

Noticias

De Vehículos y Humos	171
Peligro: Humo	171
Italia propone contra la contaminación el garaje obligatorio al comprar un coche	172
Dos de cada tres automovilistas no usarían el coche si tuviesen alternativa	173
Demandan que los vehículos tengan limitador de velocidad	173
¡Ojo con la Moto!	174
La moto ¿alternativa de transporte?	175
Al trabajo en coche	176
Los peatones en la ciudad	178
Rutas para los escolares que van a pie	178
El peatón ganará en toda la ciudad con aceras rebajadas, bolardos y templado de tráfico	178
La ciudad, para quien la patea	179
Otras formas de transporte	180
Presentación del Observatorio de la Bicicleta de Donostia	180
Los expertos piden un ferrocarril sin obras faraónicas	181
Proyectos futuristas	182
El hidrógeno, panacea energética del futuro	182
La tecnología de batería de hidrógeno recibe el apoyo de la CE	183

De Vehículos y Humos

Peligro: Humo

La Vanguardia
22/10/2002

Vivir junto a las grandes vías de tráfico duplica el riesgo de muerte cardiaca y respiratoria

JOSEP CORBELLA

Barcelona

Vivir a menos de cien metros de una autopista o a menos de cincuenta de una gran arteria urbana duplica el riesgo de morir por un problema respiratorio o cardiovascular, según un estudio holandés publicado en el último número de la revista médica *The Lancet*.

El hallazgo, que se añade a estudios anteriores que relacionan la contaminación atmosférica con la mortalidad, tiene implicaciones para la gestión del tráfico y las políticas urbanísticas. «No sería una buena política construir nuevas escuelas o viviendas junto a las principales autopistas», ha declarado por correo electrónico Gerard Hoek, epidemiólogo de la Universidad de Utrecht y primer autor del estudio. Además, «se deberán emprender cambios notables en la gestión del tráfico de nuestras ciudades con el fin último de prevenir la aparición y el empeoramiento de enfermedades respiratorias y cardiovasculares», añade Jordi Sunyer, epidemiólogo del Institut Municipal d'Investigació Mèdica de Barcelona, en un artículo publicado el 12 de octubre en la revista *Medicina Clínica*. Aunque el estudio se ha basado en datos de Holanda, es probable que los resultados no fueran mejores en España, ya que las ciudades mediterráneas registran unos niveles de contaminación por partículas entre dos y tres veces superiores a las ciudades del norte de Europa. Y, aunque el estudio se ha basado en datos recogidos entre 1986 y 1994, es probable que los resultados no fueran mejores ahora porque, «aunque hoy los coches circulan con motores menos contaminantes, la mejora se ve superada con creces por el hecho de que hay más vehículos», advierte Hoek. Los investigadores han analizado datos de 4.492 personas de toda Holanda que en 1986 tenían entre 55 y 69 años. Ocho años más tarde, 489 de los miembros de la muestra habían muerto. Conociendo el lugar de residencia de los participantes en el estudio, los investigadores han estimado la cantidad de sustancias contaminantes procedentes del tráfico que habían respirado.

Resultados: la tasa de muertes fue un 41 % más alta entre quienes vivían a menos de cien metros de una autopista o a menos de cincuenta de una gran arteria urbana que entre quienes estaban a una distancia prudencial de las vías más transitadas. Pero al desglosar la mortalidad entre distintas causas de muerte, los investigadores han observado que la contaminación sólo hace aumentar los fallecimientos por causas cardiacas y pulmonares. En estos casos, el aumento de la mortalidad es del 95 %, lo que significa que quienes viven junto a las grandes vías de tráfico tienen casi el doble de riesgo de morir por problemas

cardíacos o pulmonares. Sabiendo esto, ¿qué recomiendan los autores de la investigación a las personas que viven junto a una gran vía de tráfico? «No hay mucho que puedan hacer para reducir su exposición a las sustancias contaminantes», afirma Hoek.

Ventanas Abiertas

Según Hoek, «mantener las puertas y ventanas cerradas reducirá el nivel de partículas contaminantes dentro de las casas pero no mucho, porque gran parte del intercambio de aire entre el interior y el exterior de los edificios se hace a través de grietas». Aun así, los investigadores advierten que el riesgo de vivir junto a una vía con mucho tráfico es muy inferior al de fumar. Tres grandes estudios realizados anteriormente en Estados Unidos han constatado que la mortalidad es más alta en las ciudades con más contaminación. Pero el estudio holandés ofrece una imagen de más alta definición: mientras los estudios americanos daban por supuesto que la contaminación se distribuye de manera uniforme en una ciudad, el holandés es el primero que analiza hasta qué punto la mortalidad depende de la proximidad a las vías más transitadas. En conjunto, estos estudios muestran que la contaminación aumenta el riesgo de muerte por causas cardiopulmonares, aunque no aclaran por qué mecanismo. El aumento de mortalidad se da sobre todo —aunque no únicamente— en personas que ya arrastran algún problema grave de salud cardiorrespiratoria como, por ejemplo, una insuficiencia cardíaca.

Italia propone contra la contaminación el garaje obligatorio al comprar un coche

Diario Vasco
16 de Enero de 2002.

El Gobierno plantea un plan de choque ante la alarma en el norte del país por los problemas medioambientales, agravados por la sequía y la ausencia de viento. Una histórica prohibición del uso de vehículos afectó el domingo a cuatro millones de personas en un centenar de ciudades y municipios del país.

Íñigo Domínguez
Roma

Dicen que en Italia se respira arte, y estas semanas debe de ser más verdad que nunca, porque el aire es irrespirable en ese país. Una larga sequía y la ausencia de viento han disparado la contaminación en el norte del país y los niveles de polvo en suspensión de las grandes ciudades han pasado de largo el umbral de emergencia.

En una decisión sin precedentes, un centenar de municipios, incluidas urbes como Milán, Turín y Florencia, prohibieron el pasado domingo el uso del coche. La orden hizo que cuatro millones de italianos se movieran a pie, en bicicleta o con transportes públicos.

La situación se mantiene esta semana al borde de una nueva prohibición y Milán, capital económica de la nación con un millón y medio de habitantes, ha estado a punto de adoptar hoy, día laborable, la drástica decisión de las autoridades.

«Nos jugamos la salud»

El resto del país no está mucho mejor y el Ministerio de Medio Ambiente ha anunciado un plan de choque para combatir la contaminación. Entre las propuestas del Gobierno de Silvio Berlusconi se incluye una medida radical: quien compre un coche deberá demostrar que posee un lugar donde aparcarlo.

«El aparcamiento deja de ser un derecho —sentencia el ministro, Altero Matteoli—. Será un bien sujeto a pago.» En el país de la Fiat esta propuesta ya está dando que hablar.

Combinada con el control de los accesos, persigue descongestionar las ciudades y racionalizar el uso del coche, pero es más fácil decirlo que hacerlo en una ciudad como Milán, en la que entran cada día alrededor de 800.000 vehículos.

