

El tercer pilar



Periodista

ALBERT PUNSOLA

(/AUTOR/ALBERT-
PUNSOLA-44)

14/03/2016 - 10:16

Sanitat i educació són dos pilars de l'estat del benestar. De manera coherent amb aquesta consideració, tots dos àmbits han esdevingut indicadors clau sobre la situació del país

Ho hem comprovat durant la crisi econòmica, els efectes de la qual han estat valorats en bona part a partir de la reducció de les partides pressupostàries destinades a escoles i centres sanitaris. La salut, així com la formació de les persones, estan vinculades a drets individuals i fonamentals. Des d'un punt de vista col·lectiu, la capacitat de la societat de generar riquesa per a tothom es veu seriosament compromesa si aquests dos pilars fallen.

Sense treure ni un gram d'importància a sanitat i educació, crec que caldria valorar la mobilitat com a tercer pilar del benestar. Fa gairebé 13 anys, el parlament va aprovar [la Llei de la Mobilitat](http://www.amb.cat/documents/11704/401620/Llei+9+de+2003+de+mobilitat/b8d7cd30-fa95-4075-9a00-4100a8e26c0f) (<http://www.amb.cat/documents/11704/401620/Llei+9+de+2003+de+mobilitat/b8d7cd30-fa95-4075-9a00-4100a8e26c0f>) que té com a primer principi inspirador "el dret dels ciutadans a l'accessibilitat en unes condicions de mobilitat adequades i segures i amb el mínim impacte ambiental possible". Aquesta llei atorga, per tant, una rellevància especial a aquest àmbit, que va molt més enllà de la mera regulació del transport i estableix un seguit d'instruments de planificació, entre ells els plans directors de mobilitat.

Gaudir d'un bon sistema de mobilitat no és cap luxe. Entre les conseqüències de no tenir-lo cal comptar la pèrdua de competitivitat de les empreses -fet que posa en perill la seva continuïtat i la feina dels treballadors- i la disminució de la qualitat de vida de milers de persones. Sense anar més lluny, quan el vehicle amb motor de combustió té un protagonisme excessiu, el sistema respiratori dels ciutadans es veu agredit, amb especial incidència en infants i gent gran.

¿Són avui a Catalunya segures i adequades les condicions de mobilitat? La pregunta no té una resposta binària. Però, des del moment que hi ha un operador ferroviari principal (Renfe Rodalies) que ofereix un servei amb un elevat grau d'incertesa en la gestió i arrossega un dèficit d'inversions en la millora i extensió de la xarxa, la resposta ha de ser més aviat negativa.

"És impossible improvisar polítiques en sanitat, educació i mobilitat"

L'enquesta de mobilitat de la regió metropolitana ens diu que gairebé la meitat dels desplaçaments en aquesta àrea es fan a peu o en bicicleta. La resta es fan en transport privat (32%) i en transport públic (18%). Dintre del públic, el

ferroviari suposa més del 60%. Donat l'important pes del tren en el transport públic es pot formular la hipòtesi que, si aquest mode arribés a disposar d'unes prestacions que ara no té, podria augmentar el seu atractiu de cara als usuaris i fins i tot fer pujar la quota del transport col·lectiu davant del privat, que és el que causa més disfuncions ambientals en les zones urbanes, tant per ocupació de l'espai com per contaminació. Aquest no és ara per ara un escenari versemblant.

La mateixa enquesta indica que Renfe Rodalies rep la pitjor nota per part dels usuaris de tots els mitjans de transports disponibles: un 6,6 en una escala de l'1 al 10. El metro, FGC i el tramvia reben 7,2, 7,4 i 7,5 respectivament. El cotxe els guanya amb un 7,8. Aquestes xifres tenen tota la càrrega

subjectiva que es vulgui, però acaben confirmant el sentiment real de la gent envers els dèficits objectius de rodalies. Aquests dèficits no es poden pal·liar amb una bona voluntat d'última hora perquè responen a mancances profundes que ni tan sols un nou operador podria superar de la nit al dia.

