



Tenemos que reaprender a movernos de forma más responsable adaptando las ciudades para ello

Movilidad sostenible: la hora de la ciudadanía

Víctor Viñuales

Director ejecutivo de ECODES

Mario Rodríguez

Director asociado para la Transición Justa y Alianzas Globales de ECODES

Cristian Quílez

Responsable de proyectos del Área de Políticas Públicas y Gobernanza Climática de ECODES

Nos movemos. Siempre nos hemos movido. Antes dábamos más pasos, muchos más que ahora. Dábamos más pasos en el Paleolítico, también en el Neolítico. Ahora nos movemos más, pero es a golpe de coche, de avión, de barco, de ferrocarril y de autobús, principalmente. Es decir, nos mueve casi siempre el combustible fósil que quemamos, que consumimos, con el que contribuimos a dañar el clima y el medio ambiente y que luego respiramos a cada paso.

Pongamos, tan solo, un ejemplo para evidenciar esta realidad. Actualmente un “joven Erasmus” puede acabar su curso europeo habiendo viajado, en vuelos de bajo coste, a cinco países. Sin embargo, en la primera mitad del

siglo XX la inmensa mayoría de la población fallecía sin haber pisado otro país. Esto nos indica que en la economía neutra en carbono que necesitamos construir con urgencia, sí o sí tienen que cambiar muchas cosas en cuanto a la movilidad. O nos movemos de otra manera o esta gran metamorfosis económica no tendrá éxito.

**Necesitamos carriles segregados,
vías exclusivas y seguras que
favorezcan la elección de la bicicleta
como medio de transporte**

Uno de estos cambios hace referencia a las tecnologías. Una transformación que, además, debemos realizar en poco tiempo. Los combustibles fósiles tienen que dejar de ser la energía que nos mueve (y que nos calienta) lo antes posible. Por ello, es indispensable avanzar rápidamente en la electrificación del transporte para que el aire de las ciudades deje de envenenarnos, así como priorizar otras formas de movilidad.

Otro paso está en manos de la legislación y las políticas. Al igual que ciudades y ciudadanía dieron el trono al automóvil, ahora se lo retiran. El rey de la ciudad ya no es el coche. Éste debe ser nuestro vasallo, no nuestro amo y señor, que todo lo ocupa, que todo lo llena, que todo lo contamina. Tampoco se puede consentir que sea más barato viajar en avión de Madrid a París que coger un taxi al aeropuerto de tu ciudad. Son necesarias regulaciones públicas que acaben con estos despropósitos.

Pero cambiar leyes y tecnologías no basta. Poner un coche eléctrico donde ahora hay uno con motor de combustión no es la solución: el mundo no soporta tantos coches con tantos asientos vacíos. Hay que terminar con la imagen de las ciudades abarrotadas de vehículos ocupados solo por el conductor al inicio de cada jornada laboral. *Compartir* es el verbo que hay que conjugar en el siglo XXI. El *nosotros* debe sustituir al *yo*. Y *compartir* es el verbo que debe conjugar la ciudadanía.

¿Es lo mismo viajar en avión que viajar en tren? No, no es lo mismo. Los medios de transporte importan mucho. El tren es amigo del clima y el avión no lo es. ¿Es lo mismo viajar con tres asientos vacíos que llenar el coche con familia, amigos o personas que quieren moverse en la misma dirección? No. Tenemos que reaprender a movernos de forma más consciente, más responsable con el clima.

Y no solo eso. Tenemos también que abandonar el hábito de la pereza y la comodidad que hace que consumamos recursos del planeta y dañemos nuestra salud con un sedentarismo que nos enferma. Nuestro corazón necesita piernas que se muevan. Andar e ir en bici nos sana y sana la ciudad. Promover la movilidad activa y la renaturalización del espacio urbano son pilares que favorecen el camino hacia una movilidad sostenible.

Del mismo modo, tenemos que plantearnos la manera en que consumimos. Cambiar nuestros hábitos para hacer que las cosas se muevan menos de un lado a otro del planeta. Dar prioridad a aquellos productos y servicios que no necesitan viajar –y contaminar– para satisfacer nuestras necesidades. La globalización ha provocado una circulación mundial que, con demasiada frecuencia, carece de sentido.

