

TENDENCIAS EN EL TRANSPORTE: DE LA POLÍTICA DE INFRAESTRUCTURAS A LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

Vicente Torres Castejón

(VITORCAS@URB.UPV.ES)

Jornadas sobre Transporte, Las Palmas, 10 de Mayo, 2007

El transporte constituye en la actualidad una de las actividades humanas más importantes, tanto por el número de personas que trabajan en dicho sector, como por la participación de las actividades relacionadas con el mismo (productivas, servicios, reparación, gestión, etc) en el Producto Interior Bruto. Es un factor incorporado a todas las fases de la actividad económica, como por ejemplo el necesario desplazamiento de la mano de obra hasta su lugar de actividad, el transporte de materias primas y el de productos de consumo.

Sin embargo, no hay que olvidar que el transporte no es una finalidad en si mismo, sino que es, principalmente, una actividad derivada de las necesidades económicas y personales actuales, que requieren viajes cada vez más largos, así como del incremento de las relaciones y de los desplazamientos entre espacios alejados que han caracterizado el desarrollo de la sociedad humana. Es por ello que casi todos los procesos productivos, y cada vez más actividades no productivas, incorporan la necesidad del transporte. Al aumentar las distancias, aumenta también el transporte: son factores sustitutivos, el transporte es una alternativa a la proximidad,.

Pero el transporte supone unos costes económicos y ambientales cada vez mayores, y cada vez más preocupantes. No es una actividad gratuita. En este sentido, el transporte es tanto una oportunidad para una disfrutar de más elecciones y ganar una mayor competitividad, como un coste que hay que minimizar, lo cual obliga a buscar un balance en el grado de transporte incorporado, según los criterios de economización de medios y recursos. La mayor demanda de transporte depende fundamentalmente de la

estructura productiva, y del modelo de urbanización, pero también de los hábitos y preferencias culturales, y del nivel de la renta personal.

Las necesidades de transporte se han traducido en una dedicación importante (y siempre creciente) de las inversiones públicas (y en determinados momentos también privadas) a la creación de infraestructuras para el transporte (carreteras, canales, ferrocarriles, aeropuertos...) y la puesta en marcha de sistemas de transporte que utilizan dichas infraestructuras.

ESTÁ COMÚNMENTE ADMITIDO QUE LAS INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE SON UNA CONDICIÓN NECESARIA PARA EL DESARROLLO ECONÓMICO (AUNQUE EN OCASIONES SE MATIZA QUE NO ES CONDICIÓN SUFICIENTE PARA EL MISMO), YA QUE LOS EJES DE TRANSPORTE ASÍ CREADOS SON EL SOPORTE DE GRAN PARTE DE LA MOVILIDAD, Y UNA DE LAS BASES MATERIALES DE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS. POR ESAS RAZONES, LA EXISTENCIA DE LAS MISMAS SON UN FACTOR FUNDAMENTAL PARA DETERMINAR LA UBICACIÓN DE LAS RESIDENCIAS Y DE LOS CENTROS PRODUCTIVOS, AUNQUE NO SIEMPRE SON EL FACTOR DETERMINANTE DE LAS DECISIONES DE LOCALIZACIÓN.

Sin embargo, los efectos de dichas infraestructuras tienden habitualmente a ser sobrevalorados socialmente. Diferentes autores europeos (como los Ingenieros de Caminos Offner, francés, o Izquierdo, español), contrastando los efectos esperados de diversos proyectos con los reales, han llegado a calificar de "mito de las infraestructuras", esa creencia ampliamente arraigada que tiende a supervalorar los efectos positivos de las mismas en el desarrollo económico, y a ignorar sus impactos negativos. Los efectos globales de su construcción y funcionamiento pueden ser muy diferentes, si no contradictorios, con los objetivos buscados con su construcción, por la gran absorción de recursos de inversión y por una serie de efectos cruzados. Pero esta visión sesgada, mantenida por los políticos, los medios de comunicación, y los sectores interesados en la Obra Pública, tiende a favorecer el exceso de inversión pública en infraestructuras físicas, en particular en nuevo viario. Estas reflexiones implican la necesidad de estudiar siempre alternativas de menor coste e impacto para los proyectos de infraestructuras, y buscar un dimensionamiento adecuado de las mismas, e incluso diferentes alternativas de inversión de mayor rentabilidad real social y económica (educación, investigación, saneamiento...).

