

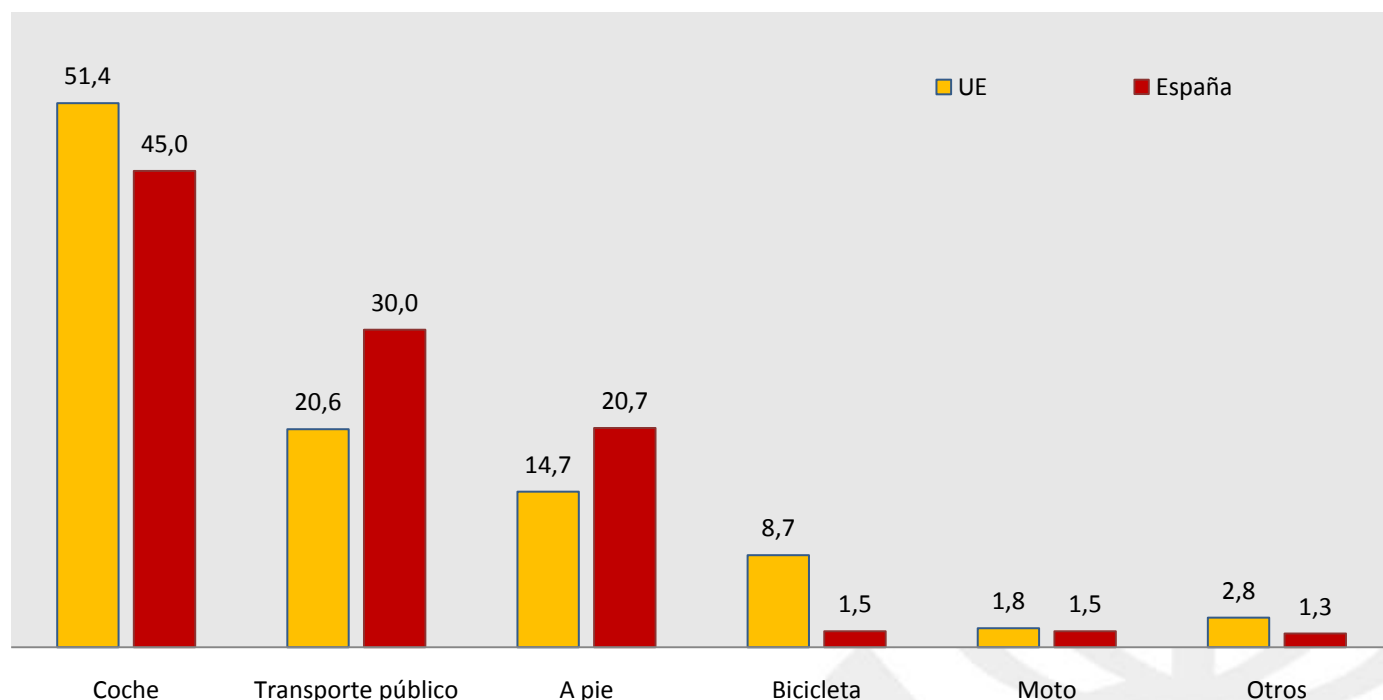
¿HACEMOS LO NECESARIO PARA MEJORAR LA MOVILIDAD? DEL DICHO AL HECHO HAY MUCHO TRECHO

El vehículo privado, en el centro de nuestra vida

La motorización es consustancial a la sociedad moderna. Las exigencias de la vida cotidiana, sean derivadas de las relaciones laborales, sociales, familiares o de cualquier otro tipo, nos llevan a invertir una parte muy relevante de nuestro tiempo en desplazamientos constantes. ¿Cómo nos movemos?, ¿qué efectos tienen nuestros desplazamientos sobre nuestro entorno?, ¿qué podemos hacer para mejorar las condiciones en que nos movemos? Estas y otras preguntas encuentran respuesta en los resultados del [Eurobarómetro que la Comisión Europea acaba de publicar](#) y que responden a una encuesta sobre las actitudes de los ciudadanos europeos ante las líneas maestras de la política de transportes de la Unión Europea.

