Manifest
en defensa del cotxe

MOBILITAT PRIVADA

El cotxe a ciutat és un vehicle molt lent

Només cal seguir anualment els resultats de les curses urbanes del transport que organitza la PTP, on s'observa que el cotxe és més lent que els modes no motoritzats i es classifica sempre en la darrera o últimes posicions. Per tant, esdevé urgent la implantació de solucions per tal que aquest enginy emblemàtic del segle XX esdevingui competitiu el segle XXI.

Des de la perspectiva de l'usuari, sovint la competitivitat del cotxe es mesura segons la seva fiabilitat i l'estalvi de temps respecte dels altres modes de transport. Certament, el cotxe conté el potencial d'oferir ambdós aspectes, però sempre i quan en aquell moment hi hagi un nombre reduït de cotxes en circulació. Si no és així, aleshores la competitivitat del cotxe s'esfuma completament. I això és precisament el que succeeix quotidianament en els moments que la societat més necessita moure's (hores punta), restant garantida la competitivitat del cotxe només durant les hores vall. Per tant, l'aportació beneficiosa del cotxe als individus i a la societat és limitada perquè el seu ús massiu el torna lent i impredictible precisament en els moments de màxima necessitat social de desplaçaments, agreujant amb la congestió viària determinats problemes de salut pública i ambiental.

El repte, doncs, és aconseguir que el cotxe sigui competitiu tant des d'una perspectiva individual com comunitària, garantint que els seus aspectes positius aflorin tot minimitzant l'aparició d'efectes negatius. I això només es pot aconseguir assegurant que l'ús del cotxe no sigui massiu, atès que a partir d'un cert llindar d'ús els seus aspectes positius s'esvaeixen i es manifesten amb força els aspectes negatius.

La recepta tradicional per millorar la mobilitat en cotxe ha estat –i en molts aspectes segueix tristament essent– augmentar la capacitat i gratuïtat de la xarxa: més vies, més carrils, més aparcament i menys peatges. Però dècades d'inversions en aquest sentit no han aconseguit millorar la competitivitat del cotxe. Així doncs, la nova recepta no ha de centrar-se en oferir més capacitat i gratuïtat, sinó més fiabilitat. Allò que vertaderament pot retornar la competitivitat al cotxe és que els seus usuaris coneguin amb fiabilitat quant temps han de destinar a un trajecte i l'hora a la que arribaran al destí, sense estar subjectes a la impredictibilitat avui associada a la xarxa viària. I aquesta fiabilitat només pot aconseguir-se reduint la congestió viària i garantint l'aparcament.

L'aportació beneficiosa del cotxe als individus i a la societat és limitada

No insistirem en la idea que l'aposta fonamental per reduir la congestió viària és el transvasament modal vers els modes amb gran capacitat per transportar persones i que –a diferència dels cotxes– no embussen fàcilment les pròpies infraestructures per on es desplacen (és a dir, a peu, bicicleta i transports col·lectius). Però ha de quedar clar que aquest transvasament modal no s'ha de produir apel·lant a la consciència social o ambiental dels individus –com sembla que pretenen moltes campanyes institucionals– sinó aconseguint que aquests modes de transports siguin competitius en temps, fiables i segurs. No ens estendrem en aquest punt.

D'altra banda, quan parlem de garantir l'aparcament estem pensant fonamentalment en la tarifació d'aquest recurs natural i escàs –el sòl urbà–, de la mateixa manera que ho fem amb l'aigua, el menjar o l'energia per tal de racionalitzar-ne el seu consum, sense que això sigui llegit com una injustícia social. De fet, malgrat l'imaginari col·lectiu sembla haver instituït el "dret a aparcar gratuïtament", és curiós observar que aquest és l'únic ús privat del sòl que la nostra societat no tarifa; fins i tot l'accés a l'habitatge, que és un dret reconegut per la Constitució, està tarifat (exigim abans un habitatge gratuït per al nostre cotxe que per a nosaltres mateixos?)

En definitiva, a través de tornar competitius els modes més sostenibles i tarifar l'aparcament s'aconsegueix atorgar fiabilitat al cotxe perquè es redueix i racionalitza significativament la necessitat d'utilitzar-lo. I aquest és el punt clau. Certament, el cotxe seguirà sent necessari en nombroses ocasions, i és precisament en aquestes ocasions que cal garantir que aflorin les aportacions beneficioses d'un giny com aquest. Però per tal que els aspectes positius del cotxe es manifestin cal assegurar-nos que l'ús del cotxe es limita als casos necessaris (sense entrar ara a definir què entenem per "necessaris", aquest concepte estaria relacionat amb la impossibilitat o ineficàcia de donar cobertura a través dels

transports més sostenibles a certs orígens i destins, i a certes persones i mercaderies, horaris, motius de desplaçament, etc).

Per tant, contràriament al que sovint s'afirma, el favor que se li ha de fer al cotxe no és fer fàcils i barats els seus desplaçaments.

Certament, el cotxe seguirà sent necessari en nombroses ocasions

Aquest camí ha demostrat ser un flac favor al propi cotxe, a la vegada que aboca la globalitat del sistema de transports a la incompetència –per la congestió de la xarxa viària i per l'absència d'inversions que comporta en els modes més sostenibles. Així doncs, el veritable favor al cotxe consisteix en implantar les alternatives i els condicionants perquè el seu ús es redueixi a les ocasions veritablement necessàries. Des de la perspectiva dels usuaris, **no dissenyar els instruments per evitar l'ús massiu del cotxe significa enfonsar-lo i relegar-lo a la incompetència.** D'altra banda, des d'una perspectiva comunitària, evitar l'ús massiu del cotxe a través dels mecanismes aquí exposats significa reduir el temps global que la societat destina als desplaçaments, augmentar la cohesió social i solucionar bona part dels principals problemes urbans del segle XXI: inseguretat viària, contaminació acústica i atmosfèrica, i monopolització de l'espai públic per part del cotxe.

En conclusió, esdevé necessari treure'ns la bena del ulls que ens priva de reconèixer que el cotxe és generalment el mitjà de transport més lent dins de l'àmbit urbà. La mateixa bena que, al seu torn, ens fa creure que el cotxe és el més ràpid i competitiu, talment com si discorregués per carreteres desèrtiques com sempre fa als anuncis de la televisió. I distanciats d'aquesta idolatria, cal potenciar els aspectes en els quals el cotxe difícilment té rivals: cobrir els trajectes on el transport col·lectiu no resulta rendible ni socialment ni ambientalment, millorar la qualitat de vida de les persones amb mobilitat reduïda (crònicament o temporal), prestar servei en el transport de mercaderies personals o possibilitar un trajecte porta a porta de manera ocasional (és a dir, aparcant a prop de l'origen i de la destinació). Justament, recuperar la possibilitat perduda a moltes ciutats de realitzar trajectes porta a porta significa tornar competitiu el cotxe. Però la condició indispensable per fer possibles els porta a porta és assegurar-nos que aquests siguin ocasionals. Si es vol que siguin quotidians i massius, aleshores el sistema es perverteix i esdevé impossible, tal i com s'ha demostrat arreu.

Mentre no siguem capaços de veure que la realitat quotidiana del cotxe és la d'un mitjà de transport atrapat en embussos provocats precisament pel seu ús massiu, no podrem retornar al cotxe la seva competitivitat (ni que sigui elèctric!). I retornar-li la competitivitat, **aconseguint que el cotxe aporti a les persones i a la societat més avantatges que desavantatges**, ha de ser un dels objectius primordials de les polítiques urbanes contemporànies.

Màrius Navazo
Geògraf