ECOticias.com

MOVILIDAD SOSTENIBLE con 'mayúsculas'

Aplicado este término al ámbito del transporte, la movilidad sostenible está relacionada con la puesta en práctica de una serie de medidas que garanticen la reducción del uso del coche privado, la reducción de su impacto ambiental y urbanístico, y el fomento del transporte público y el no motorizado.

16/02/2017

Uno de los retos de futuro en las ciudades pasa por lograr implantar medidas que favorezcan la movilidad sostenible. Este concepto se incluye dentro del desarrollo sostenible, un término acuñado en 1987 por el Informe Brundtland de las Naciones Unidas que lo define como "la satisfacción de las necesidades actuales sin comprometer la capacidad de las próximas generaciones para satisfacer las suyas propias".



Aplicado este término al ámbito del transporte, la movilidad sostenible está relacionada con la puesta en práctica de una serie de medidas que garanticen la reducción del uso del coche privado, la reducción de su impacto ambiental y urbanístico, y el fomento del transporte público y el no motorizado.

CIUDADES HECHAS POR Y PARA EL AUTOMÓVIL

Según expone Ecologistas en Acción, las políticas urbanas y de transporte se han encaminado a "favorecer y fomentar el uso del automóvil". Esta adaptación del plano de la ciudad al uso masivo del coche ha hecho que las distancias cubiertas cada día por los ciudadanos "se hayan duplicado en los últimos treinta años", sostiene el colectivo ecologista, además de generar una fuerte expansión metropolitana en lo que se conoce como 'ciudad difusa'.

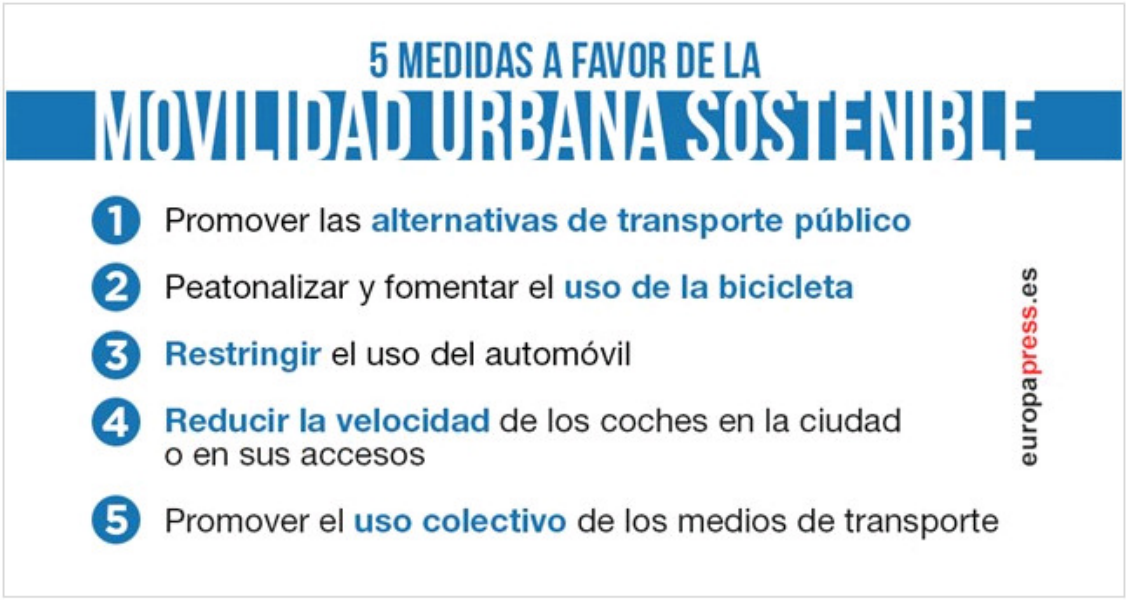
Aprobada en 2009, la Estrategia Española de Movilidad Sostenible de los ministerios de Fomento y de Medio Ambiente reconoce, en este sentido, que el espacio urbano para el uso del coche y el transporte motorizado en general "representa porcentajes superiores al 50% en los nuevos desarrollos urbanos".

Ecologistas en Acción recalca que estas 'ciudades difusas' "resultan más caras y consumen mucha más energía", pero además "marginan a aquellas personas que no tienen acceso al automóvil", convirtiendo al transporte público en menos atractivo y haciendo del coche el único medio de transporte efectivo, afirma el colectivo.

¿QUÉ MEDIDAS SE PUEDEN PONER EN PRÁCTICA?