El Gobierno pretende aplicar de inmediato ésta y otras medidas, como potenciar los carburantes ecológicos y los horarios escalonados.

Las prohibiciones dominicales del uso de transporte privado no son algo raro en Italia, pero semejante parón en bloque no se había producido nunca. Es cierto que responde a una situación inusual —una sequía insólita—, pero evidencia la necesidad de actuaciones más profundas. El bloqueo puntual del tráfico es sólo un parche. «Los alcaldes son como un médico que tiene un paciente con un resfriado pero espera que tenga una pulmonía para prescribirle una medicina», lamentó ayer el presidente de la asociación ecologista Legambiente, Ermette Realacci. Y el propio ministro de Sanidad, Girolamo Sirchia, no escatimó dramatismo: «El aire de nuestras ciudades está fuertemente contaminado, y hay que decir con claridad que hemos llegado al punto en que nos estamos jugando verdaderamente la salud.»

Datos Estremecedores

Legambiente proporcionó ayer los estremecedores datos de un año de observación en las capitales italianas del llamado Pm10, minúsculos granos de polvo que se deslizan en el organismo a través de las vías respiratorias. Según la legislación europea, el límite máximo recomendable se sitúa en 50 microgramos por metro cúbico. Pues bien, dado el número de días en que superaron esa barrera, Turín y Génova deberían haber parado el tráfico ocho de los doce meses del año. En otras capitales, como Bolonia, Parma o Brescia, el bloqueo debería haberse producido durante seis meses. Roma y Florencia superaron el umbral durante un total de cuatro meses.

La sequía y la polución acaparan estos días la atención de los italianos. El caudal de los grandes ríos, como el Po, ha descendido a niveles históricos, no hay nieve en las estribaciones de los Alpes y las verduras están por las nubes. Los telediarios aconsejan dietas anti-contaminación, con plátano, kiwi y verduras, ricos en antioxidantes. Los niños no deben ir en cochecito, pues están más expuestos a los coches, y los médicos dan un ultimátum a los fumadores: «Deje de fumar o deje la ciudad». Sólo queda esperar la lluvia y que se lleve el problema. De momento.

Dos de cada tres automovilistas no usarían el coche si tuviesen alternativa

ElPais

Edición del País Vasco

10 de mayo de 2002.

San Sebastián se presenta como modelo de ciudad para el peatón

Y. Montero

San Sebastián

Dos de cada tres automovilistas que circulan por las ciudades estarían dispuestos a dejar sus coches si contasen con medios de transporte alternativos que cubrieran sus necesidades. Así lo expuso ayer en San Sebastián el director del Centro Internacional de Estudios Urbanos de Granada, José Luis Cañavate, en la III Conferencia *Walk 21*, donde se presentó la capital guipuzcoana como modelo de ciudad peatonal.

Bajo el lema *Pasos hacia la ciudad del peatón*, el Kursaal acoge desde el miércoles y hasta mañana la conferencia internacional *Walk 21*, en la que 350 congresistas de todo el mundo intercambian experiencias y debaten las medidas que se pueden poner en práctica para primar a los viandantes frente a los vehículos y lograr ciudades más habitables. Estas medidas han de surgir del trabajo conjunto entre los responsables de tráfico, transporte, planificación urbanística y organización social de los espacios públicos, según coincidieron en señalar los ponentes del congreso, organizado por la Federación Europea de Asociaciones de Peatones (FEPA) y el consistorio donostiarra.

Con esta filosofía como telón de fondo, Cañavate explicó que al 66 % de los automovilistas les gustaría dejar de serlo, según una encuesta realizada recientemente por el centro que dirige en varias ciudades españolas y cuyos datos son extrapolables a otras. «Son los llamados cautivos del automóvil», destacó, para añadir que es preciso crear para ellos «mejores condiciones» para que «puedan trasladarse a modos de transporte más sostenibles» como el autobús, el tren o la bicicleta. Más difícil será que el tercio restante de conductores relegue el coche, ya que son «automovilistas ideológicos», que consideran el vehículo «un símbolo», subrayó Cañavate.

¿Y cómo combatir la cultura del coche? El presidente de la FEPA, Ben Plowden, incidió en que es preciso «buscar una manera que permita a la gente hacer lo que tiene que hacer sin tener que usar el coche». Ello se consigue mediante una combinación de políticas, que van desde el establecimiento de «restricciones» para «desalentar» a los ciudadanos y que no utilicen el coche hasta la «mejora» del transporte público, pasando por promocionar el uso de la bicicleta, crear espacios para el peatón e informar sobre las virtudes de caminar, enumeró Plowden. Además, abogó por la implantación «progresiva» de estas medidas y no por estrategias «agresivas» contra el tráfico de vehículos.

El modelo de trabajo desarrollado en San Sebastián se presentó como ejemplo a seguir. «Ha recuperado las calles para sus ciudadanos», afirmó Jim Walker, de la organización de *Walk 21*. El alcalde donostiarra, Odón Elorza, expuso los futuros proyectos, entre los que destacan la creación de un consorcio metropolitano de transportes y la conclusión de la red de *bidegorris*.

Demandan que los vehículos tengan limitador de velocidad

Diario Vasco

8 de agosto de 2002

Asociaciones de consumidores dicen que se reducirían los accidentes

Agencias

Barcelona

La Organización de Consumidores y Usuarios de Catalunya (OCUC) ha propuesto que se decrete la obligatoriedad de dotar los nuevos automóviles de un limitador de velocidad, con el fin de disminuir el número de accidentes y muertes.

Según explica en el último número de su revista, el limitador es un mecanismo que acoplado al motor impide que se supere una velocidad determinada previamente programada.

El artículo, firmado por el director de la publicación, Angel Tarrés, asegura que «técnicamente no hay ningún problema para poner el limitador a todos los vehículos y no es un mecanismo caro. No entendemos que no se haya impuesto siendo un sistema de seguridad sencillo, práctico y efectivo.»

Asimismo, aseguran que «los políticos no se atreven a exigir el cumplimiento de sus propias leyes» y ser más estrictos con la velocidad porque «tienen miedo de la reacción de una ciudadanía acostumbrada a saltarse la ley».

Por otro lado, la OCUC se refirió también el alto coste de los seguros y señaló que «parece que las aseguradoras prefieran subir las primas a unos cuantos que bajarlas asegurando a todos». Según la OCUC, las tarifas hacen que «un enorme número de vehículos circulen sin seguro».

La Velocidad como Virtud

La organización protestó también por la publicidad, que «nos presenta un automóvil como un objeto mágico y hace de la velocidad virtud».

La OCUC indicó que «la publicidad propaga una imagen de automóviles que, pese a que aceptemos racionalmente que no es real, nos engancha y penetra en el subconsciente de forma definitiva y eficaz».

