

¿Y Qué Hacemos con Los Coches? EFE VERDE. 20.09.11

¿Y qué hacemos con los coches? Por Belen Boville Luca de Tena

Autor: Belen Boville Luca de Tena

Comienza la Semana Europea de la Movilidad y las administraciones públicas apuestan decididamente por la bicicleta en un ejercicio más de funambulismo mediático. La bici vende, es sinónimo de progreso, ecología y solidaridad con el planeta y el vecino. En las grandes ciudades como Madrid, la bicicleta es solo apta para unos pocos mientras que hay otras soluciones como el coche multiusuario o el coche compartido, que pueden resolver las caóticas horas punta y los embotellamientos de cada día.

Movilidad sostenible. Bicicleta. Indicativo de ciclovía en Alcalá de Henares. Foto Arturo Larena para EFEverde.com, el periodismo de la movilidad sostenible

Celebración día sin coche en París: Atasco de Tráfico en el boulevard Saint Germain.

Madrid es el paradigma de un país que ha optado por un desarrollo basado en la construcción y las infraestructuras. Una de cada cinco empresas está registrada en la Comunidad de Madrid. En un radio de 10 kilómetros hay dos millones de empleados, solo en el entorno de la Castellana 350.000 trabajadores van y vienen cada día. El transporte público ayuda bastante a organizar este caos diario, las medidas disuasorias para limitar el aparcamiento hacen el resto. Aún así, el movimiento de peatones y vehículos es impresionante.

En España, el crecimiento económico de los últimos quince años ha significado mucha mayor actividad y desplazamientos. Entre 1990 y 2005 se han duplicado los desplazamientos y también el número de vehículos. Los últimos cálculos de la DGT (2007) son de 28 millones de vehículos, de ellos 21,76 millones de automóviles. Ha sido un crecimiento de más del 30%. En 1995 había 324 vehículos de motor por cada 1000 habitantes. En el 2009 la tasa ya es de 471 vehículos per cápita, lo que nos sitúa en el vigésimo puesto mundial en cuanto a motorización per cápita.

España ha basado su desarrollo en el tirón del ladrillo y la especulación, que ha tenido como máximo exponente el crecimiento del parque automovilístico y de las infraestructuras viarias. Si bien ciudades como Madrid o Barcelona cuentan con magníficas redes de transporte público, el hecho de que las empresas con miles de empleados

y las grandes superficies comerciales encuentren suelo más barato en la periferia ha significado la construcción de enormes edificios y “ciudades temáticas” y el traslado de miles de trabajadores a estos espacios aislados. Esto ha supuesto el desplazamiento de muchos de ellos en coche para evitar traslados de más de una hora en transporte público, lo que ha incrementado notablemente el tráfico. Según la encuesta realizada entre los empleados de Ferrovial[1], cuya sede está lindando con la M40, éstos dedican, en cada trayecto de casa al trabajo, entre 45 minutos y 1 h. y 15 minutos. Según Pedro Calvo, del Ayuntamiento de Madrid, estos trabajadores, cada día pierden unos 35 minutos en atascos, lo que significa 150 horas anuales o 18 días.

BRUSELAS (BELGICA) 07.10.08.: Activistas medioambientales protestan contra las centrales eléctrica de carbón cerca del Parlamento Europeo, donde hoy, martes 7 de octubre, se vota las partes clave del paquete de cambio climático y energía propuesto por la Comisión Europea para reducir las emisiones de CO2, en Bruselas, Bélgica. EFE/Olivier Hoslet

Y no solo es cuestión de productividad e inútil pérdida de tiempo, también es una cuestión ambiental de primer orden. La Agencia Internacional de la Energía alertó con las peores cifras de emisiones de GEI para el pasado 2010, tras el parón que significó a nivel global la crisis. El sector del transporte rodado—que no contabiliza el impacto de la navegación aérea y marítima— es el causante del 13% de las emisiones globales. En España, debido al aumento significativo del parque automovilístico y a una mayor actividad económica, las emisiones se han duplicado entre 1990 y 2006, llegando a ser el sector del transporte rodado el causante de un 25% de las emisiones de GEI[2].

Según el Ministerio de Fomento, en un día laborable, la mayoría de los desplazamientos se hacen en coche privado[3]. Al ser la media de ocupación de 1,2 personas por vehículo, prácticamente la ecoeficiencia del viaje es nula.

Soluciones

¿Pero cuáles son las soluciones a esta situación? ¿Resolverá la bicicleta los grandes atascos y el desplazamiento en las zonas metropolitanas de las ciudades?

No, la solución viene por una mayor tasa de ocupación por vehículo, por una reducción significativa de coches en las calles y por la utilización del transporte público.

Las nuevas tecnologías, además de contribuir significativamente a la ordenación del tráfico y los accesos, pueden ser un factor determinante en una nueva forma de utilizar el coche privado y de aumentar su ecoeficiencia. Son así las soluciones del car sharing y del car pooling, es decir del coche multiusuario y del coche compartido las que pueden resolver esta situación. El vehículo multiusuario o car sharing quita de la circulación más de 15 vehículos privados. Las personas que hacen menos de 1000 km mensuales terminan por optar por una solución mucho más ecológica y económica. En Madrid, la empresa Respiro Car sharing (respiromadrid.es), además de introducir coches híbridos, calcula las emisiones de CO2 desde la fabricación de los automóviles hasta su último recorrido y las compensa en proyectos de desarrollo limpio con la Ong Ecodes, de quien ha recibido el sello Cero CO2. Este uso más racional, junto a vehículos más limpios supone una reducción de emisiones del 76%[4].

Vehículo compartido

Los accesos a las grandes ciudades pueden resolverse mediante la creación de carriles bus VAO (Vehículos de Alta Ocupación), a los que solo pueden acceder el transporte público y vehículos con dos o más ocupantes. En Madrid, la incorporación del bus VAO en 1995 supuso un éxito inmediato, pues llevando más del doble de viajeros circulan por él hasta un tercio menos de vehículos. Sin embargo este tipo de infraestructuras no se ha aplicado a otras entradas a la gran ciudad, lo que se ha solicitado al Ministerio de Fomento.

Una mayor tasa de ocupación por vehículo y la discriminación positiva hacia los VAO son también una razón para promover el uso de coche compartido, lo que también se conoce por car pooling. El coche compartido permite a vecinos de un barrio que trabajan en la misma zona desplazarse juntos cada mañana compartiendo gastos y conversación. Mediante las plataformas amovens.com y conduzco.es se puede encontrar coche o compañeros de viaje para los viajes diarios y a otras ciudades y Europa. Si bien las grandes empresas están instalando en sus sedes fabriles y parques empresariales aparcamientos para coches eléctricos y han puesto en funcionamiento buses lanzadera que conectan con el metro y las estaciones de tren, sin embargo muchas de ellas carecen de un plan de transporte de trabajadores (PTT) y pocas de ellas se han planteado seriamente el tema de la movilidad sostenible, por lo que, además de aparcamientos para bicis y vehículos eléctricos, deberían adoptar los servicios del car sharing y un plan de promoción del vehículo compartido.

Sobre la autora: Belén Boville Luca de Tena, periodista ambiental y publica en la blogosfera de EFEverde la bitácora **“Sirena Verde”**.