

II Jornada Tècnica de Mobilitat Local. Dels marcs generals favorables a la difícil concrecció

Albert Punsola (/autor/albert-punsola-44)

14/11/2005

Aquests 10 i 11 de novembre s'ha desenvolupat, al Consorci el Far de Barcelona, la II Jornada Tècnica de Mobilitat, organitzada per l'àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge de la [Diputació de Barcelona](http://www.diba.cat/) (<http://www.diba.cat/>). Sota el títol 'Nous escenaris per a la planificació i gestió de la mobilitat local' es van analitzar les possibilitats que ofereixen les polítiques i accions de millora de la mobilitat a partir del context favorable creat per l'aprovació de la [Llei de Mobilitat de Catalunya](http://www.gencat.cat/diari/3913/03163088.htm) (<http://www.gencat.cat/diari/3913/03163088.htm>), d'una banda, i, de l'altra, la posada en marxa Plan de Acción 2005-2007 de la estrategia de cambio y eficiencia energética en España, per part del [Ministeri d'Indústria Turisme i comerç](http://www2.mityc.es/es-ES/) (<http://www2.mityc.es/es-ES/>) a través de l'[Institut per a la diversificació i estalvi de l'energia](http://www.idae.es) (<http://www.idae.es>) (IDAE)

. Una ocasió històrica per les polítiques de mobilitat En el decurs de la jornada es van anar constatant alguns fets rellevants fruit d'un canvi significatiu de la situació en aquest àmbit durant els darrers anys. En primer lloc, que la mobilitat ha entrat ja de ple en les agendes polítiques, i especialment governamentals, tant a nivell estatal, català i municipal i el que és més important amb dotació pressupostària específica si bé no ha estat així en tots els nivells administratius. En segon lloc, polítics i gestors disposen de models en aplicació en diversos països propers de la Unió Europea que, en algun cas, porten força temps en funcionament.

En tercer terme, existeix una visió compartida sobre l'arribada d'una ocasió històrica per enfocar adequadament les polítiques de mobilitat però, en contrapartida, es constata una manca de recursos tant humans com econòmics- especialment a nivell local- i una certa confusió a l'hora de comptar amb els instruments legals -en aquest cas no per mancança sinó potser per excés d'informació- Finalment, però no menys important, moltes administracions locals han optat per actuar a través dels Plans de Mobilitat Urbana amb el suport i coordinació de la Diputació de Barcelona que ha desplegat el seu propi pla d'actuació.

La iniciativa de l'Estat Ángel Cediell del departament de transports de l'IDAE va descriure una situació que no per coneguda resulta menys preocupant. A Espanya el sector del transport és un gran consumidor de derivats de petroli, amb un creixement insostenible que no té previsió d'aturar-se, sinó d'augmentar un 4,19% anual fins el 2012. Entre l'any 1985 i el 2002 el parc automobilístic s'ha duplicat, per tant les emissions han pujat. Tot això, combinat amb l'augment de la demanda de mobilitat -obligada i no obligada- ha donat com a resultat una de les pitjors situacions d'Europa.

A la UE el transport és el segon consumidor energètic després de la indústria, en canvi a Espanya és el primer. Enfocar bé el problema del transport demana ineludiblement treballar de manera transversal perquè en ell s'hi relacionen la política d'infraestructures, el medi natural, la política energètica, la qualitat de vida (soroll, contaminació, salut) la fiscalitat i -no ho oblidem- els fabricants d'automòbils. Per descomptat, la gestió de la mobilitat és una peça fonamental d'aquest entramat.

La resposta del govern central a aquesta situació s'ha traduït en el 'Plan de Acción 2005-2007 de la estrategia de ahorro y eficiencia energética en España' i en el 'Plan de Energías Renovables'. Es pretén reduir el consum d'energia primària i el 20% de les importacions de petroli i el camp d'actuació clau és el transport on es vol arribar a un estalvi de 5277 Ktec (milers de tones equivalents de carbó) i evitar l'emissió d'un total de 14 milions de tones de CO2. Per fer-ho es desplegaran Plans de Mobilitat Urbana -amb una llei de bases estatal de mobilitat així com Plans de transport en empreses i centres d'activitat

encaminats a canviar el pes dels diferents modes de transport en favor del més eficients i menys contaminants.