En referencia a este sentido, declaró que los anuncios hablan de forma «insistente» acerca de la potencia y la velocidad de los turismos y sin embargo no se habla tanto de las características técnicas del vehículo. Asimismo, destacó que si bien la velocidad máxima permitida es de 120 kilómetros por hora, los automóviles pueden llegar a alcanzar los 220 km/h.

¡Ojo con la Moto!

Hiriko Txirrindularien Elkarte

KALAPIE, Asociación de ciclistas urban@s

Donostia-San Sebastián, 8 de noviembre de 2001

Durante los últimos años el número de motocicletas y ciclomotores que circulan por nuestra ciudad no ha parado de aumentar. Así lo confirman datos oficiales del Ayuntamiento que indican que las dimensiones del parque motorista se han incrementado un 37 % respecto a las del pasado año 2000, existiendo en estos momentos un total de 14.859 motocicletas y ciclomotores en Donostia-San Sebastián.¹

Este incremento del número de motos no es casual, ya que tiene clara relación con las ventajas de movilidad que presentan en comparación con otros vehículos motorizados, así como con las medidas que progresivamente está adoptando el Ayuntamiento dirigidas a estos vehículos, en especial, a través de la habilitación de nuevas plazas de aparcamiento en distintas ubicaciones del centro urbano.

A nuestro entender, estas cifras tendrían que causarle cierta preocupación al Concejal Delegado de Movilidad, evitando declaraciones como «vamos a seguir apostando por las motos porque es un vehículo apropiado para la ciudad, ya que no perturba la circulación».²

KALAPIE desea expresar su preocupación ante estas actuaciones municipales de promoción del uso de la moto como medio de transporte urbano, derivadas de una discutible benévola valoración de su uso e impacto en el entorno urbano.

Las razones que nos llevan a ello son bien claras:

- En una ciudad como Donostia-San Sebastián, en la que, como ha puesto de manifiesto el Departamento Municipal de Sanidad, la contaminación acústica y del aire constituyen los principales problemas ambientales de la ciudad. Las motos, aun cuando es cierto que ocupan menos espacio que los automóviles, lejos de ser un vehículo sostenible, generan mayores problemas ambientales y de seguridad vial que éstos.
- Así, la mayor parte de estos vehículos funciona con motores de tracción a dos tiempos, que emiten 100 veces más de hidrocarburos que los motores de los automóviles (3), contaminantes éstos entre los que cabe destacar el benceno, sustancia altamente cancerígena.

¹Diario Vasco, edición del 28/10/2001.

²Diario Vasco, edición del 28/10/2001.

- La moto es el medio de transporte que mayores proporciones de riesgo registra de resultar muerto o herido, en comparación con el coche (50 veces mayor) (4), hecho que se deriva de las altas velocidades que alcanzan y su escasa protección en caso de accidente. El informe de 1999 de la Sociedad Española de Salud Pública y Administración Sanitaria (SESPAS), señalaba el incremento de víctimas entre los ocupantes de ciclomotores y motocicletas, que entre 1981 y 1994 ha sido del 80 %, y de los accidentes en el medio urbano, que representan más del 52 % del total (5).

- Al igual que en la mayoría de las ciudades europeas, el tráfico es la principal causa de ruidos también en Donostia-San Sebastián. Una parte no desdeñable de estos ruidos son producidos por motos y motocicletas que circulan reglamentariamente por la ciudad, así como por otras motos que lo hacen con los tubos de escape trucados, de forma que triplican o cuadruplican el nivel de ruido que emite el vehículo. Prueba del fuerte malestar que origina esta contaminación acústica en la población donostiarra son los datos de una encuesta encargada por el Ayuntamiento, que indica que, en opinión de los ciudadanos, los ruidos de coches y motos constituyen la segunda causa de actividades molestas existentes en la ciudadvi.

- Por último, como ya hemos dejado claro en otras ocasiones, insistimos en que el aumento de la oferta de infraestructuras para la movilidad motorizada contribuye a alimentar la demanda, lo cual vuelve a inducir la aparición de nuevas "necesidades.^{en} una espiral sin fin. No es aceptable, pues, que se argumente la habilitación de nuevos aparcamientos amparándose en la existencia de una demanda a la que es preciso responder.

A la vista de estas observaciones, consideramos que queda suficientemente claro que la promoción del uso de la moto que, por la vía de la habilitación de nuevos aparcamientos, está llevando a cabo el Ayuntamiento, no encaja en absoluto con los principios de movilidad sostenible recogidos en el Pacto Cívico de Movilidad, y en la Carta de Aalborg suscrita por el Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián.

En consecuencia, solicitamos al Concejal Delegado de Movilidad una reconsideración de la política que está llevando a cabo a este respecto, así como la celebración de una reunión monográfica del Consejo Asesor de Movilidad, consagrada a analizar la movilidad en moto en nuestra ciudad.

(3) Datos de la Oficina Federal del medio ambiente, bosques y paisaje (OFEFP), de Suiza. Journal ATE (Association transports et environnement) Suiza. Edición de abril de 2001. (4) G. Wolf (1991). "Les deus-roues légers : sécurité et aménagements", en "Sécurité des routes et des rues". SETRA, CETUR. (5) El País, edición del 10/10/1999.

La moto ¿alternativa de transporte?

Coordinadora Ibérica en Defensa de la Bicicleta

22 de octubre de 2004

Desde el día 20 de octubre todo aquel conductor de coche que tenga tres años de antigüedad en el carné podrá conducir motocicletas de hasta 125 centímetros cúbicos.

Esta medida nos parece correcta, no así el enfoque que se le ha dado. Según el gobierno «la moto es la alternativa al coche para mejorar la movilidad». Desde nuestro punto de vista, las motos, aun cuando es cierto que ocupan menos espacio que los automóviles, lejos de ser vehículos sostenibles, generan mayores problemas ambientales y de seguridad vial que éstos.

- Así, la mayor parte de estos vehículos funciona con motores de tracción a dos tiempos, que emiten 100 veces más de hidrocarburos que los motores de los automóviles [ver nota 1].
- La moto es el medio de transporte que mayores proporciones de riesgo registra de resultar muerto o herido, en comparación con el coche (50 veces mayor) [ver nota 2], hecho que se deriva de las altas velocidades que alcanzan y su escasa protección en caso de accidente. El informe de 1999 de la Sociedad Española de Salud Pública y Administración Sanitaria (SESPAS), señalaba el incremento de víctimas entre los ocupantes de ciclomotores y motocicletas, que entre 1981 y 1994 ha sido del 80 %, y de los accidentes en el medio urbano, que representan más del 52 % del total [ver nota 3].
- El tráfico motorizado es la principal causa de ruidos también en la mayoría de las ciudades europeas. Una parte no desdeñable de estos ruidos son producidos por ciclomotores y motocicletas que circulan reglamentariamente por la ciudad, así como por otras motos que lo hacen con los tubos de escape trucados, de forma que triplican o cuadruplican el nivel de ruido que emiten dichos vehículos.

