

hartos del coche

REFLEXIONES PARA UN TRANSPORTE MÁS SOSTENIBLE



"Madrid es un ejemplo de lo que no hay que hacer en movilidad urbana"

Archivado en: transporte público, madrid, hartos del coche, medio ambiente, clemente alvarez

Por CLEMENTE ÁLVAREZ (SOITU.ES)

Actualizado 16-09-2008 16:01 CET

Si uno quisiera hablar sobre movilidad urbana mientras se deja llevar por el bamboleo del autobús, el metro o el tranvía, nada mejor que tener sentado al lado a [Pierre Laconte](#). A sus 74 años, este belga conoce las ciudades del mundo como un conductor de autobús que circulara por su ruta habitual y está dispuesto a charlar en voz alta sin preocuparle quién le pueda escuchar.



www.pierre-laconte.be

Durante 15 años, estuvo al frente de la [Unión Internacional de Transporte Público](#) y hoy preside la [Foundation for the Urban Environment](#).

—¿Qué haría para mejorar la movilidad en la ciudad?

—Lo primero que hay que conseguir es desligar la idea de desarrollo con la de consumo de energía o motorización. Hoy, el 'lobby' del automóvil afirma alto y fuerte que el aumento de la motorización resulta inevitable para incrementar los ingresos, pero no es así. Lo demuestran ciudades como Singapur o Shangai, en China, que tienen una fuerte política de limitación del parque automovilístico. ¿Cómo lo han conseguido? Alguien que quiera tener un coche en Shangai o Singapur (dos ciudades totalmente opuestas desde el punto de vista político), debe pedir una placa y esas placas están limitadas. La gente no puede tener dos coches. Puede alquilar, pero no comprar. Y además tiene que pagar una fuerte imposición en el precio de compra del vehículo o en el de aparcamiento.

Laconte interrumpe a menudo su explicación sobre el transporte para detenerse en alguna ciudad del mundo. De Copenhague (Dinamarca) destaca su planificación urbanística o su red para bicicletas ("un 30% de la población la usa a pesar de su climatología"), de Portland (EEUU) incide en sus restricciones de crecimiento y la reconversión de edificios vacíos en nuevos espacios urbanos más concentrados y plazas públicas; y de París su servicio de alquiler de bicicletas "Velib". "El de Barcelona no está mal, pero el mejor de lejos es el de París".

—¿Qué ejemplos tiene entre las ciudades españolas?

—Madrid es un ejemplo muy interesante de lo que no hay que hacer en movilidad urbana. El estilo de vida allí es igual que el de Singapur, pero tiene muchos más coches por habitante y más grandes. Madrid resulta muy interesante porque a golpe de fondos públicos ha conseguido multiplicar la movilidad con transporte público (con una gran red de metro) y a la vez con transporte privado. Se han realizado toda una serie de túneles gratuitos por toda la ciudad, que chocan a la imaginación por su carácter aberrante. Lo que se ha hecho en la M30, con un alto coste, es justo lo que no se debe hacer.

Mientras divaga por el transporte de ciudades de todo el mundo, el belga también incide en los problemas de financiación a la hora de invertir en transporte colectivo. "El dinero corre a chorros cuando se trata del coche, pero el grifo se cierra cuando se trata del transporte público", lamenta. "Es sólo una cuestión de elección política".

—¿Debe abarataarse el transporte público?

—Yo no lo creo. No pienso que el transporte público tenga que ser barato. Lo que sí debe gravarse es el uso del automóvil. La realidad es que se subvenciona enormemente el coche privado, porque no paga sus costes externos. El automóvil provoca un consumo de espacio, una contaminación, accidentes... Y todo ello es pagado por la colectividad. En cambio, al transporte público se le exige que sea rentable. Para mí el transporte colectivo puede tener un coste más alto, pero con fuertes reducciones luego para algunos segmentos de la población, como los jóvenes, los parados, las personas mayores....

[Pincha aquí](#) para ver todas las informaciones del blog "Hartos del coche" que hemos creado sobre Movilidad.