En aquests plans, promoguts pel [Ministeri de Foment](http://www.fomento.es) (<http://www.fomento.es>) es demana explícitament la col·laboració de les administracions autonòmiques locals. Un pas important per evitar solapaments especialment quan es parla d'una llei de mobilitat estatal i Catalunya, per exemple, ja ha aprovat la seva. Tenint en compte la transversalitat de la qüestió serà essencial la participació del Ministeri d'Indústria Comerç i Turisme -amb l'IDAE- i el [Ministeri d'Economia i Hisenda](http://www.mineco.es) (<http://www.mineco.es>). Simultàniament l'IDAE promou el seu propi conjunt de programes de mobilitat sostenible.

Alguns models europeus La II jornada tècnica de mobilitat ha permès conèixer de primera mà els models aplicats a França, Gran Bretanya, Flandes i la província de Milà.

Les debilitats a nivell local Vistos els models de referència, es van exposar per part Francesc Medina, expert en dret del Gabinet Gaudi, les dificultats i reptes dels governs locals. Medina va defensar el paper rellevant del municipalisme i dels recursos legals però va advertir de l'existència de tres debilitats fonamentals en la gestió de la mobilitat en l'àmbit local: una força jurídica insuficient dels recursos legals -no tenen de vegades rang de norma i per tant no són obligatoris-; la manca de finançament adequat pels objectius que s'han marcat i, per últim, un escàs desenvolupament del marc d'interrelacions entre urbanisme-hàbitat i mobilitat.

Aquestes debilitats es presenten de forma desigual en els diferents països. En el cas català, i malgrat reconèixer la importància de la Llei de Mobilitat del Parlament i de les iniciatives en el món local, Medina va assenyalar que, en aquestes últimes ens situem moltes vegades més a prop de l'àmbit dels plans estratègics que defineixen bones intencions que no pas de les lleis que tenen la virtut d'obligar a fer. També es troben a faltar recursos econòmics per a les polítiques plantejades -tot i que el govern central disposa d'ajuts que no són prou coneguts- Un altre deficiència que cal destacar- aquesta força generalitzada- és la manca de professionals amb un perfil específic capaç d'esdevenir gestors de la mobilitat (un perfil professional que només ha estat plenament desenvolupat a Itàlia)

L'acció de la Diputació La Jornada Tècnica de Mobilitat va concloure amb un balanç de les accions dutes a terme per la Diputació de Barcelona des del 2004. Entre les més importants destaca la mateixa promoció d'aquesta jornada, ja en la seva segona edició, l'impuls a la formació de gestors de mobilitat local i de l'Observatori de la mobilitat local.

La realització d'una enquesta entre els municipis durant l'any passat ha permès obtenir una imatge bastant clara de l'estat de la qüestió. Les principals conclusions de l'enquesta són:  La mobilitat es treballa majoritàriament des de diverses àrees de l'estructura orgànica dels ajuntaments i no tant des d'una àrea específica.  La mobilitat és un àmbit de treball consolidat a la majoria de municipis.  La planificació es realitza en un àmbit municipal total o parcial (barri, districte) i sovint es limita a alguns modes de transport.  Existència de molts tipus d'estudis diferents que en dificulten la catalogació.  La major part dels estudis estan orientats a la ordenació viària i moderació del trànsit.  Poca incidència de la participació ciutadana en la planificació i la gestió.  Es detecta una necessitat formativa i d'accés a la informació per part dels responsables municipals.

Tot seguit es van detallar els conceptes bàsics que cal tenir en compte a l'hora de dissenyar un Pla de Mobilitat Urbana, que ha de ser l'instrument clau en les àrees que es defineixen com a sistemes urbans i que no coincideixen normalment amb els termes municipals. Igualment es va dibuixar un esquema general de totes les figures 'normatives o no- que intervenen en l'àmbit de la mobilitat. Des dels Plans Directors marcats per la Llei de Mobilitat del Parlament, els plans municipals, les Agendes 21 i els Plans d'Ordenació Urbanística.

