



La movilidad sostenible exige el refuerzo del transporte público



ANA JIMÉNEZ

Al refuerzo del transporte masivo debe sumarse la ordenación de los nuevos medios de movilidad para facilitar la capilaridad en el último tramo

Enric Tintoré

El refuerzo del transporte público, con una mayor inversión y una planificación inteligente de las infraestructuras, es clave para garantizar una movilidad sostenible, que debe complementarse adecuadamente con todas las demás alternativas. Esta es una de las principales conclusiones de los Encuentros en *La Vanguardia* celebrados esta semana sobre los retos de las ciudades para una movilidad sostenible.

Los participantes en los Encuentros en *La Vanguardia* fueron Mi-

quel Martí Escursell, consejero delegado de Moventia; Adrià Gomila, director de Servicio de Movilidad del Ayuntamiento de Barcelona; Lluís Alegre, director técnico de la Autoridad del Transporte Metropolitano de Barcelona; Carlos Marmolejo, profesor titular de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona (ETSAB) e investigador del Centro de Política del Suelo y Valoraciones de la Universidad Politécnica de Catalunya, y Carles Conill, director del Servicio de Movilidad Sostenible del

Área Metropolitana de Barcelona (AMB), juntamente con Alfonso Díaz del Río, director de Proyectos Estratégicos de Ferrovial Servicios y Enric Sierra, adjunto al director de *La Vanguardia*.

A juicio de Alfonso Díaz del Río, el necesario refuerzo de las infraestructuras de transporte masivo, con una adecuada planificación, debe complementarse con los nuevos medios de movilidad que faciliten la capilaridad en el último tramo. Entre estos se encuentran el coche eléctrico compartido, que además puede ser autónomo en un futuro, o bien una bicicleta o incluso un patinete en sus diferentes modalidades de utilización.

Explica que el problema de la movilidad debe contemplarse desde tres ámbitos: vehículo, energía y tiempo. "Desde el punto de vista de la energía -afirma- es evidente que el sistema de movilidad debe ir ha-

Reto pendiente
Hay que hacer una gran apuesta para mejorar el transporte y la movilidad en el área metropolitana de Barcelona

Doble frente
Revertir la excesiva presencia del automóvil exige modelos de transporte más sostenibles y rediseñar las ciudades

cia una mayor sostenibilidad medioambiental. Además, cada vez hay más gente concienciada de que debe moverse de una manera más sostenible".

La mejora de la eficiencia y de la reducción del tiempo de los trayectos, a su juicio, debe resolverse a través de una mejora de la conectividad física, a través de la intermodalidad entre los diferentes medios de transporte, y de la conectividad digital. En este marco hay nuevas tendencias, como la economía colaborativa, que pueden ayudar a una mejor movilidad.

La digitalización, en opinión de Alfonso Díaz del Río, ayudará mucho a establecer la movilidad como servicio porque permitirá elegir a los ciudadanos el transporte más eficiente para ir de un punto a otro, con un único ticket y un único pago. "La tecnología y las infraestructuras ya nos está permitiendo saber



=====

Mesa redonda



Alfonso Díaz del Río
Director de Proyectos Estratégicos de Ferrovial Servicios

“Hay que mejorar la conectividad física y digital a través de la intermodalidad entre los diferentes medios de transporte”



Adrià Gomila
Director del Servicio de Movilidad del Ayuntamiento de Barcelona

“La nueva movilidad debe ser segura, sostenible, saludable y equitativa, tanto desde el punto de vista territorial como físico y económico”.



Miquel Martí Escursell
Consejero delegado de Moventia

“La transición hacia el nuevo modelo de movilidad sostenible debe coordinarse y aplicarse sin generar alarmismos en la sociedad”



Lluís Alegre
Director Técnico de la Autoridad del Transporte Metropolitano de Barcelona

“Hay que reducir el número de vehículos privados en beneficio del transporte público y de otros medios de transporte más sostenibles”

con antelación dónde hay plazas de aparcamiento libres y cuáles son los trayectos menos congestionados”.

“Debemos tener muy claras –afirma Alfonso Díaz del Río– todas las alternativas del transporte para que puedan complementar adecuadamente al transporte público, y que estén debidamente ordenadas, con el objetivo de una movilidad sostenible que solucione asimismo los problemas de movilidad a las ciudades y las personas. El análisis de datos, en todo este conjunto, debe ayudar a definir mejor que es lo que necesita cada uno y cada situación”.

