

Las 200 ciudades españolas que participaron en el día europeo sin coches se comprometieron a adoptar medidas para mejorar su movilidad

# Un día para MOVERSE MEJOR

Texto: Raquel Santos

Actualmente hay en el mundo nada más y nada menos que mil millones de vehículos, un dato que refleja hasta que punto el ser humano utiliza este medio para satisfacer sus necesidades de movilidad. Nadie duda de los beneficios de los vehículos privados pero cada vez son más los que claman contra su uso irracional. El pasado 22 de septiembre se celebró el día Europeo sin coches, una jornada en la que se implicaron alrededor de 200 ciudades españolas. Fue un día en el que se tuvo la oportunidad de comprobar que aunque no se use el coche el planeta sigue moviéndose y, entre otras cosas, medioambientalmente más sano.



■ La ingente cantidad de vehículos que circulan tiene un efecto cada vez más perjudicial sobre el medio ambiente. Foto: Luis Merino, Naturmedia

**L**a buena costumbre, y no muy lejana, de movernos por la ciudad andando, dando un paseo, está desapareciendo y no sólo por las mayores distancias. El tráfico se ha convertido en un martirio para la mayoría de los ciudadanos de las urbes y en uno de los principales factores de degradación del medio ambiente y de la calidad de vida de las personas.

Hay datos que hablan por sí solos. De la lista de los principales problemas urbanos, los españoles sitúan en primer y tercer lugar, respectivamente, la conges-



■ “La Ciudad sin mi coche” fue una jornada especial para comprobar los beneficios ambientales de un entorno urbano con menos coches.

ción del tráfico y la contaminación atmosférica. Sin embargo, en este caso, se cumple fielmente el dicho de “a Dios rogando y con el mazo dando”, ya que el número de coches en las ciudades sigue aumentando y eso a pesar de que la mitad de todos los viajes son para recorrer distancias de menos de tres kilómetros. Se ha calculado que si se evitaran esos viajes se ahorraría un 60 por ciento de la energía que se consume actualmente, y se dejaría de emitir a la atmósfera una importante cantidad de emisiones.

Consciente de esta situación, nuestro país ha vuelto a abanderar este año el compromiso que emana del día europeo sin coches. Y es que con la participación de alrededor de 200 ciudades que han representado a todas las comunidades autónomas del territorio nacional, por segundo año consecutivo, España ha sido el país de la Unión Europea con mayor número de

municipios implicados en la celebración de esta jornada que llevó como lema “La ciudad, sin mi coche”. También hay que hacer hincapié en que en esta edición ha aumentado la participación de ciudades de más de 50.000 habitantes.

### COMPROMISO PERMANENTE

Este año, además, la adhesión a la causa que se conmemoró el sábado 22 de septiembre fue especialmente significativa porque las condiciones de inscripción a la iniciativa exigían, por

## España ha sido el país de la Unión Europea con mayor número de municipios implicados en la celebración de esta jornada

El ministro de Medio Ambiente, Jaime Matas, que se encontraba el Día Europeo sin coches en A Toxa (Pontevedra), celebrando el I Foro Iberoamericano de ministros de Medio Ambiente, dio un paseo en bicicleta junto al resto de ministros allí congregados para apoyar esta jornada.

primera vez, el compromiso de cada una de las ciudades de incorporar una medida permanente de mejora de la movilidad urbana. Los coordinadores de la jornada en España –el Ministerio de Medio Ambiente y el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE), del Ministerio de Ciencia y

## PARA DAR EJEMPLO

El esfuerzo realizado el año pasado por las administraciones, los municipios, las asociaciones y los ciudadanos en la celebración del día europeo sin coches así como los excelentes resultados obtenidos durante esa jornada en nuestro país tuvo su recompensa institucional. La Unión Europea decidió, por todo ello, presentar en España los resultados del año 2000 y la campaña de 2001 de este singular día, una presentación que contó con la participación de la Comisaria Europea de Medio Ambiente, Margot Wallström, y con el ministro de Medio Ambiente, Jaume Matas.

