

Igualdad y Transporte Sostenible

Todd Litman. Victoria Transport Policy Institute. Columbia Británica, Canadá

Resumen

Este artículo describe la relación entre el transporte sostenible y la igualdad. Trata de varias reformas en la política y el urbanismo que pueden ayudar a conseguir los objetivos mencionados de igualdad y sostenibilidad.

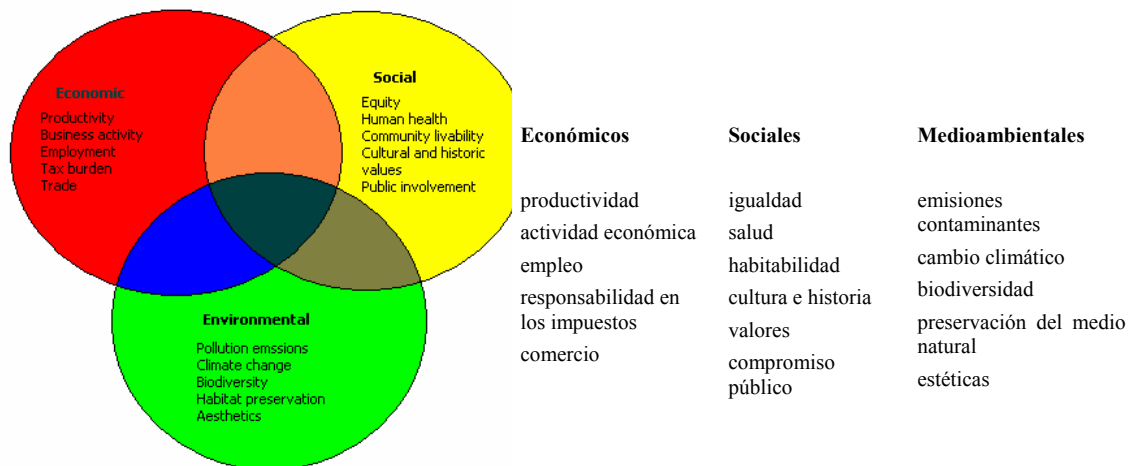
Introducción

Hay un creciente interés sobre la sostenibilidad, el desarrollo sostenible y el transporte también sostenible (Litman y Burwell, 2004). Esta preocupación se fundamenta en el creciente conocimiento de que las actividades humanas pueden acarrear impactos económicos, sociales y ecológicos impredecibles. La contaminación global del aire, los efectos duraderos de las toxinas, la degradación de los recursos naturales, como el agua y los bancos de pesca, y el cruce de fronteras de los numerosos problemas medioambientales, hacen imprescindible la necesidad de evaluar ampliamente los impactos humanos.

La sostenibilidad refleja uno de los deseos humanos fundamentales: crear un mundo mejor. Proporcionar la guía de conducta para la toma de decisiones estratégicas a largo plazo. La sostenibilidad enfatiza la integración de la naturaleza en la actividad humana y, por consiguiente, la necesidad de coordinar la planificación entre los diferentes sectores, autoridades y grupos. El desarrollo sostenible es al desarrollo lo que la medicina preventiva es a la salud: anticipa y administra los problemas en lugar de esperar a las crisis. Consiste en un óptimo equilibrio entre los objetivos económicos, sociales y ecológicos.

En relación con la sostenibilidad, puede considerarse una reacción la tendencia a fijarse en sencillos propósitos e impactos a la hora de tomar decisiones, mientras se ignoran aquellos que son más difíciles de medir. Las tomas de decisión sostenibles pueden describirse como *planificar lo que se consideren objetivos e impactos, sin tener en cuenta lo difícil que sean de medir*. El interés sobre la sostenibilidad originalmente plasmaba aspectos relacionados con riesgos a largo plazo derivados del consumo de recursos actuales, reflejando los propósitos de “equidad intergeneracional” (ser justo con las generaciones futuras). Pero si en el futuro se relaciona la igualdad y la calidad medioambiental, tiene poco sentido ignorar la igualdad y los impactos medioambientales que están ocurriendo en nuestra generación y en lugares muy distantes. Así, la sostenibilidad, últimamente refleja los objetivos de igualdad social, integridad ecológica y bienestar humano, independientemente de la época o de la situación.