A nuestro entender, la alternativa a la hipermotorización que azota a nuestras localidades pasa por apostar por un modelo de movilidad urbana e interurbana basado en:

- una mejora de la accesibilidad que reduzca la generación de necesidades de desplazamiento;

- la disminución de los desplazamientos en vehículos motorizados;
- y en la potenciación de los desplazamientos peatonales, ciclistas y en transportes colectivos.

Las bicicletas, a diferencia de las motos, no contaminan, son silenciosas, económicas, fáciles de usar y beneficiosas para la salud, la economía y la mejora de la calidad ambiental. En las distintas pruebas comparativas de medios de transporte en ciudades como Madrid, Barcelona o Córdoba, la bicicleta es la primera en llegar al destino en todos los recorridos.

Por todo ello, y teniendo en cuenta el difícil reto del cumplimiento de Kioto, cualquier política de movilidad sostenible debería excluir a las motos, y apostar decididamente en cambio por la bicicleta, ayudando a su promoción para su uso urbano e interurbano en combinación con los medios de transporte públicos, permitiendo un desplazamiento puerta a puerta, verdaderamente competitivo con el automóvil.

Algunas otras medidas que sí serían más eficaces para mejorar la movilidad en las ciudades serían, por ejemplo:

- que el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT) que está estudiando el Gobierno, incluyera de manera relevante a la bicicleta, como ocurre ya en la práctica totalidad de los países europeos. Según la UE, España está en la cola en cuanto a promoción y uso de la bicicleta como vehículo de transporte urbano, y ello pese a tener un clima excelente, la reducida distancia de la mayoría de los desplazamientos en automóvil, las elevadas dimensiones del parque ciclista existente, la alta proporción de personas que sabe andar en bicicleta, y la buena imagen de la que goza este vehículo entre los/as ciudadanos/as,
- Según un informe presentado hace pocos días por la Agencia Europea de Medio Ambiente, se está infravalorando la contaminación atmosférica de los coches nuevos. No entendemos como con el Plan Renove para automóviles se financie su uso y no se haga, al menos, lo propio con la medioambientalmente sostenible bicicleta. Se ve necesario un Plan Renove para bicicletas, que sería mucho más barato que el de automóviles.
- Asimismo se debería bajar el IVA de la bicicleta al 4mismo está fiscalizada como artículo de lujo, mientras que, increíblemente, la moto no lo está.

Nota 1: Datos de la Oficina Federal del medio ambiente, bosques y paisaje (OFEFP), de Suiza. Journal ATE (Association transports et environnement) Suiza. Edición de abril de 2001.

Nota 2: G. Wolf (1991). "Les deux-roues légers : sécurité et aménagements", en "Sécurité des routes et des rues". SETRA, CETUR.

Nota 3: El País, edición del 10/10/1999.

Al trabajo en coche

La Vanguardia

Barcelona (España), 17 de noviembre de 2004.

Sólo en la región metropolitana de Barcelona hay unos 270 polígonos industriales en los que trabajan unas 300.000 personas que, por falta de transporte público, se desplazan en un 80 % en automóvil privado, con un nivel de ocupación bajísimo (por debajo del 1,2 persona/coche). De ahí que los accesos a estas zonas estén colapsados casi siempre y las horas punta se conviertan en duros calvarios, un problema que viene de aquella fiebre de instalación de áreas industriales sin planificar la movilidad y que genera unos costes económicos y sociales altísimos.

La Generalitat quiere afrontar el problema, para lo que pondrá en marcha una veintena de planes piloto en los que promoverá acuerdos entre empresas para generalizar servicios de autocares, alargará líneas regulares de autobuses y planificará campañas para aumentar la ocupación del coche privado hasta lograr estándares del 1,8 personas/coche.

Otra solución que negociar con los sindicatos es optimizar los complementos de transporte que las empresas pagan a sus empleados para organizar unos medios colectivos más racionales. Resolver una parte de este problema sería incrementar notablemente la calidad de vida de muchos catalanes.

Polígonos accesibles

Una veintena de áreas industriales tendrán planes para llegar en transporte público en el 2005. Casi dos millones de euros para obras en accesos y autocares de empresas. Las medidas beneficiarán a más de 100.000 trabajadores, que ahora usan mayoritariamente el coche. Las zonas de actuación contarán con autoridades propias para llevar a cabo los planes de transporte.

Óscar Muñoz | Ramón Suñé
Barcelona (España), 17 de noviembre de 2004.

Para que un municipio pueda figurar en el mapa de la economía productiva debe tener suelo dedicado a la industria. Esta regla se ha seguido a rajatabla en gran parte de Catalunya. En muchos de los casos —la mayoría— se ha llevado a cabo dando por sentado que a estas zonas se accedería en coche. No se han previsto sistemas alternativos. La consecuencia es clara: la proliferación de polígonos por doquier ha llevado al colapso en buena parte de la red de carreteras catalana, especialmente en la región metropolitana de Barcelona. Sólo un dato para ver la magnitud del problema. Unas 300.000 personas acuden a diario a las 270 concentraciones industriales y de servicios de la metrópoli. Y sólo dos de cada diez lo hacen en medios colectivos, en ferrocarril o autobús, o en autocares de empresas. El resto opta por el vehículo privado, ocupado de media, según la última Encuesta de Movilidad en Día Laborable, por tan sólo 1,18 personas. Para paliar esta situación insostenible, la Generalitat promoverá la puesta en marcha de planes piloto de movilidad en una veintena de polígonos, en los que trabajan más de 100.000 personas, en el 2005. El objetivo es cambiar la balanza para que el transporte público gane peso. Como segunda medida, se pretende incentivar que los coches tengan más ocupantes, para llegar a una media de 1,8 por vehículo.

La *Ley de la Mobilitat*, aprobada en el 2003 por el Govern de CiU con el apoyo de todos los grupos parlamentarios, prevé que los polígonos industriales tengan planes de acceso propios y antes que los impulsen y gestionen. Los sindicatos han reclamando con insistencia estas medidas, que deben comportar más transporte público y la creación de títulos de transporte especiales para los trabajadores de estos polígonos. El pacto por la competitividad de la economía, en el que han trabajado la Administración catalana, las patronales y los sindicatos, recoge esta prioridad.

La Zona Franca, uno de los mayores polígonos de Europa —250 empresas en las que trabajan más de 43.000 personas—, será la primero en contar con una autoridad propia para la movilidad. La semana pasada, el consorcio que administra el polígono, el Ayuntamiento de Barcelona y TMB firmaron un convenio para su creación. Le seguirán, el 3 de enero, Vilamallà (Alt Empordà) y Riudellots de la Selva (la Selva). Otras grandes áreas como el aeropuerto de El Prat, los polígonos de Seat Martorell-Can Amat, Quatre Camins, Pratenc o el Mercat del Treball de Granollers tendrán planes en breve. Experiencias similares se podrán en marcha en zonas interiores, como Sant Jaume de Llierca (Garrotxa), Celrà (Gironès) y Figueras. En la lista se incluyen polígonos, todavía por determinar, en las provincias de Tarragona y de Lleida.

