

Euskal Herria y el Desarrollo Sostenible

¿Qué está sucediendo? Visión de Transporte.

Informe de Progreso

(The Basque Country and Sustainable Development. What is happening? A Vision from Transport. Progress Report)

Grupo de Trabajo PEP (DS) Transporte de Eusko Ikaskuntza.
(Coord.: Morón, Miguel)
Eusko Ikaskuntza. M^a Díaz de Haro, 11-1^o. 48013 Bilbao

Ante la constatación de límites físicos, ambientales, sociales y económicos a la movilidad, vemos que el actual sistema de transporte, basado en la carretera y en los hidrocarburos es insostenible, atendiendo al largo ciclo de vida de las estructuras del transporte, y a la carencia de planificación e incluso de evaluación consiguientes. La espontaneidad del sistema basado en la carretera nos ha llevado a una falta de previsión de las demandas de desplazamiento y transporte a medio y largo plazo, e incluso a una falta de conocimiento y consenso entre actores implicados. Más aún, desconocemos los costes reales debidos al transporte, pero sospechamos que son insostenibles.

Palabras Clave: Movilidad. Accesibilidad. Flujos de Transporte. Previsión. Infraestructura. Tecnología. Modalidad de Organización. Plan de Movilidad.

Mugikortasunerako muga fisikoak, ingurumenekoak, sozialak eta ekonomikoak daudela egiazaturik, garbi ikusten dugu egungo garraio sistema –errepidean eta hidrokarbuoetan oinarriturikoa– ez dela iraunkorra, kontuan harturik garraio egituren bizi ziklo luzea, plangintzarik eza eta are horien ondoriozko ebaluazioak. Errepidean oinarrituriko sistemaren berezkotasunak epe erdira eta luzerako joan-etorri eta garraio eskaerak ez aurreikustea ekarri du, bai eta horrekin zerikusia duten eragileen arteko ezagutza eta kontsentsurik eza ekarri ere. Are gehiago, ez ditugu garraioari dagozkion kostu errealek ezagutzen, baina ez iraunkorrak direlako susmoa dugu.

Giltza-Hitzak: Mugikortasuna. Erabilerraztasuna. Garraio Fluxuak. Aurreikuspena. Azpiegitura. Tecnología. Antolakuntza Modalitatea. Mugikortasun Plana.

Devant la constatation des limites physiques, environnementales, sociales et économiques à la mobilité, nous constatons que le système de transport actuel, basé sur la route et sur les hydrocarbures n'est pas durable, répondant au long cycle de vie des structures de transport, et au manque de planification et même d'évaluation qui en résultent. La spontanéité du système basé sur la route nous a mené à un manque de prévision des demandes de déplacement et de transport à moyen et long terme, et même à un manque de connaissance et de consensus entre les acteurs impliqués. Bien plus, nous méconnaissons les coûts réels dus au transport, mais nous soupçonnons qu'ils ne sont pas durables.

Mots Clés: Mobilité. Accessibilité. Flux de Transport. Prévision. Infrastructure. Technologie. Forme d'Organisation. Plan de Mobilité.

Se identifican los siguientes **DIEZ FACTORES** más relevantes de lo QUE ESTÁ SUCEDIENDO en clave de SOSTENIBILIDAD desde la perspectiva del **Grupo de Transporte**:

1. Límites físicos, ambientales, sociales y económicos a la movilidad
2. Insostenibilidad de los actuales sistemas de transporte
3. Falta de rigor en la planificación del transporte
4. No se evalúan los flujos de transporte en los diferentes planes territoriales
5. Falta de previsión
6. Falta de conocimiento y consenso entre actores implicados
7. Falta de exigencia legal de planes de movilidad
8. Desconocimiento de los costes reales debidos al transporte
9. Desconocimiento y no valoración de los sobre-costes en la movilidad
10. Los usuarios del transporte por carretera no satisfacen los costes totales que acarrea dicho modo de transporte

A continuación se analizan cada uno de los factores arriba señalados:

1. Límites físicos, ambientales, sociales y económicos a la movilidad

Todo no es posible, ni todo vale tampoco. El transporte por carretera es un modelo agotado. Los impactos negativos que produce, su alto peso en las emisiones de CO₂, causantes del Cambio Climático y la dependencia casi absoluta que tiene del petróleo así lo demuestran. En estas circunstancias, ¿la movilidad es un derecho? Sí pero con limitaciones.

