



Observaciones al Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático 2021-2030

[Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático 2021-2030 Borrador 30 abril 2020](#)
[ANEXOS](#)

Observaciones a los objetivos (7.8) Ciudad, Urbanismo y Vivienda y (7.11) Movilidad y transporte

Según reconoce el propio PNACC el cambio climático ya tiene impactos claros y con seguridad que estos impactos irán agravándose. Estos impactos se dan en los ecosistemas/territorios, sectores económicos y en las personas, y en algunos más que en otros, por eso el foco habría que ponerlo en los más vulnerables.

Los bienes, servicios y actividades que ofrece un territorio para la vida cotidiana no han hecho más que distanciarse entre sí y del lugar de residencia, por lo que para acceder a ellos se requiere de medios de transporte y comunicación. Así, el transporte se ha convertido en un requisito necesario para poder ejercer derechos y actividades básicas (ir a trabajar, estudiar, al médico, de compras visitar amigos...) y la falta de transporte de calidad supone una discriminación, un impedimento para el desarrollo personal y territorial. En estos momentos el disponer de un buen sistema de transportes no está igualmente repartido por territorios y colectivos, y el cambio climático no hará sino incrementar esta desigualdad. Sin embargo, lo importante no es el medio de desplazamiento en sí, sino el acceso al bien servicio o actividad para el que hoy requerimos de un medio de transporte.

El cambio climático supone un aumento de las catástrofes y fenómenos atmosféricos extremos (riadas, fuertes nevadas...) que afectarán a los sistemas de transporte y la capacidad de desplazarse. Las sequías prolongadas tendrán efectos sobre la agricultura, la producción de energía y el abastecimiento de agua y alimentos de algunas poblaciones, que tendrán que transportarlos desde distancias mayores. Por su parte las olas de calor más frecuentes y persistentes, además de afectar al turismo de playa y de nieve, harán más incómodo el desplazamiento activo, especialmente para una población cada vez más envejecida, y un

mayor uso, por parte de quien pueda, del vehículo privado “con aire acondicionado” que no hará más que agravar el problema.

A buen seguro el cambio climático va a suponer importantes gastos económicos en reparar los daños, en un encarecimiento de diversas actividades económicas (por encarecimiento de la energía) y un incremento de las desigualdades y de la pobreza en parte de la población más vulnerable, y entre ellas, un menor acceso a un transporte que lleve donde ganarse la vida.

Según el [PNACC](#) (pg.35) no parece que el impacto en el transporte vaya a ser importante, salvo en algunas infraestructuras, con efectos sobre la navegación aérea en los puertos y aeropuertos por nieblas y temporales, y por igual causa cabe reforzar puentes de la infraestructura del transporte terrestre. Si bien sugiere que con vigilancia y conservación se puede ir tirando. Sin embargo, hemos observado como grandes nevadas e inundaciones -que cada vez serán más frecuentes- han dejado bloqueados vehículos incluso en autopistas y vías férreas de alta velocidad, ha dejado pueblos aislados durante algunos días, y dejado escolares sin poder ir a sus escuelas alejadas de su hogar. Igualmente, parece que el cambio climático -entre otros motivos- va a traer cada vez más pandemias, que suponen el confinamiento local (incluso doméstico) y la inmovilización de capas muy amplias de la población y que han mostrado la importancia de la proximidad.

Las propuestas del PNACC para “7.8. Ciudad, urbanismo y vivienda” (8. del anexo) se refieren a vincular el PNACC con la Agencia Urbana Española, la planificación territorial y el sector de la edificación, y realizar educación, comunicación y participación (8.4) y para “7.11. Movilidad y transporte” propone: observación y saber más, previsión a la hora de planificar y gestionar el sector del transporte, sus infraestructuras y una alerta temprana para pronosticar los riesgos. No es entrar en mucho detalle.

La UE en su [Estrategia \(COM\(2013\) 216 final\)](#), entre otros documentos, nos da algunas pistas de cómo enfocar el tema:

- Hacer un planteamiento basado en los ecosistemas será rentable y con múltiples beneficios.
- “adoptar estrategias exhaustivas de adaptación” (A1) acelerar las medidas (A2), e implicar a las administraciones locales (A3).
- La visión global, la integración con el resto de políticas (de ordenación del territorio, transporte, medio ambiente, prevención de riesgos, salud, empleo, servicios sociales...). Se trata de que las medidas a adoptar además de evitar los daños del cambio climático contribuyan a la calidad de vida y la sostenibilidad.
- Un cambio en los hábitos de transporte. Si el transporte a motor es un importante emisor de GEI, lo procedente no es sólo que se adapte al Cambio climático sino que deje de contribuir a él.
- Hacer una planificación conceptual, ya que lo que se ha venido haciendo hasta el momento es causa del cambio climático.

