

## **ALGUNAS REFLEXIONES A PROPÓSITO DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE**

**José María Montero Sandoval (\*)**

No es frecuente que un periodista se coloque a este lado del estrado. Lo común es que los informadores escuchemos lo que otros nos cuentan, para trasladarlo al resto de los ciudadanos, y que, por esta razón, estemos siempre dispuestos a hacer las preguntas oportunas y también las inoportunas. Quizá por esta condición, propia de nuestro oficio, es por lo que hoy, a pesar de estar al otro lado del atril, no puedo resistirme a iniciar esta conferencia con una pregunta, sin duda oportuna pero, quizá, algo incómoda.

Cuando desde la Consejería de Obras Públicas y Transportes me pidieron que interviniera en este acto para situar, en términos comprensibles, algunos de los conceptos básicos que giran en torno a ese gran “contenedor” que es la “movilidad sostenible”, me advirtieron que esta iniciativa, la de hoy, formaba parte de la Semana Europea de la Movilidad, una iniciativa de la Unión Europea cuyo lema, este año, invita a acudir al trabajo sin recurrir al coche particular. Y yo me pregunto, y les pregunto: ¿cuántos de nosotros hemos acudido a este acto en transporte público?, ¿cuántos hemos venido en bicicleta?, ¿cuántos nos hemos desplazado andando?, ¿cuántos hemos compartido un coche hasta ocupar todas, o la mayoría de sus plazas? No les voy a pedir que levanten la mano, porque puedo imaginarme que, en esta sala, somos muchos, yo mismo, los que nos hemos desplazado hasta aquí usando una única plaza de nuestro automóvil particular. Pero también me consta que algunos asistentes, destacados, a este acto

han hecho hoy el esfuerzo, meritorio, de desplazarse en transporte colectivo.

En cualquier caso, la pregunta, esta pregunta, y su más que previsible respuesta, no es un recurso fácil para señalar culpabilidades y desgranar, a partir de ese momento, un discurso pesimista. Todo lo contrario. Lo único que pretendo poner de manifiesto es la tremenda complejidad de un problema como el que hoy nos reúne, el problema de la movilidad en nuestras ciudades. Un problema que preocupa desde la escala continental hasta la local, desde la escala planetaria hasta el escenario de uno de nuestros barrios.

Lo sencillo sería plantear, como única alternativa a este problema, una acción más decidida por parte de las diferentes administraciones o un esfuerzo más generoso por parte de los fabricantes de automóviles, por citar dos opciones a las que siempre se recurre cuando se debate esta cuestión, olvidando la responsabilidad que, en última instancia, tenemos todos los ciudadanos que, en una sociedad desarrollada como la nuestra, gozamos de una enorme capacidad de elección. Libertad que, en definitiva, es la que, en numerosas ocasiones, determina el éxito o el fracaso de aquellas estrategias con las que el sector público o el privado intentan atajar este y otros problemas de honda repercusión ambiental, económica y social.

Dice Miguel Delibes, y dice bien, que cuando planteamos un problema ambiental complejo, debemos desconfiar de aquellos que ofrecen, o demandan, soluciones simples. Todos los problemas complejos exigen soluciones complejas y quizá por ello es por lo que la Unión Europea nos invita, a todos los ciudadanos del continente, a reflexionar sobre esta cuestión durante una semana.

Distintas administraciones, autonómicas y locales, reconocen como estrategia básica en la recuperación de la habitabilidad de nuestras ciudades (esa que reduce la peligrosidad de las calles y facilita la circulación del transporte público, los peatones o los ciclistas), el establecimiento de nuevas jerarquías del viario urbano, hasta el nivel de barrio, fundamentadas, por ejemplo, en limitaciones de velocidad aún más estrictas para el tráfico motorizado. En definitiva, y como ya ocurre en algunas urbes europeas, habría zonas donde, sin llegar a prohibir la circulación, las prioridades se invertirían, y el peatón podría circular con ventaja sobre el automóvil.