2. Insostenibilidad de los actuales sistemas de transporte

- Los Sistemas de Transporte disponibles actualmente, resultan muy insostenibles, ya que están mayoritariamente basados en la carretera y en el uso casi exclusivo de hidrocarburos.
- En gran medida, resultan inadecuados, insuficientes y, en muchos casos, están obsoletos.
- Las estructuras de transporte, que por su naturaleza son de ciclo de vida muy largo, y que, por su importancia económica, ecológica y social, deberían de ser objeto de concienzudos planes.

- Sin embargo, suelen ser fruto de improvisadas soluciones de compromiso (parcheo, visión cortoplacista, ...), lo que incrementa la insostenibilidad y disfunciones de todo tipo que, al poco tiempo, se producen.

3. Falta de rigor en la planificación del transporte

No se planifican servicios en función de las demandas y en clave de movilidad sostenible.

Hoy se planifican **infraestructuras**

- Proyectos
 - o Geotecnia
 - o Trazados
 - o Impactos
- Financiación
 - o Costes de ejecución
 - o Financiación
 - o Aprobación Presupuestos Públicos
- Tramitación
 - o de Proyectos de Obra Civil
 - o de Evaluación de Impacto
 - o de adaptación de la Ordenación del Territorio y la Urbanística

4. No se evalúan los flujos de transporte en los diferentes planes territoriales

Las actividades económicas y residenciales han de ser planificadas en cada espacio del Territorio evaluando los tipos de flujos de materiales, mercancías, productos y personas que se generarán.

5. Falta de previsión

Las necesidades de transporte y desplazamiento que se van a producir en cada área de nueva implantación de actividad económica, casi nunca son previstas por empresarios, promotores y administraciones.

6. Falta de conocimiento y consenso entre actores implicados

Los medios de transporte capaces de satisfacer las demandas de cada área de implantación deberían ser conocidos y consensuados por empresarios, promotores y Administraciones considerando los distintos modos de desplazamiento y transportes alternativos. Deberían valorarse las alternativas según el "Impact Assessment" teniendo en cuenta los diferentes tipos de:

- Infraestructura (camino, carreteras, vías férreas, aéreo,...)

- Tecnología (alta velocidad, velocidad alta, autovía,...)

y las Modalidades de Organización del Transporte:

- Titularidad (público, discrecional, privado,...)
- Distancia (puntuales, locales, metropolitanos, regionales,...)
- Frecuencia (a horarios fijos, a demanda, transportes urgentes,...)
- Precio (tarifas fijas, líneas de bajo coste, abonos,...)

7. Falta de exigencia legal de planes de movilidad

Es frecuente ver grandes implantaciones (Centros Comerciales, Universitarios, Polígonos Industriales, ...) carentes de planes de movilidad. Sería conveniente que se fueran tramitando y aprobando Planes de movilidad con sus planos, y Ordenanzas.

8. Desconocimiento de los costes reales debidos al transporte

- Costes directos
 - Proyectos
 - Expropiaciones
 - Obras
 - Gestión directa
- Costes indirectos
 - Estructuras funcionariales de servicios de planificación y mantenimiento
 - Marketing, publicidad
- Costes inducidos
 - Costos asumidos por la Comunidad, de forma voluntaria o forzada

9. Desconocimiento y no valoración de los sobre-costes en la movilidad

Este es un hecho que habitualmente se generan por disfunciones debidas a:

- La planificación en sí misma
- La selección de los principios de las soluciones de movilidad
- La implantación de las soluciones de movilidad

10. Los usuarios del transporte por carretera no satisfacen los costes totales que acarrea dicho modo de transporte

No se asumen los costos debidos a:

- Mantenimiento de viales
- Los relacionados con la congestión, accidentes, secuelas de salud,...
- Contaminación, degradación ambiental, emisiones de CO₂..., desigualdades, exclusión social, insolidaridad,...
- Descontaminación, degradación ambiental,...

Los costes totales de la movilidad se pagan en forma de dinero, de tiempo, de riesgos ambientales como el Cambio Climático y de calidad de vida.

El uso y el abuso del coche y del camión como modalidad de transporte demanda una ruptura radical con las pautas que de desarrollo del transporte hemos conocido hasta ahora.

De este modo, el sector transporte crece por encima del PIB y se convierte en una actividad insostenible financiada desde los presupuestos públicos.