



MOVILIDAD SOSTENIBLE

Organiza



Levante

Colabora



REDIT



TOTE A UNA VELA



Tomás Ruiz Sánchez

CATEDRÁTICO DE TRANSPORTES Y SUBDIRECTOR DE LA TÉCNICA SUPERIOR DE INGENIERÍA DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. La UPV ha desarrollado un Plan de Acción para fomentar la movilidad sostenible entre el alumnado que el catedrático explicará en una de las ponencias del evento i-Talks, que se celebra el próximo miércoles, 23 de noviembre.

«No somos conscientes de los inconvenientes del coche porque no los pagamos»

► «La resistencia al cambio es grande», por lo que hay que combinar la mejora de la movilidad con modificaciones en el desarrollo urbano

L.PÉREZ

■ La Universitat Politècnica de València (UPV) es un ejemplo de apuesta por el fomento de la movilidad sostenible, a través de su Plan de Acción; una iniciativa que ha desarrollado medidas como la designación de un gestor de movilidad, el incremento de la dotación de aparcamientos para bicicletas y patinetes o la mejora de la oferta del servicio de autobús urbano del campus de Vera. Por ello, la entidad estará representada en el evento i-Talks de movilidad sostenible, que se celebra el día 23 de noviembre, con la participación de Tomás Ruiz, catedrático de Transportes.

📍 **Varios indicadores denotan que el cambio climático es una realidad. El transporte es uno de los grandes responsables de las emisiones. ¿Se llega tarde?**

📍 Efectivamente, el cambio climático es una realidad. Las acciones a poner en marcha con el objetivo de mitigar el cambio climático afectan a todos los sectores. El del transporte representa el 25% de las emisiones totales de gases de efecto invernadero en España. Por modos de transporte, la carretera representa casi el 95% de las emisiones.

Teniendo en cuenta que, en la actualidad, y a corto-medio plazo, los combustibles fósiles son y serán los mayoritariamente utilizados para transportar mercancías y viajeros en carretera y en las ciudades, es necesario reducir el uso del camión para el transporte de carga en trayectos largos, y del coche en ámbitos urbanos. Cuanto más significativa y rápida sea esta reducción, y mayoritaria geográficamente, más probable



Tomás Ruiz Sánchez, catedrático de Transportes de la UPV.

será contribuir a paliar el cambio climático

📍 **Durante la segunda mitad del siglo XX, los hábitos de transporte han primado el transporte individual y motorizado. ¿Cómo de complicado es revertir esta tendencia?**

📍 El modelo de transporte existente en la mayoría de los países desarrollados se apoya en el uso masivo del transporte individual y motorizado, en particular el coche. Este modelo ha favorecido en muchos casos un desarro-

llo urbano con zonas residenciales extensas de baja densidad. Para que este modelo funcione, se ha desarrollado una red de infraestructuras y servicios muy extensa y con mucha capacidad para atender a este tipo de movilidad, ocupando la mayor parte del espacio público en las áreas urbanas.

Este modelo tiene muchos beneficios (flexibilidad, rapidez...) pero, también, inconvenientes que no son percibidos por sus usuarios. Por ejemplo,

cuando comparan costes económicos con otras alternativas de movilidad, solo consideran el coste de combustible, olvidando impuestos, seguros y el coste de adquisición del vehículo. Tampoco los usuarios del coche son conscientes de los problemas que ocasiona el uso generalizado del mismo en las áreas urbanas: accidentes, congestión, contaminación atmosférica y acústica, consumo de energía, ocupación del espacio... No son conscientes de estos costes porque, en general, no se les hace pagar por ello.

La resistencia al cambio es grande en cualquier hábito. Para conseguirlo, es necesario combinar acciones que incluyan cambios en el desarrollo urbano, creando áreas de usos mixtos, y limitando el crecimiento de las zonas residenciales de baja densidad; la mejora de las alternativas de movilidad, incluyendo la adecuada difusión de las mismas; la información sobre lo beneficioso que es para la comunidad reducir el uso del coche; y medidas disuasorias del uso del coche discriminadas en el tiempo, el espacio y la población.

📍 **¿Cuáles son los indicadores que definen las rutinas de movilidad de las personas?**

📍 La movilidad cotidiana de las personas se mide de diversas formas. De forma agregada, se estiman ratios de viajes totales por persona y día, distribuciones temporales de los viajes (diario, semanal, anual), distribución de la movilidad por modos de transporte y por motivos de los desplazamientos. El indicador que proporciona más información sobre lo sostenible que es la movilidad en un área urbana es la distribución por modos de transporte o reparto modal.

📍 **La competitividad del transporte, con mayor autonomía de los vehículos eléctricos y con costes asumibles, es una de las tareas pendientes. ¿Cuál es la importancia del sector académico e instituciones como su universidad en este sentido?**

📍 La aportación de la universidad tanto en investigación básica como aplicada en este sector es muy importante. Por ejemplo, la UPV participa en el proyecto europeo Gigagreen con el objetivo de desarrollar procesos sostenibles para la producción de celdas de baterías de iones de litio. También en la UPV se ha desarrollado Movindeci, una herramienta basada en técnicas de inteligencia artificial que permite conocer en qué punto de las ciudades son necesarias —y lo serán en un futuro— estaciones de re-

«Es necesario reducir el uso del coche en ámbitos urbanos y del camión en trayectos largos»

carga de vehículos eléctricos.
 📍 **El debate se centra mucho en la movilidad individual; pero otros medios de transporte, como el aéreo, son muy contaminantes. ¿Se deben incluir en el debate?**

📍 En España, el peso que tienen las emisiones de efecto invernadero producidas por la aviación internacional (que representa más del 80 % del transporte aéreo) es de solo el 6,4 %. Aunque las emisiones por pasajero son altas, la importancia que tienen en el total de emisiones es pequeña. Por tanto, mi opinión es que no deberían incluirse en el debate.

📍 **¿Estamos a tiempo de revertir la situación?**

📍 En la actualidad existen ciudades españolas que hace tiempo apostaron por la movilidad sostenible, y la situación rewertió por completo. El ejemplo más paradigmático es Pontevedra, donde apostaron hace más de 20 años por la movilidad a pie (el tamaño de la ciudad lo permite), y han conseguido que todo el centro histórico sea peatonal, reduciendo el uso del coche de forma significativa también en el resto de la ciudad.

La ciudad de Valencia está en primera línea de cambios para mejorar los itinerarios peatonales como las vías ciclistas, con diversas actuaciones recientes en plazas (plaza de la Reina, del Ayuntamiento, entorno de la Lonja y Mercado Central) y otras preparadas para el futuro cercano. La red de vías ciclista ha crecido de forma importante en los últimos años, llegando casi a los 170 kilómetros.

Aunque queda mucho por hacer, pues el transporte público colectivo debe mejorar mucho, especialmente en los ámbitos metropolitanos. En distancias largas, hay que potenciar el uso del tren, tanto en viajeros como en mercancías, mejorando los servicios ferroviarios y el acceso a los mismos (estaciones intermodales), y tarifando el uso de la carretera cuando exista alternativa ferroviaria. Y los desarrollos urbanos deben dar preferencia a los usos mixtos de alta densidad.