Son muchas y muy variadas las acciones que un municipio puede llevar a cabo para reducir el impacto ambiental y urbanístico del uso del automóvil privado, mientras se fomenta el uso del transporte público o los medios de transporte no motorizados.

Muchas de estas acciones son recogidas en un documento publicado en 2011 por la Red Española de Ciudades por el Clima, perteneciente a la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP). En este, el organismo territorial ofrece a modo de protocolo y relación de objetivos, más que de acciones concretas, cómo los gobiernos locales deberían aplicar la Estrategia Española de Movilidad Sostenible.



1) FOMENTO DE ALTERNATIVAS DE TRANSPORTE PÚBLICO

Autobús, tranvía o metro son algunos de los medios de transporte público que más protagonismo han adquirido. Lo han hecho amparados por unos datos que avalan su crecimiento: según la Estadística de Transporte de Viajeros 2016 del INE, el transporte público experimentó el pasado año un crecimiento en usuarios del 2,4% en comparación con 2015.

Entre los cambios que se deberían aplicar a favor de estos medios de transporte, la FEMP apuesta por la puesta en marcha de carriles-bus en zonas con problemas de congestión, la "implantación de intercambiadores" o la "optimización de rutas, horarios y frecuencias de paso".

Ecologistas en Acción destaca al Consorcio Regional de Transportes de Madrid como un buen ejemplo de la importancia de la existencia de autoridades únicas de transporte que permitan impedir la "duplicación de prestaciones e infrautilización de los recursos" que supone el hecho de que la titularidad de los distintos medios de transporte público esté en manos de distintas instituciones.

2) PEATONALIZACIÓN Y FOMENTO DE LA BICICLETA

Facilitar los desplazamientos peatonales o en bicicleta forma parte de las acciones más eficaces a la hora de reducir el ruido y las emisiones contaminantes de los automóviles.

Según la FEMP, la peatonalización incluye entre sus objetivos la "recuperación de parte del espacio público actualmente ocupado por el vehículo privado", una idea a la que contribuye Ecologistas en Acción indicando que "supone devolver a la calle a las personas y sus actividades, mermadas por la falta de espacio o por el miedo a sufrir un atropello". Para conseguirlo, se deberán acometer medidas tales como el acondicionamiento de aceras, la eliminación de barreras arquitectónicas y la peatonalización "pura y mixta" de determinadas calles, sostienen la federación territorial.

En cuanto al fomento de la bicicleta, más allá de publicitar los beneficios para salud y el medio ambiente que aporta este vehículo no motorizado, para el colectivo ecologista es importante aplicar medidas tales como la habilitación de carriles bici, el servicio de bicicletas públicas, la disponibilidad de aparcamientos y la intermodalidad bicicleta-transporte público. La FEMP completa estos objetivos con la necesidad de poner en marcha medidas encaminadas a garantizar la seguridad vial de los ciclistas, como es el caso de la mejora de intersecciones, el refuerzo de la señalización y la optimización de los tiempos de los semáforos pensando en estos vehículos.

3) RESTRICCIONES AL USO DEL COCHE

La limitación del uso del automóvil es una de las medidas a favor de la movilidad sostenible más difíciles de poner en práctica, debido al alto coste que puede suponer para las administraciones las modificaciones urbanas adaptadas a estas restricciones de tránsito.

Sin embargo, estas actuaciones garantizan que las limitaciones no se puedan incumplir, como así sucede si una ciudad opta por aplicar medidas de índole fiscal que disuadan de su empleo. Ecologistas en Acción ejemplifica estas acciones con la puesta en marcha de restricciones de aparcamiento mediante la instalación de parquímetros, una medida que servirá para disuadir de la utilización del coche, pero que debe ser complementada por un refuerzo de los servicios públicos o por la habilitación de plazas de aparcamiento en zonas poco congestionadas.

Asimismo, existen casos de ciudades que han optado por limitar el tráfico rodado mediante el cobro de peajes a los vehículos que circulan por una determinada zona de la ciudad. Esta medida, apunta el colectivo ecologista, "presenta buenos resultados, pero su implantación es extremadamente difícil" por el descontento que puede generar entre parte de la ciudadanía. La ciudad noruega de Trondheim ha logrado con esta medida "reducir en un 10% la afluencia de coches" y financiar el 60% de obras de distintas infraestructuras que han promovido todavía más la movilidad sostenible de esta localidad.

Más allá del ámbito fiscal, otras medidas de limitación del empleo del automóvil consisten en la apuesta por los barrios 'sin coches', sobre los que Ecologistas en Acción destaca su "valor pedagógico sobre las posibilidades de vivir sin coches", la reducción del viario para

el coche o el empleo de acciones de pacificación del tráfico, como resaltes en la calzada para reducir la velocidad, especialmente en el entorno de pasos de peatones, o una plataforma única para vehículos y peatones que obliga a los primeros a extremar su precaución.

