

S. M. EL AUTOMOVIL: ¿PRINCIPE DERROCADO?

alternativo y renunciado del capital empleado, el coche presenta unos intensos **costes de funcionamiento**: una parte de éstos son los **asumidos particularmente por su usuario**, de los que tiene, por lo tanto, un registro y percepción bastante buenos, pero un volumen importante de aquéllos son **costes sociales o colectivos**, que si son asumidos recaen sobre el conjunto de ciudadanos, y si no lo son perjudican a los niveles de funcionamiento de las comunidades urbanas y metropolitanas, creando unos problemas de sobra conocidos.

Respecto a los primeros —los **costes privados**— no vale la pena extenderse aquí. De un lado, porque pertenecen a la experiencia diaria de millones de automovilistas (3) de entre quienes los más ordenados llegan a contabilizaciones sorprendentemente escrupulosas —gasolina, reparaciones en su valor probable medio, seguros, fiscalidad directa y general personal, peajes, aparcamientos, multas en su riesgo, etcétera—. Por otro lado, numerosas revistas especializadas y secciones o espacios de diarios y programas audiovisuales, están creando una copiosa literatura desde esta óptica; quizá sea un esfuerzo digno de mejor causa, pero en todo caso, ahí está frecuentemente sobre la base de clubs de usuarios, que es de esperar no lleguen a convertirse en asociaciones, y de un cierto apoyo por parte de las industrias productoras. Me limitaré, pues, en este terreno a registrar que se trata de presupuestos sustancialmente incidentes en las cuentas familiares generales (4) y que suelen negligirse componentes para mí, tan patentes como el valor del tiempo perdido por los conductores, amén de sus tensiones y cansancios nerviosos. (Parece como si el valor de la hora del conductor, e incluso de las horas perdidas por atascos por parte de todos los pasajeros, fuera prácticamente cero mientras se está dentro de la caja de chapa, no se sabe por qué razones concretas.)

Pero el uso del automóvil resulta mucho más caro aún si se tiene en cuenta las innegables presencias de los **grávidos costes sociales** que le acompañan en su transcurrir por las ciudades como sombras inseparables y espesas. Precisamente ahí radica una característica específica y central del bien coche: a diferencia de los demás bienes de consumo duradero, su uso, su utilización, se proyecta hacia el exterior, creando un fuerte impacto sobre su entorno y exigiendo grandes y especiales atenciones para su fluido y cómodo funcionamiento y para la corrección de los daños que cause.

(3) Lo que no quita que, en términos globales, quepa hablar de una intensa irracionalidad por falta de aprensión adecuada de estos costes privados.

(4) En los EE. UU. se evalúa entre un 15 y un 20 por 100 el peso del transporte personal por automóvil dentro del presupuesto familiar medio. A escala de nuestras latitudes, creo que los diagnósticos populares "tiene coche y no puede comer carne" o "la cuestión es, ante todo y sobre todo, tener coche" constituyen sólidas inferencias de la realidad social española en la última década.

CUADRO 1
INDICE DE MOTORIZACION (NUMERO DE COCHES
POR 1.000 HABITANTES) SEGUN PAISES

	1963	1971	1972
Luxemburgo	155	300	317
Suecia	205	291	303
Francia	165	261	269
Alemania Occidental	127	247	260
Suiza	130	231	243
Dinamarca	129	231	241
Islandia	121	219	240
Gran Bretaña	142	225	236
Bélgica	—	221	230
Holanda	72	212	225
Italia	77	209	225
Noruega	99	206	217
Austria	88	178	195
Finlandia	67	161	177
España	17	82	94
Alemania Oriental	30	74	82
Portugal	—	74	79
Checoslovaquia	25	61	70
Yugoslavia	6	43	48
Grecia	8	30	—
Hungría	7	29	33
Polonia	6	17	20

Fuente: Memoria 1973 del Consejo Superior de Transportes Terrestres.

En el primer aspecto, todas las estimaciones que se han hecho sobre las necesidades que plantea un coche en marcha urbana, en términos de superficie viaria, de ordenación del tráfico, de pavimentación y urbanismo espe-

cial, de aparcamientos, arrojan unos costes ingentes para el conjunto de los parques automovilísticos de las ciudades, y una suma promedia por coche muy por encima de los gravámenes de disfrute usuales y capaces

de ruborizar a las más cándidas almas motorizadas (5); cifras de 50.000 pesetas por coche y año son razonables para obtener estándares algo satisfactorios en la circulación.

Los principales daños que la plaga automovilística inflige sobre la vida urbana son: El deterioro de las condiciones circulatorias para todo el transporte colectivo y público de superficie cuya velocidad comercial queda muy deteriorada; en otros términos, para un mismo estándar de estos servicios se requiere un parque de autobuses y taxis muy superior al caso en que el automóvil estuviera domado en las ciudades. La marcha de los peatones y la vida ciudadana queda tan herida en tantas plazas y calles que más bien entra en procesos agónicos (6); la estructuración de nuevos espacios peatonales resulta carísima y suele ser postergada. En cuanto a la contaminación atmosférica, todas las investigaciones para ciudades de más de 300.000 habitantes dan al coche la culpa de en torno una mitad de todo el volumen del enrarecimiento atmosférico diario, con todas sus secuelas higienistas que están alcanzando cotas alarmantes en muchas latitudes; su corrección global aboca al uso de sustanciales recursos públicos de control y choca con la negativa del tándem productor-usuario del coche en cuanto a la incorporación de mecanismos de depuración. La contaminación acústica quizá es más etérea en sus costes pero es bien patente en su presencia, pudiendo incluso observarse en las diferenciaciones de alquileres según el grado de ruidosidad de calles y zonas (la clase alta puede pagar el coste de su aislamiento acústico).

He aquí los capítulos principales de unos costes colectivos que de no ser asumidos, como suele ocurrir, inciden en forma de deterioros de la vida urbana para los ciudadanos y en especial para la clase que no tiene recursos para corregir privada o particularmente los males aludidos, clase a la que no hay que mencionar. En la medida en que sean atendidos tales costes se financian con los recursos fiscales generales con su grado de regresividad que presenten y con la obligada participación de los "no motorizados".

En cuanto al rendimiento del coche, al servicio que le presta a su usuario y que constituye su valor en uso efectivo, es obviamente, dejando de lado abstrusos fenómenos de emulación social, las potencialidades que ofrece de transporte personal, rápido, cómodo y seguro, en términos de origen a destino. Es absolutamente trivial remarcar que a medida que cre-

(5) Sobre datos procedentes de estudios realizados por el Gabinete Técnico de Programación del Ayuntamiento de Barcelona se han realizado diversas estimaciones, entre las que cabe citar la de Simó Fábregas en "Movilidad Urbana", publicación del Colegio de Arquitectos de Barcelona, 1971, y en "Serra d'Or", número 169: "L'automòbil a Barcelona. Un replantejament". Por cierto que el coeficiente de pasajeros por coche urbano ha dado valores en Barcelona de 1,25 personas por cada automóvil, que requiere cien metros cuadrados viarios para su buena marcha y veinticinco para aparcar.

(6) Son múltiples los avisos formulados por asociaciones de vecinos al respecto. ¿Por qué no asociaciones de peatones?