Miquel Martí, consejero delegado de Moventia, añade que hay que actuar con inteligencia para coordinar las diferentes alternativas de movilidad. Esto comporta conocer cómo se mueve la gente y el comportamiento del tráfico en las ciudades, entre otras muchas cosas, para dirigir todas las tecnologías y todas las nuevas alternativas hacia una gestión eficiente de la movilidad.

Advierte también Miquel Martí que la transición hacia el nuevo modelo de movilidad sostenible debe coordinarse y aplicarse sin generar alarmismos en la sociedad. Al respecto, como ejemplo, dice que no puede demonizarse el diesel cuando, gracias a los nuevos avances logrados, puede ser más ecológico que otros medios de transporte alternativos. El nuevo modelo de movilidad sostenible que se necesita crear requiere bastante tiempo, más allá de diez años, y en ese proceso las diversas alternativas de transporte deberán convivir juntas. Para evitar conflictos habrá que regular muy bien todos los medios de movilidad que hay a disposición del ciudadano.

Advierte también Miquel Martí que los operadores públicos de transporte deben hacer una gran apuesta para mejorar el transporte en el área metropolitana de Barcelona, especialmente entre los municipios de la segunda corona y la capital. La solución, para ello, pasa por reforzar las comunicaciones por tren y, asimismo, por autobuses para reforzar la capilaridad.

Carles Conill, desde el Servicio de Movilidad Sostenible del AMB, señala que la nueva movilidad flexible, amable e inteligente, que atrae especialmente a los jóvenes, debe compatibilizarse con el objetivo de luchar contra la contaminación para poder tener unas ciudades más saludables. En este sentido el AMB, junto a la potenciación de estos medios de transporte tiene muy en cuenta la necesidad de regular su uso para proteger a los peatones.

“Pese a todo la nueva movilidad –añade– no debe hacer olvidar a las



Encuentros en 'La Vanguardia'

=====

El 60% del espacio público está dedicado al coche y sólo presta el 20% de la movilidad

=====

La inversión en mejorar el servicio que presta Rodalies de Renfe es cada vez más urgente

administraciones la necesidad de garantizar un transporte público suficiente, eficiente y de calidad”. Al respecto explica tres iniciativas que contribuirán a mejorar la movilidad en los ciudadanos que viven y trabajan en los 36 municipios del área metropolitana. Se trata de la tarifa plana metropolitana que entrará en vigor a partir del año próximo, (y que permitirá viajar por toda la metrópolis a precio de una zona), la implantación del Bus-exprés y del Metro-bus y la tarjeta verde que permite viajar gratis tres años a todos aquellos que achatren su coche o moto contaminante.

Adrià Gomila, director del Servicio de Movilidad de Ayuntamiento de Barcelona, coincide en que vamos hacia una movilidad más inteligente, eficaz y compartida. “Desde el Ayuntamiento –señala– queremos que sea segura, sostenible, saludable y equitativa, tanto desde el punto de vista territorial como físico y económico”. Añade que para ello hay que mejorar el transporte público y, al mismo tiempo, regular los usos del espacio público así como la utilización de los vehículos personales y de uso compartido en sus diferentes modalidades.

Explica también que la transición hacia el nuevo modelo de movilidad tiene una dimensión personal y otra colectiva y que afectan al conjunto de la vida ciudadana y al medio ambiente según cuáles sean las decisiones que se adopten. “De ahí –señala– lo importante que es favorecer un cambio positivo de los hábitos de los ciudadanos”.

Está de acuerdo Adrià Gomila en que la mejora del transporte público, cuyo uso puede ser mayor si se hace más eficiente y atractivo, es la piedra angular para mejorar la movilidad en el área metropolitana. Pero señala que es importante, asimismo, mejorar la gestión del transporte en los últimos tramos.

El profesor Carlos Marmolejo, de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona, afirma que hay que partir de la base de que el actual modelo de movilidad es ineficaz ya que está sustentado en el uso del automóvil privado que influye en todo. “El coche –explica– es ineficaz, entre otras razones, porque tiene una baja ocupación, es contaminante, peligroso y desagradable por el ruido y las molestias que genera”. A su juicio, el reto es revertir la excesiva presencia del automóvil con modelos de transporte más sostenibles, con la progresiva recuperación del espacio que ocupan los automóviles a través del fomento de la movilidad de proximidad. Para ello, a nivel urbano es necesario promover el modelo de ciudad compacta con usos del suelo

entremezclados y complementarios.