Desde esta perspectiva llegamos a una pregunta que con frecuencia rehuimos: —“¿Necesitamos movernos tanto?” Todos estamos de acuerdo en que viajar es un placer, en



Espacio habilitado para el acceso a las escuelas en Londres

La movilidad compartida es fundamental, especialmente como solución para descarbonizar y protagonizar la transformación del sector en el medio rural

todos los sentidos, y una de las mejores maneras de aprender en cabeza ajena. ¿Pero podemos viajar tanto? Quizás deberíamos de practicar la autocontención. Autocontención con viajes lejanos, pero también con viajes cercanos

En el camino hacia una movilidad sostenible no nos podemos olvidar de aquellos “hogares que tienen una alta proporción de gastos de movilidad respecto a sus ingresos o una disponibilidad limitada de modos de transporte públicos o alternativos asequibles necesarios para satisfacer las necesidades socioeconómicas esencial”, como reza la propuesta que se está debatiendo en el Parlamento Europeo, en el marco del Fondo Social para el Clima sobre este concepto. A esto también hay que hacer frente. La transición será si es de todos y para todos.

Minimizar los efectos nocivos para la salud

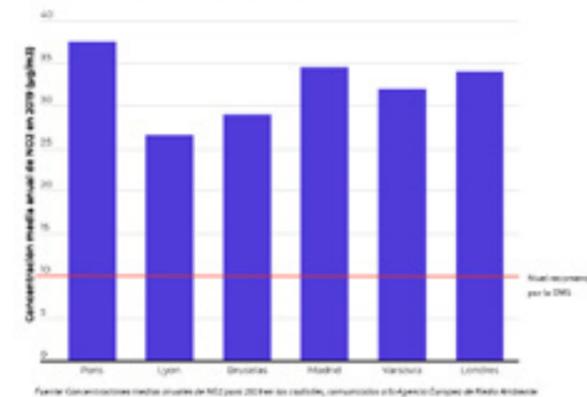
Solo en España, más de 30.000 personas mueren anualmente de forma prematura por enfermedades asociadas a la contaminación, y en muchas de nuestras ciudades se superan constantemente los valores establecidos por la Organización Mundial de la Salud (OMS) en 2005 sobre calidad del aire. Solo siete de las 80 ciudades más pobladas de España cumplen con las nuevas recomendaciones propuestas en septiembre de 2021. Además, este año el Tribunal de Justicia de la Unión Europea debate sobre los incumplimientos en relación a la calidad del aire de Madrid y Barcelona.

No podemos olvidar que nuestro país se ha comprometido a reducir las emisiones de este sector en un 23 % respecto a las cifras de 1990. Para descarbonizarlo, se llevará a cabo un cambio modal según se recoge en el Plan Nacional de Energía y Clima (PNEC), que deberá ser revisado el próximo año tal y como acordaron los Estados miembro de la Unión Europea. Una pieza fundamental en el proceso hacia la movilidad sostenible que completan la Ley de Cambio Climático y Transición Energética, la Estrategia de Movilidad Sostenible, Conectada y Segura, y la próxima Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte.



La ciudadanía tiene que ser la protagonista de la movilidad del futuro

Comparación de los niveles de NO₂ en las ciudades con las nuevas recomendaciones de la OMS



Una de las medidas principales que afectará a gran parte de la población española será la implementación de las Zonas de Bajas Emisiones. Antes de 2023 todas las ciudades de más de 50 000 habitantes —y aquellas de más de 20 000 con problemas de calidad del aire— contarán con, al menos, una. Estas zonas son una herramienta clave para reducir la contaminación atmosférica y las emisiones de CO₂, así como para proporcionar a las ciudades espacios más habitables. Son una apuesta por la salud de los ciudadanos, sirven para devolver las calles al peatón, reducir

el vehículo privado, promueven un urbanismo sostenible, sensibilizan y educan en pro de la sostenibilidad, y priorizan la movilidad activa y el transporte público.

Hasta ahora en España sólo dos ciudades las han implementado: Madrid y Barcelona. Con escasa ambición y criterios diferentes, distan de ser lo que encontramos en otras capitales del continente europeo como, por ejemplo, Londres. La capital británica aplica este sistema en todo el municipio y una [Zona de Ultra Bajas Emisiones](#) en la almendra central, la cual fue ampliada el pasado año.

Alcanzar los objetivos propuestos pasa por ésta y otras medidas de transformación de la movilidad urbana y el espacio público. Algunas de ellas se incluyen también en el Plan Nacional de Recuperación y Transformación. Denominado ‘España Puede’, se han puesto ya en marcha ayudas para la implantación de estas zonas y para la transformación digital y sostenible del transporte urbano.

