

La pesadilla colectiva del coche

Alfonso Sanz

‘La ciudad sin mi coche’, que se celebrará mañana viernes 22 de septiembre en toda Europa, es una convocatoria destinada a que los ciudadanos reflexionemos sobre el uso y el abuso del automóvil. Pero, como ahora se tratará de argumentar, debería servir también para que las administraciones reflexionen sobre sus propias responsabilidades, iniciando cambios en las políticas urbanas y de tráfico que hoy promueven precisamente ese uso y abuso cotidiano del automóvil.

Convocada este año por las instituciones europeas, la jornada es una proposición pedagógica destinada a comprobar los beneficios de un día con menos coches y, por tanto, con menos humos, menos ruido, menos accidentes. Se trata también de que cada ciudadano imagine y pruebe en sus actividades cotidianas las posibilidades alternativas de desplazamiento, como la marcha a pie, el pedaleo o el transporte colectivo.

No es casualidad que sean las instituciones europeas las que propongan esta reflexión, puesto que en su seno viene creciendo la preocupación por las consecuencias ambientales y sociales del uso masivo del automóvil en la ciudad, especialmente en lo tocante a dos aspectos: la emisión de gases invernadero y de contaminantes a la atmósfera que respiramos. En particular, las autoridades comunitarias reconocen que los compromisos de Kioto con respecto al cambio climático están siendo cuestionados gravemente por el incremento de las emisiones derivadas del tráfico rodado.

Igualmente, la vinculación entre las emisiones del automóvil y el deterioro de la salud de la población es ya un elemento de la agenda política de la Comisión Europea, empeñada en sacar adelante, en un complicado juego de intereses, diferentes directivas sobre calidad del aire. No es para menos: un informe reciente de la Organización Mundial de la Salud señala que la contaminación del tráfico es la causa de muerte de unos 80.000 ciudadanos europeos, más que las correspondientes a los accidentes de carretera.

A partir de esas y otras preocupaciones se comprende la propuesta del día ‘sin mi coche’, pero, como ocurre con otras convocatorias sensatas y bienintencionadas, también suscita dudas y escepticismo. Especialmente cuando se solicita la colaboración ciudadana consistente en un cambio de comportamientos y, simultáneamente, no se perciben con nitidez cambios en la manera de enfocar las políticas de la administración que precisamente promueven dichos comportamientos.

Porque, efectivamente, el mal uso del automóvil es un fenómeno que se alimenta de acciones individuales, que a menudo no miden las consecuencias negativas para la colectividad, pero

también de medidas y políticas llevadas a cabo por los poderes públicos, que torpedean un uso más moderado de dicho vehículo.

Es evidente que la manera de hacer ciudad por parte de los poderes públicos, es decir, el modo en que se planifican y sitúan en el espacio las viviendas, los lugares de trabajo, de compras o de estudio y las infraestructuras, es determinante en la creación de la 'necesidad de usar el automóvil'. Por ejemplo, si se permite el desarrollo de los centros comerciales periféricos, pensados para el automóvil, o la dispersión de las viviendas en urbanizaciones de baja densidad, en donde no es posible dar un servicio adecuado de transporte colectivo, la consecuencia inexorable será un mayor uso del vehículo privado.

Y si se siguen creando infraestructuras de circulación y aparcamiento que facilitan el uso del automóvil privado, generando por ejemplo tiempos y costes de desplazamiento inferiores a los alternativos en transporte colectivo, difícilmente se les podrá convencer luego a los ciudadanos para que utilicen el autobús, el tranvía, el tren o el metro.

Porque se ha comprobado que no basta con crear las infraestructuras y servicios para el uso de la marcha a pie, en bicicleta o en transporte colectivo; no son suficientes las aceras, los bidegorris o los flamantes tranvías y metros para vencer la inercia en el abuso del automóvil. Una vez comprado el coche, por consideraciones que van más allá de su funcionalidad como medio de transporte, cuanto más se usa más barato resulta por kilómetro, cosa que no ocurre con el transporte colectivo. Como señala el discurso ya oficial de la Comisión Europea, para reducir las consecuencias negativas del abuso del automóvil hace falta establecer políticas de estímulo de los medios de transporte alternativos y, al mismo tiempo, necesariamente, fijar políticas de restricción del uso del vehículo privado.

Hace falta, por tanto, que la jornada 'sin coches' no se dirija exclusivamente a crear conciencia ciudadana, sino también a modificar las políticas de las administraciones que contribuyen a incrementar el problema del tráfico urbano. No basta con salir en la foto sin coche oficial, sino que se requiere dotar de contenido a ese mensaje con políticas decididas que, desde el campo del urbanismo al de las infraestructuras, signifiquen una apuesta decidida para que todos dejemos el coche, ese vehículo que al masificarse ha devorado sus propias ventajas y ha exacerbado sus defectos, convirtiéndose en una pesadilla colectiva.

Alfonso Sanz Alduán es urbanista, experto en tráfico y colaborador de Bakeaz.

© Alfonso Sanz Alduán, 2000; © Bakeaz, 2000.
Publicado en *El Correo*, 25 de septiembre de 2000.