

DEL GRIS AL VERDE: hacia un cambio de paradigma en la movilidad urbana

Hannah Abdullah, investigadora sénior del Programa Ciudades Globales, CIDOB

Eloi Serrano, director de la Cátedra de Economía Social Tecnocampus, Universidad Pompeu Fabra, e investigador asociado, CIDOB



690

SEPTIEMBRE
2021

Este artículo
se publicó
originalmente en

El País

La movilidad es una de las piezas esenciales del gran engranaje de cambio que requieren la recuperación de la crisis del COVID-19 y el nuevo modelo de desarrollo que permita hacer frente al cambio climático. Durante la pandemia medidas de urbanismo táctico, que fomentan la transición a ciudades bajas en carbono, fueron implementadas en un tiempo récord para crear un transporte seguro y socialmente distanciado. Pero para que las ciudades puedan cumplir con los nuevos objetivos climáticos de la Unión Europea para 2030 y 2050, hay que integrar dichas medidas en la planificación de la movilidad urbana a más largo plazo. Cooperación público-privada, flexibilidad, transición energética, innovación e impacto social serán los elementos por donde van a ir los requerimientos básicos para estructurar la nueva movilidad sostenible.

La crisis del COVID-19 ha subrayado la necesidad de afrontar un cambio estructural en nuestro modelo productivo, ambiental y social. Las instituciones gubernamentales han planteado, con acierto, la recuperación económica de la pospandemia no solo con el objetivo de reactivar la economía, sino también con una visión transformadora que modifique las estructuras de un modelo que nos llevaba al colapso. La orientación de la recuperación debería tener tres pilares: cohesión social, sostenibilidad ambiental y cambio del modelo productivo (basado en las herramientas de la última revolución tecnológica). El paquete de estímulo Next Generation EU y el European Green Deal van en esa dirección.

Como hemos visto estos meses, unos de los elementos esenciales para dicha transformación pasa por redefinir el modelo de movilidad. Las urgencias relacionadas con las emisiones, el impacto de las nuevas tecnologías en el modo de producción y consumo, y la voluntad ciudadana de recuperar el espacio público representan los retos esenciales para las administraciones y las empresas.

En este sentido, algunas ciudades han empezado a replantearse la organización urbanística y a pensar en diseñar un nuevo modelo de movilidad que contribuya a hacer las ciudades más cómodas, habitables y ambientalmente más saludables y sostenibles. El modelo de la ciudad de los 15 minutos, que aspira a una policentricidad en la que un residente pueda llegar a todo lo que necesita en un cuarto de hora a pie o en bicicleta, ejemplifica este cambio.

El replanteamiento de la movilidad urbana resulta esencial para el cumplimiento del objetivo de neutralidad climática de la Unión Europea para 2050, que requiere de una reducción del 90% en las emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con el transporte. El tráfico urbano representa el 40% del total del transporte por carretera de la UE, así que las ciudades tienen un papel fundamental para la consecución del ambicioso objetivo de reducción de las emisiones. Por eso, gobiernos municipales y otros actores de la ciudad también están promoviendo la transición hacia la movilidad sostenible.

Durante la pandemia, la necesidad de crear un transporte seguro y socialmente distanciado dieron un impulso clave a la transición de la movilidad en muchas ciudades europeas. Medidas de urbanismo táctico como la introducción de nuevos carriles bici, áreas peatonales y zonas de tráfico reducido se implementaron en un tiempo récord. Sin embargo, ahora el desafío es integrar estas medidas en la planificación de la movilidad urbana a más largo plazo para cumplir el objetivo climático intermedio de la UE de reducir las emisiones en al menos un 55% de aquí a 2030.

El replanteamiento de la movilidad urbana resulta esencial para el cumplimiento del objetivo de neutralidad climática de la Unión Europea para 2050, que requiere de una reducción del 90% en las emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con el transporte.

