

La mobilitat i els compromisos de Kioto, a debat

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

30/09/2005

En el marc de la Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura 2005, la [Diputació de Barcelona](http://www.diba.cat/) (<http://www.diba.cat/>) ha organitzat una jornada que sota el títol 'La Mobilitat i els compromisos de Kioto', celebrada aquest 28 de setembre, al Palau Robert de Barcelona, ha permès fer una revisió de gairebé tots els aspectes i implicacions de la mobilitat des dels diversos punts de vista aportats pels ponents.

Més ferrocarril per la transició de model Núria Buenaventura, presidenta de la [Xarxa de Ciutats i Pobles cap a la Sostenibilitat](http://www.diba.cat/xarxasost/cat/index.asp) (<http://www.diba.cat/xarxasost/cat/index.asp>) i diputada delegada de Medi Ambient de la Diputació, ha estat la primera en prendre la paraula per posar de relleu la tasca feta des de fa temps en els municipis per una mobilitat més sostenible, alhora que ha afirmat que, a aquest treball, cal sumar el de la resta d'administracions. Ha concretat la seva demanda en 'incrementar les inversions ferroviàries que ens ajudin a treure més cotxes dels carrers'.

Per la seva part, Salvador Milà, conseller de [Medi Ambient i Habitatge](http://mediambient.gencat.net/cat/inici.jsp) (<http://mediambient.gencat.net/cat/inici.jsp>), qui ha estat encarregat de la benvinguda institucional, ha dit que ens trobem en un moment de transició de model i que 'els canvis no són d'avui per demà'. No ha evitat referir-se a les crítiques adreçades a la celebració de dies sense cotxes o setmanes de la mobilitat sostenible, en el sentit que són celebracions excepcionals amb poca incidència en la vida de cada dia. En aquest sentit ha reconegut que podria existir una certa frustració per part d'algué perquè és lícit preguntar-se què succeeix a l'endemà d'aquestes jornades quan tot torna a la normalitat - 'o sigui a la insostenibilitat'. Front a aquest sentiment, ha dit que la clau per evitar-lo és seguir aplicant les polítiques de manera transversal -la mobilitat és una qüestió, per tant de diversos departaments- i sobretot fer-ho amb tranquil·litat: 'Cal anar pas a pas'.

A banda de les polítiques, Milà ha fet èmfasi en eines com la Llei d'Urbanisme, que obliga als plans urbanístics a tenir també plans de mobilitat; el Pla d'energia, actualment en discussió, o el Pla de Reducció d'Emissions a la Regió Metropolitana, que s'hauran d'haver iniciat abans del 31 de desembre de 2005. Fins i tot ha assenyalat en aquestes dates tan especials de debat polític que 'si aprovem l'Estatut, valdrà la pena fer un punt d'inflexió per caminar cap al model de mobilitat que tots volem'.

No complim amb Kioto Josep Garriga, responsable de Desenvolupament Sostenible de la [Generalitat de Catalunya](http://web.gencat.cat/ca/inici/) (<http://web.gencat.cat/ca/inici/>), ha fet la sempre necessària explicació sobre què és el Protocol de Kioto i quines finalitats persegueix. Però aquesta introducció històrica i de context era només el prolegomen per fer notar com estan de lluny, tant Catalunya com Espanya, de complir amb les exigències que marca el tractat. Ho ha demostrat amb dades. En el període que va de 1990 al 2002, Espanya ha incrementat les emissions del transport per carretera en més d'un 64% i les de l'aviació comercial, només de vols interns, en gairebé un 23% (això sense comptabilitzar els vols que surten o entren de l'Estat Espanyol). Pel que fa a les últimes xifres disponibles de Catalunya l'augment també és considerable. Tot plegat ha fet que Josep Garriga manifestés que 'estem tant malament com Espanya'.

Josep Garriga ha defensat l'existència de tres raons bàsiques per perseguir l'objectiu d'una mobilitat sostenible: Minimitzar els efectes sobre l'escalfament del planeta, que propicia el canvi climàtic; guanyar una millor salut per a tots i cadascun de nosaltres i, finalment, aconseguir un estalvi econòmic. Lluny de l'optimisme inconscient, i molt a prop del realisme, Garriga ha reconegut l'enorme complexitat de la feina que hi ha per fer. Ha posat l'exemple de la compra de vehicles dièsel que, darrerament, guanya el favor de la majoria del públic en el nostre país. En principi, els motors que van amb gas-oil emeten

menys CO2 i això és bo de cara a no afavorir el canvi climàtic, però per altra banda, tenen un efecte pernicios: l'emissió de partícules en suspensió i òxid de nitrogen. Segons alguns estudis aquestes emissions estan relacionades amb malalties cardiovasculars i el càncer.