Un primer hecho que define la situación, y que no es nuevo, es la importancia del vehículo privado en la satisfacción de las necesidades de movilidad de la población. En la UE-27, los ciudadanos prefieren el coche o no tienen otra alternativa que usarlo para sus desplazamientos. De hecho, el 53% de los ciudadanos utiliza el vehículo motorizado de manera principal (incluyendo las motocicletas, un 2%), mientras que el 21% es usuario del transporte público y el resto comparte el ir a pie o en bicicleta como medio de transporte habitual. Por lo tanto, el vehículo privado sigue siendo el centro del sistema de movilidad.

Modos de transporte en la UE y España
% de hogares que prefieren un modo determinado



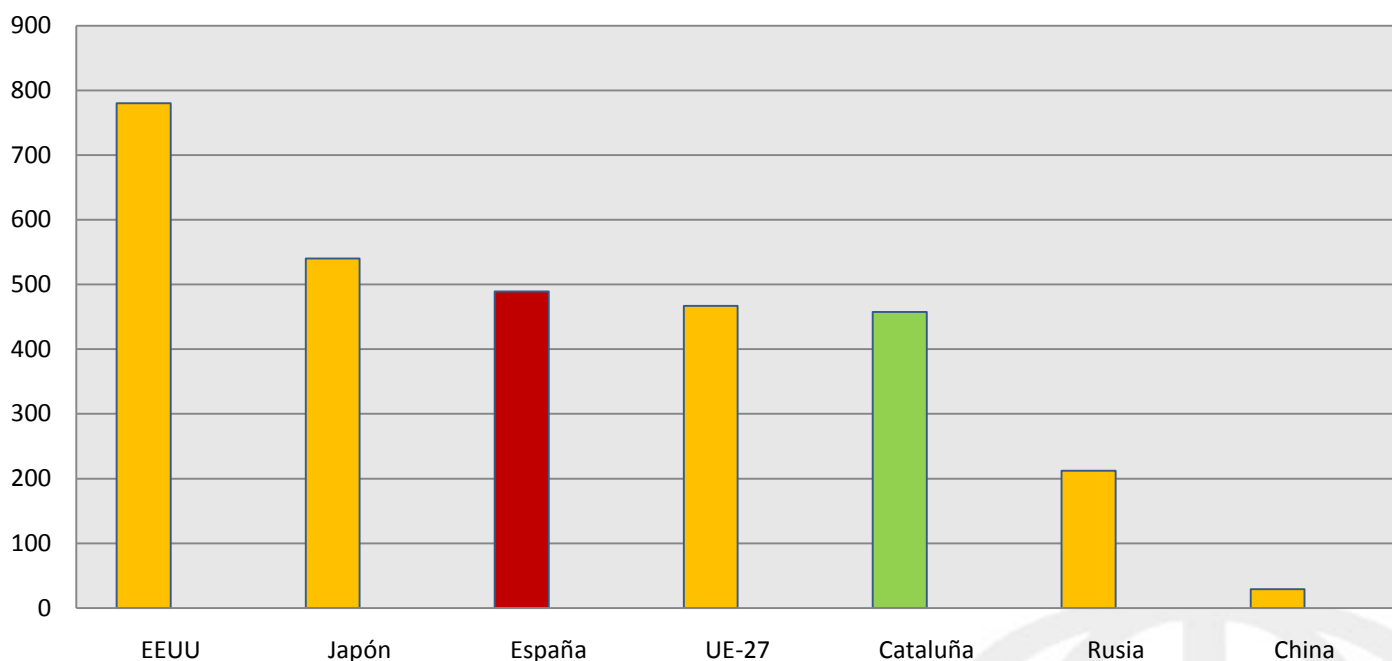
FUENTE Unión Europea

Con todo, la situación es bastante distinta según los países, constatándose un uso mucho más elevado del automóvil cuanto mayor es el grado de desarrollo de cada país. De ese modo, alguno de los estados de nueva incorporación a la UE presentan tasas de utilización del automóvil del 30% o inferiores, mientras que en el extremo opuesto destaca, sobre todo, Francia con el 69% de los desplazamientos realizados principalmente con este medio de transporte. España muestra una situación intermedia, pues el 47% de los ciudadanos utiliza el vehículo privado, incluyendo las motos (2%, como la media europea).

