

Conducir perjudica seriamente la salud.

David Hoyos. Unidad de Economía Ambiental. Instituto de Economía Pública. EHU -UPV
Artículo de opinión. *El Correo* 22.09.05

Un año más, el 22 de septiembre se celebra el Día sin coches en el marco de la Semana Europea de la Movilidad, con el fin de sensibilizar a la ciudadanía sobre los perjuicios que comporta la utilización extensiva de automóviles. El tema central de este año será la movilidad al centro de trabajo puesto que la mayor parte de estos desplazamientos, un 60%, se realizan en vehículo privado. Lamentablemente, ni el calentamiento global, ni la crisis energética que se avecina, ni los muertos y heridos en carretera, ni el envenenamiento del aire de nuestros pueblos y ciudades parecen argumentos suficientes para disuadirnos de utilizar diariamente nuestro vehículo, aunque en ello nos dejemos el sueldo e incluso la vida. La tozudez que muestran los conductores confirma las palabras de Eduardo Galeano: «con el dios de cuatro ruedas ocurre lo que suele ocurrir con los dioses: nacen al servicio de la gente, mágicos conjuros contra el miedo y la soledad, y terminan poniendo a la gente a su servicio». Si bien la sociedad moderna ha cimentado su bienestar en buena medida gracias al desarrollo del transporte, este artículo se centra en la cara oculta de este progreso, en los costes socioambientales derivados de las pautas actuales de movilidad.

Y es que, a pesar de que en lo que va de año el precio del combustible ha aumentado un 23%, las ventas de coches en el Estado español han cerrado el mejor agosto de la historia y los fabricantes de vehículos esperan que durante este año se bata de nuevo el record de ventas de 2004. Durante ese año, y una vez descontados los vehículos que acabaron en desguace, el parque automovilístico de la Comunidad Autónoma del País Vasco aumentó en 35.783 unidades, hasta alcanzar la cifra record histórica de 1.138.201 turismos. Si dispusiéramos estos vehículos a lo largo de la autopista que une Bilbao y San Sebastián necesitaríamos construir dos nuevos carriles sólo para su aparcamiento, amén del espacio que requerirá más adelante su circulación (carreteras, rotondas, circunvalaciones,). Más de 50.000 muertos -la décima parte peatones- y 2.000.000 de heridos al año en la Unión Europea tampoco parece argumento suficiente para etiquetar al automóvil de peligroso. En la década de los noventa se registraron en nuestro territorio cerca de 2.500 muertos, el equivalente a la población de Getaria. El automóvil se encuentra también detrás del calentamiento del planeta. En su último informe de seguimiento, la Comisión Europea señala que el España es el país de la Europa de los 25 más alejado en el cumplimiento del Protocolo de Kioto y que el transporte es el sector europeo cuya evolución en las emisiones contaminantes es más desfavorable. Concretamente, las emisiones de gases de efecto invernadero en la CAPV han crecido desde 1990 un 28% (en gran medida debido a que las correspondientes al transporte han aumentado un 83%), lejos del 15% comprometido en Kioto.

Los datos referentes a la salud pública son asimismo crecientemente alarmantes y señalan al automóvil como el principal causante de la degradación ambiental en los entornos urbanos. La OMS estima que las muertes anuales atribuibles a las emisiones de partículas duplican el número de muertes provocadas por los accidentes de carretera, además de numerosos problemas de salud como enfermedades cardiovasculares y respiratorias, cáncer, leucemia infantil, etcétera. Son precisamente los niños y niñas quienes sufren especialmente los efectos de estas emisiones dado que se producen a la

altura de sus vías respiratorias. Asimismo, el ruido ambiental por encima de las recomendaciones de la OMS afecta ya al 20% de la población vasca. Todo ello a un coste social desorbitado: la factura socioambiental anual asociada al transporte en la CAPV supera los 3.500 millones de euros (8,6% del PIB).

Y por si todo esto no fuera suficiente, la dependencia del automóvil causa indirectamente problemas sociales más allá de los graves efectos sobre la salud. El centro norteamericano para el control y prevención de enfermedades (CDC) considera la dependencia de este país en el automóvil como la causa principal de la epidemia nacional de obesidad. Además, las pautas actuales de movilidad y ordenación territorial conllevan un mayor consumo de espacio, creciente polarización social entre los que tienen y no tienen acceso al vehículo privado (una de cada tres familias vascas carece de vehículo privado y la mitad de la población carece de carné de conducir), las calles se hacen más peligrosas y hostiles, y la sociedad se vuelve más individualista y anónima. A medida que aumentan los índices de movilidad, disminuye la cohesión social. En palabras de John Adams, catedrático de la Universidad de Londres, los pobres se hacen a menudo invisibles a los ojos de las personas acaudaladas debido a la altura y velocidad a la que viajan.

En el origen del problema nos encontramos con la necesidad de romper un discurso muy extendido y aceptado en nuestra sociedad que iguala mayor movilidad (especialmente en automóvil) con mayor bienestar; discurso que, en vista de los datos anteriores, se demuestra falso. Y esta crítica es extensible no sólo a las personas usuarias sino a las instituciones públicas. Difícilmente se puede reducir la movilidad en automóvil con más carreteras y aparcamientos, con una planificación territorial dispersa en donde proliferan centros comerciales y de ocio en las afueras de las ciudades o incluso celebrando circuitos urbanos de carreras. Lejos de calmar la movilidad motorizada, este tipo de medidas no hacen sino alimentar la demanda de transporte en vehículo privado con los perjuicios que esto acarrea y, lo que es más importante, dificulta la búsqueda futura de soluciones. La celebración de la semana de la movilidad, que este año reúne a más de un centenar de municipios vascos, ha sido una oportunidad extraordinaria para reflexionar sobre la rentabilidad social de los distintos modos de transporte y para demostrar que en la práctica existen maneras más sostenibles de movernos no sólo el 22 de septiembre sino durante todo el año, como son los desplazamientos a pie, en bicicleta o en transporte público.