

CAMBIO GLOBAL ESPAÑA 2020 • PROGRAMA TRANSPORTE

CAMBIO GLOBAL ESPAÑA 2020

PROGRAMA TRANSPORTE

LA URGENTE NECESIDAD
DE OTRAS PRIORIDADES
EN LOS OBJETIVOS,
PLANES E INVERSIONES

Editado por:



Patrocina:



DICIEMBRE DE 2009

C A M B I O
G L O B A L
E S P A Ñ A
2 0 2 0

PROGRAMA TRANSPORTE

LA URGENTE NECESIDAD
DE OTRAS PRIORIDADES
EN LOS OBJETIVOS,
PLANES E INVERSIONES

DICIEMBRE DE 2009

CAMBIO GLOBAL ESPAÑA 2020. PROGRAMA TRANSPORTE

Disponible en:

- www.fundicot.org

- www.ucm.es/info/fgu/pensamiento/cceim/index_cceim.php

Este informe forma parte del Programa Cambio Global España 2020 del Centro Complutense de Estudios e Información Medioambiental, CCEIM.

Se permite su reproducción, siempre que se cite la fuente.

Diseño y maquetación: zen

Impresión: larriccio artes gráficas

Traductora: Pauline Moran

Depósito legal: M-11426-2010

ISBN: 978-84-693-0388-7

El papel utilizado para la impresión de este informe es Renovaprinte 100% reciclado.
Impreso con tintas de origen vegetal.

Editado por:



Patrocina:



UNA NUEVA MOVILIDAD PARA EL DECRECIMIENTO

Licenciada en Geografía. Diplomada en Ordenación del Territorio y en Transportes Terrestres.

En sus más de 20 años de profesión, ha trabajado en consultoría dedicándose al medio ambiente, la ordenación del territorio, el urbanismo y la economía aplicada, especialmente en temas relacionados con el transporte. Es cofundadora del Grupo de Estudios y Alternativas, gea21.



PILAR VEGA PINDADO. CONSULTORA AMBIENTAL DE LA RED GEA21

La desaceleración del crecimiento o el decrecimiento, no es otra cosa que el descenso en la destrucción de los ecosistemas; es también la disminución en la extracción de materiales, la caída del consumo energético y de las emisiones de gases de invernadero que ahora parece preocupar, incluso al mundo empresarial.

La crisis económica actual es una oportunidad para reflexionar y recapacitar sobre la utilidad del modelo en un Planeta con recursos limitados; permite dibujar un escenario algo más sostenible sin necesidad de plantear cál-

culos complicados. Da la posibilidad de fotografiar un panorama impensable hace algunos años cuando aún se creía que el modelo crecería de forma indefinida. Se puede lograr contaminar un poco menos, pero no sirve de nada si la producción sigue creciendo. El modelo actual no es posible porque los recursos se agotan.

Lo mismo ocurre con el transporte. El concepto de sostenibilidad parece curarlo todo; el supuesto éxito de la movilidad "sostenible" convence a la mayoría. A los políticos, que

han comprendido las nociones básicas para amortiguar el tráfico en las ciudades, a los técnicos que han entendido que las nuevas propuestas permiten mejorar la calidad de las áreas urbanas, a los ciudadanos que han visto renovados los barrios e, incluso, a algunos comerciantes que han incrementado sus ventas gracias a la movilidad sostenible. Estas medidas son positivas ya que suponen una sustancial mejora del entorno pero no siempre logran una reducción en el consumo energético causado por el desplazamiento global de personas y mercancías.

De hecho, da la sensación de que se han buscado fórmulas fáciles para proseguir con el insostenible modelo de movilidad motorizada sin cambiar lo fundamental: un modelo productivo, territorial y de transporte insostenible. Lo único que cambia es el adjetivo: autopistas "sostenibles", trenes de alta velocidad "sostenibles", aviones "sostenibles" o Planes Prever que ayudan a reducir las emisiones de GEI. ¡Cuánto despilfarro energético para ahorrar un poco de CO₂!. Si no se construyeran las grandes infraestructuras o no se fabricaran nuevos coches, se ahorraría mucha más energía y se reduciría el CO₂ sin gastar dinero.

El decrecimiento del transporte permitiría a los gobiernos y a los ciudadanos ahorros sustanciales de inversión y mantenimiento. Un nuevo modelo de movilidad respetuoso con el ecosistema planetario renunciaría a los despilfarros provocados por tantos e innecesarios desplazamientos motorizados.

Pero para conseguir este sencillo objetivo es necesario contar con transformaciones de fondo

que obliguen a un cambio generalizado que des-emboque en un modelo territorial diferente. Un modelo que permita a la ciudadanía un transporte con orígenes y destinos en proximidad, y que configure comunidades autosuficientes en un radio de acción peatonal y ciclista.

Pero también debería modificarse el modelo productivo favoreciendo lo local, haciendo desaparecer los desplazamientos globales a larga distancia de aquellos productos que puedan elaborarse en cercanía. En la actualidad, gran parte de los productos se fabrican a miles de kilómetros de los hogares donde se consumen de tal forma que se necesita mucha energía para trasladarlos hasta los lugares de venta, contabilizando una excesiva carga de CO₂.

Otro aspecto que induce a un incremento del transporte de larga distancia es el turismo. La posibilidad de viajar a lugares alejados a muy bajo precio ha convertido a las clases medias de Occidente en viajeros compulsivos. Cada periodo vacacional anima a programar salidas a países exóticos para hacer las mismas cosas que podrían hacerse en cercanía. El mundo del transporte barato permite contaminar más, destruir más. En algunos casos incluso se programan viajes "ecológicos" por las selvas tropicales o por el Ártico que obligan a un innecesario consumo de energía. La última moda se ha impuesto con el turismo espacial cuyo impacto ambiental ha de ser necesariamente de una escala muy superior a lo ahora conocido.

En este contexto es necesario, sobre todo, un cambio en el modelo cultural. Como dice Serge Latouche, el imaginario común de la ciudadanía es el problema. Hay que redefinir los valores

para hacer viables nuevos hábitos con menor velocidad y despilfarro. La gente está hipnotizada por la velocidad, el brillo y el derroche.

Este nuevo planteamiento trataría de introducir nuevas normas del juego en el uso del espacio público que permitieran una movilidad que empleara escaso consumo de materiales y fuera capaz de satisfacer las necesidades de la ciudadanía. Las nuevas reglas permitirían proteger a los colectivos más débiles que tienen mayores dificultades de accesibilidad.

Trasladando al transporte la idea sobre la casa ecológica del urbanista Carlos Verdaguer la infraestructura más sostenible sería la que no se construye. Lo que hay que hacer con las infraestructuras ya ejecutadas es adaptarlas a una "Nueva Movilidad para el Decrecimiento". No es necesario construir otras nuevas que se

sumen a las ya existentes sino cambiar las reglas del juego, gestionando la movilidad de forma adecuada. El modelo actual ofrece infraestructuras asfaltadas que pueden convertirse en carriles bici, zonas peatonales o carriles bus con escasísimas inversiones. El transporte público cuenta con material móvil suficiente que debe adaptarse y mantenerse, especialmente en el caso del ferrocarril, cuya vida útil es muy prolongada.

Este modelo con menos brillo y menos despilfarro, pero también con un menor consumo energético, señala una tendencia clara en la disminución de los gases de invernadero y de los de la calidad del aire. Además, permitirá mejorar la calidad de vida de la ciudadanía en su entorno más inmediato, y mejorará el pronóstico incierto sobre el futuro clima del Planeta.