Tot plegat fa pensar en un important factor comú de la mobilitat amb la sanitat i l'educació: és impossible improvisar polítiques en aquests àmbits. Construir un bon servei és ineludiblement una tasca de molts anys que, malauradament, es pot degradar en relativament poc temps. En el cas de Catalunya hi ha un matís que cal subratllar. La sanitat i l'educació han comptat amb uns antecedents històrics sòlids procedents de la societat civil (mutualisme, centres sanitaris de prestigi, moviments pedagògics avançats) que han confluït amb l'acció de l'administració.

"Sense una sensibilitat especial envers les complexes implicacions de la mobilitat no hi haurà tercer pilar de l'estat del benestar"

En canvi, no hi ha una tradició semblant pel que fa a la mobilitat. Les successives dictadures, la Guerra Civil, i la desídia de 40 anys de transició no han permès que florís una visió de les infraestructures de transport com a element vertebrador de país amb la mateixa importància

que l'escola o la llengua, per citar només dos àmbits on la Mancomunitat de Catalunya va intervenir amb decisió ara fa un segle. Certament, la Mancomunitat també va planificar amb una certa visió de futur el transport projectant, per exemple, l'Eix transversal. Però mentre als anys 60, en ple franquisme, ja hi havia un moviment en favor de l'escola i la llengua, aquesta important via de comunicació no va ser realitat fins al 1997.

Fa uns dies ha entrat en funcionament el tram sud de la L9 del metro. La subdirectora d'un diari barceloní ha publicat un comentari displicent al respecte basat en el fet que la nova línia no és el mitjà més ràpid per arribar a l'aeroport des del centre de la ciutat. Com si només el trajecte aeroport-centre fos l'únic possible. Com si al llarg de 20 km aquesta línia no unís barris populars densament poblats amb centres de treball de primer ordre (Mercabarna, zona logística del port). Com si aquest fet no impliqués donar opcions a abandonar l'ús del vehicle privat. Sense una sensibilitat especial envers les complexes implicacions de la mobilitat no hi haurà tercer pilar de l'estat del benestar.

Categories: [Mobilitat](/categories/mobilitat) (/categories/mobilitat)

Etiquetes: [mobilitat sostenible](/etiquetes/mobilitat-sostenible) (/etiquetes/mobilitat-sostenible)

Share 0

Tuit

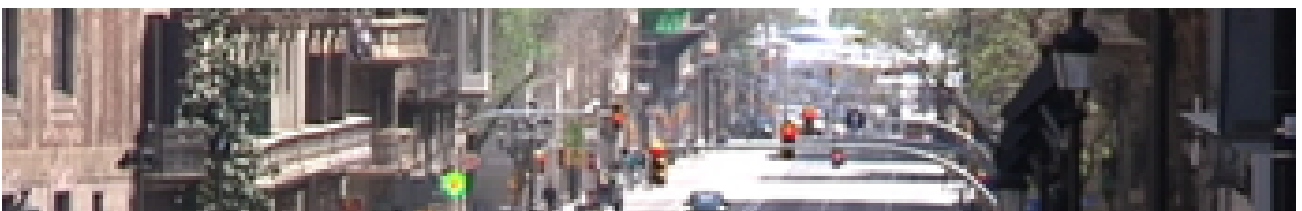
 (<https://plus.google.com/share?url=https%3A//www.sostenible.cat/opinio/el-tercer-pilar>)