No todo el mundo, sin embargo, utiliza el coche de la misma forma. Los grandes usuarios son preferentemente la población de edad media, entre 25 y 54 años, la que vive en áreas no metropolitanas y también la de un mayor nivel de instrucción. Lógicamente, motivos de trabajo, accesibilidad a los sistemas de transporte público, grado de independencia personal o nivel de renta son elementos que configuran este patrón de conducta.

Esta enorme dependencia del vehículo privado tiene su reflejo, lógicamente, en un nivel de motorización espectacular. Son habituales las referencias a la cifra de vehículos por habitante y son aleccionadoras las diferencias entre los países avanzados y los emergentes, cuando se piensa cuáles pueden ser las consecuencias en términos de sostenibilidad o seguridad de una equiparación al alza de las tasas respectivas, sobre todo en un contexto de poca cooperación internacional.

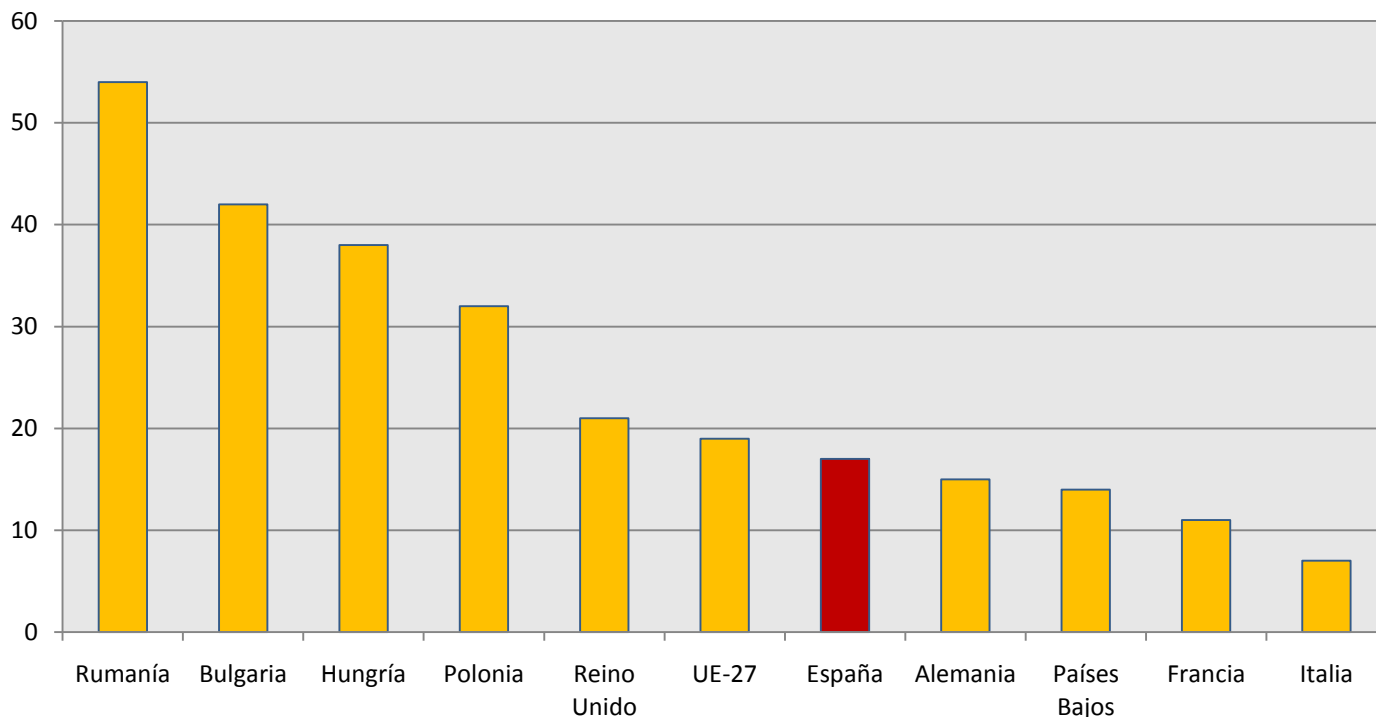
**Turismos por 1.000 habitantes
Año 2008**



