

Camí de San Diego



ALBERT PUNSOLA

(/AUTOR/ALBERT-
PUNSOLA-44)

Periodista

14/04/2012

D'un temps ençà ens hem anat familiaritzant amb el concepte i realitat de la pobresa energètica; i més en un hivern especialment cru com aquest. La pobresa energètica es produeix quan concorren una renda limitada, una baixa qualitat de l'edificació i un augment del preu de l'energia. Aquesta circumstància fa evident com l'accés als serveis

relacionats amb els recursos afecta directament la vida de les persones. I no és l'únic exemple.

(F)

Sense anar més lluny, el *Los Angeles Times* publicava fa unes setmanes que, avui en dia, perdre l'automòbil als EUA (per robatori, accident, avaries, o costos que no es pot assumir) és la via més ràpida cap a l'atur. Comentava el cas d'una ciutadana de San Diego (Califòrnia) a qui se li va espatllar el seu Chrysler de 9 anys d'antiguitat. La factura va pujar a 4.000 dòlars i es va *menjar* tots els seus estalvis. Mesos després d'aquesta reparació el vehicle va tornar a fallar i aleshores ja no hi havia diners per arreglar-lo. Com a conseqüència, aquesta persona va perdre la feina per la impossibilitat de desplaçar-s'hi.

Hi ha més casos com aquest, fins al punt que han sorgit més de 150 organitzacions a tot el país sense ànim de lucre -una mena d'ONG per a automobilistes- que posen vehicles a disposició de les famílies necessitades a uns preus molt especials. El problema d'aquestes famílies presenta algun tret en comú amb la pobresa energètica, com seria la renda limitada, amb la dificultat de fer front a despeses inesperades o augments de preu de l'energia. La qüestió de la baixa qualitat edificatòria, sovint un problema d'obsolescència i manca d'inversió, es correspondria la condició precària dels cotxes vells; tot i que el desgast d'un vehicle és superior al d'un edifici i la seva vida molt més curta.

(F)

Hi ha, però, una diferència essencial: viure sota un sostre en condicions que assegurin el benestar és un dret recollit en l'article 25 de la Declaració Universal dels Drets Humans. En canvi, el dret a desplaçar-se en automòbil no està establert enlloc. Tot i així seria molt desencertat concloure que cal alguna cosa semblant al dret a tenir cotxe. El que es posa de manifest aquí és que les legislacions i les declaracions que estableixen una sèrie de drets, per molt necessàries que siguin, són el fruit d'una abstracció o, si es vol, d'un criteri general, que difícilment pot preveure tots els casos i donar resposta a la complexitat de la vida real.

Des d'aquest punt de vista, resulten molt més eficients les normes imperatives. Així, si la rehabilitació per part dels propietaris hagués estat obligatòria des de fa anys, un dels factors causants de la pobresa energètica hauria disminuït, clarament.

I què podem dir de la mobilitat? En principi el mercat laboral és obert i lliure i una persona pot buscar i trobar feina a qualsevol lloc. Hi té dret, podríem afirmar. També tenim tot el dret d'anar a viure on vulguem. Però aquesta llibertat es veu confrontada a una sèrie de condicionants que poden acabar convertint-la en esclavatge, com es pot veure en l'exemple del ciutadà de San Diego.

(F)

Una de les característiques que es fa més humans és la divergència que hi ha entre allò que sabem que ens convé i allò que acabem fent en realitat. Fa més de mig segle els promotors immobiliaris nord-americans eren perfectament conscients que el creixement suburbà-el que en diem ciutat extensa-comportaria greus problemes en el futur. No és una afirmació meva. Ho demostra el documental realitzat el 1959 *Community Growth Crisis and Challenge* (<http://www.theatlanticcities.com/housing/2011/12/warning-urban-sprawl-1959/824/>) que ha estat rescatat després de molts anys a l'oblit i ara es troba a la xarxa. Es tracta d'una lliçó d'ecologia urbana *avant la lettre*, que recomano visionar a tota persona que disposi de 15 minuts. El més irònic és que el film va ser produït per promotors immobiliaris que, malgrat advertir de desgràcies futures associades al creixement descontrolat de la urbanització, no van fer res més que encoratjar-lo.

Molts dels nostres municipis van començar l'aventura de l'expansió suburbana als anys 70, que s'ha anat consolidant durant les dècades següents, fins que ha hagut de parar de cop amb la crisi. No s'ha arribat a la magnitud dels EUA en aquest desenvolupament irracional però, senzillament, perquè no hem tingut tant de temps. A l'altra banda de l'Atlàntic el fenomen va començar als anys 40. Una altra planificació hagués estat possible i desitjable a través de normes d'obligat compliment.

(F)

Les normes imperatives, en el cas de la mobilitat en sentit estricte, tenen una capacitat limitada. Es pot fomentar l'ús del transport públic però es fa molt difícil obligar a algú a anar-hi. D'altra banda, les mateixes autoritats que demanen prescindir del vehicle privat, han deixat que es construís, per acció o per omissió, un paisatge d'urbanització dispersa que dificulta la viabilitat del transport col·lectiu. I per si fos poc, allà on aquest transport és viable per densitat, com en el cas dels eixos ferroviaris de rodalies, es tolera la degradació del servei. Així és com la nostra economia domèstica depèn cada vegada més del que li pugui passar a un motor.

Periodista **Etiquetes:** [Mobilitat](/etiquetes/mobilitat) (/etiquetes/mobilitat)

[Món](/etiquetes/mon) (/etiquetes/mon)

[Planificació urbana](/etiquetes/planificacio-urbana) (/etiquetes/planificacio-urbana)

Share 0

Tuit

 (<https://plus.google.com/share?url=https%3A//www.sostenible.cat/opinio/cami-de-san-diego>)

 (<https://www.sostenible.cat/print/opinio/cami-de-san-diego>)

Relacionats

Butlletí

Correu electrònic *

Subscriu

[Enviaments anteriors](/newsletter/sostenible) (/newsletter/sostenible)



(/)

Revista de la **xarxa** de ciutats i pobles cap a la sostenibilitat



**Diputació
Barcelona**

(<http://www.diba.cat>)

Arxiu (/arxiu)

Continguts per categoria (/tagclouds/chunk/3)

Continguts per etiqueta (/tagclouds/chunk/1)

Continguts per municipi (/tagclouds/chunk/2)

Avís legal (<http://www.diba.cat/avislegal>)

Contacte (/formulari/contacte)

RSS (<https://www.sostenible.cat/pagina/rss#overlay-context=>)



(<https://www.facebook.com/Sosteniblecat-146513494888>)



(<http://www.twitter.com/xarxasost>)



(<http://youtube.com/xarxasost>)



([rss.xml](#))