

# La importancia de la accesibilidad en las estrategias de lucha contra el cambio climático



**Cristina G. Vázquez de Parga**  
*Arquitecta especialista en Diseño Urbano*  
*Socia de Asepau*

Actualmente todo a nuestro alrededor gira en torno a las políticas de lucha contra el cambio climático y en pro del desarrollo sostenible. Desde el nivel global, con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030, iniciativa impulsada por Naciones Unidas como llamamiento universal para proteger el planeta, poner fin a la pobreza y mejorar las condiciones de vida de todas las personas en el mundo, hasta el nivel local, con el Pacto Europeo de las Alcaldías para el Clima y la Energía -suscito ya por muchos municipios de nuestro país- cuyo objetivo es recortar las emisiones de CO<sub>2</sub> y aumentar la resiliencia al cambio climático, todas las estrategias parecen alinearse en la misma dirección.

A nivel urbano el reto es muy grande. Las ciudades son responsables de la producción de más del 60% de las emisiones de gases de efecto invernadero<sup>1</sup>, situación que solo hará que aumentar, pues para el año 2050 se prevé que habrá 2,5 mil millones de personas más residiendo en áreas urbanas. Por otra parte, la Organización Mundial de la Salud (OMS), acaba de endurecer los indicadores de calidad del aire, en especial del dióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>), vinculado en las ciudades a los vehículos de diésel y gasolina, a raíz de informes que demuestran que la contaminación del aire es una de las mayores amenazas medioambientales para la salud humana<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Naciones Unidas: "Las ciudades y la contaminación contribuyen al cambio climático" en <https://www.un.org/es/climate-change/climate-solutions/cities-pollution>

<sup>2</sup> OMS: "Contaminación del aire ambiente exterior" en [https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/ambient-\(outdoor\)-air-quality-and-health](https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/ambient-(outdoor)-air-quality-and-health)

La necesidad de reducción de emisiones en las ciudades se hace imprescindible, tanto para mejorar la salud del planeta como la nuestra propia como especie.

Desde múltiples frentes, la ciudad parece abocada a un cambio de paradigma. La mayor fuente de contaminación en ellas es el tráfico, causante de un 60% de las emisiones de dióxido de nitrógeno, por lo que repensar la movilidad se hace imprescindible. Resulta evidente la necesidad de sustituir los combustibles fósiles por energías renovables, y de ahí el gran esfuerzo por hacer viable la generalización del vehículo eléctrico. Pero ya no parece resultar suficiente esta medida, y se demuestra urgente y necesario reducir el tráfico privado motorizado en las ciudades y aumentar los desplazamientos activos<sup>3</sup> entre otras medidas.

---

*Desde múltiples frentes, la ciudad parece abocada a un cambio de paradigma.*

*Se demuestra urgente y necesario reducir el tráfico privado motorizado en las ciudades y aumentar los desplazamientos activos entre otras medidas.*

---



*Urge revertir los índices de ocupación de suelo vehículo privado/peatón. Fuente: Producción propia de la autora*

La movilidad sostenible se ha convertido en una variable fundamental de la ecuación hacia un nuevo modelo de ciudad, que pasa por situar al peatón primero en la jerarquía de la movilidad. Si la energía limpia es más sostenible que la fósil, el no utilizar energía alguna lo es aún más, y es por eso que los desplazamientos a pie resultan ser los más eficientes para el ahorro energético y para reducir emisiones de CO<sub>2</sub>. Así se refleja de manera sistemática en los PACES municipales (Planes de Acción contra el Clima y la Energía Sostenible), documentos surgidos como mecanismo de desarrollo del Pacto de las Alcaldías por el Clima y la Energía. En

---

<sup>3</sup> Nieuwenhuijsen, Mark J.: "Urban and transport planning pathways to carbón neutral, liveable and healthy cities; A review of the current evidence" *Environment International* nº140 (2020), publicado en [www.elsevier.com/locate/envint](http://www.elsevier.com/locate/envint)

sus líneas estratégicas, estos documentos contemplan actuaciones para fomentar la movilidad peatonal, como por ejemplo la mejora de trazados peatonales, y estas actuaciones se cuantifican económicamente en los PACES por el ahorro del coste/tonelada de CO<sub>2</sub> (€/TCO<sub>2</sub>) que se estima generen y que resulta ser sustancial.