Els nous escenaris de planificació i gestió es dibuixen per tant amb un desenvolupament molt important dels instruments, els referents i la informació. Un desenvolupament que no es correspon encara, en el moment present, al desplegament de tot el potencial que contenen aquests instruments. Queda pendent, doncs, seguir avançant en la direcció de les concrecions.



França seguint la seva tradició d'estat centralitzat ha desplegat una política d'abast nacional . L'eix de la qual són els 'Plans de Déplacements Urbains' (PDU) que tenen per objectiu organitzar la mobilitat de persones i mercaderies en aglomeracions de més de 100.000 habitants. En el primer balanç s'han vist resultats positius amb un increment dels desplaçaments a peu i en bicicleta i una millora notable de la intermodalitat. S'han implantat els PDU a les principals àrees metropolitanes però en la part negativa, segons algun estudi, els PDU pateixen d'ambigüitat per la imprecisió d'algunes de les seves orientacions: tothom està d'acord en els plantejaments generals però en l'aplicació sorgeixen problemes. Destaca, en la iniciativa francesa, la taxa que han de pagar les empreses que estan situades en l'àmbit on s'apliquen els plans, en concepte de generadores de mobilitat. La taxa es coneix com a verement transport i està basada en el vell principi 'qui contamina paga'.



El Pla britànic també s'estructura per tot el país. A diferència del francès el seu gran repte és fer plans de mobilitat i accessibilitat al conjunt del territori i no només a les aglomeracions urbanes. També inclou variables com l'accidentalitat en els còmputos i avaluacions. Defineix un sistema de recompenses per objectius aconseguits i de penalitzacions pel cas invers. Constata, per altra banda el problema de la manca en recursos humans per desplegar els programes en tots els seus efectes i, com es prou conegut pel cas de Londres, vol continuar assajant i consolidant sistemes de restricció de l'automòbil a través dels peatges.



En el cas flamenc destaca la forta intervenció dels poders locals amb el màxim desenvolupament de les idees de subsidiarietat i complementarietat. La seva particularitat és que el 2006 es compliran 10 anys de funcionaments dels plans a Flandes. Hi estan implicats 303 del total de 308 municipis del país. El govern flamenc compta amb 20 professionals completament especialitzats en la gestió de la mobilitat i s'ha estès la col·laboració a escoles, empreses, etc.



A Itàlia, des de 1998, les empreses o administracions públiques amb més de 300 empleats han de tenir un gestor de mobilitat

propi. Els municipis per altra banda han d'institucionalitzar la seva relació amb les empreses locals de transport. L'àrea de Milà, amb 4 milions d'habitants, és una de les més grans d'Europa i com a focus principal d'activitat econòmica presenta un nombre de desplaçaments molt gran. Les accions implementades en aquesta àrea són una superposició d'accions del Ministeri, de programes regionals i de partenariats orientats en sectors concrets que, en el seu conjunt, han aconseguit -entre 2002 i 2004- passar d'un 19,2% en l'ús del transport col·lectiu en el total de desplaçaments a un gairebé 25%.

Share 0

Tuit

 (<https://plus.google.com/share?url=https%3A//www.sostenible.cat/noticia/ii-jornada-tecnica-de-mobilitat-local-dels-marcs-generals-favorables-a-la-dificil-0>)

 (<https://www.sostenible.cat/print/noticia/ii-jornada-tecnica-de-mobilitat-local-dels-marcs-generals-favorables-a-la-dificil-0>)

Relacionats

Butlletí

Correu electrònic *

[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 \(/arxiu\)](/arxiu)

[Continguts per categoria \(/tagclouds/chunk/3\)](/tagclouds/chunk/3)

[Continguts per etiqueta \(/tagclouds/chunk/1\)](/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)



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