Figura 1. Aspectos sobre sostenibilidad. Esta figura ilustra varios aspectos sobre sostenibilidad



En algunas ocasiones, la sostenibilidad se define de manera simple, por ejemplo cuando se centra en el agotamiento de los recursos naturales, los problemas de contaminación atmosférica o sobre el suelo, porque ellos presentan los mayores riesgos a largo plazo. Pero sostenibilidad se está ampliando cada vez más para incluir los aspectos de la figura 1. Definida elementalmente, la sostenibilidad pasa por alto muchos aspectos y no aprovecha la oportunidad para encontrar una solución integrada. Esto puede desembocar en que las soluciones de un problema pueden agravar otros y dejar sin valor estrategias que proporcionan múltiples pero modestos beneficios. Por ejemplo, un limitado entendimiento de sostenibilidad puede permitir estrategias de reducción de emisiones que afecten al cambio climático, que supongan significativos costes económicos o que no sean igualitarias. Una verdadera planificación sostenible favorecerá estrategias que reduzcan las emisiones mientras también apoyan el desarrollo económico y los objetivos de igualdad social.

La equidad social se refiere a la distribución de impactos (costes y beneficios) y el grado por el cual esta distribución se considera justa y adecuada (Litman, 2005). Hay tres categorías de igualdad relacionadas con el transporte:

1- *Igualdad horizontal* (también llamado imparcialidad) preocupada por que cada individuo o grupo sea tratado con equidad, dado que sus necesidades y capacidades son comparables. Significa que las personas con ingresos y necesidades similares deberían recibir una participación igual en los beneficios y recursos públicos y soportar una carga similar en los gastos.

2- *Igualdad vertical respecto a los ingresos* que considera el reparto de los costes entre los diferentes niveles de ingresos, asumiendo que las políticas públicas deberían favorecer a las personas que están económicamente desfavorecidas.

3- *Igualdad vertical respecto a la necesidad y capacidad de movimiento* que procura que un sistema de transporte proporcione el adecuado servicio a las personas con necesidades especiales (personas con movilidad reducida y por lo tanto *pasajeros discapacitados*). Se justifican mejoras en el diseño y servicios especiales para las personas con discapacidad.

La igualdad es un importante componente en el transporte sostenible. Las decisiones sobre transporte tienen muchos y significativos impactos sobre ella: afecta a la salud de las personas y a sus oportunidades en la vida (por ejemplo, personas que tienen alguna discapacidad o son pobres, pueden estar imposibilitados para acceder a equipamientos públicos y ofertas de empleo), también afecta al reparto de los costes.

Con frecuencia, la igualdad se trata todavía como algo especial, en lugar de como algo ya incorporado dentro de cualquier decisión sobre planificación de transporte. Por ejemplo, la mínima exigencia requerida para los estacionamientos conlleva a una creciente dependencia del automóvil y a la dispersión urbana con la consiguiente reducción de la accesibilidad para los no conductores. Además se reducen las posibilidades de adquisición de una casa y se fuerza a las personas con vehículos, y que conducen menos que la media, a subvencionar los costes de los aparcamientos o los barrios cada vez más dependientes del automóvil. Aún hoy los requisitos de aparcamiento, en las zonas donde se permiten, son considerados un aspecto técnico, decidido por ingenieros de transporte y por funcionarios con muy pocas consideraciones sobre impactos en la igualdad.

Los sistemas de transporte actuales y los modelos de uso del suelo tienden a ser relativamente "automóvil dependientes", lo que significa que proporcionan un alto nivel de servicio para conductores pero con inferiores posibilidades de acceso para otros modos de transporte ("Automobile Dependency" VTPI, 2005). Incluso los grupos con bajo nivel de ingresos son frecuentemente dependientes del automóvil porque las decisiones urbanísticas han sido tomadas por profesionales y funcionarios, ellos mismos automóvil dependientes.