FUENTE: OCDE, M. Fomento y elaboración propia

Menos habituales, en cambio, son los referentes en términos de penetración del automóvil en los hogares. En Europa, el 81% de los hogares disponen al menos de un vehículo para su uso particular. Esta cifra alcanza cotas del 93% en Italia, del 89% en Francia o del 83% en España. Imaginemos, pues, el impacto extraordinario, por el número de familias afectadas, que un cambio en los precios internacionales de la energía o una modificación en las políticas públicas de transporte y movilidad tiene en la vida cotidiana europea.

Hogares sin coche en la Unión Europea
% sobre el total de hogares

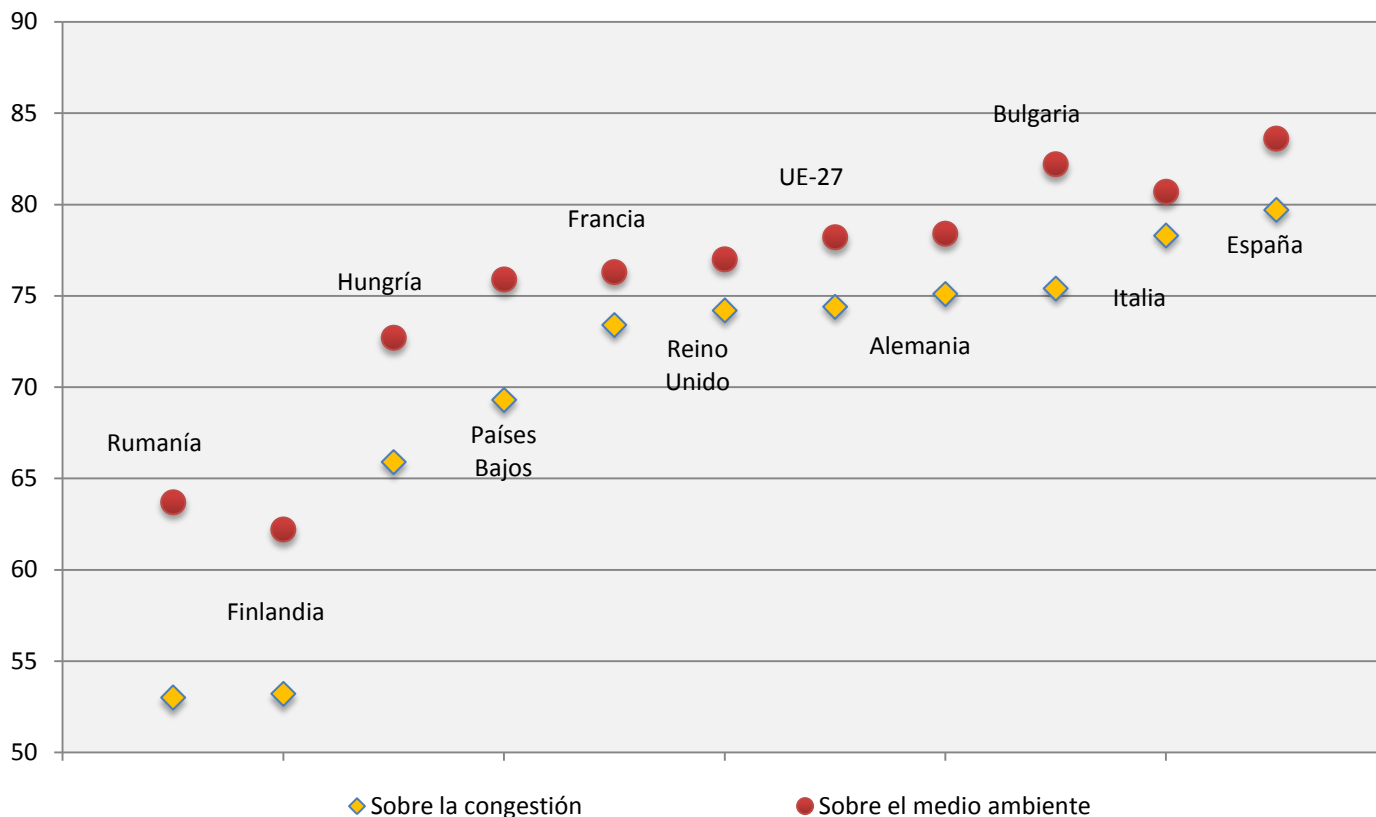


FUENTE: Unión Europea

¿Podemos depender menos del vehículo privado?

Una primera cuestión que se plantea una vez constatada la gran dependencia del automóvil es si podemos dejar de estar subordinados a él tal como lo estamos actualmente. Una primera impresión es que la población no está plenamente satisfecha con el modelo de movilidad existente, no tanto por la conveniencia o comodidad que reporta el uso del vehículo privado, sino por los inconvenientes que conlleva la alternativa masiva de su uso. El 80% de los españoles, seis puntos más que la media europea, cree que el tráfico o su exceso tiene un impacto negativo sobre el modelo personal de movilidad, y prácticamente la mayoría absoluta de ciudadanos declara que la mejora de las condiciones de circulación es irrenunciable.

El impacto del coche sobre la congestión y el medio ambiente
% de hogares que afirman que tiene inconvenientes