Repasando las peculiaridades del "mercado de transporte", se observa el especial

papel de las Administraciones públicas en la regulación del mismo. En una economía de mercado, cualquier sector económico está sujeto a unas reglas de funcionamiento, donde el ajuste de la oferta y la demanda es el mecanismo esencial. Sin embargo, si bien el mercado perfecto no existe, incluyendo siempre numerosas fricciones y regulaciones, el caso del transporte es especialmente significativo, ya que una gran parte del sector no está sujeto a las fuerzas del mercado, sino que está directamente regulado por el Estado. Abundan las situaciones de monopolio, legales o "de facto". Además, no hay un mercado único de transporte, sino distintos mercados que están interrelacionados entre sí al compartir fuentes de suministro o por proporcionar diferentes alternativas de transporte.

El papel del sector público, tanto en la creación y gestión de las infraestructuras, como en la regulación del conjunto del sistema de transporte, es especialmente destacable, en un mercado muy monopolístico, con grandes problemas de transparencia y accesibilidad (en buena parte por la gran escala de las inversiones necesarias), y con unos importantes condicionantes como servicio público. A pesar de las orientaciones de la Unión Europea hacia la liberalización de los mercados, este papel de las Administraciones públicas continúa siendo central, aunque su actividad como proveedor directo de servicios de transporte esté viéndose reducida.

Las tendencias en marcha agudizan la tendencia a la concentración de las actividades económicas decisivas en las principales áreas urbanas, mientras se produce al mismo tiempo el abandono de los cascos urbanos y una concentración y fragmentación de los procesos productivos, así como de la mano de obra, con un fuerte recurso al transporte. Aunque en términos generales no se ha producido un aumento de los "viajes por habitante", sí de las distancias recorridas, que han llevado a cambios en el modo de transporte utilizado.

La extensión del tamaño de las ciudades, y la introducción masiva de vehículos a motor en las mismas, ha producido a mediados del siglo XX cambios drásticos en el modelo de transporte urbano. El automóvil se ha convertido en uno de los más importantes modos de transporte, al menos en las ciudades de los países desarrollados, siendo el máximo beneficiario de la continua expansión de la movilidad. El papel del transporte colectivo se ha visto reducido, en cambio, en ocasiones de manera intencionada (en Estados Unidos se demostró la existencia de un Trust de empresas que compraban y cerraban líneas de ferrocarril y de tranvía para favorecer la expansión del automóvil).

El crecimiento de la movilidad se produce en gran medida en estrecha relación con otras variables socioeconómicas. Las evidencias empíricas muestran que el crecimiento del transporte de viajeros ha ido paralelo y algo por encima del crecimiento económico, pero que ha aumentado mucho más la parte de los desplazamientos en automóvil privado. El uso social del automóvil puede verse favorecido por factores diversos, no sólo económicos o culturales, sino también relacionados con la orientación de las políticas públicas, y en particular la política urbanística y las inversiones en infraestructuras. El alejamiento de las viviendas respecto a los lugares de trabajo, el crecimiento de las clases medias, la falta o el deterioro del transporte colectivo... son también factores explicativos.

Los cambios económicos y sociales actualmente en curso, en particular los procesos de reorganización espacial y productiva, así como las tendencias culturales dominantes, han convertido el automóvil privado en referente social, al tiempo que en modo de transporte obligado en muchos casos. En la escala territorial hay que destacar los procesos de la globalización, la progresiva urbanización, la constitución de áreas metropolitanas, la baja densidad residencial... Entre los factores económicos se situarían la deslocalización, la fragmentación de la producción, los suministros "just in time"... Entre los condicionantes sociológicos, el prestigio social del automóvil, la publicidad, la creación de hábitos de dependencia, la dispersión de actividades, la ampliación territorial del mercado de trabajo...