Considera también el profesor Carlos Marmolejo que, efectivamente, la mejora de la movilidad metropolitana es el principal reto que hay en la actualidad, y para ello cabe reforzar el policentrismo, es decir la distribución de subcentros de atracción a lo largo de la metrópolis, con tal de acortar los viajes.

Carles Conill explica, al respecto, que el AMB está en pleno proceso de redacción del nuevo Plan Director Urbanístico Metropolitano (PDU), en donde se contempla una redistribución de usos del suelo encaminada a propiciar una reducción de la movilidad.

Coincide Carles Conill con el profesor Carlos Marmolejo en la necesidad de reducir el protagonismo del automóvil. “El 60% del espacio público –dice– está dedicado al coche y sólo presta el 20% de la movilidad”. Advierte que, pese a la mejora que ofrece el transporte público, el uso del vehículo privado registra una tendencia al aumento.

También opina Carles Conill que hay que rediseñar las ciudades para restringir el uso del automóvil. Destaca la iniciativa de crear zonas de bajas emisiones (ZBE), en las que los vehículos más contaminantes no puedan circular en un horario determinado. Por ejemplo, la ZBE Rondas de Barcelona.

Otra iniciativa que destaca Carles Conill es la extensión en todo el territorio de aparcamientos de intercambio modal (*park & ride*) como los que hay cerca de las estaciones de Castelldefels y Sant Joan Despí, de forma que la gente pueda dejar allí sus automóviles y coger el tren. Pero es necesario que este mayor uso del tren vaya acompañado de importantes inversiones para la mejora del servicio de Cercanías de Renfe.

Lluís Alegre, director técnico de la Autoridad del Transporte Metropolitano de Barcelona, coincide en la opinión de que los coches ocupan demasiado espacio público y generan gran contaminación. “Nuestro reto –afirma– es reducir el número de vehículos privados, en beneficio del transporte público, y recuperar parte del espacio que ocupan para otros medios de transporte más sostenibles”. Añade que el reto de las administraciones públicas, en este sentido, es mejorar el transporte público en el área metropolitana, ya que reconoce que se halla al límite de su capacidad. Transporta ya mil millones de personas al año. El objetivo es llegar a los 1.200 millones en el 2025 y reducir un 20% la movilidad en automóvil.

Explica Lluís Alegre que en Barcelona entra medio millón de co-



Carles Conill
Director de Servicios de Movilidad Sostenible del AMB

“La tarifa plana metropolitana, el Bus-exprés, el Metro-bus y la tarjeta verde contribuirán a mejorar la movilidad de los ciudadanos”



Carlos Marmolejo
Profesor titular de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona

“El actual modelo de movilidad es ineficaz ya que está sustentado en el uso excesivo del automóvil privado que influye en todo”

=====

Es clave favorecer un cambio en los hábitos de transporte de los ciudadanos

=====

Hay más de seiscientos kilómetros de carril bici y se utilizan muy por debajo de su capacidad

ches al día, que se suman a los 400.000 que ya hay en la ciudad. Un problema adicional es el crecimiento progresivo del transporte debido al auge del comercio electrónico y a la mayor actividad de las empresas de distribución. Esto hace que haya hasta 247.000 furgonetas en movimiento constante por toda el área metropolitana.

Destaca también Lluís Alegre que la transición hacia nuevos medios de movilidad debe comportar un cambio de hábitos de la población. Señala, en este sentido, que cuesta que los ciudadanos apuesten en serio por la bicicleta y dice que los seiscientos kilómetros de carriles bici que hay en la región metropolitana –doscientos de ellos en Barcelona– están infrautilizados.

Miquel Martí interviene para destacar que el objetivo debe ser que toda el área metropolitana esté interconectada, con mejores soluciones globales, y con alternativas de transporte claras para que, a partir de ahí, el ciudadano pueda escoger. También señala que hay que tener presente que el transporte público necesita del privado y también al revés porque ninguno de los dos puede solucionar por sí solo el problema de movilidad. ●