La opción preferida por la mayoría para solucionar el problema es la mejora del transporte público frente a alternativas como las restricciones a la circulación en determinadas áreas (urbanas), la reducción de la velocidad o la imposición de tasas o peajes en las zonas de mayor congestión. Aquí, los españoles se decantan preferentemente por la mejora del transporte público con mucha más convicción que en el resto de Europa, descartando la eficacia de las restricciones a la circulación y prácticamente desconsiderando cualquier alternativa que contemple reducción de velocidad o imposición de peajes, por no decir que se oponen a ellas. Seguramente, nuestra historia y el talante del país nos alejan muy significativamente de la media europea.

La opción española en favor de la mejora del transporte público es más declaradamente una opción real. Sólo el 10% de los españoles no estaría dispuesto a conducir menos y a utilizar el transporte colectivo aunque este mejorara de forma efectiva. Esta proporción es mucho más baja que la declarada por los ciudadanos europeos en su conjunto, pues un 22% de la población no cambiaría sus pautas actuales de movilidad bajo ningún concepto. Teniendo en cuenta que este porcentaje se eleva al 40% en los países menos adelantados, la cifra española es realmente relevante en cuanto a las posibilidades efectivas de cambio del sistema. Dicho de otra forma, con un transporte público mejor la población dejaría más el coche en casa.

¿Qué se le exige al transporte público para que sea un buen sustitutivo del vehículo privado? Fundamentalmente, en el caso español, una mejora de su posibilidad de uso en cuanto a la conveniencia de horarios, más que a su conectividad o accesibilidad más fácil, reflejada especialmente en la proximidad de las paradas. Probablemente la estructura urbana de nuestro país, menos dispersa en general que la de otros países europeos, hace que la conveniencia horaria, en definitiva, el flujo de transporte, sea el punto central de la cuestión.