El concepto de "**externalidades**", en relación con los impactos negativos del transporte, está ya ampliamente reconocido. La responsabilidad del transporte en el cambio climático (vía emisiones de CO₂) está fuera de toda duda, siendo además el sector responsable de emisiones que está creciendo más rápidamente. Tanto las instituciones internacionales (Unión Europea, OCDE...) como muchos gobiernos nacionales plantean la necesidad de adoptar estrategias y políticas para la reducción de impactos, y para la "internacionalización" de los mismos (repercutir los costes externos sobre sus responsables o beneficiarios), a pesar de la resistencia de ciertos grupos de presión del sector, como los fabricantes de automóviles.

Los accidentes constituyen una de las principales causas de mortalidad y sufrimiento en las sociedades modernas, además de una gran carga financiera. La

conversión del tráfico en el modo de transporte dominante en las ciudades, ha sido a costa de "los otros usuarios" de la calle, los peatones, y los ciclistas, que resultan las principales víctimas de los accidentes, y sufren el efecto barrera de las vías de gran tráfico.

Además de los impactos ambientales antes señalados, hay que destacar el ruido, los costes globales del modelo energético, los impactos ambientales de las infraestructuras de transporte, y el conjunto de procesos vinculados con el ciclo global del automóvil. Los impactos del transporte no sólo se producen durante la circulación de vehículos, sino a lo largo de una serie de ciclos que producen importantes afecciones, como la extracción y transporte de recursos escasos, principalmente energéticos, y la construcción y funcionamiento de las infraestructuras.

El problema de los costes externos es un tema central de estudio en la economía del transporte, tanto para prevenir los problemas ambientales y sociales del mismo, como para conseguir una mayor transparencia del mercado. Las consecuencias de los accidentes, las diversas emisiones contaminantes, el ruido, el tiempo perdido por la congestión... son algunos de los factores que se intenta cuantificar y atribuir. Sin embargo, persiste la dificultad en valorar contablemente los costes reales y atribuirlos a los usuarios o promotores de la actividad, en particular los costes ambientales. Se están cuestionando, por otra parte, muchos de los "beneficios" teóricos del transporte, a medida que se reconocen e identifican los efectos externos y diferidos del mismo. Comparando los beneficios reales y los costes generados por la actividad del transporte, se observa que globalmente están ya peligrosamente equilibrados (ambos suman alrededor del 10% del empleo y del PIB europeo, pero también sus impactos rondan el 10% del PIB), componiendo un juego de suma cero, que produce una redistribución de recursos de tipo regresivo, ya que sus mayores beneficiarios no soportan todos los costes, mientras que las externalidades son asumidas socialmente.

Las respuestas públicas a los problemas del transporte no siempre son acertadas. Durante muchos años (todavía en España), la principal política pública es la que puede denominarse como "**Política de Infraestructuras**". Los problemas de congestión suelen presentarse como un estado anómalo del sistema de transportes, que debe ser solucionado con la construcción de nuevas infraestructuras. El antes comentado "mito de las infraestructuras" refuerza esta idea (errónea, como se ha comentado) del papel

beneficioso “per se” de la construcción de nuevas carreteras, mientras que los grupos de presión organizados por las grandes empresas de la construcción obligan a los gobiernos a seguir invirtiendo (el ejemplo de los Planes de Infraestructura en España es evidente, ver las críticas de los ecologistas al PEIT del actual gobierno). Sin embargo, está comprobado desde hace tiempo que, a pesar de que una nueva actuación puede producir una mejoría temporal, el continuo crecimiento de la movilidad lleva de nuevo a la aparición de la congestión. Y la cuestión es que estas políticas de infraestructuras estimulan aún más el uso del coche, condenándose (?) a repetir el ciclo de ampliación del viario.