Algunas ciudades europeas, tanto fuera como dentro de nuestras fronteras, llevan años apostando por estrategias focalizadas en conseguir un incremento de la movilidad peatonal, que reduzca el uso del vehículo privado, con todos sus problemas asociados para la ciudad, y que genere espacios urbanos de mayor calidad para mejorar la vida de los ciudadanos.

Barcelona con su programa de creación de supermanzanas para el Eixample, que ya se contempla como modelo de transformación de las calles de toda la ciudad, busca organizar la ciudad mediante una red de ejes verdes y plazas en las que el peatón tenga prioridad, con el objetivo de conseguir espacios públicos saludables, con más verde y menos contaminación, que sean más seguros, que favorezcan las relaciones sociales y que hagan crecer la economía de proximidad<sup>4</sup>. Se persigue crear una nueva manera de organizar el espacio público que pone a las personas en el centro de todo. Esta estrategia lleva aparejada la eliminación del tráfico rodado de paso a través de las supermanzanas, con la consecuencia esperada de reducir el tráfico en la ciudad.

Berlín por su parte aprobó en febrero de este 2021 la primera ley de peatones de Alemania, que viene a enmendar su Ley de Movilidad de 2018 centrada en mejorar las condiciones del tráfico ciclista y que viene ahora a otorgar prioridad a los peatones y relega al vehículo privado definitivamente a un segundo plano. Se propone hacerlo mediante acciones como semáforos con luces verdes más largas para los peatones, rutas escolares más seguras para los niños, más pasos de peatones, más bancos para las personas que necesiten un descanso en su ruta; los bordillos se rebajarán, etc.<sup>5</sup>

París por su parte ha popularizado el concepto de “ciudad de los 15 minutos”, que se basa en una organización policéntrica de la ciudad, donde los ciudadanos pueden desarrollar la mayoría de sus actividades esenciales a una distancia de su casa de no más de 15 minutos a pie o en bicicleta. Se trata de una estrategia de lucha contra el cambio climático donde se ataca el problema reduciendo las moviidades. El proyecto de Paris es traer en proximidad habitar, trabajar, comprar, salud, cultura y esparcimiento, para que cualquier

---

<sup>4</sup> “Supermanzana Barcelona: nueva etapa” en <https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/es/>

<sup>5</sup> Glucroft, William: “Berlín adopta la primera ley de peatones de Alemania” en <https://www.dw.com/es/berl%C3%ADn-adopta-la-primera-ley-de-peatones-de-alemania/a-56502152>

parisino pueda acceder a ellas a pie o en bicicleta. Es un proyecto que ya han empezado a desarrollar, fomentando actividades culturales y de ocio en los barrios, apoyando el comercio de proximidad, ofreciendo lugares de agricultura urbana, reduciendo circuitos de abastecimiento, etc.

A nivel general, para todos los países miembros, la Unión Europea, en su comunicación "Hacia una estrategia temática sobre el medio ambiente urbano"<sup>6</sup>, contempla que las ciudades de más de 100.000 habitantes, elaboren y desarrollen un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS). En nuestro país la redacción de estos planes está siendo incentivada desde múltiples programas de ayuda a los municipios. Los PMUS tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles mediante la potenciación de modos de movilidad poco contaminantes, entre los que tiene un lugar muy destacado la movilidad a pie<sup>7</sup>, o mejor llamada peatonal.