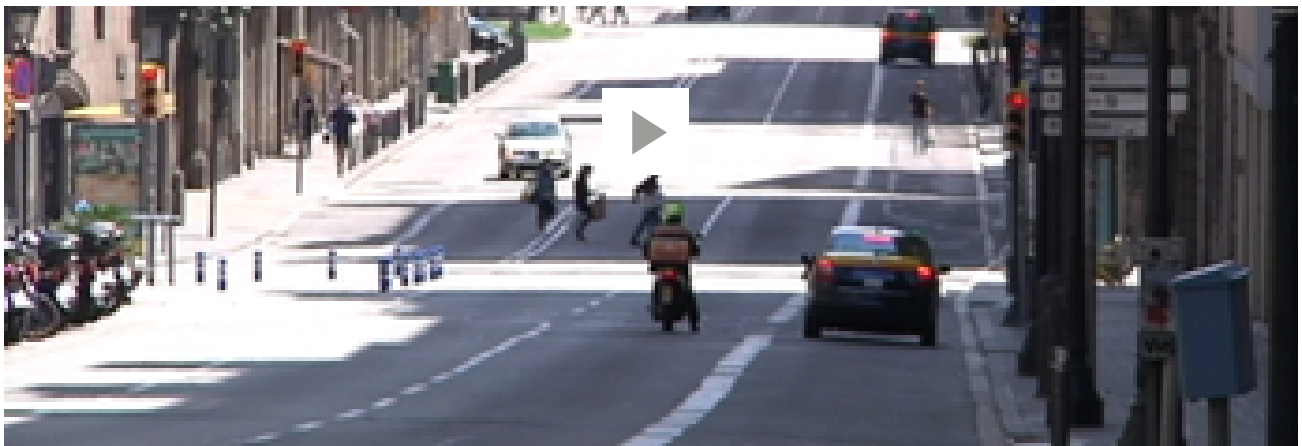
 (<https://www.sostenible.cat/print/opinio/el-tercer-pilar>)

Relacionats

Notícia

Barcelona donarà més espai als vianants: Gran Via i Diagonal perdran part dels carrils laterals
(/noticia/barcelona-donara-mes-espai-als-vianants-gran-via-i-diagonal-perdran-part-dels-carrils)





L'Ajuntament de Barcelona ha presentat un pla per adaptar l'espai públic a la nova mobilitat que s'establirà a la ciutat un cop s'aixequin progressivament les mesures de confinament, adoptades per evitar la propagació del coronavirus

Notícia

Reobertura de l'e-Bicibox a l'àmbit metropolità (/noticia/reobertura-de-le-bicibox-a-lambit-metropolita)

Es reobre el servei amb noves mesures de seguretat



(/noticia/reobertura-de-le-bicibox-a-lambit-metropolita) Des del dimecres 15 d'abril, l'AMB ha tornat a posar en marxa el servei e-Bicibox, la bicicleta elèctrica pública i

compartida de la metròpolis de Barcelona. Aquest servei metropolità va quedar suspès el 17 de març. Ara, l'AMB el torna a obrir amb l'objectiu de facilitar els desplaçaments en bicicleta a les persones que han de sortir de casa necessàriament per motius autoritzats, com ara anar a treballar.

Notícia

El BACC presenta propostes que posen la bici al centre de l'estratègia metropolitana contra el col·lapse de la mobilitat (/noticia/el-bacc-presenta-propostes-que-posen-la-bici-al-centre-de-lestrategia-metropolitana-contra)



(/noticia/el-bacc-presenta-propostes-que-posen-la-bici-al-centre-de-lestrategia-metropolitana-contra)

La proposta segueix el model de ciutats com Berlin, Viena o Nova York i demana la creació de carrils bici temporals per descongestionar el transport públic en trajectes urbans en el procés de desconfinament.

Butlletí

Correu electrònic *

Subscriu

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



(/)

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 \(http://www.diba.cat/avislegal\)](http://www.diba.cat/avislegal)

[Contacte \(/formulari/contacte\)](#)

[RSS \(https://www.sostenible.cat/pagina/rss#overlay-context=\)](https://www.sostenible.cat/pagina/rss#overlay-context=)



[https://www.facebook.com/Sosteniblecat-146513494888\)](https://www.facebook.com/Sosteniblecat-146513494888)



[http://www.twitter.com/xarxasost\)](http://www.twitter.com/xarxasost)



[http://youtube.com/xarxasost\)](http://youtube.com/xarxasost)



[\(rss.xml\)](#)