

Extract of Viento Sur

<https://vientosur.info/spip.php?article14796>

Cambio de modelo productivo

# Transporte Público-Comunitario

- solo en la web -



Publication date: Miércoles 8 de mayo de 2019

## Description:

La movilidad constituye un pilar fundamental del desarrollo de la ciudad y del bienestar de sus habitantes. El transporte es un sector clave de la economía (supone el 26% de la contaminación en 2017 en España), y además es uno de los principales motores de la economía junto con la energía y la alimentación; el gasto medio por hogar en transporte es del 12,56%. Es por ello por lo que tratar de dar una respuesta integral al modelo de transporte es fundamental como parte de la salud del territorio.

Elaboración de Creative Commons BY-NC-ND Viento Sur

Aún resuenan las palabras de Sarkozy, cuando en pleno desplome de la economía mundial en 2008, hablaba de "refundar el capitalismo". Muy lejos de la refundación, se aplicaron los mismos remedios que el FMI lleva aplicando durante décadas: recortes en el gasto público, privatizaciones y precarización de las condiciones laborales para poder surfear la decreciente tendencia del crecimiento de la economía mundial desde los años 70. En este nuevo intento de tirar la pelota hacia delante, en las vísperas de una nueva crisis mundial, nos encontramos ante una encrucijada. Por una parte, la amenaza del fascismo como consecuencia de la disfuncionalidad de la sociedad de mercado, por otra, la amenaza de una crisis ecológica que se acerca a ritmos acelerados. Un callejón sin aparente salida para el conjunto de la humanidad que nos obliga con urgencia a pensar un modelo alternativo de sociedad, un modelo que ponga las necesidades de las personas en el centro y no el enriquecimiento de unos pocos.

En la búsqueda de ejes clave para la transformación social que en los próximos años debemos acometer, en esta ocasión queríamos poner de relieve algunas alternativas en el ámbito del modelo de transporte. La movilidad constituye un pilar fundamental del derecho a la ciudad, es la principal fuente de contaminación ambiental (supone el 26% de la contaminación en 2017 en España[1]), y además es uno de los principales motores de la economía junto con la energía y la alimentación: el gasto medio por hogar en transporte es del 12,56%[2]. Es por ello por lo que tratar de dar una respuesta integral al modelo de transporte es fundamental como parte de la salida al laberinto.

La movilidad determina los espacios en los que vivimos y las relaciones que desarrollamos. Cada día tenemos que hacer uso del transporte para ir a trabajar, para ir al colegio o a la universidad, para ir a comprar o para disfrutar del ocio. La movilidad influye en las actividades que podemos o no podemos hacer, influye en el tiempo del que disponemos para vivir y ser felices, y como en tantos ámbitos de la sociedad, existen demasiadas personas excluidas de este derecho.

Los desplazamientos en las ciudades de una cierta envergadura están marcados por el aumento de las distancias de los viajes y el continuo incremento del nivel de motorización en detrimento de la movilidad a pie, fruto de un modelo de ciudad difusa cuyo motor ha sido la absorción de la hiper-acumulación a través de un desplazamiento espacio-temporal del capital[3]. Para fijar la inversión fue necesario construir mucho y rápido, lo cual implicaba un modelo de ciudad horizontal. El fin especulativo de las viviendas supuso la aparición de una burbuja en los precios que, unida al fenómeno de la turistificación actual, ha obligado a una mayoría de personas a tener que vivir en el extrarradio o en ciudades dormitorio, sin servicios, donde el uso del automóvil es de vital importancia para el sostenimiento de la vida.

No obstante, el crecimiento del uso del automóvil no sólo es consecuencia del modelo de ciudad. También tiene que ver con la necesidad de la industria del automóvil para expandir la demanda y así poder colocar en el mercado el gran número de vehículos que necesita producir y vender para que los niveles de empleos y beneficios se sostengan en el tiempo. En este sentido, la cultura consumista en la que se nos presenta la adquisición de un coche como un motivo de felicidad y de prestigio social, es totalmente funcional (y no es un hecho casual) a la necesidad anteriormente comentada.

