Cara y cruz de la movilidad urbana

Investigadores de la UPM analizan las distintas experiencias de movilidad urbana que se vienen realizando desde hace años en Europa con el fin de desarrollar las fórmulas de movilidad más adecuadas a las nuevas necesidades.

FUENTE | UPM - mi+d 22/11/2010

Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) están demostrando ser una de las herramientas más eficaces para la sostenibilidad de los desplazamientos en nuestras ciudades, por lo que el análisis[1] de las distintas experiencias europeas se perfila como una de las mejores técnicas de estudio para desarrollar la movilidad urbana sostenible. En esta línea, investigadores del Centro de Investigación del Transporte de la Universidad Politécnica de Madrid (TRANSyT) han elaborado el que hoy en día se puede considerar manual referencia en España para la elaboración de PMUS: la *Guía práctica para la elaboración e implementación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible*.

Europa es uno de los continentes más urbanizados: aproximadamente el 75% de la población (4 de cada 5 europeos) vive en ciudades, y se prevé que para el 2020 será el 80%. Por otra parte, el transporte urbano contribuye al 40% de las emisiones de CO2 del transporte (dióxido de carbono, causante del efecto invernadero) y al 70% de los NOx, (óxidos de nitrógeno, que provocan lluvia ácida y cáncer de pulmón), por no hablar de las PM_{10} (partículas que pueden provocar asma y enfermedades pulmonares) y de otros contaminantes igual de perniciosos. Sin embargo, es también el "*causante*" del 10% del PIB en Europa, proporcionando empleo a más de 10 millones de personas, sin mencionar su papel como factor de cohesión y competitividad.

UPM

En este panorama se ve claramente la necesidad de integrar las dos caras de la moneda buscando una receta que exprese el equilibrio entre las necesarias -y legítimas- apetencias de movilidad de la ciudadanía y las (negativas) externalidades asociadas.

Encarar el problema precisa de un enfoque integrado de la movilidad que contemple transporte y territorio; integración que se expresa en los planes de movilidad urbana que, bajo distintas denominaciones, se vienen desarrollando en Europa desde hace años: LTP (*Local Transport Plans*) en el Reino Unido, PDU (*Plan de Deplacements Urbains*) en Francia, y, si bien más en la teoría que en la práctica, PUM (*Piano Urbano di la Mobilità*) en Italia.

UPM

Todos estos planes, a pesar de sus diferencias, presentan rasgos en común: tienen como objetivo reducir los impactos negativos del transporte y el incremento constante del tráfico y la congestión; están ligados a estrategias nacionales o regionales; abarcan todos los modos de transporte tanto de personas como de mercancías y potencian el cambio modal del vehículo privado hacia el transporte público y los modos llamados *soft (blandos):* bicicleta, a pie.

Por lo que se refiere a España sólo Cataluña cuenta con una Ley de Movilidad que recoge la obligación de elaborar e implementar PMUS en las ciudades de más de 100.000 habitantes.

Con todo, si bien no está claro que la existencia de una ley sea condición necesaria para la racionalización de los desplazamientos urbanos a través de un PMUS -pues una de sus características intrínsecas debe ser la flexibilidad, dado su carácter de proceso, inherente al propio concepto de ciudad-, lo cierto es que la próxima entrada en vigor de la Ley de Economía Sostenible apunta en la buena dirección; sobre todo cuando plantea la supresión de ayudas financieras al transporte público a todos aquellos Ayuntamientos de más de 100.000 habitantes que, llegado el año 2012, no hayan implementado un PMUS. Asimismo, la UE, a través de su Plan de Acción de Movilidad Urbana Sostenible, está potenciando numerosas actividades para apoyar a las ciudades a adoptar este tipo de iniciativas.

[1] Sustainable Mobility in Metropolitan Areas. López-Lambas, M.E. Highway and Urban Environment 2010, 17 (1). 39-47.

Cerrar