

El com i el perquè de la mobilitat (Un article d'Albert Punsola)

10/03/2005



ALBERT PUNSOLA

(/AUTOR/ALBERT-
PUNSOLA-44)

Periodista

'No és més net el que més neteja sinó el que menys embruta'. Qui no ha sentit aquesta frase en alguna sobretaula de la seva vida? L'afirmació sempre ha tingut el punt d'ambigüitat suficient per despertar un mig somriure. És seriosa o és en broma? Potser les dues coses alhora. A banda de la frase, haurem d'admetre que en

moltes ocasions ens enfrontem a problemes que són conseqüència d'altres. En el procés, centrem tota la nostra energia en els primers i ni tan sols arribem a tenir en compte els segons, els subjacents, per anomenar-los d'alguna manera. És important subratllar, però, que els primers problemes s'han d'abordar i cal buscar-hi les millors solucions.

La nostra societat es troba immersa en el debat de com donar respostes adequades als problemes de mobilitat. Aquest és un dels temes més importants que tenim sobre la taula. La mobilitat insostenible, que és el model imperant, minva la qualitat ambiental de les nostres ciutats, tant en emissions com en sorolls; passa una factura enorme en termes econòmics perquè no és eficient; i per últim, però no menys important, incideix en el benestar humà, el de tots i cadascun de nosaltres. És lògic, per tant, que la nostra primera obligació sigui convertir aquest sistema en un que, com a mínim, redueixi aquests impactes tant negatius.

Compromís per un sistema operatiu De tota manera, no n'hi ha prou amb reduir els seus impactes, cal també que el sistema sigui operatiu. Cal que, quan demanem al ciutadà individual que abandoni el seu vehicle privat, li podem oferir un transport alternatiu a prop de casa. I més encara, que aquest transport li permeti arribar a la seva destinació en un temps similar o més curt; i que tota l'operació, en definitiva, no li surti més cara que abans. Dit així sembla senzill però, per aconseguir aquesta combinació de factors, s'estan fent més esforços que mai.

Per primera vegada hi ha un compromís polític per la mobilitat sostenible i estan en marxa les inversions que permetran en els propers anys augmentar de forma exponencial l'oferta de transport col·lectiu. Aquesta descripció és vàlida per al punt calent de la mobilitat catalana que és l'àrea metropolitana - amb el pla director d'infraestructures- com també per al conjunt del país, amb alguns projectes importants sobre la taula com, per exemple, el ferrocarril transversal. Les apostes hi són. La pregunta és si per part de tothom.

Uns dies abans de la Setmana de la Mobilitat Sostenible, que ha merescut les corresponents pàgines extraordinàries dels diaris, alguns rotatius van incloure en les seves edicions unes planes especials dedicades, en aquest cas, al parc immobiliari d'oficines, indústries i centres logístics. En alguns articles s'afirmava que, davant l'escassetat de sòl, precisament a l'àrea metropolitana, la tendència era portar aquest tipus d'instal·lacions a desenes de quilòmetres, lluny de la ciutat; naturalment en indrets on el sòl és més fàcil de trobar i també més barat. Aquests centres solen estar sempre ben comunicats, si es va en automòbil, però plantegen dificultats als transports col·lectius; fins al punt que el govern ha hagut de fer un pla especial de transport públic als polígons i centres de treball segregats dels nuclis urbans.

El perquè de la mobilitat com a principi d'acció Estem, doncs, davant d'una contradicció remarcable. D'un costat, invertim esforços, imaginació i diners en facilitar la mobilitat sostenible; de l'altre no fem absolutament res per variar les condicions que van alimentant la mobilitat insostenible. No és cap intuïció, sinó un fet certificat per diversos estudis, que la divisió de zones del territori en usos específics: comercial, residencial, etc.- genera més necessitat de transport. Pensem la mobilitat tot fent èmfasi en el com i gairebé mai ens aturem en el perquè. El procés és el següent: Hi ha un volum de mobilitat

donat i a partir d'aquí prenem mides i preparem les infraestructures, igual que fa el sastre perquè coll i punys no estrenyin.

Es poden anar millorant les infraestructures i les comunicacions però no indefinidament. A més, el sistema presenta una certa perversió perquè en el fons ens manen unes necessitats que, sí, són reals, però que potser amb unes altres polítiques territorials -i d'altres tipus- no existirien. El perquè de la mobilitat és un espai de reflexió verge que mereix ser explorat. No per a l'especulació intel·lectual sinó per a construir un principi d'acció que ens pot estalviar molts recursos. La bona notícia és que la porta d'entrada a aquest camí ja ha estat oberta.

Fa uns anys ningú parlava de conciliar la vida familiar i laboral; avui, sense que sigui encara un fenomen hegemònic, algunes empreses estan donant flexibilitat d'horaris als seus treballadors això de retruc ja incideix en la mobilitat: algunes persones ja no estan obligades a desplaçar-se quan ho fa tothom. L'impacte d'aquesta nova tendència en el conjunt és, a hores d'ara, pràcticament nul però, què passaria si la pràctica s'estengués de forma coordinada entre empreses i experts de mobilitat? Les respostes no vindrien l'endemà, evidentment. Es tractaria d'incidir en un sistema amb múltiples variables però la nostra època és justament la de les solucions complexes i, com diuen els angloparlants, 'When there's a will, there's a way'.

Drets individuals o drets col·lectius? Els elements estan damunt la taula. Les autopistes ofereixen una relativa fluïdesa durant bona part del dia; els trens tenen les seves hores vall. Si convenim en què les infraestructures no poden créixer de manera continuada, és lògic concloure que repartir la mobilitat al llarg del temps seria una manera de racionalitzar-la. Però, per començar a treballar en aquesta direcció, cal enfocar la mirada a per què la majoria ens desplaçem al mateix moment i plantejar per què no ho podríem fer en el marc d'un sistema que organitzés el temps d'una altra manera. En l'empresa contemporània el temps està programat per millorar la productivitat però la societat contemporània encara no ha après a organitzar-lo per millorar el seu funcionament. Si els embussos no són disfuncions greus, què són?

Malgrat el que digui la frase anglesa, fa falta alguna cosa més que voluntat per crear una nova cultura de la mobilitat que passi del com al perquè. En el món occidental el moviment té una connotació molt positiva i el fet de desplaçar-se està vinculat al concepte de llibertat, molt arrelat en el nostre esquema civilitzatori. Organitzar els desplaçaments -ni que fos en zones molt concretes- podria ser vist com una erosió de l'autonomia personal. I aquí arribem al debat de fons: drets individuals o drets col·lectius? El tenim pendent.

[Share 0](#)[Tuit](#)

 (<https://plus.google.com/share?url=https%3A//www.sostenible.cat/opinio/el-com-i-el-perque-de-la-mobilitat-un-article-dalbert-punsola>)

 (<https://www.sostenible.cat/print/opinio/el-com-i-el-perque-de-la-mobilitat-un-article-dalbert-punsola>)

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](#))