

La mobilitat a Catalunya.

Presentació

Xavier Roselló, IEC
Universitat Politècnica de Catalunya

Introducció

Al darrer quart de segle s'ha produït un canvi de patrons: el transport metropolità no deixa de guanyar pes enfront de l'urbà i, com a conseqüència, augmenta la distància mitjana dels desplaçaments; els viatges per motius no obligats com el lleure i les compres creixen en volum, mentre que els desplaçaments per treball i estudi es mantenen. D'altra banda, els mitjans de transport públic reculen enfront dels privats.

A les ciutats catalanes, si més no a Barcelona, s'ha adquirit força consciència que l'automòbil no és el mitjà de transport idoni per a la majoria de desplaçaments interns a la ciutat. A més, l'oferta i qualitat del transport públic li permet de competir amb força èxit amb el privat. Les noves tendències en aquest terreny són més aviat les polítiques de restricció de places d'aparcament, adreçades sobretot als no-residents a la ciutat, i la promoció dels modes sostenibles, com la marxa a peu i la bicicleta.

La irrupció del fet metropolità és la causa del creixement d'aquesta mena de desplaçaments, superior a totes les altres. I per això és en aquest terreny on pot parlar-se amb més propietat de la insuficiència de l'oferta. Això és especialment crític per al transport públic, ja que ha de fer front tant

al creixement induït per l'evolució urbanística com al transvasament des del vehicle privat que es propugna per contribuir a la sostenibilitat i garantir el compliment dels acords de Kyoto.

Aquests són en essència els temes que van exposar els tres ponents. Però el debat que va seguir-los va ser especialment viu i va perllongar-se molt més enllà del temps previst. Per això hem volgut que el pròleg fos precisament una relació dels temes proposats pels assistents, i respostos pels ponents, ja que són representatius de les inquietuds d'aquells.

Relació entre mobilitat i ordenació del territori

La mobilitat obligada, que és una part significativa, si no majoritària del total de la mobilitat, té l'inconvenient precisament de ser obligada per als treballadors i els estudiants. Per això, és crític que quan es parla de mobilitat es pensi tot seguit en l'ordenació del territori, que n'és la causa última.

En aquest tema, que ve de lluny, s'ha avançat molt els darrers temps. Així, la Llei d'urbanisme recull elements de mobilitat i la Llei de mobilitat recull elements d'urbanisme, i els tècnics de les dues disciplines estan disposats a compartir taula, vocabulari i estructures culturals.

Però cal tenir present que la mobilitat no és ni ha de ser el darrer criteri de decisió, ja que qui veu totes les facetes del problema és l'ordenació del territori, i és a aquesta, per tant, a qui s'ha de demanar que cossi les necessitats i els condicionants de la mobilitat.

D'altra banda, es constata que l'estructura dels mercats de l'habitatge i del treball són del tot diferents. Així, vora un 90 % de la població és propietària del seu habitatge amb hipoteques a llarg termini, la qual cosa lliga els propietaris a la seva propietat immobiliària, mentre que el mercat de treball és cada cop més flexible, volàtil i efímer. Per tant, és difícil de conjuminar les dues tendències i reduir els desplaçaments.

La percepció de la mobilitat

Quan s'estudia i es vol preveure la mobilitat no tota la informació rellevant hauria de ser quantitativa. També hi intervenen diversos factors qualitius i, entre aquests, les opinions i percepcions del ciutadà. A tall d'exemple, un usuari pot preferir el transport públic al privat perquè pot llegir durant el viatge.

Moltes decisions individuals no són el resultat de decisions racionals i objectivables sinó de percepcions d'allò que l'usuari o el ciutadà sent com a òptim. Als professionals, doncs, els cal saber quines percepcions i quines valoracions hi ha darrere les decisions: les enquestes són un mitjà per a conèixer-les, ja que totes alhora fan la decisió.

El temps és un factor més del viatge i un dels principals ingredients del cost. En conseqüència, el temps modula la nostra vida urbana, i es valoren aquells desplaçaments que no

ens fan perdre temps, començant per la proximitat del lloc de treball i la residència. Paradoxalment, el mode de transport que ens fa perdre més poc temps són els viatges a peu.

Analitzant el cost del combustible i la seva evolució els darrers tres anys s'observa que el seu preu enfront del preu del temps és petit, i que l'usuari fàcilment està disposat a canviar litres de combustible per minuts del seu temps. En els estudis de mobilitat s'adopta actualment el valor de 8,70 €/h, però no pot perdre's de vista que aquesta xifra no deixa de ser una mitjana i en la realitat és molt variable d'una persona a l'altra.