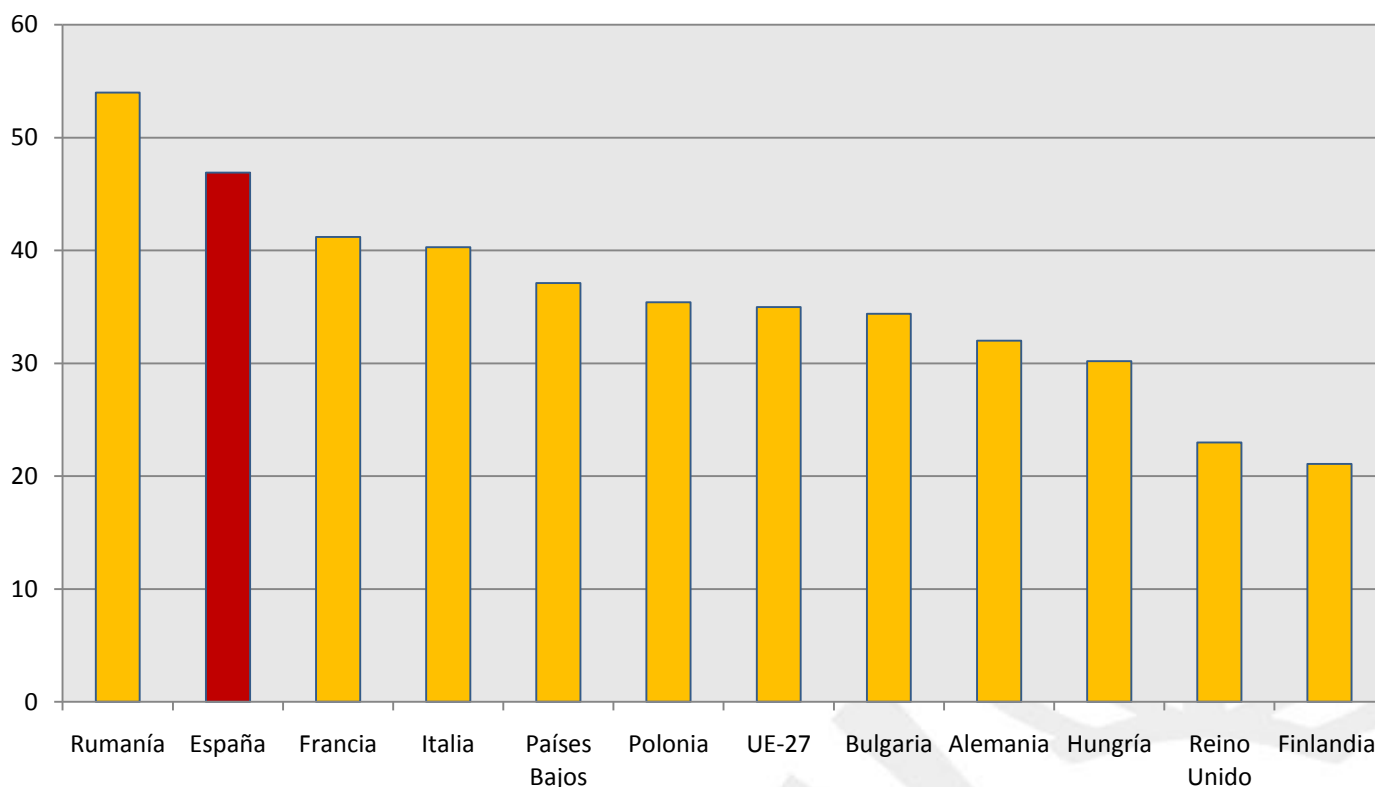
La aceptación del impacto en el medio ambiente, elemento clave para un cambio de modelo

La demanda social de cambio en el modelo de transporte, más allá de factores de conveniencia personal o fluidez del tráfico, viene avalada también por otros motivos vinculados a aspectos de alcance más general, entre los que destaca el impacto sobre el medio ambiente. El 78% de la población europea es consciente del impacto ambiental del uso del automóvil, porcentaje que sube hasta el 84% en el caso español. Esta preocupación se hace más evidente entre el género femenino, los jóvenes y la población con unos niveles de educación más elevados.