4) REDUCIR LA VELOCIDAD EN LA CIUDAD O EN SUS ACCESOS

La velocidad de los vehículos en el entorno urbano genera importantes volúmenes de contaminación atmosférica y acústica, además de incrementar el riesgo de accidentes.

Las llamadas 'zonas 30', que son aquellos tramos urbanos donde solo se puede transitar a menos de 30 km/h, son una de las acciones más recomendadas tanto a nivel político como ecologista, especialmente si son aplicadas en zonas residenciales. Entre otros factores, la existencia de nueve millones de españoles soportando niveles de ruido de más de 65 decibelios, el máximo recomendado por la OMS, convierte a las acciones relacionadas con la velocidad en unas de las más importantes a realizar en favor de la movilidad sostenible.

Las medidas sobre la velocidad se pueden aplicar tanto en las áreas urbanas como en las vías de acceso a las grandes ciudades. Mientras en el primero de estos dos ámbitos se promueve, entre otros beneficios, el uso de la calle como punto "de encuentro y recreo", destaca Ecologistas en Acción, a la hora de reducir la velocidad en los accesos hasta los 80 km/h se reduce la siniestralidad, el ruido y la emisión de sustancias contaminantes.

Además, defienden los ecologistas, una disminución de la velocidad contribuye a una mayor fluidez en el tráfico, ya que se permite un mayor número de coches en circulación, puesto que "la distancia de seguridad se reduce notoriamente".

5) USO COLECTIVO DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE

Las estadísticas que recogen tanto Ecologistas en Acción como el Plan de Movilidad Urbana Sostenible del Ayuntamiento de Madrid apuntan a un promedio de menos de dos personas a bordo de cada vehículo --1,2 y 1,1 personas de media a bordo de cada vehículo, respectivamente--. Estos datos se traducen en una importante cantidad de espacio ocupado y de contaminación producida por cada persona transportada. Existe, por tanto, la necesidad de promover conductas colectivas que sirvan para incrementar el número de pasajeros por vehículo.

Dentro de las distintas alternativas que se pueden poner en práctica, y dado que buena parte de estos trayectos se realizan hacia el puesto de trabajo, Ecologistas en Acción sugiere el ejemplo puesto en práctica por el Ayuntamiento de Tres Cantos durante varios meses de 2000. Tres Cantos, una de las áreas industriales más importantes de la Comunidad de Madrid, registró un descenso de un 27% del tráfico privado en favor del público tras la puesta en marcha de un servicio de autobuses lanzadera para que los trabajadores pudiesen acceder a las distintas empresas de esta área industrial desde la estación del Cercanías; tuvo 5.000 usuarios.

Otra medida de uso colectivo consiste en el fomento del llamado 'car sharing', a través del que un conductor, a través de una empresa especializada, pone su vehículo a disposición de otras personas para que viajen con él pagando solo la distancia recorrida o el tiempo transcurrido a bordo de este automóvil. De este modo, destaca Ecologistas en Acción, "se libera espacio del parque urbano" y se consigue una mayor rentabilidad económica en el uso del coche.

CASOS DE ÉXITO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE EN CIUDADES

Más allá de protocolos y recomendaciones, la apuesta por la movilidad urbana sostenible ha dejado numerosos casos concretos de éxito en los últimos años dentro y fuera de España.

- MURCIA, RECIÉN RECONOCIDA POR LA COMISIÓN EUROPEA

Uno de los casos recientemente reconocidos es la ciudad de Murcia, que recibió en 2016 un premio de la Comisión Europea "por los pasos dados para promover medios de transporte activos como caminar o andar en bicicleta".

La capital murciana recibió el premio de la Semana Europea de la Movilidad por la celebración de más de medio de centenar de actos durante la edición de 2015 de esa semana temática, que reivindica la puesta en marcha de modelos urbanos sostenibles en materia de movilidad. Murcia ha apostado principalmente por la bicicleta como alternativa de transporte sostenible, aplicando medidas como la instalación de parkings cerrados para estos vehículos, la mejora de puntos peligrosos o la puesta en marcha de un sistema público de alquiler de 600 bicicletas.

- EL MODELO DE MALMÖ, TAMBIÉN PREMIADO

La otra localidad galardonada por la Comisión Europea fue Malmö (Suecia), que obtuvo el premio a la Planificación de la Movilidad Urbana Sostenible. La ciudad apostó por integrar en un mismo modelo la promoción de los recorridos a pie, el incremento de facilidades para el transporte en bicicleta y la potenciación de una red de tranvía.