Los actuales mercados de transportes y suelo está distorsionados y tienden a incrementar el uso del automóvil más allá de lo social y económicamente óptimo ("Market Principles" VTPI, 2005). El urbanismo actual trata de minusvalorar los costes del tráfico ocasionados por los automóviles y también minusvalora los beneficios que surgen de los modelos alternativos, con lo cual, se sesgan las decisiones y son dirigidas hacia mejoras para el automóvil. Muchos de los costes que suponen los vehículos tampoco están *fiados* (los usuarios pagan una cantidad independientemente de lo que conduzcan) o *son externos* (los usuarios no soportan directamente estos costes). Las políticas de suelo tienden a favorecer la dispersión urbana en lugar de hacer un desarrollo más compacto y multicéntrico. En un mercado más

eficiente, los consumidores podrían elegir mejores opciones para viajar (mejores infraestructuras para caminar o circular en bicicleta, mejores transportes públicos) y pagarían directamente por usar las carreteras y los aparcamientos.

Estas alteraciones hacen que no sea equitativo el sistema porque incrementan los costes externos recayendo sobre otros miembros de la sociedad y porque reduce las opciones disponibles para viajar a las personas desfavorecidas física, social y económicamente que tienen que contar con modos alternativos.

Describiendo positivamente varias reformas en el planeamiento urbano y la economía se puede ayudar a conseguir objetivos de igualdad y sostenibilidad con reducción de las distorsiones del actual mercado que hacen crecer la dependencia del automóvil. Se trata de ayudar a crear un nuevo equilibrio con sistemas de transporte multi-modal. Se llama “Win-Win (lograr) Soluciones de Transporte” porque proporcionan beneficios económicos, sociales y medioambientales (“Win-Win Solutions” VTPI, 2005).

A continuación se muestran ejemplos de estas estrategias.

Menor Coste en la Planificación del Transporte. Lo que significa que los programas para reducir la demanda son tan considerados como los programas para aumentar la capacidad y que todos los impactos significativos se tienen que incluir en el análisis. Esto permite modelos alternativos y estrategias para recibir las inversiones y consideraciones apropiadas.

Desarrollo y Gestión de Aparcamientos. Incluye varias estrategias que hacen más eficiente el uso de las plazas de estacionamiento ya existentes, tales como aparcamientos compartidos, reducir o flexibilizar los requerimientos mínimos, estacionamientos sin coste (elegir ayudas en metálico para empleados) y disponibilidad de plazas de aparcamiento que puedan ser independientes del resto del edificio (los usuarios solamente pagan por el tipo de estacionamiento, la forma de usarlo, que ellos elijan)

Tasas para Pagar Según Conduzcas. Lo que significa que los seguros de vehículos se basan en el número de millas (kilometraje) durante el plazo decidido. Los actuales factores de clasificación pueden incorporarse, por lo tanto, los conductores de mayor riesgo pagan más por vehículo y milla. Esto hace que los seguros sean más asequibles e igualitarios y beneficien a los conductores con bajo nivel de ingresos que suelen conducir vehículos inferiores a la media.

Mejoras en el Transporte Público. Hay muchas maneras de mejora del servicio de transporte público y estimular el buen orden en el mismo, incluyendo rutas adicionales, extendiendo la cobertura, incrementando la frecuencia y alargando las horas de operatividad del servicio, mejorando la comodidad, innovaciones en los precios, mejoras en la información a los conductores y que el transporte esté relacionado con el desarrollo urbano (barrios diseñados alrededor de estaciones de transporte).

Prioridad en la Mayor Ocupación de Vehículos (HOV). Esto concede prioridad a los autobuses, furgonetas compartidas y coches compartidos, frente al resto del tráfico. Es un reparto del espacio más eficiente e igualitario. Con la imposición de HOV existe menos congestión por pasajero y milla y la prioridad del HOV incentiva a los viajeros a cambiar a modelos de viaje más eficiente.