El premio estaba justificado, ya que España fue el país con mayor participación de Europa. Ese día fue seguido mayoritariamente por 234 ciudades del total de los 800 municipios europeos participantes, implicándose en la iniciativa más de 19 millones de personas, lo que representa el 50 por ciento de la población nacional.

Esa respuesta ciudadana fue agradecida sobremanera por el medio ambiente. Se consiguió una reducción media del tráfico del 12 por ciento, lo que supuso un ahorro de combustible de 7,4 millones de litros. La disminución del ruido fue también muy significativa en el 92 por ciento de las ciudades que midieron el nivel sonoro. Todo ello contribuyó a que 20,7 millones de kilogramos de anhídrido carbónico dejaran de emitirse a la atmósfera, y por tanto, contribuir a frenar el cambio climático.

Además, una encuesta realizada en varias ciudades europeas participantes (Barcelona, Copenhague, Hamburgo, Helsinki y Turín, entre ellas) reflejó que un 81 por ciento de los ciudadanos estaban satisfechos con la jornada y un 82 por ciento dijo querer repetir la experiencia. El 72 por ciento de los consultados se mostró favorable a realizar con mayor frecuencia este día en el que se resta protagonismo al coche.

Tecnología- intentaron con la exigencia de esta premisa que el día europeo sin coches no fuese un mero evento simbólico sino un paso firme y formal para lograr avances reales en la mejora de la movilidad y de la calidad ambiental de los municipios. Esta medida se enmarca dentro de las iniciativas que la Unión Europea lleva a cabo para frenar el cambio climático y contribuir a la mejora del medio ambiente urbano.

El objetivo era transformar un día normal en una jornada de reflexión, sensibilizando tanto a los cargos públicos como a los ciudadanos de la necesidad de cambiar los hábitos de movilidad y asumir progresivamente un uso más racional del vehículo privado en las ciudades.

Con este compromiso, las distintas ciudades españolas que se sumaron a la jornada realizaron diversas iniciativas como los cierres al tráfico privado de los centros históricos, el refuerzo de los transportes públicos, experiencias en bicicleta y

andando y actividades culturales, educativas y lúdicas que convirtieron en protagonistas a los ciudadanos en el intento por recuperar sus respectivas ciudades como puntos de encuentro y convivencia.



■ El transporte público consume seis veces menos energía que el coche privado y contribuye a la preservación del medio ambiente.

Fuera de nuestras fronteras la repercusión de la jornada también fue llamativa. En la Unión Europea se superó con creces la participación del año pasado –cuando se adhirieron a la iniciativa 760 ciudades– lo que supone la consolidación de este evento y la confirmación de que los ciudadanos apuestan claramente por aquellas medidas que supongan la mejora de su entorno y de su calidad de vida. Fue destacable, también, la participación de países del este europeo como Serbia, Hungría o Croacia y de algunas de las ciudades más importantes del continente americano. En total, se ha calculado que se inscribieron a la iniciativa cerca de mil ciudades en las que se vieron implicados cien millones de ciudadanos.

Fue un día especial para comprobar los beneficios ambientales de un entorno urbano con menos coches (se contribuyó a reducir la emisión de contaminantes y de ruidos), una jornada en la que se promovió el diálogo entre todos los agentes implicados en el desarrollo de nuevos planes y sistemas de transporte y en la que se fomentó el uso de transportes alternativos como las bicicletas, los trenes o los autobuses.

## LOS ORIGENES DEL "DÍA"

Los orígenes de esta singular jornada datan de la década de los noventa. Numerosas iniciativas locales en pro

## UN ABANICO DE ALTERNATIVAS

Usar el vehículo privado de una forma racional no tiene por qué dificultar la movilidad por la ciudad. Los expertos creen que si todas las partes implicadas ponen su granito de arena la tarea es fácil. De hecho, los responsables de Medio Ambiente aluden a Planes de movilidad alternativa, también llamados de reducción de viajes, que tienen como objetivo dar alternativas válidas y reales a la movilidad obligada en las ciudades de manera que se reduzcan los efectos no deseados, como la congestión el consumo excesivo de energía, la contaminación atmosférica, etc.