Los impactos del transporte varían, sin embargo, según los diferentes modos, y dependen de los hábitos de uso, de la regulación, y de otros aspectos sociales. Son muy superiores los costes externos del transporte por carretera, y especialmente del modo motorizado privado. La eficiencia de uso de los distintos modos de transporte puede ser muy diferente, sobre todo en relación con el grado de ocupación de los vehículos. La velocidad de circulación agrava más que proporcionalmente todos los impactos. El planeamiento territorial, la densidad urbana, y el grado de dispersión de actividades, intervienen también de manera destacada en la escala de los problemas.

Todos estos factores, cada vez mejor conocidos, abren un campo importante de actuaciones posibles para las distintas administraciones públicas. Es factible reducir o minimizar los impactos del transporte, para cada una de las situaciones dadas seguramente hay alternativas de transporte de menor impacto. Acertar con las actuaciones es algo imprescindible para prevenir o reducir los graves problemas ambientales que estamos generando en la actualidad, y también para preservar la calidad de vida y la competitividad de las ciudades.

La progresiva identificación de los impactos ambientales del transporte, ha llevado a la aparición progresiva de controles de emisiones, y a la definición de políticas de transporte que prevengan o corrijan dichos problemas. Ya a finales de los años 60, en los Estados Unidos de América se empezaron a emitir una serie de normas legales que obligaban a tener en cuenta los impactos de las obras públicas, y a incluir las externalidades en los estudios de Coste-Beneficio, que se convertían en herramientas obligadas para la evaluación previa de las obras públicas. La Ley Nacional de Política Ambiental (“*National Environmental Policy Act*”, NEPA) fue efectiva desde 1970, y con ella comenzaron a hacerse obligatorios los Estudios de Impacto Ambiental para todos los

proyectos federales que tuvieran un impacto ambiental significativo.

También se comenzó a afrontar la grave contaminación del aire, mediante las "leyes del aire limpio" (*Clean Air Act*, 1963). Pronto fue evidente la parte sustancial del transporte, en la responsabilidad de estas emisiones. Los estudios sobre el impacto del automóvil en la ciudad, pusieron en evidencia las limitaciones de la política de "todo para el coche". Sucesivas enmiendas a la ley mencionada, como la de 1970, y sobre todo la de 1977, fueron planteando, primero de forma implícita y luego claramente explícita, la adopción de medidas de reducción del tráfico. Algo más tarde que en Estados Unidos, pero con mayor profundidad, estas preocupaciones fueron incorporadas a la agenda de la Comunidad Europea, luego de la Unión Europea.

Tanto en las primeras ciudades norteamericanas, con una estructura urbana de tipo más europeo, como en las nuevas ciudades crecidas ya prácticamente con el automóvil, la masificación del transporte privado generó tensiones insoportables, que plantearon el dilema "*adaptar la ciudad al automóvil, o el automóvil a la ciudad*". A partir de los años 60, y en primer lugar desde los países anglosajones, se plantearon importantes reflexiones sobre el tráfico y sus problemas para la ciudad (Informe Buchanan...), planteando la necesidad de aplicar medidas innovadoras para resolver el dilema anterior actuando sobre los dos términos del mismo. Asimismo, algunos pensadores realizaron propuestas más radicales, a partir de críticas a fondo del sistema, y de la percepción (como Mishan o Ivan Illich, anticipándose a su tiempo) de la gravedad de los problemas ambientales.

Sin embargo, a pesar de esos avances conceptuales, en los Estados Unidos, el esfuerzo principal de las administraciones responsables del transporte seguía dirigido a llenar las áreas urbanas de autovías, vías elevadas, túneles y grandes aparcamientos. Las importantes movilizaciones sociales en contra de grandes proyectos producida en las áreas urbanas de ambas costas, conocida como la "*Freeway Revolt*", junto a otras circunstancias (la crisis fiscal en los Estados Unidos, la crisis del petróleo a partir de 1973...) llevó al cuestionamiento progresivo y a la crisis de la "Política de Infraestructuras", que tuvo que ser sustituida por estrategias más o menos coherentes dirigidas cada vez más a la contención del automóvil.