Al límit, també podríem dir que la congestió no existeix, sinó que és una percepció de qui la pateix, ja que l'usuari només creu que s'hi troba quan esmerça més temps en el desplaçament que no tenia previst abans de fer-lo. Si ens fixem en els aspectes objectivables, algun cop s'ha dit que la congestió és bona perquè empeny els ciutadans cap al transport públic. Però aquesta observació només veu una part de la realitat, perquè ignora que al mateix temps contamina l'ambient i estressa els conductors. La solució per al conjunt de la societat és que pocs usuaris facin servir el cotxe, però que ho facin en bones condicions. Dit altrament, la solució rau a fer disminuir el recorregut total.

L'opinió i la percepció dels usuaris no sols es recull a través d'enquestes, sinó demanant l'opinió a experts i a representants de la societat civil. Per això, durant la redacció del Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona s'ha creat el Consell de la Mobilitat, per tal de conèixer quins problemes podien crear les mesures, i s'ha demanat el parer a municipis i comarques i, a més, s'han consultat seixanta-cinc tècnics independents.

Els nous elements socials que introdueixen incertesa en el transport

La immigració massiva no comunitària que arriba al nostre país representa un nou factor de proletarització que ha de tenir incidència en la mobilitat. Tanmateix, les dades d'altres llocs europeus amb una experiència més llarga en matèria d'immigració indiquen que els immigrants, a mesura que s'integren, acaben adoptant les pautes de funcionament dels autòctons.

En canvi, un nou segment que guanya pes relatiu en la societat és el de la gent gran, i no tan sols aquells que ultrapassen de poc els seixanta-cinc anys, sinó sobretot els qui en tenen vuitanta i més. A aquesta edat disminueix la mobilitat, però també la capacitat d'adaptar-se i això obliga a adaptar el transport públic per a ells, que, a més, sovint ja no poden conduir.

La incidència de l'evolució tecnològica

L'evolució tecnològica del transport ha influït en la mobilitat. En els darrers quaranta anys la dona ha irromput en el mercat del treball, i n'ha modificat les pautes de mobilitat. Però,

a més, ha sorgit el teletreball gràcies a Internet. D'aquí a poc temps ja se'n poden notar les conseqüències. Però quines poden ser?

A hores d'ara només sabem que és un gran interrogant amb molt poques respostes. Les xarxes ens modificaran la mobilitat, però no sabem com. Però no és segur que la redueixin. Estar connectat a la Xarxa incita a sortir de casa. Quan es va inventar el telèfon es creia que reduiria la mobilitat i no va ser així, sinó que a través del telèfon se'ns invita a sortir. A més, ara el duem al damunt, decidim els moviments a mesura que intercanviem informació pel telèfon mòbil, i no necessàriament per estalviar-nos el desplaçament.

Se sol relacionar el teletreball amb els desplaçaments de persones, però no es pensa en l'increment que pot suposar en el repartiment de mercaderies, prèviament encomanades per alguna via telemàtica. L'objectiu darrer no és reduir la mobilitat en general, sinó tan sols els desplaçaments no sostenibles.

El paper de l'automòbil a la ciutat

A les aglomeracions urbanes es pretén reduir l'ús de l'automòbil, però no suprimir-lo del tot. Es preveu que alguns carrers s'especialitzin, de manera que ells sols, que representen un 20 % de la xarxa viària, suportin el 80 % del trànsit. En termes generals, seria un carrer de cada tres en una malla com l'eixample Cerdà.

Els aparcaments de dissuasió han mostrat la seva efectivitat a l'hora de reduir el trànsit cap a Barcelona, sempre que se situïn al costat d'una estació de rodalies. Però el model no és traslladable a les estacions de metro a les entrades de la ciutat, perquè en aquell moment el conductor ja ha recorregut la major part del seu trajecte i, per la proporció que en resta, s'aventura a entrar fins al centre. Així, a Barcelona, l'aparcament que va construir-se a la plaça de les Glòries no funciona bé perquè no és prou excèntric. La conclusió és, doncs, que l'aparcament ha de ser en un punt més proper al domicili.

Tot i que no es fomenta l'ús del cotxe, tampoc no pot pensar-se a prescindir-ne del tot, perquè no es poden fer tots els desplaçaments en transport públic. Per tant, no es considera cap contradicció amb aquesta política el fet d'anunciar als conductors que hi ha places lliures d'aparcament al centre. Hi ha una oferta estable de places, que es pretén gestionar tan bé com sigui possible; en canvi, no es volen augmentar les vies d'accés a la ciutat perquè Barcelona no admet més vehicles.

Pel que fa a la motocicleta, cal admetre que ocupa un espai inferior al cotxe, però no deixa de ser un vehicle perillós i contaminant.

Els hàbits d'utilització del mitjà de transport adient en cada ocasió han de ser fruit d'una educació que ha de començar de petit, com va fer-se temps enrere, amb la recollida selectiva.