

A LA CABEZA Y A LA COLA EN...

> CON MÁS COCHES / CON MENOS COCHES

Guerra al vehículo privado para pacificar el tráfico

JOAQUÍN MANSO / Madrid

El tráfico es uno de los elementos con mayor impacto en la calidad de vida en las ciudades de España. Más coches representan más contaminación acústica y ambiental y, probablemente, más estrés, pero también mayores ingresos para el ayuntamiento a través de los impuestos de circulación, las multas y las tasas de aparcamiento y, a veces, también mayor comodidad, rapidez y eficiencia económica en los desplazamientos.

La tendencia en la gestión de las políticas de movilidad y urbanismo se dirige a restringir el vehículo privado para potenciar el transporte público y, de manera más acusa-

da en los últimos años, a imponer los llamados *medios blandos*: la bicicleta y el tradicional coche de San Fernando, un rato a pie y al otro andando. Se trata de una corriente cultural que responde a una demanda social y que pretende pacificar el tráfico para hacer más habitables las ciudades y, sobre todo, que garantizar la seguridad en los cascos urbanos. De hecho, entre 2004 y 2009 el número de fallecidos descendió casi un 20%.

«Es un cambio provocado por razones medioambientales, pero también de seguridad, sociales o económicas. En algunas circunstancias, el coche puede ser el medio más eficiente, pero si se toman medidas pa-

ra que se haga un uso compartido del vehículo particular, por ejemplo, se produce así mismo un ahorro de combustible y de dinero», explica la profesora de Transporte de la Escuela de Caminos de la UPM, María Eugenia López Lambas.

Según expone, la guerra sin cuartel al coche no es necesariamente la mejor solución, sino que «se trataría sólo de racionalizar su uso, porque otros medios alternativos, como el tranvía, no son ni más eficientes ni más limpios, y la bicicleta no sirve para lo mismo, así que no interfiere con él». «Madrid es el ejemplo de una ciudad que integra de una manera razonable los recursos de movilidad:

un tercio de los desplazamientos se llevan a cabo en un vehículo privado, otro en transporte público y el restante, a pie o en bicicleta. Eso es lo ideal», concluye.

Lo previsible, de todas formas, es que después de las elecciones se intensifiquen las políticas peatonalizadoras o que se reduzcan los límites de velocidad a 30 kilómetros por hora. El Reglamento de Circulación que prepara Tráfico propone esa medida, y otras como reservar zonas de prioridad para los peatones y las bicicletas. El carril bici está de moda y ha crecido exponencialmente en pocos años. Las ciudades líderes son Pamplona, Lérida y San Sebastián.

> ALCOBENDAS

Un municipio que vive del coche

J. M. / Madrid

Las ciudades de más de 100 000 habitantes con mayor índice de motorización suelen estar cortadas por un patrón parecido y se caracterizan por albergar zonas con un nivel adquisitivo anormalmente alto y una distribución urbanística muy dispersa de

Según el primer edil, la Administración municipal «ha hecho también un esfuerzo para implementar una herramienta informática que simplifique lo más posible los trámites burocráticos con el objetivo de que se matriculen cuantos más vehículos. mejor» sin

do una política destinada a exprimir al máximo las posibilidades de obtener un beneficio económico del coche. Para empezar, es posible que no haya otro municipio en España con el Impuesto de Circulación más bajo, lo que favorece que multitud de empresas de alquiler a largo

J. M. / Madrid

Las ciudades con menos coche por habitante son, en general, ciudades dormitorio de las grandes metrópolis, con una renta per cápita baja, mucha inmigración y gente joven y una estructura familiar tradicional. Ahí están Par-

María José López Bandera (PSOE), añade que la Administración municipal «tiene el objetivo de que el crecimiento económico y social no entre en conflicto con el medio ambiente» y que, por ese motivo y por las particulares circunstancias socioeconó-

el retorno al tranvía, que une el centro urbano con la estación de Cercanías, comunicada con línea directa con la Puerta del Sol de Madrid. En cuatro años, se han efectuado 16 millones de viajes en tranvía, uniéndose al éxito de otros lugares que también

> PARLA

Tranvía para la gente joven