Huelga decir que esta movilidad peatonal debe ser inclusiva, y por tanto accesible para todas las personas, es decir, que los itinerarios peatonales sostenibles deben necesariamente ser itinerarios accesibles. Esto, que es tan obvio, sigue siendo hoy en día una utopía en muchos municipios de España, en los que la accesibilidad en el espacio urbano sigue siendo muy deficiente y muy discontinua. No es solo que en esos núcleos urbanos las PMR encuentren dificultades en sus desplazamientos, sino que la falta de dimensión y sobre todo continuidad de los itinerarios, hacen que sean inseguros para una gran parte de la población, sobre todo mayores y niños, situación que fomenta los traslados en vehículo privado, lo que a su vez ejerce una presión mayor sobre el espacio público por la necesidad de aparcamiento.

Si entendemos la accesibilidad como el soporte necesario para los itinerarios peatonales accesibles y estos a su vez deben ser el soporte de la movilidad sostenible, y esta a su vez es una variable fundamental de la ecuación hacia un nuevo modelo de ciudad que permita contribuir eficazmente en la lucha contra el cambio climático, resulta evidente que fallando la accesibilidad va a ser difícil conseguir ese nuevo modelo de ciudad que ayude a revertir las emisiones de gases de efecto invernadero.

---

*Resulta evidente que fallando la accesibilidad va a ser difícil conseguir ese nuevo modelo de ciudad que ayude a revertir las emisiones de gases de efecto invernadero.*

---

---

<sup>6</sup> "Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones "Hacia una estrategia temática sobre el medio ambiente urbano" en <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=celex%3A52004DC0060>

<sup>7</sup> IDAE: PMUS: Guía práctica para la elaboración e implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible, en <https://www.idae.es/publicaciones/pmus-guia-practica-para-la-elaboracion-e-implantacion-de-planes-de-movilidad-urbana>



*La movilidad sostenible no será una realidad si los itinerarios que la soportan no son accesibles. Fuente: Producción propia de la autora*

---

*La accesibilidad puede resultar muy útil como herramienta de transformación, debido precisamente a su carácter normativo.*

---

Esto tiene consecuencias significativas, pues en la práctica supondrá que las estrategias de movilidad sostenible se materializarán a diferente velocidad en los núcleos urbanos de nuestro país dependiendo del grado de accesibilidad que ya tengan consolidado. Para una ciudad que ya sea muy accesible y disponga de aceras anchas, sin obstáculos y con continuidad, será mucho más fácil plantear estrategias disuasorias del uso del vehículo privado, implantar carriles bici, peatonalizaciones, estrategias de transporte público, mejora de la calidad del espacio público etc. Para una ciudad cuyas aceras sean aún deficitarias y los itinerarios discontinuos el problema a resolver será mucho mayor y por tanto requerirá de mayor energía, mayor inversión económica y mayores tiempos de actuación. A ello se suma que la transformación que se necesite en las ciudades no accesibles será más traumática y los procesos de participación ciudadana más complejos y largos porque se afectará a un mayor número de ciudadanos.

Por otra parte, hay que incidir en que la accesibilidad puede resultar muy útil como herramienta de transformación, debido precisamente a su carácter normativo, que resultará eficaz ante las resistencias al cambio que puedan surgir y que dará respaldo legal a muchas de las actuaciones de mejora de la movilidad peatonal, contribuyendo así de manera directa al cambio hacia una ciudad con menos emisiones.



*La mejora de la accesibilidad incrementa la movilidad peatonal en las actividades cotidianas. Fuente: Producción propia de la autora*

**Como vemos, la accesibilidad resulta ser un condicionante de base y a su vez una herramienta útil en la transformación urbana necesaria para conseguir esas ciudades climáticamente neutras por las que aboga el Pacto Verde Europeo, ciudades en las que las emisiones del transporte habrán tenido que reducirse en un 90 por ciento para 2050, ciudades que contribuyan a conseguir el objetivo de hacer de Europa “el primer continente neutro en 2050, impulsando la economía, mejorando la salud y la calidad de vida de los ciudadanos, protegiendo la naturaleza y no dejando a nadie atrás”<sup>8</sup>.**

---

<sup>8</sup> European Commission: “The European Green Deal” en <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1588580774040&uri=CELEX:52019DC0640> y reseña en castellano en [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/es/ip\\_19\\_6691](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/es/ip_19_6691)