Este planteamiento, que parece de sentido común y que en gran medida podría resolver algunos de los inconvenientes de un sistema de transporte que sacraliza el coche privado, no tiene por qué ser visto con buenos ojos por los ciudadanos, por más que esto nos parezca increíble. En Alemania, por ejemplo, cuando el Gobierno propuso aplicar nuevos límites de velocidad en zonas urbanas, solo un 31 % de los ciudadanos se mostraron favorables a la iniciativa. Y si prefieren un escenario mucho más cercano, el Ecobarómetro que, por encargo del gobierno andaluz, realiza todos los años el Instituto de Estudios Sociales Avanzados, revela cómo, en Andalucía, más del 60 % de los propietarios de automóviles confiesa usarlos todos o casi todos los días, y un notable 28 % reconoce que no hace, ni haría, un uso limitado de su vehículo por razones ambientales.

Es decir, nos quejamos del problema, demandamos soluciones, inmediatas, cuya ejecución no nos compete directamente, pero no estamos dispuestos a poner todo lo que tendríamos que poner, como ciudadanos, de nuestra parte. Ese era el sentido de mi pregunta inicial. Quizá lo que ocurre es que, en el fondo, los ciudadanos, por más que suframos a diario los inconvenientes de este sistema de transporte demencial, no tenemos presentes, con la contundencia de algunas cifras objetivas, los verdaderos costes de esta elección. Difícilmente un enfermo se esforzara en curarse de una enfermedad si nadie se la ha diagnosticado, si no se ha tomado interés en conocer las consecuencias de la misma y, sobre todo, si no termina de elegir un tratamiento eficaz. El desconocimiento es el motor de la inacción y, por eso, cualquier estrategia encaminada a lograr una movilidad sostenible debe comenzar, necesariamente, por invertir en divulgación y educación.

Como digo voy a desgranar algunos datos ciertamente llamativos, aunque algunos de ustedes los conozcan ya de sobra, porque son aquellos que, desde hace años, nos viene recordando la Unión Europea y numerosos organismos oficiales de nuestro país y de nuestra propia comunidad autónoma.

Más del 75 % de los desplazamientos urbanos se realizan en vehículos privados con un solo ocupante. En las grandes ciudades el 50 % de los viajes en coche son para recorrer menos de 3 kilómetros y un 10 % de estos desplazamientos motorizados cubren distancias de menos de 500 metros. Teniendo en cuenta que en las 17 ciudades españolas de mayor tamaño se realizan en un día laborable alrededor de 13 millones de viajes en vehículo privado, nos encontramos con que más de un millón de esos viajes, diarios, apenas nos sirven para desplazarnos unos centenares de metros, y, sin embargo, para hacer tan corto

recorrido necesitamos consumir, todos los días, y sólo en esas 17 grandes urbes, más de un millón de litros de combustible.

¿Terminarán por atrofiarse nuestras piernas en las grandes ciudades? Un amigo, que este verano paseaba, con el afán aventurero de los turistas, por el acerado de una extensa avenida que cruzaba una zona residencial de Miami fue interpelado por una pareja de policías, sorprendidos por su extraño comportamiento. “Nos parece muy bien que usted sea un turista con ganas de pasear”, vinieron a decirle, “pero en determinadas zonas solo se desplazan caminando los pobres o los delincuentes”. O sea, que en algunos sitios los peatones comienzan a ser sospechosos.

A comienzos del siglo XX un occidental medio recorría cada año unos 2.500 kilómetros, de los cuales alrededor de 2.000 los realizaba a pie. Hoy la cifra se ha disparado hasta superar los 13.000 kilómetros anuales, y solo 500 se hacen a pie, cifra que, además, no deja de decrecer. Paradójicamente, cada vez hay más personas que madrugan para correr, para acudir a un gimnasio o para realizar ejercicios en una bicicleta estática, y luego toman su coche para recorrer los pocos kilómetros, o los pocos metros, que los separan de su lugar de trabajo, de una zona comercial o de un centro de ocio. Y todo esto, a velocidades medias que oscilan entre los seis y los quince kilómetros por hora, velocidades que no superan las que se obtenían a comienzos de siglo recurriendo a la tracción animal. ¿Todo este esfuerzo tecnológico, todo este gasto, toda esta disposición de infraestructuras, todas estas molestias medidas en ruido o en contaminación, para terminar siendo adelantados por un burro (eso sí, sin airbag ni aire acondicionado)?

Paradójicamente, estos desplazamientos, cortos y a reducida velocidad, no suponen una menor incidencia de los accidentes de tráfico más graves, por más que pensemos que esta tragedia sólo se manifiesta en las carreteras y autovías. La limitación de velocidad que impone un tráfico denso no es, ni siquiera, una garantía de seguridad. Desde 1979 la tasa de mortalidad por accidentes de tráfico en el ámbito urbano ha aumentado en España en más de un 50 %, fenómeno que algunos especialistas achacan a la aparición de formas de conducir mucho más agresivas.

Si una civilización alienígena tuviera oportunidad de espiar la vida en las grandes ciudades del planeta Tierra podría llegar a pensar que extensas zonas de nuestro mundo están habitadas por los coches y que los humanos apenas somos una especie de parásitos que ocupan los vehículos a motor. Estos requieren de enormes inversiones para poder moverse a su antojo por calles, carreteras, autopistas o rondas de circunvalación, mientras que los peatones disponen de un espacio ridículo en comparación con las infraestructuras que devoran los automóviles.

Por un espacio de 3,5 metros de ancho situado en un escenario urbano pueden llegar a circular, en una hora, hasta 22.000 personas usando como medio de transporte un tranvía, cifra que se reduce a 19.000 personas si se trata de peatones o 14.000 si son ciclistas. Los autobuses públicos son capaces de conducir, en idénticas condiciones, hasta 9.000 personas, mientras que los automóviles tan sólo llegan a transportar a unas 2.000 personas. Si el espacio de nuestras ciudades no es infinito y las necesidades de transporte no dejan de crecer queda claro que lo más rentable, para todos, es el transporte público.

De nuevo, la responsabilidad de este fenómeno absurdo, e insostenible, que creo haber dibujado con algunos datos llamativos, vuelve a ser compartida. Los ciudadanos vivimos presos de una serie de mitologías sociales, alimentadas desde diferentes sectores, que giran en torno al consumo. No pocas personas, de esas mismas que lamentan la degradación de la calidad de vida en las grandes ciudades, consideran que un mayor consumo acarrea un mejor tratamiento social, o que lo barato, aunque sea eficiente, resulta vulgar. De esta manera, el coche es sacralizado, aún cuando sea el responsable de la creciente congestión de las vías urbanas e interurbanas, de un elevado consumo de energía y de unas emisiones contaminantes que repercuten en la salud de todos. La representación social que se le atribuye hoy al coche particular provoca conductas poco adecuadas tanto de uso como de compra del vehículo. Así, coches más potentes de lo que el usuario realmente necesita, conducciones violentas o velocidades excesivas, solo sirven para disparar el consumo de combustible, gastar más dinero, poner en peligro la vida de otros ciudadanos y causar daños en el medio ambiente.

Sin embargo, cuando uno visita ciertas ciudades europeas, donde el nivel de vida y las posibilidades de consumo están, como mínimo, a la altura de cualquiera de nuestras ciudades, se da cuenta que los centros urbanos son más amables, que soportan menos presión de tráfico, que es más fácil ser peatón o menos arriesgado ser ciclista. ¿Cuál es el secreto de estos escenarios, más humanos? Pues, sencillamente, el transporte público, y no solamente porque sea más abundante o esté mejor organizado sino, sobre todo, porque los ciudadanos se deciden por él con mucha más intensidad que en nuestra tierra y reservan el vehículo particular para los desplazamientos de una cierta envergadura. En estas ciudades, lo barato, porque encima el transporte público es

más barato que el desplazamiento en un coche particular, no es visto como algo vulgar.

Las diferentes administraciones, por su parte y para seguir con este reparto de responsabilidades, deberían moderar, como ya se está haciendo en algunos casos, la atención prioritaria que se presta a la construcción de nuevas infraestructuras para favorecer la circulación de vehículos, infraestructuras que a veces se saturan el mismo día que se inauguran y obligan, de inmediato, a plantear nuevas infraestructuras en un círculo sin fin. Frente a esta estrategia, que todos estamos convencidos que no resuelve el problema, hay que redoblar los esfuerzos por gestionar, de forma colectiva, la demanda de movilidad, por racionalizarla, destinando a este capítulo muchos más recursos públicos.

Los fabricantes de automóviles, por último y por señalar a aquel sector privado que con mayor intensidad incide en esta cuestión, no manifiestan pudor alguno cuando siguen lanzando campañas que favorecen, por ejemplo, el uso de vehículos todoterreno en escenarios urbanos. ¿Tiene algún sentido, en ciudades como las andaluzas, con abigarrados centros históricos, fomentar el desplazamiento, normalmente con un solo pasajero, de automóviles que desplazan más de 2.000 kilogramos de peso, cuentan con notables capacidades de carga y motorizaciones dimensionadas para coronar montañas?

El pasado año se alcanzó en España un máximo histórico en la venta de vehículos, ya que se matricularon 1,65 millones de unidades, entre turismos y todoterrenos. La tasa de crecimiento del sector, con respecto al ejercicio anterior, se situó en torno al 10 %, aunque el segmento de los todoterreno creció casi un 18 % y, por vez primera, rozó las 100.000 unidades matriculadas. Las cifras parecían imbatibles pero en los cinco primeros meses de este año se han alcanzado porcentajes aún más llamativos: mientras que las ventas de turismos, comparadas con el mismo periodo de 2004, han crecido un discreto 2,8 %, las

correspondientes a los todoterreno han experimentado un aumento superior al 29 %.

Andalucía se mantiene dentro de los parámetros que rigen a escala nacional, por lo que se estima que cada año se vienen a matricular en esta comunidad autónoma alrededor de 20.000 vehículos todoterreno, convirtiéndose así, junto con Cataluña y Madrid, en la comunidad que mayor demanda expresa. ¿Qué está ocurriendo? ¿Acaso todos los andaluces nos estamos convirtiendo en guardabosques, en agricultores de montaña, en agentes rurales de la guardia civil?

Es cierto, que la industria del automóvil se ha esforzado, como pocas, en reducir las emisiones contaminantes y la eficiencia energética de sus productos, y así, un coche de última generación contamina un 95 % menos que otro fabricado hace 20 años, mientras que otras industrias, como las siderúrgicas, químicas o centrales térmicas, apenas han logrado reducir sus emisiones un 20 % en el mismo periodo de tiempo. Asimismo, los consumos no han dejado de decrecer, y, en dos décadas, los motores han disminuido en un 20 % su demanda de combustible. Pero ¿a dónde van a parar estos ahorros? Como asegura el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía, la tendencia actual de comprar cada vez más coches, de mayor tamaño y potencia, y recorrer con ellos más distancia, anula las ventajas de un menor consumo específico o de unos menores vertidos de gases contaminantes a la atmósfera.

A pesar de que los andaluces, como revela el EcoBarómetro que antes citaba, se muestran cada vez más sensibles a las perturbaciones derivadas del cambio climático, pocos son los consumidores conscientes del volumen de dióxido de carbono que producen sus automóviles, sencillamente porque es un gas que se elimina a través del tubo de escape. Supongamos que en un coche

el dióxido de carbono no se liberara de esta manera, sino que, al igual que ocurre con los residuos domésticos, se fuera depositando en un recipiente que más tarde habría que vaciar en un contenedor.

En un sencillo trayecto, por ejemplo de Sevilla a Córdoba (alrededor de 150 kilómetros), y utilizando un turismo de tipo medio, el conductor se encontraría al llegar a su destino con unos 26 kilos de dióxido de carbono, suficientes para llenar unas cuantas bolsas de basura. ¿Emitir estos gases es gratis? Pues hasta hace poco no era fácil ponerle precio pero ahora la situación es bien diferente.

A mediados de febrero de este año entró en vigor el Protocolo de Kyoto, un tímido acuerdo internacional que constituye nuestra única esperanza de frenar el cambio climático moderando las emisiones de dióxido de carbono en los países más desarrollados. España, que de acuerdo a los compromisos de la Unión Europea, podría incrementar sus emisiones hasta un 15 % en el horizonte del periodo 2008-2012 (tomando como referencia las emisiones medidas en 1990), ha incrementado sus emisiones, hasta ahora, en más de un 45 %, y en Andalucía este porcentaje se eleva hasta el 55 %, aunque nuestra contribución al cómputo total es de las más moderadas del conjunto nacional. ¿Qué pasaría si hoy tuviéramos que rendir cuentas de este incumplimiento? Pues que tendríamos que pagar las sanciones previstas por la Comisión Europea, que algunos cifran en cantidades que podrían rondar los 100 euros por tonelada emitida sobre la cantidad acordada, o bien comprar derechos de emisión en el mercado, derechos que rondan, en la actualidad, los 10 euros por tonelada. 10 euros. No parece una cantidad inquietante, ¿verdad?, pero ¿cuánto millones de toneladas de dióxido de carbono emitimos los andaluces a lo largo de un año? Pues alrededor de 57 millones de toneladas. Y de esta cantidad, ¿cuántas toneladas pueden achacarse (insisto, en Andalucía) al sector transportes? Pues unas 14 millones de toneladas. Hagan números, en euros, y ya verán como el asunto es para inquietarse.

Y ya que hemos conseguido aterrizar en los bolsillos, que, en la anatomía de cualquier ciudadano, suelen ser puntos mucho más sensibles que el cerebro e, incluso, que el corazón, revisemos las cuentas que se manejan en la Comisión Europea a la hora de evaluar el impacto económico de un sistema de transportes que se apoya, de manera desproporcionada, en los automóviles. Los costes externos, esos que soportamos todos de manera indirecta, que cabe atribuir a la congestión del tráfico y a los accidentes representan entre un 0,5 y un 2 % del Producto Interior Bruto de la Unión Europea, esto es, pagamos todos los años una factura que oscila entre los 44 mil millones de euros y los 178.000 millones de euros.

Sigamos tocándonos el bolsillo. Si en nuestras ciudades los recorridos inferiores a dos kilómetros se realizaran andando o en bicicleta, lo cual no parece nada descabellado, todos los años se ahorrarían en España unos 1.000 millones de litros de combustible. A precio de gasolinera, y tomando como referencia la gasolina de 95 sin plomo, esto supone, hoy (mañana, si quieren, lo revisamos), un ahorro anual de más de 1.100 millones de euros.

En definitiva lo que trato de decirles, recurriendo al bolsillo, es que el crecimiento económico de un determinado territorio no puede entenderse sin incorporar algunas variables ambientales, aquellas que dan idea del modelo desarrollo elegido, sus verdaderos costes y, en definitiva, su capacidad para generar riqueza sin hipotecar la calidad de vida de los ciudadanos y la propia supervivencia de las diferentes actividades productivas.

En Andalucía, el documento que se ha convertido en referencia de esta nueva manera, más responsable, de entender la economía regional es el Informe de Sostenibilidad, análisis de carácter anual del que esta primavera se publicó, por iniciativa del Observatorio Ambiental de Andalucía y la Escuela de Organización Industrial, la segunda edición. Pues bien, en este documento, y en lo que se refiere al sector transportes, se anota como, durante el periodo 1995-2003, este sector ha experimentado en nuestra comunidad autónoma un notable crecimiento económico, pero este crecimiento se ha producido a costa de un elevado incremento de la presión ambiental medida en densidad de tráfico, ruido o contaminación. Eso sí, advierten los redactores del informe, a partir de 2002 se anota un aumento en el uso de transportes públicos, lo cual supone un cierto motivo de esperanza.

Pero más allá de las cifras que este informe recoge, alimentándose de las estadísticas oficiales, también incorpora el análisis de 75 expertos a los que se pidió que analizaran un total de 43 problemas ambientales de Andalucía. De ellos, ocho, fueron señalados como los más importantes y, por consiguiente, graves y de urgente solución. El escaso desarrollo de modelos eficaces de transporte público de pasajeros alternativos al coche particular figura en la cuarta posición, sólo superado por los problemas asociados al consumo excesivo de agua en zonas agrícolas, la extensión de cultivos en regadío y la expansión urbanística desmedida con fines turísticos. Esta clasificación, y el orden que en ella ocupa el problema de la movilidad, creo que son elementos para esta reflexión a la que nos invita la Unión Europea.

Espero que, aún a riesgo de haberles abrumado, o aburrido, con demasiadas cifras, datos y comparaciones, al problema le hayamos puesto nombres y apellidos, y todos seamos, así, más o menos conscientes de la enfermedad que hemos contraído. De alguna manera confío en que todos hayamos podido superar esa visión reduccionista por la cual el problema de la movilidad se nos antoja grave pero difuso en sus causas y en sus consecuencias. Y, sobre todo, hayamos concluido, aunque los que hoy nos hemos dado cita en este auditorio estoy seguro que coincidimos en este objetivo, hayamos concluido, digo, que el transporte público es el tratamiento más eficaz para esta enfermedad del siglo XXI.

Después de mi intervención, y por boca del presidente y del alcalde de Sevilla, van a tener oportunidad de conocer, con detalle, de qué manera está tratando de abordar el gobierno andaluz, y los diferentes ayuntamientos de nuestra comunidad, este problema, cuáles son las acciones que ya están en marcha y, sobre todo, cuáles son las estrategias de futuro. Vamos a conocer, por ejemplo, el esfuerzo que se está realizando desde los Consorcios de Transporte Metropolitanos, un sistema que, precisamente, busca esa modulación de la demanda, esa integración de sistemas de transporte público para lograr la máxima eficacia, la mayor comodidad y el menor coste. Vamos a saber, asimismo, del desarrollo de nuevos sistemas de transporte colectivo, en grandes áreas urbanas, basados en metros, tranvías, corredores ferroviarios o enlaces marítimos. En definitiva, vamos a conocer las diferentes fórmulas con las que la Administración trata de alcanzar esa movilidad sostenible.

Estas fórmulas giran, necesariamente, en torno a la progresiva sustitución de los desplazamientos en automóvil privado por desplazamientos en transporte colectivo. Un autobús, y me van a perdonar si vuelvo a recurrir a las cifras, precisa por viajero transportado cincuenta veces menos espacio y consume 15 veces menos energía que un coche particular. Si solo 30 personas no utilizaran diariamente su automóvil para ir al trabajo, sustituyéndolo por un autobús público, se ahorrarían al año casi 5.000 litros de combustible (ya saben, a algo más de un euro el litro). Y hablo sólo de 30 personas.

La apuesta por el transporte colectivo, que anima muchas de las políticas tanto de la administración autonómica como de los diferentes ayuntamientos de la comunidad andaluza, es una apuesta segura, es una apuesta de futuro. Es, sin duda, una de las mejores herramientas para conseguir ciudades más habitables, ciudades más amables, ciudades hechas a la escala humana. Por eso, sólo cabe felicitarse de cualquier actuación, por humilde que nos parezca, que trate de mejorar y coordinar las diferentes redes de transporte público; que trate de conseguir que nuestras estaciones de autobuses o terminales de ferrocarril mejoren en su disponibilidad, en su eficacia y, si me apuran, hasta en su atractivo estético. Aquellas políticas que traten de mejorar la imagen pública de un transporte que es de todos y del que todos, viajeros o no, nos beneficiamos.

A estos esfuerzos, que recaen, sobre todo, en el lado de los poderes públicos, habrá que sumar, además y como señalan algunos especialistas, las promesas tecnológicas que dibujan, en un horizonte más o menos cercano, un transporte más racional, promesas como son los vehículos no contaminantes, los sistemas

inteligentes de transporte (con sistemas de navegación asistida en tiempo real que servirán para evitar atascos e incidentes), o la sustitución de muchos desplazamientos gracias al teletrabajo y, en general, a los sistemas de telecomunicación que permiten realizar todo tipo de transacciones electrónicas sin movernos de casa.

Pero, al margen de las iniciativas que promueven las administraciones e, incluso, de los avances que llegan desde el sector privado, hay que trabajar muy duro en la concienciación y en la coherencia. Todos los esfuerzos que se hagan en el terreno del transporte público deben ir acompañados de políticas que no fomenten en exceso la compra de automóviles, de políticas que suavicen esa, a veces, excesiva atención a las infraestructuras destinadas a facilitar el tráfico rodado de los vehículos particulares. Tampoco podemos olvidar el papel del urbanismo en todas estas estrategias, porque debemos apostar por planes urbanísticos que sean cada vez menos dependientes de este modelo de transporte individualista. A nadie se le oculta que, en gran medida, la disparatada dependencia del vehículo privado en las urbes andaluzas es un fenómeno íntimamente relacionado, como ha ocurrido en otros muchos territorios, con el debilitamiento del modelo de ciudad compacta y compleja, característico del entorno mediterráneo, y el nacimiento de una nueva ciudad extensa y difusa, compuesta por una amalgama inconexa de urbanizaciones que salpican extensas áreas metropolitanas.

En definitiva, de poco sirve fomentar el transporte público si, al mismo tiempo, no se buscan fórmulas que permitan reducir el tráfico de los vehículos privados y la excesiva, y a veces inevitable, dependencia de este medio de transporte. Debemos dejar de sentirnos presos de ese afán desmedido por incrementar la movilidad del automóvil porque, y esta es una reflexión que no debemos dejar pasar, todos esos recursos que se dedican a alimentar la infinita voracidad de los automóviles hay que detraerlos, al final, de las inversiones que podrían ir destinadas a mejorar la habitabilidad de nuestras ciudades, necesitadas de

parques, de carriles-bici, de más autobuses, de metros, de tranvías. Ese es, dicho de otra manera, un dinero que, en los tiempos que corren, admite mejores destinos.

Y puestos a no dejar nada en el tintero no nos olvidemos, tampoco, de que, excluyendo a los adultos que no se desplazan en automóvil por cualquier circunstancia, la movilidad de una quinta parte de la población europea, compuesta por niños y jóvenes, depende totalmente de los desplazamientos a pie o en bicicleta, de los transportes públicos o, eventualmente, del coche de la madre o del padre. Si a nuestros hijos los acostumbramos a depender del vehículo particular de un adulto, lo lógico es que, cuando ellos lleguen a la edad adulta, también consideren este recurso como el único referente. Los niños, las niñas, los ancianos, los minusválidos,... aquellos sectores de la sociedad que requieren un trato preferencial están rodeados, como explica la propia Comisión Europea, por un entorno urbano que no siempre presta atención a sus necesidades de desplazamiento. Esta consideración, que se olvida con frecuencia, también debe estar presente en nuestras estrategias de futuro.

En definitiva, insisto, buscamos la “movilidad sostenible”, ese concepto que todos repetimos sin saber, en ocasiones, qué significa exactamente. La sostenibilidad, aplicada a cualquier acción humana, se traduce, sencillamente, en respeto. Movilidad sostenible es desplazarnos respetando a los peatones, a los ciclistas, a los pasajeros del transporte público, al resto de conductores e, incluso, a aquellos ciudadanos que no tienen necesidad o posibilidades de trasladarse. ¿Y cómo los respetamos? Tratando de consumir la menor cantidad de posible de energía, tratando de generar el menor nivel de ruido posible, tratando de ocupar el menor espacio posible, tratando de generar la menor cantidad de gases contaminantes posible... ¿Y para conseguir esto que debemos hacer? Usar los vehículos privados de la manera más eficiente posible, reduciendo los desplazamientos a aquellos que sean realmente necesarios, ocupando el máximo de plazas, desplazándonos a velocidades

contenidas y con formas de conducción amables, recurriendo a los transportes públicos con mucha más intensidad...

Y aún situándonos en este escenario idílico, donde todos nos respetásemos, habría que aplicar una medida indispensable para poder hablar de una verdadera movilidad sostenible, una medida que, de nuevo en manos de los poderes públicos, prime a los sistemas de transporte más respetuosos sobre aquellos otros menos solidarios. Y este incentivo puede tener muchas caras, desde los carriles reservados tanto al transporte público como a los automóviles privados que ocupan la mayoría de sus plazas, en los que también se trabaja en Andalucía, hasta los impuestos que gravan al automovilista no sólo en función de la potencia de su vehículo sino también de acuerdo a las zonas urbanas por la que transita, las horas del día en que se usa el vehículo, las distancias recorridas o el tiempo de estacionamiento.

A lo largo de mi intervención creo que he usado en demasía el término problema, de manera que podría pensarse que, en lo que se refiere al transporte en nuestras ciudades, la actual es una situación de evidente crisis. Y es cierto, y es así, pero esta expresión, crisis, tan manida, me recuerda una acertada metáfora que acostumbran a emplear los psicoterapeutas. A diferencia de otras muchas palabras, más complejas incluso, el término “crisis” no se resuelve en la grafía china, que es una grafía ciertamente sofisticada, con un sólo pictograma, con un solo dibujo, sino que necesita la unión de dos de estos elementos gráficos. Crisis nace, en tan peculiar idioma, de la suma de los pictogramas que representan “peligro” y “oportunidad”. Quedarse únicamente en el peligro, en el suceso, en la catástrofe, en la angustia, es ignorar una parte fundamental de nuestra realidad ambiental, aquella que nos enfrenta a nuevas oportunidades, a nuevos planteamientos de futuro, a nuevos escenarios donde todo está por estrenar.

---

**(\*) José M<sup>a</sup> Montero Sandoval es director de “Espacio Protegido” (Canal 2 Andalucía) y autor de “Crónica en verde” (El País-Andalucía). Premio Nacional de Medio Ambiente 2004 y Premio Andalucía de Medio Ambiente 1996.**