Nos situamos ante tres elementos: movilidad urbana, modelo de ciudad y salud y bienestar ciudadano. A la vez, tres estados que muestran su transversalidad y la necesidad de dar una respuesta que genere una corriente de cambio hacia un nuevo escenario, hacia una renovada sociedad, sobre todo aquella que habita en la urbe. Las ciudades tienen un rol decisivo en cuanto a la implementación de una



Milán apuesta por la movilidad sostenible con carriles bici segregados y vías exclusivas y seguras

nueva concepción de movilidad sostenible. Por su cercanía son un importante canal de transmisión de información, sensibilización y concienciación. Además, algunas de ellas gozan de la capacidad de ser política y socialmente influyentes.

[Bruselas](#), capital comunitaria por excelencia, anunció hace algunos días que se convertirá a partir del 16 de agosto en una zona de tráfico reducido a favor de peatones, ciclistas y transporte público con la ambición de crear un entorno más habitable. Aprobó el nuevo plan de circulación que pretende utilizar calles de un solo sentido y aplicar restricciones al tráfico para evitar el tránsito innecesario (que representa el 42 % de los vehículos actuales). En una línea similar, la [Villa de París](#) anunció que en 2024 quedará prohibido el tráfico de tránsito en el centro de la capital.

Existen muchos ejemplos de políticas enfocadas a lograr esto. Destacan por su motivación para afrontar el reto sanitario, energético y climático, enfocado a la materialización de un cambio de modelo, de un proceso para avanzar hacia unas ciudades limpias, habitables y saludables. Esto podemos verlo, por ejemplo, en los proyectos para garantizar entornos escolares seguros y libres de contaminación. Gracias a la iniciativa School Streets son muchas las ciudades, principalmente europeas, que prohíben o limitan la circulación de vehículos en entornos escolares, mejorando la [calidad del aire](#) y proporcionando a los niños y niñas autonomía y espacios de convivencia seguros. Por ejemplo, el programa [Protegem Les Escoles](#) de Barcelona, que prevé actuar en todos los centros educativos de la ciudad.

Movilidad activa y compartida para recuperar el espacio urbano

Las acciones destinadas a priorizar la movilidad activa, que implican limitar el número de vehículos motorizados, han sido (y son) uno de los grandes éxitos para la recuperación del espacio público a favor del peatón y de los espacios verdes. Asistimos, por fin, a una apuesta por la bicicleta. Si bien es cierto que deberíamos de fijarnos más en la ambición de [París](#) o de [Milán](#), por poner dos ejemplos, en lugar de en quienes basan su apuesta por la movilidad sostenible en pintar ciclocarriles en la calzada. Necesitamos carriles segregados, vías exclusivas y seguras que eviten una exposición al usuario a situaciones de vulnerabilidad y favorezcan la elección de este medio de transporte.

La ciudadanía tiene que ser la protagonista de la movilidad del futuro

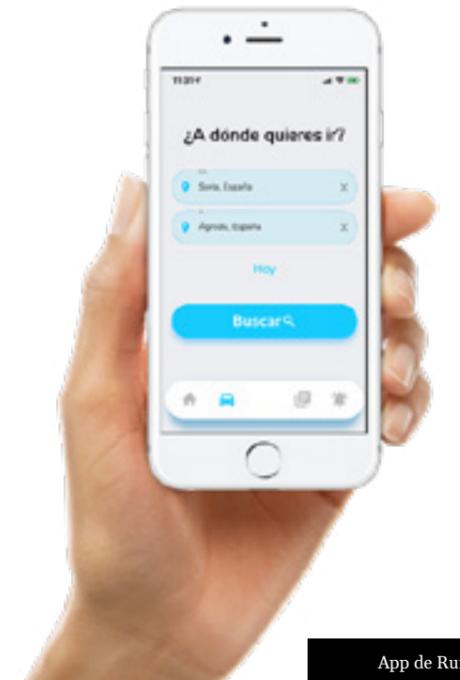
Ocio y necesidad, pero también trabajo. Las iniciativas de planes de movilidad laboral a través del uso de la movilidad activa y/o el transporte público impulsan también la movilidad sostenible. Desarrollada principalmente a iniciativa de la propia empresa, la puesta en marcha de medidas que la impulsen queda recogida también en el artículo 14 de la Ley de Cambio Climático y Transición Energética.

Como vemos, avanzar hacia una movilidad sostenible significa mejorar la calidad del aire y proteger la sa-

lud de la ciudadanía. En este periodo pandémico que vivimos ha quedado demostrado por numerosos estudios que la aplicación de restricciones a la movilidad contaminante ha permitido una disminución en las concentraciones NO₂ y partículas, vinculadas al uso de combustibles fósiles. Según un [estudio](#) reciente, las restricciones en los primeros meses de pandemia evitaron 832 muertes gracias a la mejora de la calidad del aire en 46 ciudades europeas; 133 de residentes en Madrid, Barcelona y Valencia, las ciudades españolas incluidas. No olvidemos que según un [análisis](#) a casi 1 000 urbes europeas, el área metropolitana de Madrid es la primera en muertes asociadas por contaminación de NO₂, Barcelona, la sexta.