Según los datos oficiales, el uso del vehículo privado supone el 76,4% de los viajes interurbanos en el estado español[4], mientras que en áreas urbanas como Sevilla o Málaga los índices son del 54% y 59% respectivamente [5]. En cuanto a las emisiones de gases de efecto invernadero, entorno al 45% de las mismas se originarían en las 6 grandes áreas metropolitanas del estado: Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Málaga y Bilbao[6]. Por otro lado, el hecho de que el transporte esté dominado por el uso del automóvil no sólo tiene un efecto sobre nuestro bolsillo o sobre su contribución al cambio climático, sino que además hace que el 70% del espacio público se destine mayoritariamente a la circulación o al aparcamiento de automóviles[7], convirtiéndolo en un espacio árido y no apto para ser habitado por las personas ni por otros seres vivos.

El modelo presente es insostenible por su ineficiencia en tiempos de uso, el elevado coste energético y de infraestructuras, la alta emisión de contaminantes y la exclusión social que genera. El modelo alternativo que queremos esbozar parte de considerar la movilidad como un derecho que debe ser garantizado, en tanto en cuanto es un derecho que permite el acceso a otros derechos. Ello implica abrir el debate sobre si el transporte debiera ser gratuito como la educación y la sanidad. Por otra parte, en lo que se refiere al orden de prioridad modal, el modelo alternativo de movilidad pasa además por considerar el transporte no motorizado (peatón y bicicleta) como el protagonista de la vida urbana. Este modelo guarda relación con un modelo de ciudad compacta, en el que prime la accesibilidad y la proximidad en el ámbito de nuestras relaciones sociales: el trabajo, el estudio, las compras o el ocio. En el paradigma ideal y necesario, el orden de prioridades en el uso del espacio urbano tendría que ser el siguiente: peatón, bicicleta, transporte público y por último el vehículo privado.

Al margen de las políticas urbanísticas, en lo que se refiere al fomento de la ciudad compacta y los usos del espacio público, puede haber tres líneas esenciales en las que actuar con un importante potencial transformador:

- a) La reducción y transformación del uso del vehículo privado (al mínimo posible).
- b) El trasvase de desplazamientos al transporte público.
- c) El trasvase de desplazamientos a la bicicleta.

Estas tres líneas tienen una fuerte interrelación entre ellas, de forma que para conseguir un cambio de paradigma en el modelo de transporte es preciso actuar en las tres direcciones simultáneamente. El uso del vehículo privado tiene que descender y para ello tiene que existir un transporte alternativo que sea efectivo, el cual pasaría por el aumento del transporte colectivo y la bicicleta. Al mismo tiempo, deben implementarse políticas que o bien restrinjan el uso del vehículo privado directamente, o bien lo subalternicen al transporte colectivo y al transporte no motorizado, fomentando los segundos al tiempo que se dificulta el primero.

Las transformaciones en el ámbito del uso del vehículo privado deberían tener por objetivos fundamentales reducir la contaminación, reducir el gasto de recursos naturales y energéticos y disponer de más espacio público y habitable. Para alcanzar dichos objetivos hay una serie de retos que hay que acometer simultáneamente: disminuir el número de vehículos, reducir sus dimensiones, aumentar la media de ocupación por trayecto y renovar la flota por nuevos automóviles eléctricos que contaminen menos (no hay que olvidar que toda actividad productiva conlleva contaminación). No sólo desde un punto de vista de sostenibilidad ecológica, sino puramente racional, ¿tiene sentido que cada persona destinemos entre el 10% y el 20% de nuestro salario en la compra de un vehículo y su mantenimiento, que a su vez lo usamos mayoritariamente para ir a trabajar? ¿Tiene sentido el uso de coches de gran tamaño como todo-terrenos para su uso en la ciudad cuando sus prestaciones están diseñadas para el campo? ¿Tiene sentido que gran parte del espacio público esté destinado al aparcamiento de vehículos? Es evidente que la explicación de este fenómeno en nuestra sociedad no tiene que ver con una cuestión racional, sino con elementos culturales propios de la sociedad de consumo y, por tanto, la transformación del modelo de uso del vehículo privado parte de un cambio cultural que es contrario al sentido hegemónico, a la lógica de reproducción capitalista.