Las líneas de actuación varían. En Vilamallà y en Riudellots se incrementarán las frecuencias de las líneas regulares de autobús ya existentes. En Sant Jaume de Llierca se prolongará el servicio de bus comarcal para que llegue al polígono. En Lleida, una de las prioridades de la futura autoridad del transporte será conectar el polígono Segrià Nord, asunto que se tratará esta misma semana. Algunas veces bastará con adecuar los accesos peatonales. Es el caso de empresas cercanas al intercambiador de Quatre Camins de Ferrocarrils

de la Generalitat. Las que están situadas en un radio inferior a un kilómetro del intercambiador, contarán con itinerarios para ir a pie. Para el resto podrían alargarse los autobuses lanzaderas que ya enlazan con las poblaciones vecinas.

En el polígono Pratenc (véase información superior), otra de las zonas en las que se llevará a cabo un plan piloto, la situación es distinta. Lo urgente es mejorar su conectividad, mermada desde que se desvió el Llobregat, que ha aislado el polígono. Ahora, el acceso a este área industrial se hace por medio de un paso por el antiguo cauce del río. Este mes se abrirá otro, que en una primera fase tendrá dos carriles y a principios del 2005 cuatro. La solución definitiva será un puente, que se prevé esté listo en el 2006. El estudio informativo estará a punto en diciembre. Los presupuestos de la Generalitat del 2005, que están en trámite parlamentario, prevén una partida de medio millón de euros para obras en accesos a polígonos.

En muchos de los polígonos sobre los que se actuará el próximo año —y en otros que deben sumarse más adelante— la participación de las empresas será clave. Un buen número cuenta con servicio discrecional de autobuses. La intención de la secretaria de Mobilitat de la Generalitat, que dirige Manel Nadal, es aprovechar al máximo estos servicios para que sirvan a más trabajadores de más empresas. El Govern prevé 1,4 millones de euros del próximo año para estos autobuses. La idea es abrir una línea de ayudas para las empresas que se comprometan a invertir en la mejora de la flota y en la extensión del servicio a nuevas zonas. El objetivo es que el mismo modelo que funciona con éxito en el transporte escolar se exporte a los polígonos. Los mismos vehículos podrían prestar los dos servicios.

Los peatones en la ciudad

Rutas para los escolares que van a pie

C. B.

El País — Edición de Cataluña

Barcelona (España), 18 de septiembre de 2002.

El 73,6 % de los 55.000 estudiantes de secundaria de Barcelona van a pie en sus desplazamientos por la ciudad, según una encuesta sobre los hábitos cotidianos de movilidad de los escolares realizada por el Ayuntamiento. El 17,4 % utiliza el transporte público, el 7,5 % va en coche con sus padres y sólo el 2,3 % opta por la moto o la bicicleta. El sondeo revela que los barceloneses de entre 12 y 16 años se desplazan cinco veces al día de media y que el itinerario más habitual es el de ida y vuelta al instituto, seguido de ir a pasear, a hacer deporte y a casa de los amigos. En cambio, apenas participan en actividades asociativas ni van a conciertos ni al teatro.

La encuesta tiene por objetivo «ayudar a definir políticas de movilidad», según explicó la concejal de Movilidad, Carme San Miguel. La prioridad es que «los niños se sientan seguros al ir andando a la escuela y potenciar rutas seguras en bici», apuntó San Miguel.

Con este objetivo, el Ayuntamiento desarrolla el proyecto *Caminos Escolares*, un trabajo conjunto de escuelas, familias, autoridades e incluso comerciantes que pretende estudiar el entorno de las escuelas para mejorar su seguridad. «Se trata de analizar cada caso para favorecer que los niños vayan a la escuela solos y andando», explicó la concejal de Educación, Marina Subirats.

El peatón ganará en toda la ciudad con aceras rebajadas, bolardos y templado de tráfico

ABC

Julián de Domingo, Mercedes Contreras

Madrid (España), 20 de octubre de 2002

Dar prioridad al peatón. Este es el objetivo del estudio de itinerarios y áreas peatonales realizado por el Ayuntamiento para todos los distritos. Los primeros resultados se están aplicando en la calle Barco o en Huertas con limitación de velocidad al vehículo, bolardos o aceras rebajadas

Cada día millones de viajes en la ciudad, aproximadamente el 30 %, se basan en desplazamientos a pie y para el peatón no es fácil ir sorteando la cantidad de barreras que encuentra a su paso. Por ello, y siguiendo los pasos trazados por el Plan General de Urbanismo, se han estudiado itinerarios y áreas peatonales para hacer más humano el paseo por todos los distritos. El estudio, cuyo concurso se realizó hace un año, ha terminado.

Las premisas establecidas para que el viandante recupere, aunque sólo sea un poco, el espacio que ha ido perdiendo en beneficio de los coches se centran en buscar aceras suficientemente amplias, con un ancho mínimo de tres metros; ofrecer pasos de peatones como mínimo cada 100 metros y, entre otras cosas, restringir el paso de vehículos en calles con anchos inferiores a 9 metros entre fachadas.

La empresa Typsa, encargada de realizar este estudio, efectuó un diagnóstico de la situación actual mediante entrevistas con los jefes de vías públicas de los 21 distritos, así como con visitas para hacer un inventario de los diferentes tipos de viario para el peatón y estudios demográficos y socioeconómicos de cada ámbito.

Al final, han elaborado un informe de cada distrito en el que recomiendan las actuaciones necesarias, bien cifrando las calles que deben conservarse como arterias de tráfico o en las que debe tener preferencia el peatón. Incluso, en espera de esas actuaciones, indican la posibilidad de vías en las que se pueden reducir los obstáculos.

Reducción de velocidades

Para el estudio han definido seis tipologías de calles: peatonales, de coexistencia, zonas 30, bulevares, ejes comerciales y otros. Las primeras son las de uso exclusivo para el peatón, mientras que en las de coexistencia conviven con el coche pero tienen prioridad el viandante. Se denomina zona 30, por su parte, al conjunto de calles en las que se establece un templado de tráfico, mediante reducción de velocidad, muchas veces conseguido con unas franjas transversales. Bulevares son las medianas de calzada que han sido acondicionadas para la estancia peatonal, mientras el eje comercial es un conjunto de calles en las que, al predominar el comercio, atraen elevada intensidad del tráfico.