Paradójicamente, en Europa, con unas ciudades crecidas a partir de una

estructura viaria medieval, nada aptas para el automóvil, el dilema se planteó con mayor retraso, intentando durante algún tiempo adaptar la ciudad al automóvil. En España, de hecho, esta sigue siendo la principal actuación de la mayoría de los Ayuntamientos (ver la mastodóntica obra de enterramiento de la M-30 en Madrid), prolongándose de forma anómala la vigencia de la ya obsoleta "Política de Infraestructuras". La formulación de nuevas políticas europeas suele iniciarse con la redacción de los denominados "Libros Verdes", como los relativos a "*El medio Ambiente urbano*" (1990), o sobre "*El impacto del transporte en el Medio Ambiente: Una estrategia comunitaria para un desarrollo de los transportes respetuoso con el medio ambiente*" (1992). Son documentos que no definen políticas de obligado cumplimiento, pero que informan y orientan el sentido de las propuestas adoptadas más tarde, que se concretarán en Libros Blancos, en Directivas, en planes y programas de investigación, y en financiación comunitaria.

Como fruto de todos estos procesos, existe en la actualidad un amplio bagaje de conocimientos y estudios sobre los impactos sociales y ambientales del transporte, que orientan la política de un número creciente de Estados y ciudades.

La imposibilidad social de mantener las políticas clásicas de infraestructuras llevó a la formulación de políticas de otro tipo, que pueden caracterizarse como "**Políticas de Oferta**", que buscaban maximizar el rendimiento de las infraestructuras existentes. Se desarrolló la ingeniería de tráfico, el control integral de la red viaria, la gestión semafórica activa, los sistemas de tráfico inteligente y de información en tiempo real, el control de las velocidades de circulación, la gestión centralizada del aparcamiento... Se pretende fundamentalmente aprovechar al máximo la capacidad viaria y reducir la congestión. Al mismo tiempo se revaloriza la importancia del transporte colectivo, para absorber una parte de las necesidades de movilidad y reducir la demanda de viario. Se amplían así las redes de transporte urbano, vuelven los tranvías que se habían suprimido en favor del coche, se introducen sistemas de ayuda a la explotación, carriles reservados, y prioridad semafórica. Las normas legales sobre emisiones y consumo se endurecen, incentivando la renovación tecnológica, y se introducen nuevos combustibles.

Sin embargo, a pesar de ciertos éxitos parciales, las diversas políticas "de Oferta", que pretendían cubrir el continuado crecimiento de la demanda de transporte, no consiguen frenar suficientemente los problemas causados por el tráfico, ni siquiera la congestión, a causa del enorme crecimiento del parque de vehículos y de la movilidad

motorizada. Las actuaciones de las políticas “de Oferta”, resultan muy frecuentemente contradictorias respecto a los objetivos buscados. La mejora en la gestión de las carreteras, y una mayor fluidez del tráfico, por ejemplo, estimulan un acceso mayor de conductores, y mayores velocidades de circulación. Este incremento de tráfico resulta en un aumento de las emisiones contaminantes, y en el retorno de la congestión.

Los límites legales para los niveles de emisión y de consumo han conseguido importantes resultados en cuanto a la mejora de los vehículos, de los motores y de los combustibles, que han reducido espectacularmente los consumos de combustible y las emisiones contaminantes. Estos límites y controles deben hacerse progresivamente más estrictos, a lo largo del tiempo, como forma de incentivar a la industria a desarrollar tecnologías más eficientes. Sin embargo, el consumo global de carburantes, así como las emisiones contaminantes, no paran de crecer, a consecuencia del crecimiento de la movilidad motorizada (propiciada por las otras políticas de oferta).

Un transporte público viable y atractivo es esencial para reducir o prevenir el incremento del tráfico y de sus emisiones contaminantes, en particular en las áreas densamente pobladas. Pero la ampliación de capacidad o la mejora del transporte colectivo no es suficiente para atraer viajeros, si al mismo tiempo se mantienen o amplían las grandes facilidades existentes para el tráfico privado. Un tráfico urbano intenso reduce progresivamente, a través de un "círculo vicioso", la eficacia del transporte colectivo de superficie. La creación de plataformas reservadas, eficazmente separadas del tráfico, son un requisito prácticamente imprescindible para asegurar la competitividad del transporte público.