Más interesante y más diversa según los países resulta, sin embargo, la reacción de la población ante la idoneidad de las medidas para mitigar las consecuencias de la motorización sobre el medio ambiente, tanto en el ámbito de las preferencias respecto determinadas políticas públicas, como en cuestiones relacionadas con posibles cambios en actitudes personales.

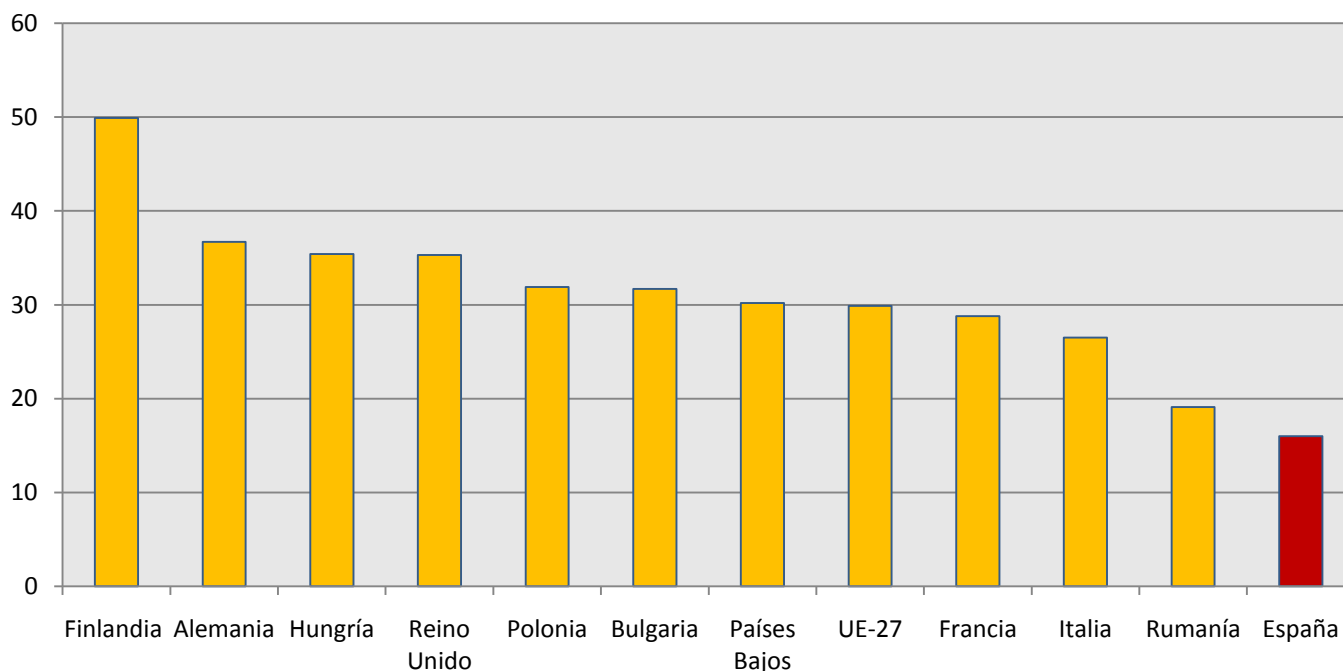
Respecto a las políticas públicas, las opciones preferidas por la población eran, en primer lugar, prohibir la venta de los vehículos más contaminantes, pues el 35% de la población elegía esta alternativa. En segundo lugar, y escogido por el 30% de los encuestados, el establecimiento de incentivos fiscales para la compra de vehículos más eficientes energéticamente. En tercer lugar, con un 27%, el fomento de campañas informativas. El resto se decantaba por restricciones en el uso del automóvil. Por lo tanto, una elección relativamente equilibrada entre regulación, incentivos e información, dejando aparte opciones de limitación de movilidad. De alguna forma el ciudadano europeo venía a decir: decidme qué no puedo hacer, qué ventajas tengo para hacerlo de una manera más favorable al medio ambiente, dejad que me informe pero no me limitéis la capacidad de desplazarme, pues el vehículo privado sigue siendo el punto central de mi movilidad.

