LITORALPRESS

Fecha: 20-11-2023
Medio: La Tercera
Supl. : La Tercera
Tipo: Noticia general
Título: **Autos, ¿pero cuáles autos?**

Pág. : 2
Cm2: 223,7
VPE: $ 2.225.892

Tiraje: 78.224
Lectoría: 253.149
Favorabilidad: Positiva

ESPACIO ABIERTO

Autos, ¿pero cuáles autos?

Ricardo Abuauad
Decano Campus Creativo UNAB, profesor UC

Ciudades más seguras, tranquilas. No hay municipio que no busque eso. Buena parte del mundo promueve hoy una restricción del lugar que tiene el auto, imaginando urbes con desplazamientos más cortos, en modos menos contaminantes. Y si bien eso es importante, la cantidad de autos en las calles no es el único factor para lograr ciudades amables: el tamaño también importa.

Hablamos de los SUV (Sport Utility Vehicle), el segmento con más demanda en Chile, el doble de las camionetas, que lo siguen en la lista. La mitad de todos nuestros SUV se venden en la Región Metropolitana, y a particulares (87%): se proponen como deportivos y *outdoors*, pero se usan para viajes cortos de ciudad, donde su tamaño, peso y consumo no tiene ninguna justificación. Es más, diversos estudios indican que pueden ser seguros para sus ocupantes, pero peligrosos para todos los demás (especialmente niños, peatones y ciclistas, que se vuelven invisibles en determinados ángulos). Esto propulsado por un exceso de confianza en sus conductores, que tienden a conducir menos precavidamente.

A nivel mundial, lo que más preocupa es su efecto urbano: desde hace una década, los vehículos crecen 1 cm cada dos años y 10 kg por año (datos de la WWF y de Greenpeace). Un SUV tiene, comparado con un auto estándar, 25 cm extra de largo y 10 cm de ancho. El impacto de esto en el espacio de la ciudad, en los estacionamientos, en las vías congestionadas, es muy importante. El peso determina la energía que se necesita para moverlos, y el que los autos hayan aumentado 500 kg en 50 años ilustra ese desperdicio. Según la International Energy Agency, el alza de las SUV en el mundo en la última década provocó un salto de 0,55 gigatons de CO_2: son la segunda causa de aumento después del sector energético, más que toda la aviación, según Forbes.

Con todo lo anterior, no es de extrañar que la alcaldesa Anne Hidalgo acabe de llamar, para febrero próximo, a una consulta entre los parisinos para aumentar importantemente los costos de moverse en SUV, siguiendo el ejemplo del alcalde Lyon, y la tendencia mundial. The Guardian ha publicado varios artículos promoviendo su prohibición en radios urbanos, llamándolos "*climate killers*" por su impacto mediombiental. Esta semana, Carlos Moreno, el creador de la ciudad de 15 minutos, en su cuenta de X, desarrolló un hilo con las razones por las que los SUV deben ser limitados en la ciudad; recomiendo leerlo.

Escribo esta columna desde París, donde estudiantes chilenos, franceses, norteamericanos e italianos trabajan esta semana juntos para revisar los cambios que ha tenido esta capital en un siglo. No hay duda de que la transformación más significativa (al menos en una ciudad como ésta, con su imagen ya consolidada hace cien años) es la irrupción del automóvil. Promover desplazamientos en transporte público eficiente y no contaminante es un camino. Pero para los autos, todavía queda una pregunta más: autos, pero ¿cuáles autos?