Las actuaciones de oferta, en general, son actuaciones de alto coste, eficacia dudosa y largo plazo de amortización. Ello obligó a poner en marcha otras actuaciones de menor coste y mayor eficacia, aplicando a la gestión de la movilidad los sistemas ya probados en otros ámbitos para la gestión de la demanda.

Las que podíamos denominar como “**Políticas de Demanda**” aparecen en Estados Unidos en los años 80. Pretendían modificar las tendencias de la demanda, para reducir el uso del automóvil, cubriendo de otras maneras las necesidades de transporte, desviando a los usuarios hacia otros modos de transporte, o hacia unas formas de utilización del coche más racionales. La Gestión de la demanda de Transportes incentiva

ciertas formas de consumir o actuar, y penalizando otras. Básicamente ha actuado mediante restricciones de acceso a los centros urbanos, la supresión de facilidades de aparcamiento, y la flexibilización de horarios de trabajo, así como con el establecimiento de peajes. Se iniciaron actuaciones que buscaban la transferencia de viajeros al transporte público, y aumentar los desplazamientos a pie y en bicicleta, así como favorecer un uso más racional del automóvil (como el *"Car Pooling"*). Otras medidas, más difíciles de implementar, han sido aumentar la fiscalidad del automóvil, con la doble finalidad de reducir su uso y de internalizar los costes reales.

Desde finales de los años 80 han adquirido especial especial importancia las **"Políticas de Ordenación del Territorio"**, que tienen en cuenta las interacciones de la ordenación urbanística y económica con las necesidades de transporte. Se parte de reconocer la influencia de los nuevos medios de transporte motorizado (público y privado) en los procesos de metropolización, con la extensión de la superficie urbana y en el aumento de las interrelaciones de todo tipo. Pero también se revisan las graves consecuencias de la zonificación, de la desregulación del territorio, y de la urbanización de baja densidad, en el crecimiento de las necesidades de transporte, y en la explosión de la movilidad privada. Esta integración de las políticas territorial y de transportes busca la reducción de las necesidades de desplazamiento, mediante la recuperación de una mayor densidad residencial y de usos, y en la diversificación de actividades.

Para asegurar el éxito de las políticas encaminadas a la reducción del tráfico, nunca funciona una política o actuación única, que pueda seguir aislada, si no en contradicción con el resto de actuaciones. En cambio, están dando buen resultado la aplicación simultánea de un conjunto de políticas, paquetes del tipo denominado *"pull and push"* en la literatura anglosajona. Se trata de aplicar ciertas medidas que favorecen los modos y las prácticas ambientalmente positivas, y al mismo tiempo otras que dificultan y penalizan las conductas o los modos perjudiciales. Se trata, habitualmente, de recuperar los espacios públicos para uso ciudadano, de restringir el tráfico y el aparcamiento para disuadir al viajero del uso del automóvil, y reducir la presión del mismo sobre los desplazamientos no motorizados. En el planeamiento urbano, se procura que se produzca el crecimiento a lo largo de unos ejes de comunicación bien servidos por el transporte público, mientras que se intenta controlar la ocupación difusa del territorio, el *"urban sprawl"*, que genera movilidad privada y dependencia del automóvil.

Estas actuaciones han ido modificándose progresivamente. Las primeras actuaciones de “*peatonalización*”, en Estados Unidos y en Europa, pretendían liberar determinadas calles o áreas comerciales, pero esto suponía sobrecargar las áreas inmediatas de tráfico y aparcamiento. Más tarde se liberaron de tráfico amplias zonas de los cascos históricos europeos, ya dentro de una política de recuperación urbana. Progresivamente se ha ido definiendo una nueva forma de actuar en la vía pública, que da especial importancia a la recuperación de los barrios y la creación de zonas libres de tráfico o de “*tráfico calmado*”.

