



## Nos movemos demasiado e inadecuadamente

Ricardo Marqués

Profesor de la Universidad de Sevilla

Vicepresidente de "A Contramano: Asamblea Ciclista de Sevilla"

El sector del transporte es el "talón de Aquiles" de las políticas para evitar o mitigar el cambio climático. En la UE, las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) ligadas al transporte crecieron entre 1990 y 2015 un 25%, mientras que se redujeron en los demás sectores de la economía. En España, durante el mismo periodo, estas emisiones crecieron un 80% (sic). Los accidentes de tráfico son la principal causa de muerte entre la juventud según ha denunciado la OMS y, asimismo según la OMS, cada año mueren en las ciudades europeas a causa de la contaminación del aire, principalmente debida al tráfico, un número similar de personas. Por no hablar de las muertes prematuras causadas por la obesidad o las enfermedades coronarias ligadas al modo de vida sedentario que la movilidad motorizada conlleva.

Las soluciones puramente tecnológicas no funcionan. Los automóviles eléctricos no acaban de despegar debido a sus insuficiencias técnicas y su contribución a la mitigación de las emisiones de GEI estaría en todo caso ligada a un cambio en la producción de electricidad hacia fuentes exclusivamente renovables, que está todavía por llegar. Su contribución a una vida menos sedentaria obviamente sería nula, y su contribución a un tráfico más seguro o menos congestionado está todavía por demostrar.

Por otro lado, como denunció ya en 1974 Ivan Illich, el ciudadano occidental típico dedica al año más de 1.600 horas a su automóvil (conduciéndolo o trabajando para pagarlo), lo que le permite viajar unos 12.000 km, es decir menos de 8 km por hora (aunque el cálculo es de 1974 y para los EEUU, la situación no varía demasiado en la actualidad) y concluye: "En los países que carecen de industria del automóvil la gente trata de hacer lo mismo, caminando a los lugares a donde quieren ir y dedicando solo entre el 3% y el 8% de su tiempo social al tráfico, en lugar del 25%. Lo que distingue el tráfico en los países ricos del tráfico en los países pobres no es un mayor kilometraje por hora de tiempo de vida de la mayoría, sino más horas

de compulsivo consumo de enormes dosis de energía, suministradas y desigualmente distribuidas por la industria del transporte.”

Tenemos pues una movilidad ineficiente, contaminante, insalubre y cuyo crecimiento parece imparable dentro los esquemas del actual modelo de movilidad, motorizado e individualista, sin que las soluciones tecnológicas anunciadas insistentemente desde la industria del transporte parezcan tener la capacidad suficiente para provocar un cambio de rumbo. Ante esta situación, solo un cambio modal hacia otro tipo de movilidad, más colectiva y menos motorizada, podría aportar soluciones. Sin embargo, la participación modal de los modos activos (el caminar y la bicicleta principalmente) ha venido cayendo en las principales ciudades europeas y del mundo a razón de un 1% anual aproximadamente, debido fundamentalmente a la generalización de un urbanismo disperso y basado en la especialización del territorio (urbanizaciones aisladas, grandes centros comerciales...) que genera grandes distancias, imposibles de cubrir a pie o en bicicleta. Mientras que los sistemas de transporte público no acaban de despegar, debido a que han de compartir un viario ya congestionado por el tráfico privado.

La vuelta a un urbanismo que prime la proximidad y combata la dispersión de las actividades, junto con el fomento combinado del transporte público y los modos activos como el caminar o la bicicleta, todo ello acompañado de fuertes restricciones al tráfico privado de automóviles, es la única solución realista a la movilidad ineficiente, contaminante e insalubre que padecemos. En el terreno de lo positivo, son cada vez más las ciudades que imponen restricciones al tráfico privado, al menos en sus zonas centrales, promoviendo la peatonalización de las mismas. También crecen los países que desarrollan políticas combinadas de promoción del transporte público y la bicicleta, como Holanda, donde el 42% de los accesos a las estaciones de ferrocarril se realizan ya en bicicleta. Estas actuaciones, si bien todavía aisladas, nos marcan el camino hacia una movilidad más sostenible.