El cambio conceptual que planteamos en movilidad es el siguiente:

La movilidad tiene un fin (el acceso a bienes, servicios y actividades de un territorio), unos sujetos (los diversos colectivos sociales definidos por su edad, género, actividad, capacidad funcional, económica y sociocultural) y unos medios (de transporte y comunicación, urbanísticos y de ordenación de territorio, y organizacionales).

Lo importante es alcanzar los motivos por los que nos desplazamos y hacerlo de una forma sostenible (con equidad social, durabilidad ambiental, y viabilidad económica) más que fijarse sólo en los medios. En conclusión, para resistir mejor el cambio climático hay que intervenir en varios frentes:

- Prevenir para que el impacto sea menos potente.
- Proteger para minimizar los efectos del impacto, especialmente sobre población y territorios más vulnerables y actividades más estratégicas
- Reforzar la capacidad de resistencia y recuperación ante el impacto.

Propuestas para el PNACC 2021-2030: en relación al urbanismo, movilidad y transporte.

El transporte (especialmente el de cercanía) es un sector muy estratégico en tanto que, hoy por hoy, la mayoría de actividades económicas y sociales requieren desplazamiento motorizado. Dado que el cambio climático va a suponer mayores dificultades al desplazamiento y transporte habrá que optimizar las deficiencias e inequidades actuales de acceso y transporte para compensarlas tal y como se argumenta en el Principio Orientador 5.1 Equidad social

Además las estadísticas de transporte muestran cómo nuestros desplazamientos cotidianos son cada vez más largos y de mayor duración para la realización de actividades habituales o básicas, y que la dependencia del automóvil sigue creciendo, y con ello, además, reforzando la catástrofe climática.

El aumento, en frecuencia e intensidad, de los fenómenos atmosféricos extremos, que entre otros ámbitos va a afectar de forma creciente al transporte cotidiano, especialmente a través de el impedimento o dificultad intermitente del desplazamiento de personas y mercancías, lo que tiene repercusiones sobre el empleo, la distribución, la equidad social y la economía. Estos obstáculos al desplazamiento pueden ser debidos: a que el sistema de transporte o las infraestructuras viarias queden dañadas o bloqueadas temporalmente (grandes nevadas, inundaciones...), a evitar el riesgo de contagios epidémicos, a la falta de recursos para pagarse el transporte, o a la falta de accesibilidad universal en el espacio, a unas condiciones de calor que aconsejen no andar e incluso el no salir a la calle...

Todo esto unido al aumento de la población mayor y de los “dependientes” y al aumento de la congestión, la contaminación atmosférica y acústica debida al tráfico de vehículos a motor.

Proponemos como Objetivo para “movilidad y transportes”:

Que todos los colectivos sociales en equidad puedan viajar y alcanzar sus “destinos” (acceder al trabajo, estudios, relaciones sociales, compras, ocio, servicios culturales y sanitarios, etc.) con **comodidad, salud y eficiencia**. Y que este objetivo, a) en lo **personal**, no es tanto que toda la ciudadanía pueda transportarse como el **que pueda alcanzar** (con o sin desplazamiento) el motivo por el que viaja y b) en lo **colectivo**: lograr una mejora del desarrollo y la cohesión social, económica y territorial.

Y posibles líneas de actuación para adaptarse a las consecuencias del cambio climático en el transporte, serían:

Prevenir: Reducir la necesidad/dependencia del transporte privado motorizado y desincentivar su uso para las actividades cotidianas a través de:

- **Un urbanismo de proximidad.** Planeamiento urbano hacia la ciudad compacta y la prohibición de nuevos asentamientos y polígonos de actividad (empresarial, comercial, ocio) fuera de los entornos urbanos y sin acceso en transporte público, un desarrollo territorial orientado al transporte, el decrecimiento de grandes urbes (>50.000 hab.). Hay que recuperar la escala peatonal de la ciudad y diseñar las infraestructuras pensando en las necesidades peatonales.

El acercar residencia y actividad da opción a desplazamientos en modos activos, lo que además favorece la equidad, la economía local, la descarbonización, la reducción de GEI, y la no dependencia de transporte motorizado. Sin embargo, la proximidad no es suficiente para que la ciudadanía opte por los modos activos (a pie y en bici): deben darse condiciones de 1) seguridad/salud: sin riesgo a atropellos ni sobresaltos especialmente para niños y ancianos, sin ruidos o humos..., calzadas apaciguadas, 2) comodidad: con aceras espaciosas, sin barreras, desniveles, continuas paradas en semáforos y 3) satisfacción: entorno agradable, posibilidad de socialización...