- BOGOTÁ, CERCA DE 400 KILÓMETROS DE CARRILES BICI

La bicicleta es una protagonista destacada en el modelo urbano de la ciudad colombiana de Bogotá. Bajo el nombre de Ciclorrutas, esta localidad cuenta con una red de aproximadamente 400 kilómetros de carriles bici que han convertido a este vehículo en un medio de transporte diario para un 1,7% de la población y que alcanza un volumen de 60.000 usuarios cada día. Esta infraestructura ciclista es una de las más importantes de América Latina y del mundo.

- TERRASSA, UN MODELO CASI PIONERO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

La localidad barcelonesa de Terrassa aprobó en 2002 su Plan de Movilidad Urbana, un documento que fue la consecuencia política de un pacto casi pionero en España, firmado por una cuarentena de entidades públicas y privadas de la ciudad. En este pacto se establecían las líneas básicas de un modelo urbano que contemplaba medidas encaminadas a la priorización de la movilidad a pie y el fomento del uso de la bicicleta y el transporte público.

Según expone el Ayuntamiento catalán, "el 99% de la población dispone de una parada de autobús urbano a menos de 5 minutos a pie", una situación que ha favorecido que seis de cada diez usuarios de este medio de transporte "casi a diario". El uso de la bicicleta también se ha visto favorecido con la inclusión de un registro de bicicletas mediante adhesivos permanentes que facilitan su localización en caso de robo; esta acción forma parte de las iniciativas de la Red de Ciudades por la Bicicleta, a la que está inscrita esta localidad.

De acuerdo con los datos del propio Ayuntamiento, en los primeros años de implantación del Plan de Movilidad Urbana el porcentaje de usuarios de vehículo privado era de un 46%, cifra que cayó al 39% en 2014, en beneficio del transporte público y los trayectos a pie o en bicicleta, que experimentaron un incremento de dos y cinco puntos porcentuales, respectivamente. Además, Terrassa ha incluido dentro de estas medidas la implantación de 'zonas 30' en el 37,5% de sus zonas residenciales, buscando reducir la siniestralidad, ruido y emisiones de sus zonas más pobladas.

El Plan de Movilidad Urbana de Terrassa se caracteriza por su amplio volumen de participación ciudadana en la toma de decisiones. A través de encuestas online, más de un millar de vecinos trasladaron sus sugerencias al Consistorio, de las que se han podido extraer 38 aportaciones concretas, hasta 2016.

- PONTEVEDRA Y NÚREMBERG, APUESTA POR LA PEATONALIZACIÓN

Pontevedra recibió en 2014 el Premio Internacional de Dubai a las Mejores Prácticas para Mejorar las Condiciones de Vida, vinculado a la ONU. La localidad gallega consiguió este galardón por su apuesta por la reducción del transporte vehicular y la potenciación de una ciudad orientada al desplazamiento pedestre y ciclista. Esto ha permitido a Pontevedra centrarse en los espacios públicos "como lugares sociales y comunitarios, así como uno de los elementos clave para la regeneración urbana de la ciudad", según la ONU.

Una parte importante de la reconocida transformación de Pontevedra pasa por la prioridad dada al peatón. Así, la ciudad gallega comenzó este proceso con la decisión de peatonalizar su casco histórico, a lo que siguieron sus principales calles comerciales. Para potenciar los desplazamientos a pie, el Ayuntamiento elaboró un mapa pionero de itinerarios pedestres por 26 puntos de la ciudad, donde se mide la distancia y el tiempo previstos en cada trayecto; este proyecto, llamado 'Metrominuto', recibió el premio Intermodes de la Unión Europea, que premia proyectos de movilidad.

Entre los resultados conseguidos a través de este nuevo modelo urbano destaca el porcentaje de un 65% desplazamiento en bicicleta o a pie que se ha alcanzado en 2013, según datos municipales. Además, el Ayuntamiento destaca que la reducción de espacio físico para los coches y la peatonalización de las vías más céntricas de la ciudad también ha permitido relanzar la actividad social en la calle.

De igual manera procedió la ciudad alemana de Núremberg, que en 1989 tomó la decisión de restringir el tráfico rodado en su centro histórico para mejorar la calidad del aire. Pese a las protestas iniciales, la ciudad mantuvo su actividad comercial y el número de visitantes a su centro urbano. Según expone Ecologistas en Acción, entre 1981 y 1989 descendieron las emisiones de NO_2 en un 30%, mientras que las de CO y PM cayeron un 17%.