De esta forma, se ha realizado una ficha informativa de cada una de las calles madrileñas en la que se reseña la tipología de la vía, clase de aparcamiento, la señalización, pavimento, así como la existencia o no de bolardos. También han elaborado propuestas más específicas sobre amplias calles, como la de Ibiza en la que detectan aceras estrechas o el sistemático aparcamiento incorrecto, o entornos, como Plaza de España-Martín de los Heros-Ferraz, en el que detecta una mala definición urbana y para el que proponen un corredor cultural y de ocio desde Princesa hasta el Templo de Debod.

Pese a que el conjunto del estudio se ha terminado en estos días, el Ayuntamiento ya ha comenzado en el distrito Centro, el primero en ser entregado, algunas de las actuaciones propuestas. En la calle del Barco y sus alrededores, así como en Huertas o Antón Martín se están realizando tratamientos de semi-peatonalización, rebajando aceras, quitando coches o protegiendo el espacio de paso con la idea de conseguir un cambio que anime a usar *las piernas*.

La ciudad, para quien la patea

Diego Narváez

El País — Edición de Andalucía

Málaga (España), 27 de octubre de 2002.

Los ayuntamientos apuestan por la peatonalización para revitalizar los centros históricos de las ciudades

Una de las características comunes a los planeamientos urbanísticos de las distintas ciudades en los últimos años ha sido el redescubrimiento de la calle como espacio público, y de forma muy especial en las áreas que resultan más representativas y singulares de cada una de ellas: sus centros históricos.

Pese a haber sido escenario esencial para la vida ciudadana, tradición que resulta mucho más apreciable en las urbes mediterráneas por cuestiones climáticas y culturales, en los últimos años del siglo XX la calle quedó relegada a jugar un mero papel como lugar de tránsito.

Además, como recuerda la directora general de Urbanismo de la Junta, Josefina Cruz, «la pérdida de peso de los centros históricos se vio favorecida por un fuerte proceso de despoblamiento», lo que propició un fenómeno que ahora se pretende evitar a toda costa: la terciarización, puesto que quedaron reservados casi en exclusiva para la actividad comercial y del sector servicios, y de las administraciones públicas. Y ello a su vez provocó un encarecimiento del suelo que no ayudó a recuperar población. Con todo, no ha sido un proceso que se haya mostrado con la misma severidad en todas las ciudades, y mientras por ejemplo el casco antiguo de Sevilla, que pasa por ser de los más extensos de Europa, siempre ha mantenido una intensa actividad, el de Málaga quedó casi completamente despoblado en los años ochenta.

Esta terciarización de los centros urbanos produjo un efecto imán y generó unos grandes flujos de circulación, de forma que la multifuncionalidad de las calles se fue perdiendo hasta reducirlas casi exclusivamente a la canalización del tráfico de vehículos. Así lo recoge un estudio sobre ciudad y transporte realizado en 2001 por la Consejería de Obras Públicas. «La segregación de usos que alarga los desplazamientos e impide realizarlos andando, el ruido, la contaminación y la peligrosidad del tráfico, la invasión del acerado por coches aparcados y su reducción a la eliminación de bulevares para ganar espacio para el tránsito de coches, junto con el desfavorable tratamiento para el peatón en las intersecciones, son los factores que han provocado esta pérdida de funciones del viario público», sostiene el autor del informe, Antonio Mateos.

El director del Plan de Accesibilidad de Granada, José Luis Cañavate, lo explica gráficamente: «Nos fuimos de los centros porque desapareció la esencia de la ciudad, que es que la gente se pueda relacionar en un espacio y disponga de tiempo para ello, y los dos factores nos los hemos cargados vendidos al coche.»

Las apuestas de recuperación de los centros históricos pasan así por resolver el conflicto entre vehículo y peatón. Y, de acuerdo con la corriente que en las últimas décadas se ha impuesto en Europa, la mayoría de los ayuntamientos de las grandes ciudades andaluzas han acometido proyectos de peatonalización de sus principales calles, aunque con distinto grado de valentía.

Granada es la ciudad pionera en esta corriente, y no en vano fue una de las fundadoras, hace una década, del Club de Ciudades Libres de Coche, que a iniciativa de la Comisión Europea agrupó a 40 ayuntamientos del continente —de España también se incorporaron San Sebastián y Barcelona. De los trabajos de este grupo ha salido un eje de actuación que parece ya comúnmente aceptado en los planeamientos urbanísticos municipales, y es descargar de tráfico los centros históricos de las ciudades y recuperarlos para el uso ciudadano sin llegar a la peatonalización total para favorecer el uso residencial y mantener la actividad comercial.

«Peatonalizar es dar prioridad a los peatones y no eliminar los coches», sostiene el urbanista Carlos Hernández Pezzi. José Luis Cañavate insiste en esta idea: «Hay calles que tienen que tener flujos circulatorios, pero lo que hay que hacer es un planeamiento en el que se asigne cuáles tienen que ser vías y cuáles deben ser espacios públicos, y una vez se tiene claro, tomar las medidas precisas.»

Según Cañavate, estas medidas tienen que pasar por dar una «prioridad absoluta al residente, que tiene que llegar a todos los sitios», y para quien hay que dotar plazas suficientes de aparcamientos, preferentemente eliminándolos de la superficie.

Aparcamientos disuasorios

Para los usos comerciales, apuesta por crear una serie de aparcamientos públicos en «zona frontera», incluso, dice, con intercambiadores de modo y si es preciso un servicio de microbús interno que de servicio a la corona central y sustituya al tráfico para desplazamientos que no excedan de los 10 o 15 minutos, pero nunca construir aparcamientos en el mismo centro. Para la Consejería de Obras Públicas hay un equívoco al denominar a los aparcamientos en el centro de disuasión «porque en realidad de lo único que disuaden es de utilizar el transporte público y cumplen, por tanto, la función opuesta a la que se les supone».

Granada tiene ya completamente cerrado su casco histórico al tráfico de vehículos de no residentes —el lunes clausurará la última área que queda—, y Córdoba tiene ya diseñado un plan similar. Cañavate se muestra orgulloso de los resultados en Granada, pues desde que en 1996 se tomaron las primeras medidas restrictivas, el número de viajes en transporte público ha pasado de 24 a 33 millones.

No todas las ciudades han sido igual de valientes, y en lo que coinciden hasta ahora es en la construcción a marchas forzadas de aparcamientos —6.620 plazas entre las ocho capitales y más de 4.000 proyectadas— que ayuden a la descongestión.

