

EL INMOVILISMO DE LA MOVILIDAD

Joaquín Araújo

PRESENTACIÓN

P

oco o nada tan quieto como nuestra aparente movilidad. Poco o nada tan insostenible como nuestro modelo de transporte. Poco o nada tan ineficiente como un motor de automóvil. Poco o nada tan contaminante como el sector del transporte. Poco o nada tan torpe y hasta lento como la sacralización de la velocidad, constantemente empantanada en el brusco frenazo que supone querer aumentarla. Es más, frente al mito de que, para el desarrollo, dependemos de que todas las cifras relacionadas con el transporte sigan incrementándose, considerar que tal valoración no puede ir ni un milímetro separada de la eficacia, la eficiencia, la descontaminación y por supuesto la recuperación, para los bandos de la vida, del espacio y del tiempo. No es sólo una evocación literaria, sino una realidad ecológica que comienza a ser estudiada por los departamentos universitarios. Nos referimos al hecho de considerar que los paisajes han sido encarcelados por nuestra red viaria. O que, cada día, el mismo aire es más de la condición de la piedra. Es decir, que inmovilizamos a lo más móvil que existe precisamente en nombre de una sacrosanta y defraudadora movilidad terrestre.

Al respecto suele quedar olvidado que nuestra red de infraestructuras, con ocupar aproximadamente un, aparentemente ridículo 2% del territorio nacional, influye, por efecto de la contaminación y de la compartimentación en la totalidad del mismo. Lo que desde el aire cae, por el arreciado deambular de los aviones –incluso vía contaminación acústica– resulta todavía más generalizado. No hay, pues, un solo milímetro de la superficie de cualquier país desnaturalizado, como el nuestro, que no sufra las consecuencias negativas del modelo de movilidad.

No estará de más recordar que todos los días en nuestra realidad se producen unos tres millones de desplazamientos en coche para recorrer menos de tres kilómetros. O que en la periferia de Madrid todas las jornadas se pierden unos cuatro millones de horas gracias a las retenciones de tráfico.

Esas enfermedades son, precisamente, las que tenemos que enfrentar para que algo se mueva dentro de uno de los panoramas de nuestra sociedad, insisto, más inmovilistas. Hay que mover, pues, a las negras secuelas de la movilidad de sus casillas. Para algo más adelante quedará remover incluso los este-

reotipos como es esa cultura de ir a todas partes, raudamente, para no llegar a disfrutar de casi ninguna.

Pero, dejando a un lado la ingenua ensoñación, lo que, cuanto antes necesitamos, es evitar que la aparente movilidad siga poniendo, en medio de la transparencia, la opacidad que supone un tercio de nuestras ya superlativas emisiones de CO₂ a la atmósfera. Sin olvidar el íntimo vínculo causal entre el diesel convencional y el incremento de las alergias. Es decir que tan sólo para reducir la factura de la seguridad social ya debería ser una apuesta generalizada el uso del biodiesel.

Es más, pocas dudas caben sobre la torpeza y el daño que suponen los tres ejes principales de la actual movilidad. Nos referimos, por un lado, al privatizarlo todo – y a la cabeza figura la movilidad – como seña de identidad de nuestro desarrollo. De hecho el transporte terrestre es ya práctica y casi exclusivamente individual. A lo que se suma un movimiento masivo de mercancías a bordo de camiones. Y finalmente la proliferación masiva del uso del avión para viajes incluso de muy corto radio y cada día más baratos. Lo que desbaratará más aún nuestro territorio casi del todo condenado a ser masivamente urbanizado con segundas y terceras residencias, que aumentarán todavía más si llegar a ellas resulta fácil y regalado.

En este sentido conviene recordar que el 80 % de todos los desplazamientos que realizamos los españoles es a bordo de vehículos privados. Frente a tan solo un 11% en autobús, un 4,3% en avión y un 4,8% en tren. Con relación al transporte de mercancías los datos arrojan un más negro panorama ya que el 85% de las mismas viajan de la forma menos eficiente que se conoce, es decir por carretera. Entre otras facetas porque eso se saldó con la emisión del 32,5% del CO₂ total a la atmósfera. En consecuencia nada, de las inmensidades con las que ha de vérselas la política ambiental, resulta más extenso, difícil, complejo y necesario que rectificar en cuanto a nuestros modelos de movilidad. Pero, al menos y cuanto antes, hay que minimizar el impacto de las contaminaciones directas – CO₂ y ruido – para lentamente ir avanzando en la recuperación de la movilidad: la de lo que vive en el paisaje y la de nuestra sensatez, de momento con los pies de plomo. 