



## Los criterios políticos y la falta de coordinación lastran la movilidad urbana sostenible

El think tank Movilidad, creado por la Fundación Corell en 2017, ha enumerado los principales factores que dinamitan el desarrollo sostenible de la movilidad urbana en su último informe. Sus autores han citado las incidencias del juicio político en actuaciones que no lo requieren, la dificultad de coordinación y consenso entre administraciones públicas la dificultad de integrar al sector privado en las actuaciones que lo requieran y el papel que deben jugar los ciudadanos como principales obstáculos a superar.

El estudio, que se ha presentado en la Universidad Nebrija, trata las actuaciones para la mejora de la movilidad en las zonas urbanas en tres áreas de mejora: el análisis de los planes de calidad del aire, los nuevos servicios de movilidad y la distribución urbana de mercancías. El estudio propone un diagnóstico y una valoración sobre diferentes tipos de gobernanza, tanto a nivel nacional como de buenas prácticas

llevadas a cabo a nivel europeo, para proponer un nuevo modelo de gobernanza que tenga en cuenta una movilidad sostenible.

El director del think tank Movilidad, Jorge Hernando, ha aclarado que “su labor es aportar ideas a la sociedad con el objetivo de reflexionar sobre cómo las distintas administraciones públicas han ido trabajando sobre las políticas de movilidad y qué se puede mejorar”. Este tema de actualidad a nivel político, especialmente debido a los cambios previstos en cuanto a la legislación sobre Madrid Central, permite reflexionar sobre la importancia de la movilidad en la calidad de vida de las personas y su repercusión directa en aspectos como la salud o la competitividad económica, ha recordado Hernando.

“La movilidad urbana se encuentra en un punto de inflexión debido a la gran diversidad de modos de transporte existentes”, ha constatado el director del think tank, principalmente debido a la proliferación de modos de transporte en ciudad tales como los patinetes y a la tensión existente en el tráfico de mercancías debido a los envíos puerta a puerta impulsados por el e-commerce. Las nuevas tecnologías y las restricciones de tráfico planean importantes retos, tanto para el ámbito público como para el privado. Un punto importante es entender qué es la gobernanza, han recordado desde la Fundación Corell. “No intentamos realizar una crítica de lo que se ha hecho hasta ahora, intentamos valorar cómo han actuado las diferentes administraciones, si ha habido consenso entre los partidos políticos y si los datos con los que se ha trabajado son fiables”, ha señalado Jorge Hernando.

Por su parte, el presidente del patronato de la Fundación Corell, Miguel Ángel Ochoa, ha explicitado la necesidad “de concentrar todos los ámbitos de la sociedad con el fin de mejorar la movilidad metropolitana”. Una de las observaciones del informe presentado, a este respecto, es la gran complejidad de alcanzar un consenso entre las diferentes administraciones de los partidos políticos, así como la dificultad de integrar el sector privado en la práctica.

## **ANÁLISIS DE LOS PLANES DE CALIDAD DEL AIRE**

Según los datos de la Agencia Europea de Medio Ambiente en 2015, 518.700 muertes prematuras en Europa fueron causadas por la contaminación atmosférica, 27.900 de ellas en España. “La mejora de la calidad del aire no es un capricho, es una necesidad”, ha afirmado el ingeniero Samir Awad, miembro del think tank Movilidad.

El diagnóstico común realizado entre los diferentes Planes de Calidad de Aire es que entre los contaminantes medios predominan como fuente de emisión principal el tráfico rodado urbano, por lo que los autores del estudio han decidido centrarse en las siguientes ciudades con los planes más restrictivos: Comarca del Bajo Nervión, Barcelona, A Coruña, Aglomeración de Gijón, Madrid, Palma de Mallorca, Aglomeración de Sevilla, Aglomeración de Valencia y Zaragoza.

Sin embargo, los autores de la investigación confirman que “existe una confusión entre las medidas llevadas a cabo por las diferentes ciudades estudiadas, en las se confunden los Planes de Calidad de Aire y el Plan de Lucha Contra el Cambio Climático, que tiene resultados más a largo plazo”.

Según el análisis de Samir Awad, los planes de calidad del aire han mejorado a lo largo del tiempo la calidad de sus documentos y cada vez cuentan con acciones más concretas, pero “faltaría añadir un apartado que incluyese la programación y el seguimiento de las medidas, así como detallar mejor las inversiones que se realizan”. Otro detalle relevante es que los planes de calidad del aire tienen en cuenta el óxido de nitrógeno y PM10, prestando escasa atención a otros contaminantes como el óxido de azufre y de carbono, hidrocarburos policíclicos y Ozono, ha manifestado Samir Awad.

“No existe una regulación homogénea de la movilidad, pues cada municipio y ciudad tienen unas necesidades diferentes”, ha afirmado el director del servicio de Movilidad del Ayuntamiento de Barcelona, Adrià Gomila. Sin embargo, “necesitamos una armonización de esa regulación, por ejemplo, en la clase de vehículos que se consideran contaminantes, para no confundir a los ciudadanos”, ha añadido Gomila.

En cuanto a los protocolos de anticontaminación, “hay un error de comunicación de los escenarios y una necesidad imperativa de elaborar protocolos de actuación en casos de episodios de alta contaminación”, ha aclarado Awad. Con una información más clara al respecto, habría menos polémicas, menor desgaste político y mayor transversalidad de las políticas de calidad del aire. En cuanto a Madrid Central, “se ha extendido el mantra de que no ha habido estudios técnicos previos, pero se lleva estudiando desde 2006, hasta llevar a cabo su implantación 12 años más tarde en 2018”, ha sentenciado el ponente. En su opinión, posiblemente no se pueda revertir Madrid Central sin más, “porque si se hiciese, Madrid se tendría que enfrentar a una multa millonaria por parte de la Unión Europea por incumplir con las directivas ambientales”.

En cuanto a los cambios que el nuevo Ayuntamiento de Madrid quiere realizar en la almendra central, el Álvaro Fernández Heredia, gerente de la Empresa Municipal de Transportes (EMT) lamenta que “si se paraliza Madrid Central no podremos saber en los próximos años si las medidas han tenido resultados positivos”.

## **LA DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS**

Hasta hace unas décadas, existía una escasa regulación de mercancías, lo que ha provocado en las urbes “una distribución urbana de mercancías supeditada al viajero”, ha explicado el director del think tank Movilidad. La razón principal es que las administraciones públicas consideran que la distribución de mercancías es responsabilidad de las empresas, y, por tanto, es de ámbito privado. “El modelo de consumo ha cambiado y nosotros los servicios de distribución hemos tenido que cambiar con él”, ha señalado el director de Desarrollo de Citylogin, Daniel Latorre. Es importante recordar que el sector de la distribución es un servicio público y que, a

pesar de ello, las administraciones públicas tienden a no tenerlo en cuenta en el marco regulatorio.