El peaje urbano, una medida extrema

Los primeros intentos de alejar los vehículos del centro de las ciudades se acometieron en los países nórdicos, pero a veces con medidas muy extremas que han necesitado una revisión porque han acabado expulsando a la población al extrarradio. El pago de un peaje para circular por los centros históricos no parece una iniciativa muy oportuna, a juzgar por la opinión de distintos especialistas. José Luis Cañavate lo rechaza «ideológicamente» y sólo admite que puede ser efectivo en algún «caso muy puntual y siempre de forma temporal». «Propicia que se dignifique al usuario del coche, que es lo que hay que evitar», agrega. También Josefina Cruz duda de la conveniencia de una tasa que establecería diferencias de clase en el uso de las infraestructuras. Hernández Pezzi ni siquiera contempla que un peaje urbano responda a las necesidades de las ciudades andaluzas. Antonio Mateos advierte de la complejidad del sistema, y dice que ante todo habría que contrapesarla con el objetivo perseguido, aunque cree «inconsistente» el argumento de que afecte de forma más severa a las familias con menos recursos porque dos tercios de los hogares andaluces no posee coche y depende del transporte público. Una medida así requeriría un sistema de transporte público mucho más efectivo, que es también requisito para eliminar el tráfico de quienes apuestan por la peatonalización consideran más indeseable: el de los desplazamientos por trabajo. Este tráfico es el que ocasiona mayores atascos de circulación y consume plazas de aparcamientos elevadas en número y sin posibilidad de rotación. Una alternativa son los aparcamientos públicos junto a las estaciones intercambiadoras.

Otras formas de transporte

Presentación del Observatorio de la Bicicleta de Donostia

Donostia-San Sebastián (España), 15 de septiembre de 2004.

El Ayuntamiento de Donostia San Sebastián y la Asociación de Ciclistas Urbanos/as KALAPIE, han suscrito en el mes de julio de este año un convenio por el que se crea el Observatorio de la Bicicleta de Donostia.

Ambas entidades, con el fin de promocionar el uso de la bicicleta como medio de transporte urbano en esta ciudad, consideran que, además de crear vías específicas para bicicletas o instalar aparcamientos ciclistas, es preciso realizar un seguimiento detallado de la movilidad en bicicleta y del desarrollo y grado de cumplimiento del Plan de Potenciación de la Bicicleta en la Movilidad Urbana.

Esta misma idea estaba ya recogida en el Plan de Potenciación de la Bicicleta en la Movilidad Urbana aprobado en junio de 2001 por la Comisión de Gobierno del Ayuntamiento de Donostia San Sebastián. Dicho plan, no sólo proponía la creación de una red de itinerarios para bicicletas, sino también planteaba

una serie de medidas para promover el uso de la bicicleta, la educación vial, mejorar los aspectos normativos, y otras actividades e instrumentos de gestión y evaluación. Una de estas propuestas consistía en la creación de un Observatorio de la Bicicleta.

Este Observatorio tiene 4 grandes objetivos:

1. La gestión y la dinamización de la participación ciudadana en relación con el ciclismo urbano.
2. El seguimiento de la movilidad en bicicleta.
3. El seguimiento del desarrollo y grado de cumplimiento de los objetivos y actuaciones previstos en el Plan de Potenciación de la Bicicleta en la Movilidad Urbana, y de otras actuaciones municipales relacionadas.
4. La propuesta o realización de labores de fomento de la movilidad en bicicleta.

Estos cuatro objetivos se desarrollarán del modo siguiente:

1. A fin de fomentar la participación ciudadana en relación con el ciclismo urbano, el Observatorio creará y mantendrá canales permanentes de comunicación con los/as ciudadanos/as (formularios escritos, página web, teléfono, etc.), que permitan recoger todo tipo de sugerencias y el planteamiento de las necesidades que observen, relativas al uso de la bicicleta como medio de transporte.

Dichas sugerencias y propuestas, una vez ordenadas y clasificadas, se dirigirán a los/as técnicos/as municipales.

2. Se elaborará un diagnóstico sistemático y continuo de las principales características que definen la movilidad ciclista en el sistema de transporte urbano de Donostia, para observar su evolución y el cumplimiento de los objetivos de desarrollo del uso de este vehículo.

Con este fin se realizará un seguimiento de los principales parámetros relacionados con la movilidad ciclista en Donostia. Se establecerá un sistema de indicadores de la movilidad ciclista en Donostia. Se elaborarán diversos informes sobre el estado y uso de:

- la red de vías ciclistas
- el parque de aparcamientos para bicicletas
- la evolución de los niveles de uso de la bicicleta
- la accidentalidad ciclista.

3. El Observatorio llevará a cabo un seguimiento y evaluación del desarrollo y grado de cumplimiento de los objetivos y actuaciones previstas en el Plan de Potenciación de la Bicicleta en la Movilidad Urbana.

Estas labores se complementarán con otras dirigidas a realizar un seguimiento de aquellas actuaciones urbanísticas del Ayuntamiento que puedan afectar de algún modo al uso de la bicicleta, verificando que estén de acuerdo, en general, con la promoción del uso de la bicicleta, y, en particular, con los objetivos definidos en el Plan de Potenciación de la Bicicleta en la Movilidad Urbana.

4. Finalmente, se elaborará un informe que recoja propuestas para fomentar el uso de la bicicleta de un modo general y, más concretamente, en los centros de enseñanza secundaria y universitaria.

El Observatorio redactará una Memoria Anual en la que se recojan los trabajos realizados sobre el estado de la bicicleta en Donostia, y que ofrezca un informe global de diagnóstico sobre la situación actual de la bicicleta y sus circunstancias en Donostia, con propuestas que respondan a las deficiencias, carencias y distintos problemas que eventualmente hayan podido registrarse.

Los expertos piden un ferrocarril sin obras faraónicas

Diario Levante

A. C.

Valencia (España), 9 de marzo de 2003.

Los ecologistas critican que se deje morir al tren convencional y se inviertan billones en el AVE.

«El ferrocarril del futuro se puede construir sin obras faraónicas y es posible satisfacer la movilidad con gran eficacia y con bajo coste.»

Así, se expresaba José Luis Ordóñez, experto en transporte ferroviario, durante su intervención ayer en las Jornadas sobre el Ferrocarril Sostenible, Social y Público organizadas en Valencia por la Plataforma del Ferrocarril del País Valencia.

Para lograr este objetivo, según Ordóñez, es necesario $\frac{1}{2}$ ponerse a trabajar con honestidad, aprovechar los conocimientos existentes en la sociedad, y emprender el camino de alcanzar un transporte multimodal e integrado donde el ferrocarril sea la columna vertebral.

Asimismo destaca que el objetivo *inmediato* del ferrocarril es «superar la vanidad y la falsa grandeza, incrementar la cuota del ferrocarril hasta el 30 %, reducir el alto coste energético, reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, reducir el ruido y ofrecer un transporte ferroviario accesible, asequible, fiable sin accidentes y capaz de hacer más con menos.»

Por otra parte, Paco Segura, de Ecologistes en Acció, sostuvo durante su intervención que la administración «donde mayor inversión realiza es en el coche, el AVE y el avión» que son, según Segura, «los que más energía consumen, los que más emisiones de gases generan, los que más problemas territoriales originan con sus infraestructuras, los más caros y los más injustos desde un punto de vista social.»

