



Pamplonauta.info

Armando Cuenca, Concejal de Movilidad del Ayuntamiento de Pamplona ([@armandocasitas0](#))

Cualquier movimiento de los autodenominados "Gobiernos del Cambio" es respondido con andanadas de titulares por parte de la caverna mediática "extended" (el País y otros medios tradicionalmente "progres" se suman sin problemas a estas razzias) y por los partidos del régimen. En no pocas ocasiones, a estas andanadas se suma un "fuego amigo" especialmente dañino: el de aquellos que, ocultos tras un débil "sentido común progre", dicen que hay que cambiar las cosas pero "gestionando bien". El "Cambio Tranquilo", ese oxímoron que pretende transformar cosas sustantivas sin que el régimen se solivianta... o aún peor: pretende cambiar el "talante" y el "estilo", dejando el reparto de la pasta [para más tarde](#). Los casos de la limitación de la circulación de coches en la Gran Vía en Madrid y de Pío XII en Pamplona -ambos todavía en disputa- son un buen ejemplo de conflictos que, bien jugados, pueden desbordar los márgenes de una guerra cultural y convertirse en una de las primeras victorias significativas de los gobiernos del cambio.

Tanto [el Camarada Chin-Pon-Chi](#) -el famoso concejal de UPN que vinculó los carriles bici a los "millones de muertos" del comunismo- como Esperanza Aguirre han salido rápidamente a la ofensiva. Hay que reconocer que el estilo de Aguirre -esa mezcla de populismo cortoplacista y jeta de cemento- tiene más mordiente y más peligro que el cazzurrismo carpetovetónico de la derecha Navarra que, como se ha visto, es fácilmente ridiculizable.

No obstante, cada uno en su estilo, han sabido olfatear la oportunidad. Es relativamente fácil generar controversias en cuanto alguien plantea reducir los privilegios al coche. Cualquier iniciativa que prime la movilidad sostenible genera, en un primer momento, una reacción negativa por parte de la gente que se ve afectada por los cambios. No ha habido ni una sola peatonalización de un casco urbano ni un solo carril bici que afecte a una arteria principal del tráfico que no haya sido contestado airadamente por una parte de los conductores, animados por igual por la prensa "enemiga" y por la "amiga".

Hasta aquí lo que pueden hacer los malos. Pero ¿qué podemos hacer nosotros? **Estamos a mitad de legislatura y constatamos que, al menos en Pamplona y en Madrid, los gobiernos del**

cambio no van a sacar ni un aprobadillo raspado en remunicipalizaciones y en fiscalidad progresiva -del Gobierno de Navarra no esperamos gran cosa tampoco-. Es decir, que si alguien está esperando que los gobiernos del cambio amplíen la base social que nos trajo hasta aquí a través de políticas públicas de redistribución de la riqueza, que se lo vaya quitando de la cabeza: o existe un movimiento potente que nos lo reclame desde la calle y nos obligue a realinear las prioridades o, sencillamente, no va a suceder, más allá de micro-recuperaciones, como los cinco trabajadores del Museo de Medio Ambiente de Iruñea, [que van a pasar a formar parte de la plantilla del ayuntamiento y que, desde hace poco, trabajaban para la empresa de Florentino Pérez.](#)

¿Qué nos queda, pues, si queremos proyectar algún cambio significativo para nuestra gente? La transformación del espacio público de la ciudad. Ya que no vamos a redistribuir riqueza, redistribuyamos, al menos, asfalto en favor de quienes más hemos sufrido la crisis.

Tenemos todo a favor para reconvertir nuestras ciudades en lugares amables y seguras para quienes han tenido que prescindir del coche por la crisis; para la gente mayor -que usa mayoritariamente el bus- y para la chavalería, cuya autonomía pasa por la movilidad sostenible. O dicho de otra manera -y por huir de la jerigonza de expertos en movilidad-: los sectores precarizados, las personas mayores, las mujeres y los jóvenes han dejado de usar el coche por motivos que podríamos denominar "económicos". Y entre los que sí lo usan, existe una cantidad importante de "mercado cautivo": gente que mantiene su coche a duras penas porque lo necesita para ir a currar pero que estaría dispuesto a pasarse a otros medios de transporte si fueran lo suficientemente baratos, rápidos y seguros.

