsabilidad de aplicación de las diferentes iniciativas, desde unas políticas fiscales con una visión

diferente de la actual y unas políticas tarifarias de pago por uso de las infraestructuras, se debe terminar con el uso y abuso gratuito, costeados con el impuesto de todos.

En los aspectos territoriales deben existir dos claras diferenciaciones en la movilidad, por un lado están los grandes desplazamientos del transporte que se dan por vías interurbanas y por otro lado la movilidad urbana.

Las ciudades deben dejar de ser un modelo cada vez más insostenible de convivencia y empezar a aplicar la planificación urbanística, no la especulación, con medidas de movilidad. El binomio urbano y movilidad sostenible no pueden seguir estando de espaldas uno del otro. Las ciudades deben ser polivalentes y diversificadas, frente a la ciudad especializada y “monouso” que obliga a mucha movilidad insostenible y obligada. Las nuevas políticas de ordenación territorial deben situar los servicios suficientes y necesarios basados en una estrategia de contribuir a la reducción de los desplazamientos obligados y opcionales. Las ciudades compactas deben permitir que cada barrio o zona tenga los servicios que los ciudadanos necesitan, sin menoscabar la calidad de vida, eliminar el modelo americano de ciudad difusa donde los servicios se segregan en zonas especializadas y solo accesibles para el ciudadano en coche privado.

Se deben adoptar políticas de gestión y regulación del transporte de mercancías en zonas urbanas con las zonas interurbanas, así como la mejora del movimiento de los vehículos de transporte dentro de las ciudades, dando espacio específico a la carga y descarga, limitar y controlar los tiempos máximos para estacionar y realizar estas operaciones.

Las políticas municipales deben tener políticas de regulación del aparcamiento con estrategias y elaboración de planes de aparcamiento como instrumento de regulación de la demanda, liberando espacio público que debe ser recuperado por los ciudadanos.

Los planes de movilidad urbana deben ser elemento de estrategia para una movilidad urbana sostenible, así como la planificación y la gestión de esta movilidad es el eje básico de actuación que permitirá una movilidad más sostenible, una reducción de los accidentes con un incremento de la seguridad ganando espacio para el peatón, que en definitiva dará una mejora de calidad de vida de los ciudadanos.

La planificación de la movilidad urbana debe tener objetivos de mejora universal, que sin duda no dejarán a todos satisfechos pero desterrarán la situación desigual entre una minoría frente al resto de la ciudad. La recuperación de las calles como espacio de los peatones, o mejor espacio de los ciudadanos, no se debe realizar de cualquier manera, se debe trabajar en una jerarquía de vías en función de su uso, se debe peatonalizar cuando es una zona de atracción comercial o cultural y es transitada por peatones, sino se realiza correctamente se puede caer en el error de hacer zonas desérticas y crear problemas de seguridad ciudadana.

Indudablemente para dar más espacio a los peatones, se les debe quitar a otros medios; es fácil de decir pero, en ocasiones y según las características físicas de las ciudades, es más difícil de aplicar. La solución ideal y buena para todos no existe en movilidad. No se puede olvidar que si se aplican políticas de movilidad sostenible la configuración y las estrategias de las ciudades debe cambiar y se deben recuperar los espacios para los usos de mayor convivencia y relación, las planificaciones que hoy en día se hacen de crecimiento de muchas ciudades españolas, no contemplan estos parámetros y estarán condenadas al fracaso de la sostenibilidad.

Estos cambios no deben significar el cerrar las ciudades al tráfico, no se trata de búnquerizar los núcleos urbanos, sino de buscar el difícil equilibrio entre libertad y movilidad, entre el desarrollo de la sociedad y el medio ambiente. El coche debe seguir teniendo su espacio pero en un orden de preferencia diferente del actual, primero debe ser la persona, el colectivo y por último la individualidad en el uso y disfrute de la movilidad.