La apuesta de muchas ciudades por una mayor Sostenibilidad (con el marco de referencia de la Carta de Aalborg) ha llevado a la adopción de “**Políticas de Movilidad Sostenible**”, con los objetivos básicos de reducir las emisiones contaminantes, minimizar la presión del automóvil en la ciudad, reforzar el principio de equidad (accesibilidad general), y favorecer los modos de desplazamiento más respetuosos con el medio ambiente. Se aprovechan las diversas técnicas y conocimientos desarrollados durante las etapas anteriores, reforzando las ideas de cambiar de modelo de movilidad, y evitar la dependencia del automóvil. Se diseñan nuevos “Barrios sin coches”, donde el escaso aparcamiento se sitúa en la periferia, pero se asegura una amplia dotación de servicios y equipamientos, y la accesibilidad a los servicios centrales mediante la bicicleta o el transporte público. El énfasis ha pasado así desde la movilidad hacia la accesibilidad, y aún más allá: a la “creación de proximidad” (para prevenir la necesidad de viajar en medios motorizados).

Existen ya muchas ciudades donde se implementan este tipo de actuaciones, e incluso diversas entidades supranacionales y redes de ciudades, que intercambian experiencias innovadoras. Se busca la reducción de la presión del automóvil (Car Free Cities); la introducción de vehículos eléctricos (ELCIDIS); la promoción del transporte público y la racionalización de la movilidad local (ELTIS); facilitar el uso de la bicicleta (Club de Ciudades Ciclables...). Existen amplios bancos de datos de “**Buenas Prácticas**”, que permiten transmitir dichas experiencias. Todas estas redes están contribuyendo a la extensión de una nueva cultura entre los gestores de la movilidad urbana.

Numerosas ciudades y áreas urbanas, en todo el mundo, están poniendo en marcha **Planes de Movilidad local** (PDU en Francia, LTP en Gran Bretaña, obligatorios para las ciudades grandes y medianas...). Se trata de planes de actuación conjunta, no

sectorial, con objetivos definidos: reducir la movilidad motorizada, y para ello aplican diversos tipos de instrumentos (legales, de diseño, fiscales, incentivos, redes ciclistas, transporte público...), asegurando la coherencia del conjunto de las políticas locales de movilidad y planeamiento urbano. Los gobiernos de Francia y Gran Bretaña incentivan dichos planes asumiendo parte de su financiación, pero excluyendo de la misma la creación de nuevas infraestructuras viarias. El Reino Unido es uno de los países que ha conseguido desvincular el crecimiento del transporte del incremento de la Renta Nacional, demostrando que mayor riqueza no exige necesariamente más transporte.

Como parte de los procesos de las Agendas 21 Locales, tan populares actualmente en nuestras ciudades, se están aplicando diversos instrumentos de dinamización social, para conseguir la participación colectiva en las políticas de movilidad sostenible. Suelen constituirse Foros por la Sostenibilidad, que adoptan propuestas avanzadas en relación con la movilidad. Los Indicadores de Sostenibilidad urbana incluyen varios referentes a la accesibilidad y los impactos del transporte. En algunas ciudades españolas se han planteado "**Pactos por la Movilidad**", reuniendo a Ayuntamiento, colectivos sociales, empresarios... en un compromiso por una movilidad más sostenible.

CABE PREGUNTARSE, DESPUÉS DE ESTA REVISIÓN DE LAS TENDENCIAS DE LAS POLÍTICAS DE TRANSPORTE, PORQUÉ EN LA GRAN MAYORÍA DE CIUDADES, ÁREAS URBANAS Y COMUNIDADES AUTÓNOMAS SE PERSISTE EN UNA VISIÓN YA ARCAICA DE LA "POLÍTICA DE INFRAESTRUCTURAS", INSISTIENDO EN FACILITAR EL USO DEL AUTOMÓVIL, A BASE DE NUEVAS OBRAS Y UN USO MÁS BIEN PRIMITIVO DE LOS SISTEMAS DE TRÁFICO INTELIGENTE. ¿PARA CUANDO EL AVANCE HACIA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE?