

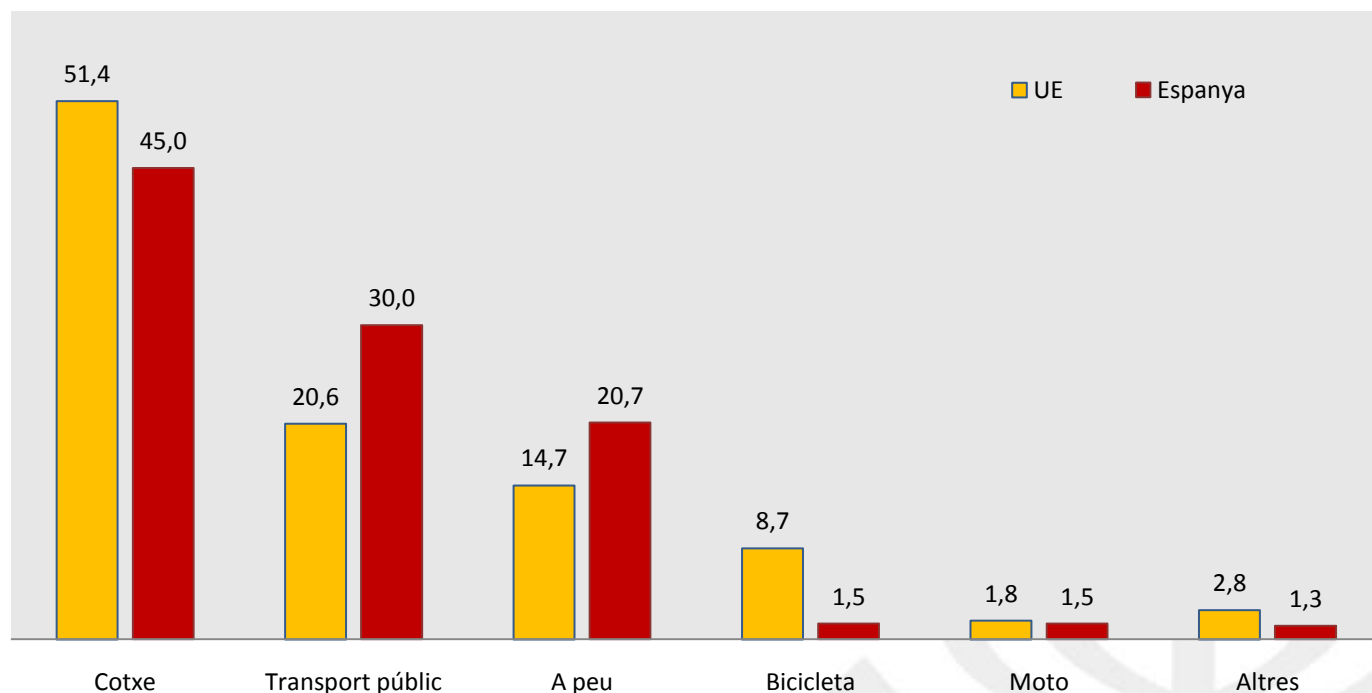
FEM PROU PER MILLORAR LA MOBILITAT? UNA COSA ÉS DIR I L'ALTRA ÉS FER

El vehicle privat, al centre de la nostra vida

La motorització és consubstancial a la societat moderna. Les exigències de la vida quotidiana, ja siguin derivades de les relacions laborals, socials, familiars o de qualsevol altra mena, ens porten a invertir una part molt rellevant del nostre temps en desplaçaments constants. Com ens movem?, quins efectes tenen els nostres desplaçaments sobre el nostre entorn?, què podem fer per millorar les condicions en què ens movem? Aquestes i altres preguntes troben resposta als resultats de [l'Eurobaròmetre que la Comissió Europea acaba de publicar](#) i que responen a una enquesta sobre les actituds dels ciutadans europeus davant les línies mestres de la política de transports de la Unió Europea.

Un primer fet que defineix la situació, i que no és nou, és la importància del vehicle privat en la satisfacció de les necessitats de mobilitat de la població. A la UE-27, els ciutadans prefereixen el cotxe o no tenen altre remei que fer-lo servir per als seus desplaçaments. De fet, el 53% dels ciutadans utilitza el vehicle motoritzat de manera principal (incloent les motocicletes, un 2%), mentre que el 21% és usuari del transport públic i la resta comparteix l'anar a peu o amb bicicleta com a mitjà de transport habitual. Per tant, el vehicle privat continua estant al centre del sistema de mobilitat.

Sistemes de transport a la UE i Espanya
% de llars que prefereixen un sistema determinat



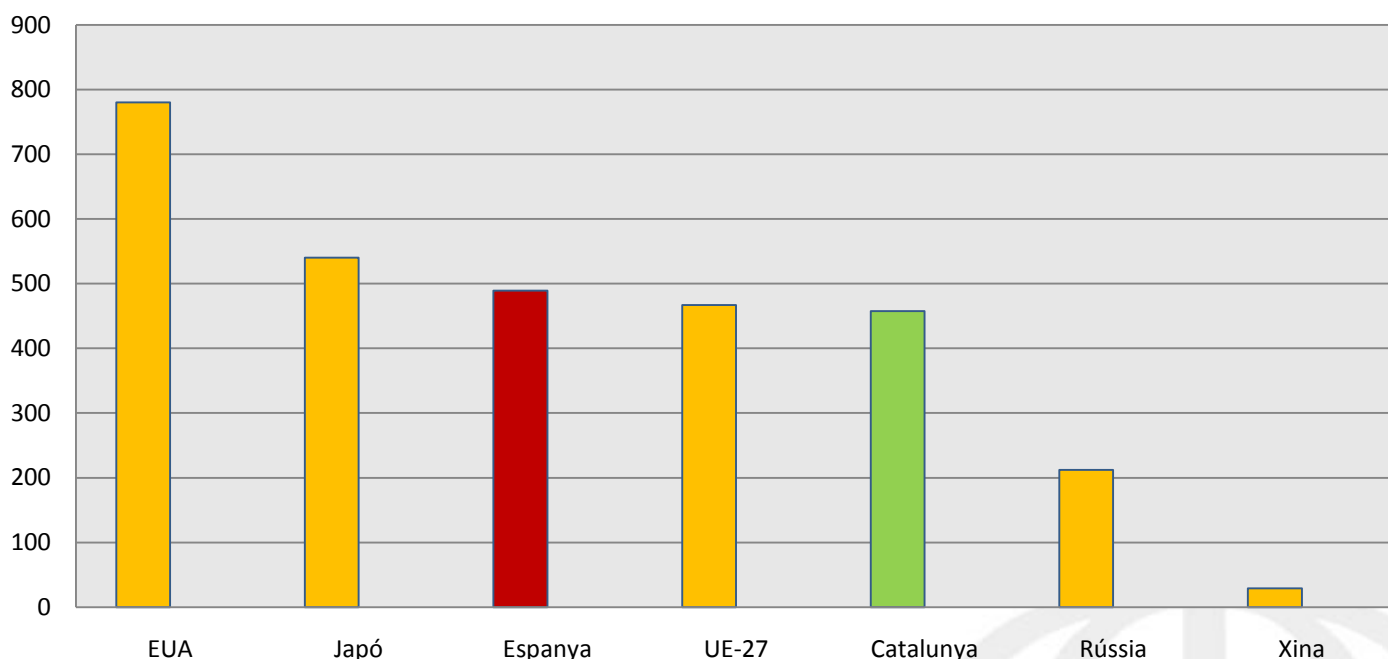
FONT Unió Europea

Amb tot, la situació és força diferent segons els països, constatant-se un ús molt més elevat de l'automòbil com major és el grau de desenvolupament de cada país. Així, algun dels estats de nova incorporació a la UE presenten taxes d'utilització de l'automòbil del 30% o inferiors, mentre que a l'extrem oposat destaca, sobretot, França amb el 69% dels desplaçaments fets principalment amb aquest mitjà de transport. Espanya presenta una situació intermèdia, ja que el 47% del ciutadans utilitzen el vehicle privat, incloent les motos (el 2%, com la mitjana europea).

No tothom, però, fa servir el cotxe de la mateixa manera. Els grans usuaris són preferentment la població d'edat mitjana, entre 25 i 54 anys, la que viu en àrees no metropolitanes i també la d'un major nivell d'instrucció. Lògicament, motius de treball, accessibilitat als sistemes de transport públic, grau d'independència personal o nivell de renda són elements que configuren aquest patró de conducta.

Aquesta enorme dependència del vehicle privat té el seu reflex, lògicament, en un nivell de motorització espectacular. Són habituals les referències a la xifra de vehicles per habitant i són alligonaadores les diferències entre els països avançats i els emergents a l'hora de pensar quines poden ser les conseqüències en termes de sostenibilitat o seguretat d'una equiparació a l'alça de les taxes respectives, sobretot en un context de poca cooperació internacional.

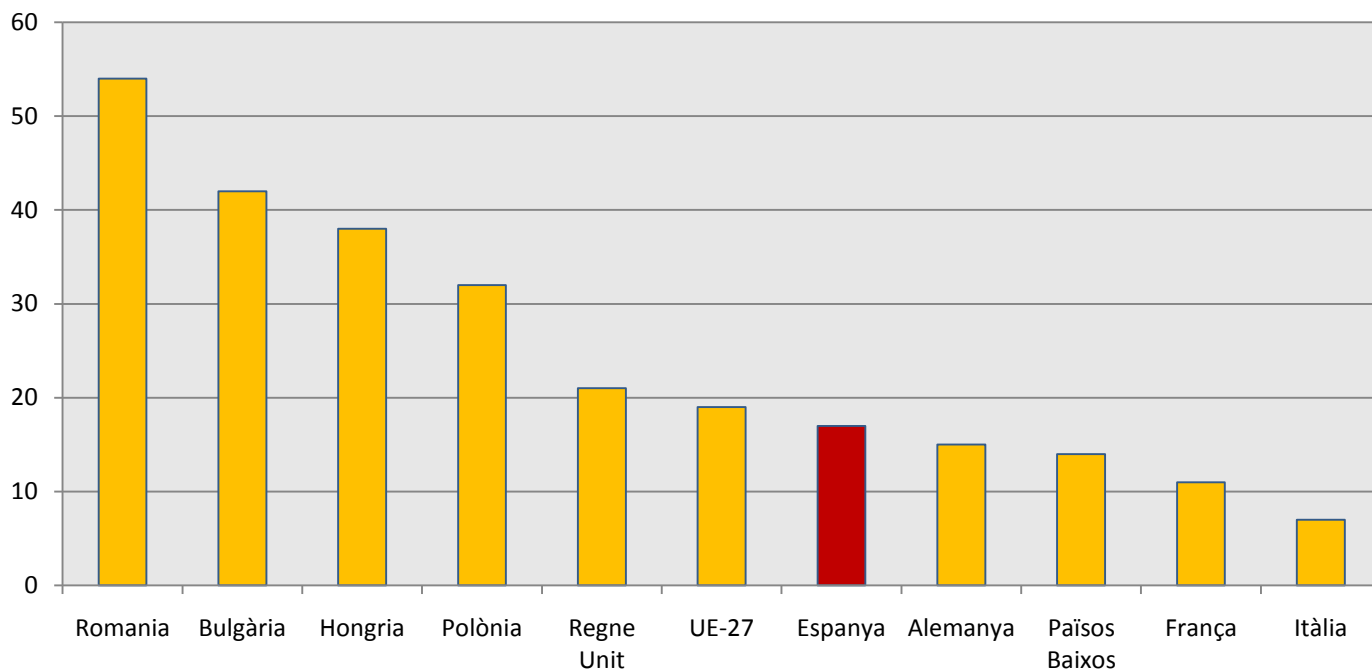
Turismes per 1.000 habitants
Any 2008



FONT: OCDE, M. Fomento i elaboració pròpia

Menys habituals, en canvi, són els referents en termes de penetració de l'automòbil a les llars. A Europa, el 81% de les llars disposen d'almenys un vehicle per al seu ús particular. Aquesta xifra arriba a cotes del 93% a Itàlia, del 89% a França o del 83% a Espanya. Imaginem, doncs, l'impacte extraordinari, pel nombre de famílies afectades, que un canvi en els preus internacionals de l'energia o una modificació en les polítiques públiques de transport i mobilitat té en la vida quotidiana europea.

Llars sense cotxe a la Unió Europea
% sobre el total de llars

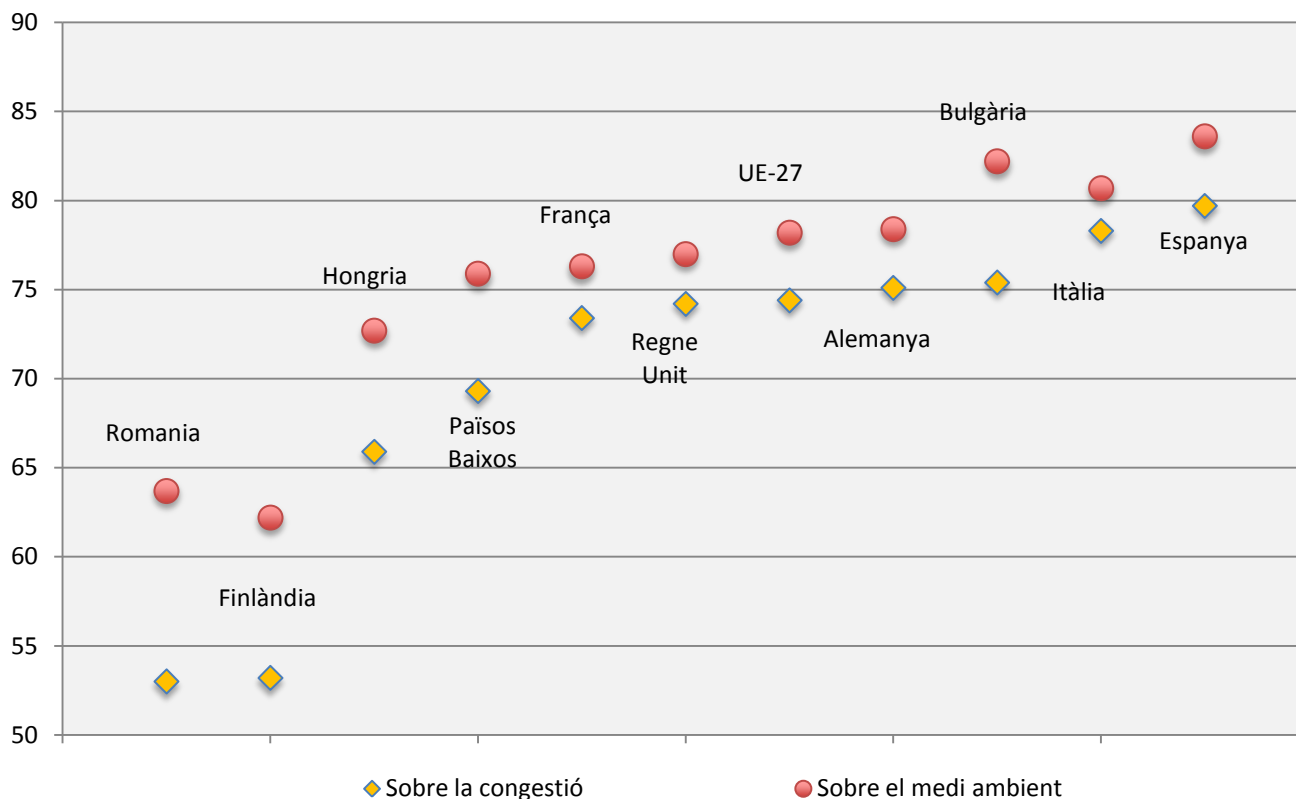


FONT: Unió Europea

Podem dependre menys del vehicle privat?

Una primera qüestió que es planteja un cop constatada la gran dependència de l'automòbil és si podem deixar d'estar-hi subordinats tant com ara. Una primera impressió és que la població no està plenament satisfeta amb el model de mobilitat existent, no tant per la conveniència o comoditat que reporta l'ús del vehicle privat, sinó pels inconvenients que comporta l'alternativa massiva del seu ús. El 80% dels espanyols, sis punts més que la mitjana europea, creu que el tràfic o el seu excés té un impacte negatiu sobre el model personal de mobilitat i pràcticament la majoria absoluta de ciutadans declaren que la millora de les condicions de circulació és irrenunciable.

L'impacte del cotxe sobre la congestió i el medi ambient
% de llars que afirmen que té inconvenients



L'opció preferida per la majoria per solucionar el problema és la millora del transport públic davant d'alternatives com les restriccions a la circulació en determinades àrees (urbanes), la reducció de la velocitat o la imposició de taxes o peatges a les zones de major congestió. Aquí, els espanyols es decanten preferentment per la millora del transport públic amb molta més convicció que a la resta d'Europa, descartant l'eficàcia de les restriccions a la circulació i pràcticament desconsiderant qualsevol alternativa que contempli reducció de velocitat o imposició de peatges, per no dir que s'hi oposen. Segurament la nostra història i el tarannà del país ens allunyen molt significativament de la mitjana europea.

L'opció espanyola en favor de la millora del transport públic és a més declaradament una opció real. Només el 10% dels espanyols no estaria disposat a conduir menys i a utilitzar el transport col·lectiu encara que aquest millorés de forma efectiva. Aquesta proporció és molt més baixa que la declarada pels ciutadans europeus en el seu conjunt, ja que un 22% de la població no canviaria les seves pautes actuals de mobilitat sota cap concepte. Tenint en compte que aquest percentatge s'eleva al 40% als països menys avançats, la xifra espanyola és realment rellevant quant a les possibilitats efectives de canvi del sistema. Dit d'una altra manera, amb un transport públic millor la població deixaria més el cotxe a casa.

Què se li exigeix al transport públic perquè sigui un bon substitutiu del vehicle privat? Fonamentalment, en el cas espanyol, una millora de la seva possibilitat d'ús pel que fa a la conveniència d'horaris, més que a la seva connectivitat o una accessibilitat més fàcil reflectida, especialment, en la proximitat de les parades. Probablement l'estructura urbana del nostre país, menys dispersa en general que la d'altres països europeus, fa que la conveniència horària, en definitiva, el flux de transport, sigui el punt central de la qüestió.

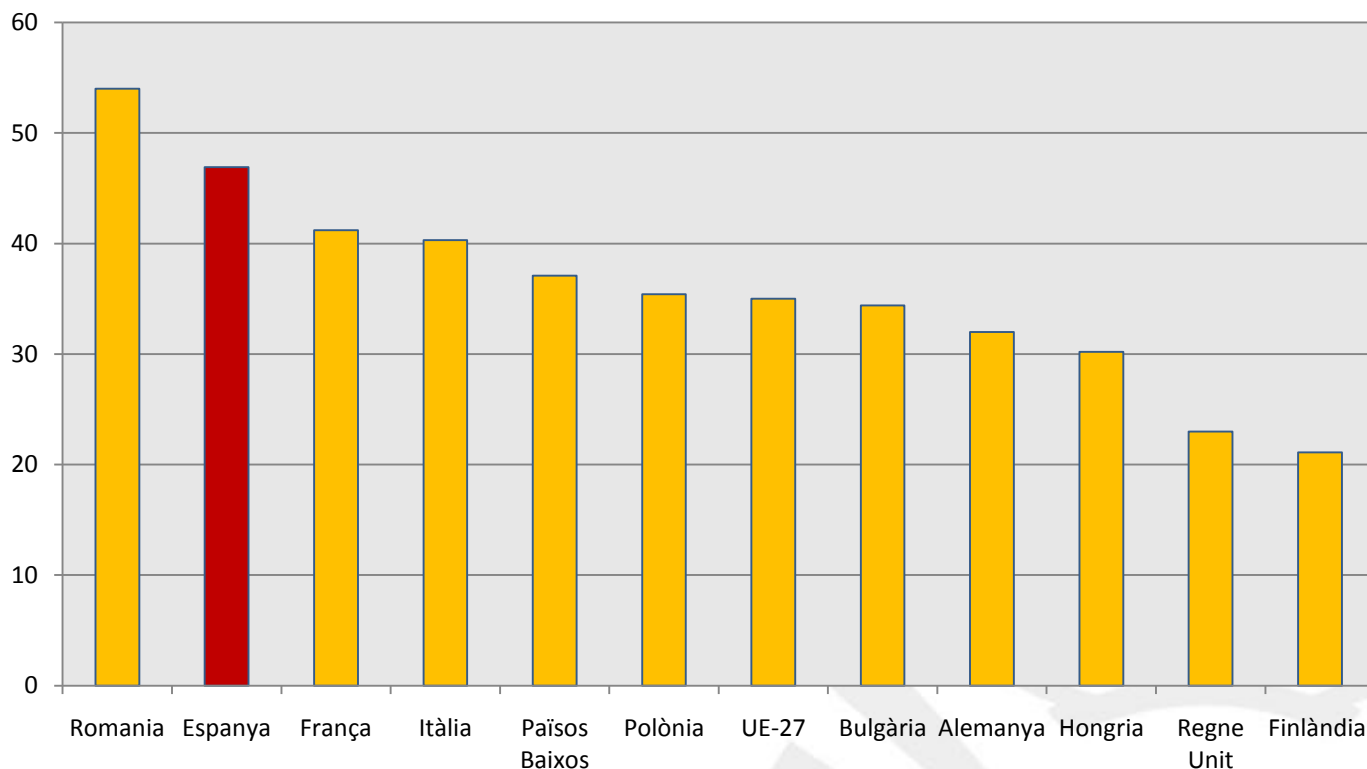
L'acceptació de l'impacte en el medi ambient, element clau per un canvi de model

La demanda social de canvi en el model de transport, més enllà de factors de conveniència personal o fluïdesa del tràfic, ve avalada també per altres motius vinculats a aspectes d'abast més general, entre els quals destaca l'impacte sobre el medi ambient. El 78% de la població europea és conscient de l'impacte ambiental de l'ús de l'automòbil, percentatge que puja fins al 84% en el cas espanyol. Aquesta preocupació es fa més evident entre el gènere femení, els joves i la població amb uns nivells d'educació més elevats.

Més interessant i més diversa segons els països resulta, però, la reacció de la població davant de la idoneïtat de les mesures per mitigar les conseqüències de la motorització sobre el medi ambient, tant en l'àmbit de les preferències respecte determinades polítiques públiques, com en qüestions relacionades amb possibles canvis en actituds personals.

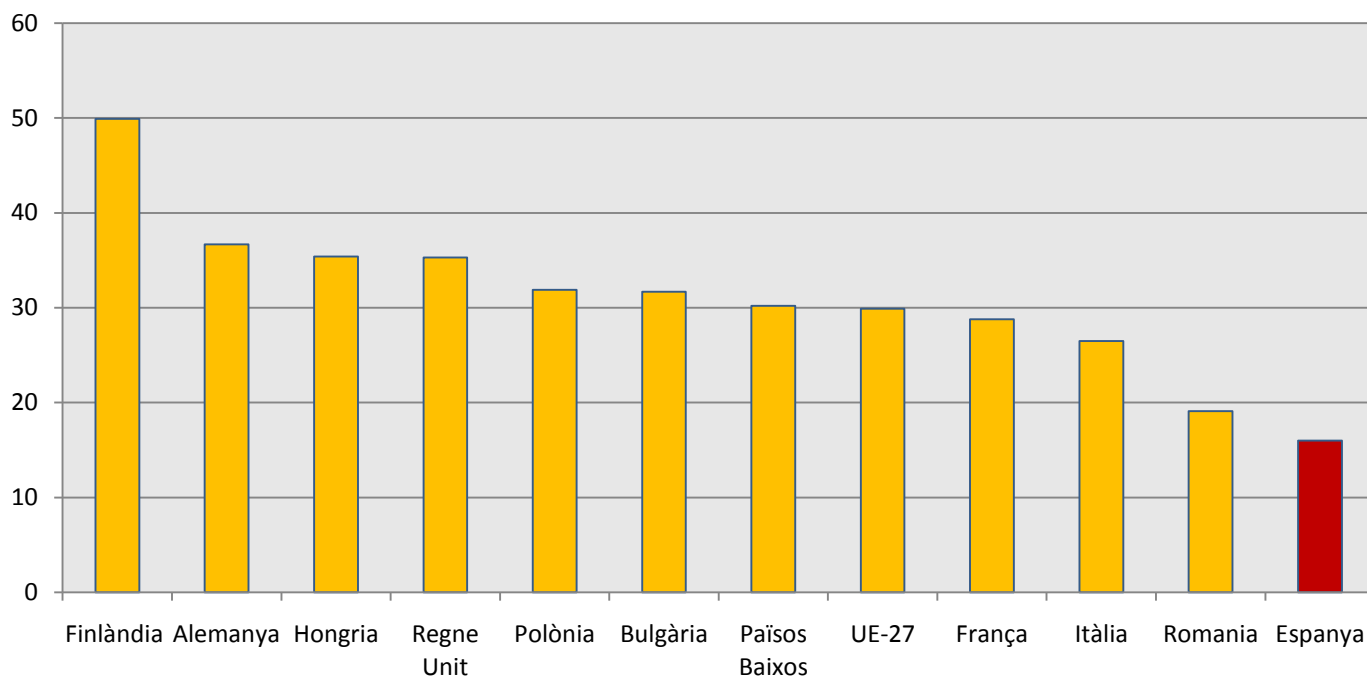
Respecte a les polítiques públiques, les opcions preferides per la població eren, en primer lloc, prohibir la venda dels vehicles més contaminants, ja que el 35% de la població triava aquesta alternativa. En segon lloc, i escollida pel 30% dels enquestats, l'establiment d'incentius fiscals per la compra de vehicles més eficients energèticament. En tercer lloc, amb un 27%, el foment de campanyes informatives. La resta es decantava per restriccions a l'ús de l'automòbil. Per tant, una tria relativament equilibrada entre regulació, incentius i informació, deixant de banda opcions de limitació de mobilitat. D'alguna manera el ciutadà europeu venia a dir: digueu-me què no puc fer, quins avantatges tinc per fer-ho d'una manera més favorable al medi ambient, deixeu informar-me però no em limiteu la capacitat de moure'm, ja que el vehicle privat segueix sent el punt central de la meua mobilitat.

Prohibició de venda de vehicles més contaminants
% de llars que prefereixen aquesta mesura



FONT: Unió Europea

Establir incentius a la compra de vehicles poc contaminants
% de llars que prefereixen aquesta mesura



FONT: Unió Europea

Si aquest és el context europeu, més il·lustratiu des del punt de vista sociològic és el perfil del ciutadà espanyol. La tria de la prohibició la feia un 47% de la població (màxim europeu) mentre que la política d'incentius només era escollida pel 16% dels enquestats (el mínim europeu), proporció inferior als que preferien campanyes d'informació. Les restriccions a la mobilitat només eren considerades com a alternativa pel 9% de la població. Una elecció com aquesta sembla indicar que bona part de la població espanyola tendeix a pensar que el problema no va amb ells, sinó amb qui fabrica els cotxes i, a més, que és millor matar el missatger que actuar de forma proactiva. D'alguna manera, doncs, el canvi de model no s'impulsa des del canvi d'actitud ciutadana, sinó des de la imposició des de dalt de manera similar al que passa a França i a la inversa del que succeeix a Alemanya o al Regne Unit.

Una impressió similar s'obté en veure la capacitat de reacció de la població davant un repte tan immediat com l'estalvi de benzina. Mentre les tres quartes parts dels alemanys o els francesos declaren que canviarien el seu estil de conducció, en el cas espanyol els que opten per aquesta via són menys de la meitat. Clar que els britànics, potser per la seva flegma, es mostren els menys disposats a variar la seva manera de conduir entre els països més avançats de la UE. Cas a part el constitueixen alguns països de l'Est, on variar el sistema de conducció és una alternativa minoritària entre la població. Curiosament, tampoc la utilització de més transport públic es considera una opció prioritària de la població europea, essent, en canvi, més acceptat deixar el cotxe a casa i anar a peu o amb bicicleta. Finalment, canviar de cotxe és una possibilitat que contempen una quarta part dels europeus per optimitzar el seu consum de benzina.

Ens en sortirem?

Aquest passeig pels resultats de l'enquesta, que també toca altres aspectes, com les preferències de l'aplicació dels recursos obtinguts de l'automobilista a diverses finalitats de política de mobilitat o la percepció dels ciutadans del transport aeri, ens aporta elements importants de judici per orientar la política de mobilitat cap a cotes de major sostenibilitat. Almenys pel que fa a Espanya, els resultats de l'enquesta són contundents respecte a la percepció generalitzada de la centralitat de l'automòbil com a mitjà de transport, i també no només dels inconvenients del sistema sinó del consens davant la necessitat de recerca de solucions. Lamentablement, els resultats són també clars respecte al procés a emprendre per reorientar la situació. En aquest sentit, la societat espanyola sembla mancada d'una certa iniciativa per liderar el canvi des de la base i, per contra, sembla més propera a acceptar un canvi dirigit des de dalt. Sembla existir, doncs, una certa elusió de responsabilitats per part dels ciutadans que ens remuntaria, salvant les distàncies, a la famosa dita "que inventen ellos" de Miguel de Unamuno.

És veritat que tots els agents implicats en el sistema de mobilitat han de contribuir a la seva millora. Administracions i fabricants tenen el seu paper, com el té el RACC o altres associacions implicades en temes de mobilitat. Tanmateix, els usuaris són, al cap i a la fi, la base del sistema i els grans objectius s'assoleixen no només amb un treball de la cúpula a la base sinó a l'inrevés, del ciutadà cap a la societat. I en aquest sentit cal actuar, no tant en l'àmbit de fer evident el problema, que ja ho és, sinó d'impulsar polítiques que afavoreixin el canvi d'actitud de la ciutadania, polítiques que forçosament hauran d'orientar-se cap als incentius i la formació més que a la regulació limitadora de la mobilitat.