Ello pasa por cambios en las leyes del: suelo, territorio y urbanismo para diseñar un modelo de ciudad amable, próxima, sostenible, saludable, habitable, la ciudad de los 15 minutos, de servicios/actividades próximos, una ciudad integrada... y con un diseño urbano que garantice el desplazamiento activo con plena seguridad para todos los colectivos.

- **Cambios organizativos** que reduzcan los viajes (jornada continua, teletrabajo, reducción de la semana laboral/escolar).

Ello pasa por cambios en la normativa laboral (y escolar) y de seguridad social (para **acortar la jornada**) y la inclusión obligatoria de planes de transporte al trabajo con objetivos de mejora continua en los logros. Igualmente procede el desarrollo de ordenanzas de reducción de viajes motorizados cotidianos.

- Garantizar una oferta de transporte público de alta calidad y establecer restricciones al abuso del automóvil para su uso sólo en caso de necesidad.
Ello pasa por cambios en la leyes de transporte, para introducir la intermodalidad, la bici pública, el servicio a demanda, el servicio entre residencia y polígonos empresariales en diferentes municipios... y una ley de movilidad, que garantice los entornos urbanos de bajas emisiones (acústicas y de contaminantes atmosféricos), introduciendo los planes de transporte a los centros de actividad, la equidad de acceso de todos los colectivos sociales, las normas de accesibilidad universal en los desplazamientos urbanos (ya existentes pero amplia y reiteradamente incumplidas), el derecho de niños y mayores a los desplazamientos autónomos en el entorno urbano...

Proteger, posibilitar y promover la movilidad/acceso garantizando la equidad.

En condiciones de cambio climático, hay que tener una especial atención para que todos los colectivos sociales puedan desplazarse en condiciones óptimas, adaptado a sus circunstancias, para satisfacer sus intereses legítimos.

Más del 30% de la población (por edad, disfuncionalidad, economía o no disponer del carnet) no tiene acceso a un coche privado. Pero también muchas personas no tienen acceso adecuado al transporte público (vehículos inaccesibles, paradas distantes al origen destino, escasa intermodalidad, coste, sensación de inseguridad, servicio inadecuado o de mala calidad....).

- Accesibilidad universal. Se requiere una adaptación del espacio vial para que garantice la accesibilidad universal y cómoda para que todas las personas y especialmente las vulnerables puedan desplazarse en trayectos cortos.
- Salud y seguridad vial. Si para adaptarse al cambio climático hay que depender menos del vehículo privado y fomentar los modos activos, hay que garantizar que el entorno vial sea seguro y saludable. Hacen falta importantes cambios en la normativa de tráfico a motor, para reducir a éstos a su mínima expresión y sujetos siempre a la protección de colectivos vulnerables reconociendo su pleno derecho al disfrute del espacio público urbano.
- Transporte público para todas. Se requieren cambios en la oferta de transporte y limitaciones a la demanda privada para encauzar viajes en coche privado hacia el transporte público colectivo (que integre el transporte de la bici como equipaje de mano), y si este no llega, el coche compartido.
En condiciones de desplazamiento hostil por mayor frecuencia de episodios tempestuosos hace falta evitar que las carreteras se colapsen, reduciendo el tráfico a motor y así facilitar también el paso a vehículos de emergencia. Además, la UE plantea el sacar los coches de la ciudad antes del 2050, y la descarbonización del transporte (y la economía) lo cual es coherente con una estrategia de mitigación y adaptación al cambio climático.

Por ello, cabe cambios normativos para rediseñar de forma integral la ciudad y transporte público, cabe reducir el aparcamiento en espacio urbano estrictamente al de corta duración y vinculado a la carga/descarga de objetos/mercancías o subida/bajada de personas, y la reserva a PMR.

- Incorporar criterios de adaptación al cambio climático en la construcción de nuevas infraestructuras de transporte. Los informes que solicita medioambiente para la construcción de infraestructuras ciclistas son iguales que las que piden para autopistas. Es necesario simplificar estos procesos incorporando en un apartado específico la redacción explícita de la necesidad de revisar los requisitos para infraestructuras ciclistas.

Reforzar la capacidad de movilidad y transporte autónomo.

Si ante para adaptarse a los impactos del cambio climático en el ámbito de la movilidad y el transporte parece oportuno reducir la necesidad de desplazamiento, la dependencia del automóvil y proteger/garantizar los desplazamientos activos, autónomos y saludables así como el transporte público y la intermodalidad, también es importante fortalecer las capacidades de la ciudadanía para poder satisfacer los motivos por los que viaja, lo haga o no físicamente.

