



JOAN CARLES ARPÍN
Geògraf

PLAÇA DEL POBLE

El dret d'aparcament

La transformació de privilegis en drets

“Escaldes estrena 41 noves places d'aparcament”, “Obert el nou aparcament comunal al costat de la Dama de Gel amb 184 places”, “El comú habilitarà un pàrquing amb més de 150 places a l'antiga estació d'autobusos”, “Ordino estrena un nou aparcament a Segudet”, “La Cortinada tindrà un pàrquing de noranta places”, “Dèficit d'aparcament a la capital”, “El luxe d'aparcar al centre”, “L'aparcament, un problema comú”...

Tal com queda demostrat al paràgraf anterior, amb notícies aparegudes a diferents diaris del país durant l'any 2018, el tema de l'aparcament dona per parlar molt, i això que és només una petita mostra, en podríem trobar més, i a mesura que s'acosten eleccions aquest ressò encara s'aguditza més.

Normalment, l'anunci de noves places d'aparcament es rep de forma positiva, es faria festa grossa si ja de pas fossin de franc, ben al contrari que quan –de forma ocasional, això sí– es suprimeixen places normalment d'algun carrer que es vol fer més comercial. Per altres raons no cal pensar-hi, el mercat mana.

Com que de tot hi ha estudis, sempre venen bé per il·lustrar realitats complexes –o curioses, en el cas de la mobilitat– del tot contraintuïtives i contràries al que de forma tàcita es considera socialment de sentit comú. Així doncs, resulta que cap al 80% dels ciutadans creu tenir dret a aparcar el cotxe de franc al carrer. Ara bé, a llocs on no hi hagi guals, zones reservades. Això darrer no sé si li treu una mica de credibilitat,

ja que la realitat és tossuda i ho podem comprovar cada dia.

I en què es fonamenta aquesta realitat? Doncs en una justificació d'aquelles multiús, de la que agafem sovint a mà quan creiem que les administracions no vetllen pels nostres interessos, particulars, com no pot ser diferent en aquesta societat individualitzada. Aquesta justificació és la que concerneix el pagament d'impostos. Qui no ha mencionat alguna vegada el famós, i inexistent, impost de circulació?, quan

Com diu Fernández Lores: “Qui compra un cotxe no ha comprat un tros d'espai públic”

en realitat es paga per tenir un vehicle de motor, i per tant contaminant, amb innumbrables efectes negatius sobre el seu entorn, allò que tècnicament es diuen externalitats.

A Andorra es podria justificar aquesta veneració pels aparcaments atesa l'elevada motorització que patim. Sí, no és cap motiu d'orgull ni representa cap benefici per als ciutadans ser uns dels països amb una ràtio més elevada de vehicles per persona del món, tal com ha constatat amb números l'Automòbil Club.

El cert de tota aquesta qüestió és que entre tots, per una banda la potent indústria de l'automòbil i la dels hidrocarburs, per altra la necessària complicitat de les administracions i també la col-

laboració dels ciutadans, la part més feble i influenciable, hem creat un món rendit a la mobilitat individual mitjançant el cotxe. Mobilitat que necessita unes costoses infraestructures que afecten sobretot la vida a les ciutats.

L'ús d'un recurs col·lectiu, finit i preuat com és l'espai a les ciutats per a un profit individual, difícilment es pot defensar com un dret. No podem renunciar a equipaments per al benestar de tots els ciutadans, zones verdes, esportives i similars en benefici d'una mobilitat poc eficient i democràtica, no tothom té accés a un cotxe encara que sembli el contrari.

Dediquem una gran part del sòl disponible a asfaltar-lo per a un ús únic i inconstant: dipositar-hi els nostres cotxes. A algunes ciutats, al voltant d'un terç de les trames metropolitanes estan ocupades per espais dedicats a l'aparcament.

Concebre l'aparcament com un dret delata el poc valor que atorguem a l'espai públic, quan és aquest espai relacional el que crea comunitats, el que crea identitats. L'espai públic és el que defineix i dona vida a les ciutats. Cal recordar les paraules de Miguel Anxo Fernández Lores: “Qui compra un cotxe no està comprant un tros d'espai públic.” No tots els dirigents públics ho tenen clar.

No es tracta d'eliminar els cotxes, però sí de limitar-los, ningú pot discutir que una ciutat amb menys cotxes és una ciutat més segura, sana i agradable, però a Andorra no anem per aquesta via, coses de privilegiats.