Ante este gran reto, el *car-sharing*, puesto en funcionamiento desde una óptica público-comunitaria, puede jugar un papel transformador esencial. El *car-sharing* es un modelo que está experimentando un auge en los últimos años desde la iniciativa privada y que consiste en el alquiler de vehículos por minutos. Estos vehículos se encuentran estacionados en las calles como cualquier otro, a través de una aplicación móvil puedes localizar el más cercano, formalizas el alquiler, y una vez realizado el trayecto deseado, lo aparcas al igual que harías con tu propio vehículo. Es interesante destacar que esta iniciativa se ha puesto en marcha bajo la propia lógica del mercado, es decir, bajo criterios de rentabilidad económica. Así mismo, es importante notar que, si su experiencia se tornara mayoritaria, constituiría una amenaza para la industria automovilística, ya que su éxito llevaría implícito el descenso en la venta

de coches.

La necesidad de una óptica pública no sólo reside en el modelo de sociedad al que aspiramos, sino que además difícilmente esta iniciativa privada va a ser capaz de ser hegemónica por sí misma. Ya sea por la cantidad de capital que se tendría que invertir, ya sea porque ante el riesgo anteriormente mencionado, la industria automovilística, que es de las más poderosas, termine por adquirir la propiedad de dichas compañías para evitar su avance. En un modelo público-comunitario, la administración pública sería la responsable de proporcionar los vehículos eléctricos, su mantenimiento y los aparcamientos con sus correspondientes puntos de carga. De esta forma, no sería necesario que en cada calle hubiera aparcamientos, sino que estos podrían centralizarse por manzanas, ya sea en superficie (edificaciones de varias plantas) o subterráneos, combinándolos además con otras dotaciones públicas como gimnasios, comedores, espacios comerciales de cercanía, etc. Por otra parte, la óptica comunitaria implicaría la democratización de la gestión, la corresponsabilidad del uso o incluso minimizaría el número de vehículos necesarios. ¿Cuánta energía, cuántos materiales, cuántas horas de trabajo, cuanto espacio podríamos destinar a la vida? Así, además de ser parte de la solución a nivel ecológico, este modelo es más eficiente tanto desde el punto de vista material como económico.

En el segundo eje que planteábamos, el aumento del transporte público, para que se vuelva hegemónico teniendo en cuenta el peso cultural que tiene el vehículo individualizado, es necesario conseguir que a nivel individual sea el de "mínima energía" en términos físicos. Es decir, que más allá de campañas de concienciación sobre la necesidad social de usar el transporte colectivo, es preciso lograr que éste tarde menos, sea más cómodo y más económico que el vehículo privado.

En términos de eficiencia económica, sostenibilidad y flexibilidad, quizás el mejor medio de transporte que podamos encontrar es el autobús eléctrico o incluso las nuevas generaciones de trolebuses como el desarrollado por Skoda Electric e Iveco y que se ha implementado en Plzeň, República Checa<sup>[8]</sup>. En general, el modelo imperante de las redes de autobuses urbanos, a diferencia de lo que sucede con las redes de metro, se caracterizan por primar el transporte directo sobre el transbordo. Ello tiene dos implicaciones: la primera es que cuando no hay ninguna línea directa a tu destino, los tiempos del trayecto se disparan. La segunda implicación es que podemos encontrar tramos en los que concurren varias líneas, cada una de ellas con pocos (o muy pocos) ocupantes, lo cual es profundamente ineficiente. Por otra parte, así como en el metro picamos antes de entrar al andén y se abren todas las puertas de los vagones para subir y bajar, en el sistema común de autobuses urbanos, las puertas traseras son para descender, y la delantera para subir, produciéndose un cuello de botella importante, y haciendo que cada una de las paradas se eternicen.