La movilidad obligada o recurrente es aquella que se ha de realizar todos los días, es decir, los viajes por motivo de trabajo o estudio. Este tipo de viajes suponen algo más de la mitad del total de los viajes realizados en una ciudad de tamaño mediano-grande.

De todos los viajes realizados en coche, entre el 80 por ciento y el 90 por ciento tiene motivos de trabajo o estudios, es decir, son viajes obligados y diarios. Según los datos de Medio Ambiente, en el conjunto de las ciudades españolas de más de 300.000 habitantes se realizan del orden de siete millones de viajes recurrentes en un día laborable medio.

Las características de los motivos de esos viajes suponen que éstos se realicen principalmente a primera hora de la mañana, durante lo que se conoce como hora punta, siendo por tanto los causantes de la congestión, la mayor parte del consumo energético, la contaminación y la ocupación del espacio urbano.

Por eso, los Planes de movilidad alternativa van dirigidos a los centros de actividad industrial, de servicios, sanitaria y educativa con la intención de afrontar el problema desde su origen. Y para cambiar los hábitos de movilidad y/o las políticas de empresa respecto al transporte conforme a los objetivos de estos planes existe una amplia gama de medidas. Algunas de ellas son:

- Incentivos económicos o sociales para una mayor utilización del transporte público o de empresa –abonos de transporte, pluses para los que usan el transporte público, etc.–.
- Mejoras en el transporte público colectivo: horarios, frecuencias, facilidad o eliminación de transbordos... Estas medidas exceden de las competencias de una empresa por lo que serían las autoridades competentes las encargadas de llevarlas a cabo.
- Gestión del aparcamiento, no facilitándolo indiscriminadamente.
- Información y ayuda para compartir coches privados
- Fomento de los modos verdes –peatones y bicicletas–.
- Semana comprimida, horarios escalonados, tele-trabajo.

de una mejora de la movilidad y del medio ambiente sugirieron a la opinión pública europea reflexionar sobre una forma más respetuosa para el medio ambiente de moverse por las urbes.

Fue el ministerio francés de Planificación del Territorio y del Medio Ambien-

te el que, sin embargo, rompió una lanza visible por la causa. Preocupado por el concepto de desarrollo sostenible en el sector del transporte promovió una operación de ámbito nacional, en 1998, que tuvo su repercusión inmediata. El 22 de septiembre de ese año, treinta y cinco ciudades francesas

## Las ciudades participantes se han comprometido a incorporar medidas permanentes de mejora de la movilidad urbana

respondieron a la llamada y organizaron, con un éxito considerable, el primer día de "La Ciudad, sin mi coche".

La celebración de esta jornada en Francia tuvo un reflejo rápido en el resto del continente. La iniciativa se ajustaba a las prioridades en materia de movilidad, transporte urbano y calidad de vida en la ciudad que postulaba la Unión Europea y, por eso, ese mismo año, la Dirección General del Medio Ambiente de la Comisión Europea decidió proporcionar apoyo político y financiero –dentro del programa LIFE– a la organización de un día europeo sin coches que tendría el lema "La Ciudad, sin mi coche".

Un año después, sesenta y seis ciudades francesas (casi el doble del año anterior) y noventa y dos italianas, además del cantón de Ginebra, participaron en la primera edición del día europeo sin coches. Por primera vez, todas esas ciudades limitaron el tráfico en determinadas zonas a las que sólo tuvieron acceso el transporte público, los vehículos ecológicos, las bicicletas y, por supuesto, los peatones.

En contra de lo que aventuraban los defensores acérrimos del coche, el absentismo no fue mayor esa jornada comparada con otras. El día europeo sin coches no tuvo mayor impacto para las empresas y los servicios públicos, el absentismo no fue más elevado ese día que cualquier otro e incluso la actividad comercial se mantuvo en los niveles habituales

### CADA VEZ MÁS VEHÍCULOS

A pesar de los beneficios visibles que provoca la disminución del tráfico, el



Como promedio, ese año, se emitieron cuatro toneladas por cápita pero los contrastes existentes entre los diferentes países del mundo son espectaculares: mientras que en la mayoría de los países del África subsahariana se expulsó a la atmósfera 0,1 toneladas per cápita, en Qatar esa cifra se elevó hasta las 45,2 toneladas. La media de la Unión Europea fue de ocho toneladas y en España de 5,9. Según los datos de Medio Ambiente, tan sólo el 15 por ciento de la población mundial, correspondiente a 24 países, entre ellos el nuestro, emitió el 46,9 por ciento del total.