Hay dos frentes principales en los que las ciudades europeas están trabajando para crear sistemas de movilidad sostenibles a más largo plazo: el primero es la experimentación y la innovación urbana, el segundo es establecer un nuevo marco relacional público-privado.

Respecto al primero, se requiere un cambio en el tejido físico de la ciudad y cómo las personas y vehículos se mueven por ella para reducir la contaminación del aire y la congestión. Las medidas principales aquí son, por un lado, la creación de zonas de tráfico reducido, como las *Superillas* de Barcelona que dan prioridad a los peatones y otras formas de transporte activo, y que están demostrando un éxito en muchas ciudades, haciéndolas más habitables y saludables.

Por otro lado, están las políticas para reducir y restringir la circulación de automóviles privados. En los últimos años se ha puesto en práctica la creación de zonas de bajas emisiones (ZBEs) en muchas ciudades europeas, como en Madrid en 2018 y en Barcelona en 2020, donde se restringe la circulación de vehículos más contaminantes. Además, algunas ciudades como Londres, Estocolmo y Milán han dado un paso más allá, introduciendo peajes por congestión que se aplican a todos los vehículos que entran y salen de la ciudad. Datos recientes muestran que, si bien ambas políticas son efectivas para combatir la contaminación, solo los peajes logran reducir la congestión.

Pero la transición a la movilidad sostenible en las ciudades va mucho más allá de intervenciones en el tejido urbano. La revolución tecnológica será esencial para establecer nuevas formas de producción y consumo, y estructuración de la movilidad. En este sentido, la disminución de la necesidad de la presencia física en las tareas productivas y de consumo puede representar un aporte empírico significativo de los meses de pandemia en la reducción de la movilidad y las emisiones, y deja lecciones y pautas adquiridas de valiosa importancia.

Asimismo, la economía de plataforma debería permitir diseñar un modelo de transporte basado en la demanda efectiva para lograr descongestión y eficiencia. Con este objetivo, varias ciudades europeas han empezado a trabajar en el establecimiento de un nuevo marco relacional público-privado para crear la arquitectura de la futura movilidad. Los elementos clásicos de esa relación parecen obsoletos para los nuevos tiempos. Nuevas necesidades orientadas hacia un transporte colectivo por encima del particular, y nuevos operadores como las cooperativas de movilidad o las empresas de plataforma con nuevas tecnologías suponen un cambio de paradigma en el que la administración no puede quedarse atrás.

La nueva realidad se configurará también a partir de las características de los operadores. La sostenibilidad y la inclusión social no podrán ser fuente de transformación si las empresas no las adoptan en su función de producción. Las implicaciones laborales y de justicia empresarial también deberían formar parte de la ecuación. Aquí las cooperativas y las empresas de economía social van a tener una oportunidad que no deberían desaprovechar. Ya no es posible concebir la gestión sin impacto. La innovación social va a jugar una pieza clave, tanto en el desarrollo de los instrumentos como en la estructuración de la propia movilidad. La propuesta tiene que ir más allá de proponer medios de transporte sostenibles y es necesario pactarla con el modelo de movilidad que proponga la administración, así como establecer lazos de compromiso que permitan alcanzar sinergias y alianzas.

Un buen liderazgo de la administración debe ser un pilar básico para alcanzar estándares efectivos y satisfactorios en la cohesión social y territorial de las ciudades, a la vez que para reducir sustancial y rápidamente las emisiones. La movilidad es una de las piezas esenciales del gran engranaje de cambio que requiere nuestra sociedad actual; se necesitan administraciones proactivas, abiertas e innovadoras, que busquen en el operador un aliado eficaz para dicha transformación. Flexibilidad, transición energética e impacto social van a ser los elementos por donde van a ir los requerimientos

A España le corresponden casi 70.000 millones de euros de los fondos europeos de recuperación. Más del 30% de estos irían a la industria de la movilidad, la construcción y la administración pública. Una buena oportunidad para que la alianza público-privada aproveche esos recursos para lograr una movilidad urbana sostenible plenamente integrada en el nuevo mundo que pretendemos construir.