Las grandes ineficiencias del sistema tradicional de autobuses urbanos son fácilmente subsanables simplemente cambiando la óptica del diseño de la red y la forma en que se accede a los vehículos. El cambio consistiría básicamente en aplicar el sistema del metro a la red de autobuses (o trolebuses). Si en lugar de trayectos directos, empleásemos líneas circulares, radiales y barriales que fueran decididas a nivel comunitario; estableciésemos tiempos de transbordo de menos de 3 min y le otorgásemos prioridad a su circulación con carriles separados y regulación semafórica inteligente, podríamos conseguir tiempos de conexión media de 15-20 min entre barrios periféricos de una ciudad de tamaño relevante como Sevilla. Además, lo curioso es que para alcanzar dichos tiempos ni si quiera es preciso aumentar la flota de autobuses significativamente, únicamente transformar el modo de funcionamiento.

Si además del cambio en el modo de gestión, hacemos que dicho transporte sea gratuito, como en Luxemburgo<sup>[9]</sup>, ya tendríamos el punto de "mínima energía" del que hablábamos antes. Por otra parte, la peatonalización de calles en zonas residenciales, la ampliación del espacio a carriles bici o la priorización semafórica que comentábamos anteriormente, al mismo tiempo que priorizan los modos no motorizados y colectivos, aumentan aún más el beneficio relativo al dificultar el tránsito del vehículo privado.

Por último, en lo que respecta al ámbito de la bicicleta, hay experiencias importantes respecto a la construcción de carriles bici, sistemas de préstamo, aparcamientos públicos y comunitarios, intermodalidad con el tren y el autobús o de sensibilización y concienciación que hay que potenciar, profundizar y generalizar en todas las poblaciones: sean grandes, medianas o pequeñas. En especial, el modelo de la bicicleta tiene que recibir un impulso e inversión en infraestructuras en los barrios populares y poblaciones del ámbito rural, dónde como en otros tantos asuntos son las grandes olvidadas. La bicicleta es, sin duda alguna, el transporte idóneo tanto desde el punto de vista medioambiental como de la salud para distancias "medias".

Como podemos observar, no se requieren grandes inversiones ni grandes cambios a nivel técnico para lograr un modelo de transporte urbano que garantice el derecho a la movilidad, que sea sostenible ecológicamente, y que además sea muchísimo más rentable a nivel económico. Tenemos a nuestro alcance una ciudad sin humos, sin tener miedo de que nuestras hijas sean atropelladas por los coches, con amplias zonas verdes por las que caminar y hacer vida... Quizás a la patronal automovilística no le guste ni un pelo, pero bueno, al fin y al cabo, ya va siendo hora de poner nuestras vidas por delante de sus beneficios.

07/05/2019

*E. Cantos* es ingeniero aeronáutico.

---

[1] Inventario Nacional de emisiones de Gases de Efecto Invernadero: Informe Resumen Edición 2019.

[2] Encuesta de presupuestos familiares 2017. Instituto Nacional de Estadística.

[3] "La Condición de la Posmodernidad". David Harvey.

[4] Observatorio del Transporte y la Logística en España. Informe anual 2017.

[5] Informe de la Movilidad Metropolitana, Junio 2018.

[6] El transporte en las ciudades: Un motor sin freno del cambio climático. Greenpeace.

[7] [https://www.eldiario.es/norte/euskadi/alava/ocupado-espacio-ciudades-aparcar-circular\\_0\\_145236030.html](https://www.eldiario.es/norte/euskadi/alava/ocupado-espacio-ciudades-aparcar-circular_0_145236030.html)

[8] <http://www.revistacolectibondi.com.ar/2018/03/18/skoda-e-iveco-lanzan-un-trolebus-electrico-en-republica-checa/>

[9] <https://www.lavanguardia.com/internacional/20181207/453412758974/luxemburgo-primer-pais-europeo-transporte-publico-gratuito.html>