Este refuerzo de las capacidades personales como una forma de resistir mejor los envites del cambio climático pasan por: realizar una formación TIC para las personas infoexcluidas puedan, también por esta vía, acceder resolver temas de su interés (formación, trabajo, gestiones) a través de los medios de comunicación y especialmente internet.

También cabe realizar formación y promoción del uso de la bici. La proximidad e incluso un entorno apaciguado no parece suficiente para que cierto % de personas que se sienten inseguras en el manejo de una bici y su circulación entre el tráfico. Por eso, el contar con asesoramiento y guía en el aprendizaje del uso de la bici favorece su uso.

Ser resilientes. Salir reforzados.

Si el cambio climático va a afectar el empleo y las medidas de adaptación requieren una reducción drástica de la dependencia del auto privado, hay que adelantarse a la situación para salir reforzados.

- Reconversión del sector del automóvil. Esta reducción de los desplazamientos a motor (en cantidad, frecuencia, distancia y velocidad), en coherencia con la estrategia de adaptación al cambio climático, supone consecuencias para el sector económico del automóvil. Por ello se hace preciso un plan de reconversión del sector del automóvil y afines hacia otras actividades económicas sostenibles y neutras en carbono.
- Empleo verde en el sector del viaje y transporte. El transporte local ya era considerado como un yacimiento de empleo hace dos décadas y aún está por desarrollar. Además ciertos estudios muestran que es más intensivo en empleo que el sector del automóvil. Al mismo se puede sumar parte del sector del turismo que puede aprovechar una alta calidad del transporte público, como ya ocurre por ejemplo en Japón. También el ámbito de la accesibilidad universal es un ingente yacimiento de empleo ya que gran parte de nuestras ciudades y pueblos están por “accesibilizar” en cumplimiento de la legislación vigente.
- Optimizar el bici-transporte. Por su parte, aún alcanzando el óptimo de servicios de proximidad, los desplazamientos de 3 a 10 km pueden ser frecuentes y no siempre pueden contar con una respuesta óptima en el transporte público, ni son cómodos para

hacer andando para la mayoría de la población pero que sí podrían realizarse en distintas modalidades de ciclos (bicicletas, triciclos, bicis de cargo...). Para que la bicicleta pueda alcanzar su óptimo como modo de transporte y colabore en la adaptación al cambio climático en el ámbito de la movilidad y el transporte requiere de cambios culturales y de hábitos (pensar que la bici es una posibilidad, sentirse capaz de manejar una bici y de circular con seguridad entre el tráfico a motor...) para ello hace falta un entorno urbano y periurbano seguro y confortable para ir en bici, formación y acompañamiento en el manejo y circulación ciclista que dé seguridad, servicios de apoyo a la bici, bicis públicas, facilidad de aparcamiento seguro, normativa favorable a su uso que, entre otras cosas, en caso de siniestro presuponga la responsabilidad del auto implicado.

Entre otras medidas, para que la bici alcance su óptimo, se precisa:

- Cambios en la normativa de tráfico (estatal y local) para garantizar la seguridad ciclista en todas las edades, así como una ley de convivencia de modos y un código de la calle que priorice el uso social de la calle y los modos activos de desplazamiento reduciendo en vehículo privado a su uso necesario.
- Cambios en el diseño vial para garantizar el apaciguamiento de tráfico, la circulación ciclista segura de colectivos inexpertos, recorridos directos, con entorno agradable, circulación con sombra (aumentarán las olas de calor y la duración del verano).
- Garantizar la intermodalidad bici + transporte público (para distancias superiores a 6 km), esto es tratar la bici como equipaje de mano (facilitar su acceso al vehículo y un espacio propio), los aparcamientos en las estaciones, servicios de préstamo de bicis integradas en las estaciones...
- Disponer de bici-aparcamientos cómodos y seguros tanto en los edificios de vivienda como en los diferentes destinos.
- Formación de técnicos en ciclismo vehicular, dado que la cultura y capacitación ciclista entre los expertos en tráfico y transportes en España es muy escasa y no siempre bien fundamentada.
- Creación de una oficina estatal de la bici para coordinar las acciones de todas las administraciones del Gobierno de España en relación a la bicicleta.
- Garantizar el uso cómodo y seguro de la bici en todas las vías. Disponer de un marco normativo favorable, unas infraestructuras apropiadas, una promoción eficiente, bicicletas públicas, aparcamiento, preferencias de paso, intermodalidad bici + transporte público.