Además, Segura explicó que «sólo Alemania, EE UU y Canadá superan a España en kilómetros de autopistas y autovías» y criticó que se «estén construyendo vías ferroviarias para el AVE con un coste billonario mientras se deja morir a la red de tren convencional por falta de un mantenimiento básico.»

Por último, Vicent Torres, coordinador del documento *Por un Plan Director de Ferrocarriles para el País Valenciano*, criticó que en la Comunidad «queda pendiente la redacción y puesta en marcha de un Plan Director de Ferrocarriles» el cual, según Torres, debería incluir «una evaluación profunda del sistema de transporte actual, de su eficiencia social, ambiental, y económica, así como de los rasgos de insostenibilidad.»

Asimismo, Torres destacó que «es prioritaria la modernización y mejora de las vías férreas existentes, la eliminación de los pasos a nivel y barreras urbanas y el desdoblamiento de vías donde se necesite separar tráficos de largo recorrido pero evitando la creación de corredores por zonas ambientalmente sensibles, como pretende Fomento.»

Proyectos *futuristas*

El hidrógeno, panacea energética del futuro

Cinco Días

Madrid (España), 12 de noviembre de 2002.

Las empresas españolas participan en los proyectos europeos para producir hidrógeno de forma limpia y rentable. Esta alternativa a los combustibles fósiles prevé una revolución en la producción eléctrica.

Inversores del calibre de Bill Gates, a título particular, General Electric y grandes entidades financieras, como Merrill Lynch, Morgan Stanley, Citigroup, Barclays, Dresdner o Credit Suisse incluyen en su cartera de valores a los fabricantes de pilas de combustible. Es uno de los argumentos que esgrime Rafael Luque Barruezo, director general de Ariema Energía y Medioambiente, para defender las «grandes perspectivas» que tiene la tecnología relacionada con la producción limpia de energía eléctrica utilizando hidrógeno como combustible.

El directivo de esta empresa de consultoría e investigación, que nació a partir del Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial (INTA), se refirió también a «inversiones puntuales» del Banco Pastor e Ibersuizas durante su intervención, el pasado viernes, en la presentación de la Asociación Española del Hidrógeno en el Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC).

En el mercado Nasdaq estadounidense cotizan 13 fabricantes de pilas de combustible. Se trata de un sistema electrolítico en el que se hace reaccionar un combustible con el oxígeno del aire. Entre las virtudes de utilizar el hidrógeno como carburante, está su abundancia y que, tras su combustión, sólo produce calor y agua. El resultado es un sistema de transporte limpio y silencioso. En contrapartida, es un gas muy inflamable y su utilización exige rediseñar los vehículos y, lo que parece más costoso, las infraestructuras para su distribución.

Pero todos estos problemas parecen tener solución, lo que está animando las inversiones de I+D a escala mundial. El Departamento de Energía de Estados Unidos marca la pauta al destinar 29.030 millones de dólares (idéntica cantidad en euros) a un programa de desarrollo de las tecnologías del hidrógeno. Pero, además, entre los constructores de vehículos destaca General Motors (GM), que prevé invertir 1.000 millones de dólares en el nuevo sistema de propulsión.

La idea de GM es producir en serie este tipo de coches para 2008. Aunque la alemana BMW prevé empezar a fabricar pequeñas series a partir de 2006, ya que han aplicado con éxito un sistema para producir y repostar el hidrógeno en la gasolinera del aeropuerto de Munich. DaimlerChrysler, Ford, Toyota y Honda retrasan sus planes de fabricación en serie hasta 2010.

La Unión Europea, dentro de su V Programa Marco de Investigación (1999-2002), ha destinado a esta tecnología 130 millones de euros, que se han invertido en unos 60 proyectos. Pero todo apunta a que los fondos comunitarios para investigar en este campo van a aumentar mucho: el VI Programa Marco (2002-2006) prevé destinar 2.120 millones a los proyectos para el desarrollo sostenible en la UE. De este importe, 810 millones se reservan a «sistemas sostenibles de energía».

La tecnología de batería de hidrógeno recibe el apoyo de la CE

CIVITAS2004 — Servicio de información sobre desarrollo
Barcelona (España), 3 de Diciembre de 2002.

Ante la consideración del hidrógeno como posible fuente de energía ecológica para el siglo XXI, el comisario europeo de Investigación, Philippe Busquin, ha hecho pública la futura creación de un Grupo de alto nivel para el hidrógeno. Según el comisario, esta fuente de energía podría servir de combustible para coches y plantas de generación eléctrica, y sustituir todas y cada una de las fuentes de energía eléctrica, desde las baterías de teléfono móvil hasta los motores de los autobuses.

Este Grupo de alto nivel se encargará de promover el desarrollo y el uso de las tecnologías de batería de hidrógeno y de combustible y estará formado por representantes de centros de investigación europeos, fabricantes de sistemas de batería de combustible y componentes, empresas públicas y privadas de servicios energéticos, fabricantes de vehículos y representantes del sector del transporte público.

«El hidrógeno marca una revolución en las vías de producción y almacenamiento de la energía», explicó el comisario Busquin. «Hasta hoy, en la civilización del combustible fósil se ha intentado establecer la necesidad de fomentar el crecimiento económico y garantizar, al mismo tiempo, que este proceso tenga un impacto mínimo en el medio ambiente. Con un uso más amplio del hidrógeno como elemento transportador de energía, este conflicto quedará resuelto. Pero los Estados miembros y la industria no pueden hacer frente a esta revolución sin ayuda externa por diferentes razones, como pueden ser la dispersión de esfuerzos, el coste elevado y la dispersión de recursos. Es necesario un esfuerzo en el ámbito europeo para que las diferentes iniciativas converjan de manera homogénea. El grupo contribuirá a conseguir este objetivo tan ambicioso.»

Según la UE, el hidrógeno puede utilizarse directamente en el proceso de combustión de la misma manera que se hace con la gasolina o el gas natural. No obstante, las baterías de combustible son la tecnología más adecuada para utilizar el hidrógeno en la generación de energía, en una amplia gama de aplicaciones finales. Sin unas medidas específicas, se prevé que la dependencia de la UE de la importación de petróleo aumente del 50 % actual hasta un 90 % para el año 2020. El sector del transporte presenta una tendencia al alza en el uso final de la energía, con un crecimiento del 16 % previsto para el 2010. Además, el transporte por carretera supone casi un 25 % de las emisiones de CO₂, lo que contribuye al cambio climático global. La combustión de combustibles fósiles en los sectores del transporte y la generación de energía supone también la emisión de contaminantes perjudiciales como el monóxido de carbono, los hidrocarburos no combustionados y las partículas del aire.

El Grupo de alto nivel para el hidrógeno contribuirá a dar prioridad a los estudios y trabajos de investigación sobre el hidrógeno en la UE y recomendar maneras para que las baterías de combustible sean más competitivas desde el punto de vista económico que las fuentes de energía tradicionales.