Prohibición de venta de vehículos más contaminantes
% de hogares que prefieren esta medida



FUENTE: Unión Europea

Establecer incentivos a la compra de vehículos poco contaminantes
% de hogares que prefieren esta medida



FUENTE: Unión Europea

Si este es el contexto europeo, más ilustrativo desde el punto de vista sociológico es el perfil del ciudadano español. La elección de la prohibición la hacía un 47% de la población (máximo europeo) mientras que la política de incentivos sólo era elegida por el 16% de los encuestados (el mínimo europeo), proporción inferior a los que preferían campañas de información. Las restricciones a la movilidad sólo se consideraban como alternativa por el 9% de la población. Una elección como ésta parece indicar que buena parte de la población española tiende a pensar que el problema no va con ellos, sino con quien fabrica los coches y, además, que es mejor matar al mensajero que actuar de forma proactiva. De alguna forma, pues, el cambio de modelo no se impulsa desde el cambio de actitud ciudadana, sino desde la imposición desde arriba de forma similar a lo que ocurre en Francia y a la inversa de lo que sucede en Alemania o el Reino Unido.

Una impresión similar se obtiene al ver la capacidad de reacción de la población ante un reto tan inmediato como el ahorro de gasolina. Mientras las tres cuartas partes de los alemanes o los franceses declaran que cambiarían su estilo de conducción, en el caso español los que optan por esta vía son menos de la mitad. Claro que los británicos, quizá por su flema, se muestran los menos dispuestos a variar su forma de conducir entre los países más avanzados de la UE. Caso aparte lo constituyen algunos países del Este, donde variar el sistema de conducción es una alternativa minoritaria entre la población. Curiosamente, tampoco la utilización de más transporte público se considera una opción prioritaria de la población europea, siendo, en cambio, más aceptado dejar el coche en casa e ir a pie o en bicicleta. Finalmente, cambiar de coche es una posibilidad que contemplan una cuarta parte de los europeos para optimizar su consumo de gasolina.

¿Saldremos adelante?

Este paseo por los resultados de la encuesta, que también toca otros aspectos, como las preferencias de la aplicación de los recursos obtenidos del automovilista a diversas finalidades de política de movilidad o la percepción de los ciudadanos del transporte aéreo, nos aporta elementos importantes de juicio para orientar la política de movilidad hacia cotas de mayor sostenibilidad. Por lo menos, en cuanto a España, los resultados de la encuesta son contundentes respecto a la percepción generalizada de la centralidad del automóvil como medio de transporte, y también no sólo de los inconvenientes del sistema sino del consenso ante la necesidad de búsqueda de soluciones. Lamentablemente, los resultados son también claros con respecto al proceso a emprender para reorientar la situación. En este sentido, la sociedad española parece carente de una cierta iniciativa para liderar el cambio desde la base y, por el contrario, parece más cercana a aceptar un cambio dirigido desde arriba. Parece existir, pues, una cierta elusión de responsabilidades por parte de los ciudadanos que nos remontaría, salvando las distancias, al famoso dicho "que inventen ellos" de Miguel de Unamuno.

Es verdad que todos los agentes implicados en el sistema de movilidad deben contribuir a su mejora. Administraciones y fabricantes tienen su papel, como lo tienen el RACC u otras asociaciones implicadas en temas de movilidad. Sin embargo, los usuarios son, al fin y al cabo, la base del sistema y los grandes objetivos se alcanzan no sólo con un trabajo de la cúpula hacia la base sino al revés, del ciudadano hacia la sociedad. Y en este sentido se debe de actuar, no tanto en el ámbito de hacer evidente el problema, que ya lo es, sino de impulsar políticas que favorezcan el cambio de actitud de la ciudadanía, políticas que forzosamente deberán orientarse hacia los incentivos y la formación más que a la regulación limitativa de la movilidad.