Reducción del Tiempo de Viaje. Son programas que se aplican a los tiempos de transporte e incentivan la reducción de los viajes en automóvil. Es habitual incluir mejoras en las diferentes opciones, como compartir vehículos, transporte público, teletrabajo y horarios flexibles e incentivos como aparcamiento gratuito o estacionamiento con precios tasados.

Programas de Gestión del Transporte Escolar y Universitario. Este programa ayuda a padres y estudiantes a superar las barreras para el uso de modos alternativos de transporte cuando se desplacen a las escuelas, facultades o campus universitarios.

Mejora del Transporte No Motorizado. Se trata de caminar y usar la bicicleta sustituyendo directamente los viajes en automóvil, apoyando el transporte público y usando vehículos compartidos.

Los residentes de barrios con buenas condiciones de transporte a pie o en bicicleta, conducirán menos y usarán más en transporte no motorizado.

“Crecimiento Inteligente” Políticas de Suelo. Son una serie de políticas que estimulan el desarrollo más compacto y respetuoso con los peatones; barrios orientados hacia el transporte público donde los residentes necesiten conducir menos mejorando la accesibilidad para los no conductores.

Carsharing (“Coches a la carta”). Consiste en disponer de vehículos situados en las zonas residenciales y poder alquilarlos cómodamente por periodos limitados de tiempo (horas o días), lo cual permite a los usuarios una cómoda y económica alternativa al vehículo propio.

Gestión del Tráfico. Incluye varios diseños de las características de las calzadas que reduzcan el volumen y la velocidad del tráfico y que desincentiven atajos a través de barrios residenciales. Se incrementa la seguridad en las carreteras y la habitabilidad del barrio, se crea un ambiente más respetuoso con los peatones y los ciclistas.

Estas son algunas de las políticas y estrategias de planificación que pueden ayudar a conseguir objetivos de sostenibilidad e igualdad. Para una información más detallada se puede ver Victoria Transport Policy Institute *Online TMD Encyclopedia* (VTPI, 2005).

References and Information Resources

- *Access Exchange International* (www.globalride-sf.org) is a non-profit organization that promotes cost-effective access to public transportation for disabled persons in developing countries.
- Caubel, David (2004), *Methodologies And Tools To Evaluate Issues Relating To Land-Use And / Or Social Aspects Of Urban Transportation Policies: An Accessibility Concept Linked Approach*, World Conference on Transportation Research (www.wctr2004.org.tr).
- *Center for the Analysis of Social Exclusion* (CASE), (<http://sticerd.lse.ac.uk/case>) is a specialized research organization at the London School of Economics dealing with social equity issues.
- Litman, Todd (2005) “Evaluating Transportation Equity,” Victoria Transport Policy Institute (www.vtpi.org).
- Litman, Todd and David Burwell (2004), *Issues in Sustainable Transportation*, VTPI (www.vtpi.org).
- Sanches, Thomas W., Rich Stolz and Jacinta S. Ma (2003), *Moving Toward Equity: Addressing Inequitable Effects of Transportation Policies On Minorities*, Harvard Civil Rights Project and the Center For Community Change (www.civilrightsproject.harvard.edu/resources/transportation.php), 2003.
- *Social Exclusion and Transport Website* (www.art.man.ac.uk/transres), Dept. of Planning, University of Manchester.
- TSG, *Measuring Accessibility as Experienced by Different Socially Disadvantaged Groups*, Transport Studies Group – University of Westminster. Engineering and Physical Sciences Research Council (EPSRC) (www.wmin.ac.uk/transport/projects/samp.htm), 2005.
- *Toolkit for Social Exclusion & Transport* (www.geocities.com/transport_research/socexclu0.htm).
- *Transportation Equity Tools Website*, (www.civilrightsproject.harvard.edu/resources/transportation.php), Harvard Civil Rights Project.
- VTPI (2005), *Online TDM Encyclopedia*, Victoria Transport Policy Institute (www.vtpi.org).