Para cambiar drásticamente la situación no sólo nos fijamos en la movilidad activa, sino que también hay que tener la vista puesta en apostar por soluciones tecnológicas para que impulsen vehículos cero emisiones. Para ello, el despliegue de infraestructura de puntos de recarga es básico, al mismo tiempo que la renovación de las flotas de transporte público a través de la adquisición de autobuses eléctricos. Por ejemplo, el pasado año [Zaragoza](#) fue la primera ciudad española en anunciar su apuesta estratégica por una red de autobuses 100 % eléctricos a batería.

No podemos olvidar el crecimiento exponencial del comercio electrónico, que ha llenado las calles y carreteras de furgonetas y camiones de reparto. La conciencia de la ciudadanía para entender el coste ambiental que tiene la impaciencia es fundamental.



App de Ruralcar



Modelo de autobús eléctrico con el que Zaragoza renovará toda su flota

Promover la movilidad activa y la renaturalización del espacio urbano son pilares que favorecen el camino hacia una movilidad sostenible

La movilidad compartida es fundamental, especialmente como solución para descarbonizar y protagonizar la transformación del sector en el medio rural, muy asociado al uso del vehículo particular para salvar las distancias y la carencia de servicios públicos. Donde, además, una gran parte de la población se encuentra en avanzada edad. Estas zonas, dónde los impulsos a su desarrollo provienen principalmente de la fuerza de sus

vecinos por salvar su municipio, aparecen en la escena pública gracias al impulso que ellos mismos, sus ayuntamientos y determinadas empresas dan para ofrecer servicios de *car-sharing*. Un ejemplo de ello es el proyecto [Ruralcar](#), una aplicación para poner en contacto a habitantes de municipios rurales aislados para realizar viajes compartiendo coche, impulsada por La Caixa y Red Eléctrica.

La voz de la ciudadanía

Las opciones y la dirección están claras. Sin embargo, todavía hay un largo camino por recorrer. Vivimos en un “momentum” único donde la ciudadanía está destinada a jugar un papel fundamental en la transición hacia un nuevo modelo de movilidad que sea sostenible, ecológica, justa, saludable e inclusiva.

Para avanzar hacia él, todos y todas debemos tomar partido desde la esfera personal y colectiva, optando por los medios más respetuosos con el entorno como son el transporte público o el no motorizado, cuyos impactos son mucho menores. Esto pasa por adoptar medidas orientadas a fomentar estos medios y a mejorar el servicio, aumentando su competitividad con respecto al automóvil privado y captando a un mayor número de usuarios.

Entre las acciones que la ciudadanía puede adoptar en su papel de motor de cambio, están las encaminadas a disminuir los impactos derivados de uso del coche privado. También contribuye la reducción de la velocidad en áreas urbanas y en las vías de acceso a las grandes urbes, o incluir el coche multiusuario (*car-sharing*) o los vehículos de movilidad personal (VMP) como patinetes o bicicletas en su menú de movilidad diario. Otras propuestas: demandar y hacer uso del transporte público intermodal, beneficiarse de los planes de movilidad de empresa, pedir amplios espacios peatonales que faciliten los desplazamientos a corta distancia...

Otro tipo de iniciativas son las que la ciudadanía debería demandar a las administraciones públicas en el ejercicio de una soberanía popular activa. Algunos ejemplos en esa línea son la construcción de carriles bus/VAO, la puesta en marcha de las autoridades únicas de transporte y la construcción de tranvías o sistemas de transporte público de alta capacidad que ofrezcan frecuencias y precios asequibles. Ello permitiría una transformación urbana tanto en términos de movilidad como de ocupación del espacio.

Y es que es muy importante que en los planes de movilidad municipales cuenten con procesos participativos transversales a nivel vecinal, de comerciantes, ciclistas, empresarios, ONGs... No obstante, esto no puede convertirse en un mero trámite para que las administraciones públicas extraigan un número razonable de propuestas para ser implementadas. No basta con oír: se tiene que practicar la escucha activa.

No habrá movilidad sostenible en un contexto de transición energética si quienes se tienen que mover no son agentes activos que participan en su diseño, desarrollo e implementación. En definitiva, la ciudadanía tiene que ser la protagonista de la movilidad del futuro. Una movilidad al servicio de las personas y no de los vehículos. 🌱



El despliegue de puntos de recarga es clave para implantar el coche eléctrico



Programa Protegim Les Escoles de Barcelona