### HACIA UN USO RACIONAL

Los expertos inciden en que la filosofía que emana del día sin coches no proclama un rechazo rotundo a los vehículos privados sino a su uso irracional. Por eso, la solución para mejorar la situación no pasa por eliminar viajes, inherentes al funcionamiento de

una ciudad, sino por reducir el número de vehículos en los que se realizan. ¿Cómo?, utilizando el transporte público, compartiendo el coche, racionalizando el uso del vehículo privado, utilizando más la bicicleta o, simplemente, andando.

“Es posible mejorar la calidad de nuestras ciudades sin grandes costes, basta con cambiar algunos de nuestros hábitos de movilidad, usar el coche para los viajes largos e interurbanos para los que su eficiencia es óptima y disfrutar de la ciudad sin atascos, ruidos, humos ni nervios”, insisten los responsables del Ministerio.

Para evitar la contaminación ambiental, los expertos abogan por la utilización de combustibles alternativos menos perjudiciales como el gas natural, los biocombustibles o la energía eléctrica. Con ellos se conseguiría disfrutar de una ciudad más limpia y tener menos dependencia de los derivados del petróleo que ahora suponen la práctica totalidad de los combustibles usados en el transporte por carretera. ■

número de vehículos que circulan por las ciudades es cada vez mayor. En nuestro país, anualmente la cantidad de automóviles aumenta vertiginosamente. Hace cuatro años, España fue el sexto país en matriculaciones, superando el millón de vehículos y estando por detrás sólo de Japón, Estados Unidos, Alemania, Corea del Sur y Francia. Un año después, el parque de vehículos en nuestro país superaba los 21 millones, de los que aproximadamente 16 eran turismos.

El índice de motorización también ha aumentado considerablemente. Sólo en turismos, España ocupa el octavo lugar en la escala mundial con aproximadamente 400 turismos por cada mil habitantes, por encima de Japón.

La ingente cantidad de vehículos que circulan por el mundo tiene, así, un efecto cada vez más perjudicial para el medio ambiente. Según datos del Ministerio de Medio Ambiente, en 1995 todos los sectores emitieron a la atmósfera algo más de 23.000 millones de toneladas métricas de anhídrido carbónico.

## LAS REPERCUSIONES DEL USO DEL COCHE

- En el ámbito urbano se consume el 40 por ciento del total de la energía demandada por el transporte en España.
- En las 17 ciudades españolas de mayor tamaño se realizan 42 millones de viajes de media en un día laborable. De estos desplazamientos, el 60 por ciento se hacen en medios motorizados, de los que aproximadamente la mitad son vehículos privados, consumiendo diez millones de litros de combustible al día.
- La mitad de los desplazamientos de los vehículos privados en las ciudades son para recorrer distancias de menos de tres kilómetros. Si se evitaran esos viajes se lograría un ahorro energético del 60 por ciento y de las correspondientes emisiones de CO<sub>2</sub>.
- La velocidad media no suele superar los 18 km/h.
- La cada vez mayor potencia de los vehículos infrutilizados en la ciudad provocan consumos energéticos excesivos e innecesarios en cortos.
- La conducción agresiva, a causa de las prisas, que se practica en las ciudades, con acelerones y frenazos, puede suponer aumentar el consumo de combustible hasta en un 60 por ciento.
- El transporte público en nuestro país consume seis veces menos energía que el coche privado.
- Más del 50 por ciento de las emisiones de agentes contaminantes, como óxidos de nitrógeno o monóxido de carbono, provienen de los vehículos de transporte por carretera.
- El 74% de los españoles está expuesto a niveles sonoros superiores a los 55 decibelios a causa del ruido que genera la circulación y alrededor del 25% de todos los europeos sostienen que les molesta el ruido del tráfico.