En definitiva, ya hoy en nuestras ciudades los que vamos andando (42'1%), en bici (4'1%) o en bus (12'7%) somos mayoría: el 60% en la comarca de Pamplona. Y eso a pesar de que la agresiva política de UPN contra el bus y la bici ha conseguido que [Pamplona sea la única ciudad de España en la que el uso del coche ha crecido en los últimos años.](#) El gobierno de Ahora Madrid parece haber entendido estas matemáticas básicas y está determinado a reducir el tráfico en la Gran Vía.

Sin embargo, en Pamplona, la clase política está atenazada por el mantra del "cambio tranquilo" también en la movilidad. **Una especie de miedo al conservadurismo de la gente** -una percepción distorsionada, desde mi punto de vista- les hace aferrarse a un cierto argumentario muy poco empírico: "la ciudad no está preparada para esto"; "la gente no va a entender cambios demasiado bruscos y nos lo hará pagar en las urnas" o "vamos a estar todo el día en las portadas" son las excusas más habituales que oigo en privado tanto a políticos como a altos funcionarios.

No obstante, mi frase favorita, mezcla de politiquero provinciano, falta de coraje y absoluto desconocimiento de la cuestión es la de que "hay que facilitar el desplazamiento del autobús y de la bici, pero sin perjudicar al coche". Un auténtico oxímoron, sobre todo si entendemos que estamos hablando de un "reparto modal". Y, **como todo reparto, consiste en quitarle un poco a los que tienen mucho para que los muchos tengan un poco. En este caso hablamos de espacio, velocidad y privilegios:** si queremos facilitarle la vida a quien hace la compra andando, a quienes van al cole en bici o a quienes están dispuestos a dejar el coche algunos días para ir a currar, hay que reducir el espacio disponible para el vehículo privado y restarle privilegios. No existe la piedra filosofal que, de manera bastante hipócrita, parecen querer buscar quienes no quieren cambiar nada: transitar hacia una movilidad sostenible sin tocar los privilegios del coche es ontológicamente imposible. No quiero ni preguntarles a estos señores lo que opinan de política fiscal, claro está.

No obstante, a pesar de todo lo anterior, parece que los cambios culturales nos acompañan. En España, [el número de carnés de conducir expedidos anualmente ha caído en picado desde los 1'3 millones en 2008 hasta los 650.000 en 2015.](#) La crisis, desde luego, ha ayudado mucho, pero la estadística acumulada apunta a un fenómeno global. Los jóvenes que viven en las zonas urbanas no van a vivir su primer coche como una experiencia de libertad y de progreso económico, como lo fue para la generación de nuestros padres y, en menor medida, para la nuestra. **El futuro de nuestras ciudades es de los que caminamos, vamos en bici o usamos el transporte público.** Y esto no solamente por una cuestión de conciencia ecológica, sino por la imposibilidad material -y casi física- de mantener los actuales niveles de uso del coche en el territorio urbano.

Las grandes marcas de coches ya han entendido esta transición y se preparan -qué remedio- para

ella. Saben que van a tener que empezar a vender "experiencias" en lugar de coches y que tienen enfrente a un serio competidor: **la bici es percibida como un modo de transporte saludable, menos peligroso y hasta "cool"**. Que se lo digan a [los de BMW](#). Por eso [Volkswagen ha presentado recientemente su división de servicios de movilidad](#) en previsión de ciudades con menos coches y con menor tolerancia a las muertes por atropellos. Y apuntan a "colocarle" a las administraciones públicas flotillas de coches eléctricos, asesorías de seguridad... que den servicio a las necesidades crecientes de una población que no querrá o no podrá comprar coches. Y atentos, porque **sospecho que intentarán colar por la gatera otra ronda de privatizaciones en el Sur de Europa, donde el capital financiero busca colonizar las "últimas fronteras" de lo público**. Pero esto daría para otro artículo.

En Iruñea tenemos ahora una oportunidad de oro para darle un empujón a estos cambios en favor de los de abajo, de los que estamos al final de la cadena alimentaria de la jungla de asfalto. Ya sabemos que vamos a tener enfrente a los del Gulag y sus ["millones de muertos por el ciclismo"](#). Y también sabemos que habrá "fuego amigo" por parte de quienes consideran que los cambios deben ser tan, tan tranquilos que sean indiferenciables del continuismo. Solo falta la gente para decantar esta batalla por una ciudad sostenible, vivible y segura: ¿a qué esperáis para cortar las grandes avenidas de vuestras ciudades?

Etiquetas:

[municipalismo](#), [movilidad](#)