Una societat en moviment constant Garriga ha enumerat el conjunt de mesures que, d'entrada, han d'afavorir la mobilitat sostenible: intervencions en el disseny urbà i d'infraestructures - com per exemple els carrils per a vehicles d'alta ocupació que aquesta mateixa setmana s'han anunciat per les entrades de Barcelona- els 'park &ride, el car sharing'la promoció del transport públic tot involucrant-hi agents com les empreses. Ara bé, ha posat sobre la taula, de forma clara, alguns problemes de base com que 'l'opinió pública ens demana més carreteres perquè la gent té cotxes i molts només pensen en ells mateixos'.

Feta aquesta crítica a l'actitud contradictòria de la societat, també ha parlat de l'existència d'una mobilitat 'obligada' per les distàncies creixents entre el lloc de treball i la casa. Ha descrit el fenomen amb aquesta frase 'la hipoteca a un lloc i la feina a un altre'. Igualment, sense excusar les nostres contradiccions locals, ha dit que tot plegat forma part d'una tendència més gran a nivell mundial que és el transport continu de la societat global: 'el 'just in time' i la logística obliguen a uns nivells de mobilitat mai vistos'. I ha assenyalat que això serveix 'perquè tinguem de tot i que vingui des de qualsevol punt del món i a sobre més barat que si ve de Lleida'. Sens dubte un element de reflexió prou seriós a l'entorn de la persecució de determinats objectius, en un context que més aviat propicia els contraris. Sense dir-ho explícitament semblava que el responsable de Desenvolupament Sostenible de la Generalitat de Catalunya s'estigués preguntat: És realment aquesta la societat que volem?

La solució no és només tecnològica Un 34% dels 13 milions de desplaçament diaris, que es fan en l'àmbit de les 7 comarques de la regió metropolitana de Barcelona es fan a peu. Aquesta és una de les dades amb les que Carme Miralles, directora de l'[Institut d'Estudis regionals i Metropolitans de Barcelona](http://campus.uab.es/iermb/) (http://campus.uab.es/iermb/)(IERMB), obria el debat posterior a les ponències, extreta de l'últim estudi sobre mobilitat a la Regió Metropolitana fet pel IERMB. Una altra de les dades interessants que aporta és que el transport col·lectiu comença guanyar quota de mercat; segurament com a fruit d'una oferta millorada i d'una major integració entre xarxes i transport. Carme Miralles ha dit que ens trobem davant d'un autèntic esclat de la mobilitat' però no ha conferit cap connotació pejorativa a aquest fenomen, tot diferenciant mobilitat de transport; ja que com hem vist un terç dels desplaçaments no utilitzen mitjans mecànics.

Respecte a la solució dels problemes plantejats per la mobilitat, Carme Miralles ha dit -coincidint amb Josep Garriga- que hi ha un ampli ventall de mesures per aplicar però ha destacat que 'la solució no és només tecnològica' perquè en les motivacions de la mobilitat ja no hi ha només la necessitat sinó altres de tipus social, lúdic, de visites familiars que no es poden regular fàcilment.

En aquesta línia ha intervingut també, Manuel Ludevid, de la Fundació [RACC](http://www.racc.es) (http://www.racc.es), qui ha destacat que la mobilitat és un problema molt més complex del que sembla. En aquest sentit ha remarcat que la mobilitat no és més que 'una part de l'afany de comunicar-se que tenim els humans'. Ha mostrat un punt d'escepticisme envers el fet que les solucions proposades - com per exemple la planificació territorial- puguin ser efectives. 'A Alemanya el 60% de la mobilitat té com a objectiu el lleure que és difícilment previsible i controlable'-ha dit-.

Ludevid ha sostingut també que, efectivament, hi ha molt camí per recórrer pel que fa a la millora en l'eficiència dels cotxes i en la reducció d'emissions de CO2, però ha recordat la qüestió pendent de la contaminació local per partícules en suspensió. Anant encara més lluny, ha dit que si en el futur s'aconsegueix un vehicle amb zero emissions, persistiran els problemes de congestió 'perquè l'altre gran factor de la mobilitat és l'espai'. Entre les mesures que, segons ell, podrien ser efectives, destaca l'aplicació de la fiscalitat ambiental; en concret, amb la supressió de l'impost de circulació i la seva substitució per un impost de base ambiental, vinculat a l'ús del vehicle.

Eixample i Zona Franca, les més contaminades I referent a la contaminació atmosfèrica, Pau Noy, president de l' [Associació per la Promoció del Transport Públic](http://www.laptp.org/) (http://www.laptp.org/) ha aportat dades sobre la situació a la ciutat de Barcelona, destacant que l'Eixample i la Zona Franca són les dues zones en pitjor estat. Ha fet en aquesta línia un discurs molt coherent sobre els perjudicis econòmics i de salut lligats a l'ús de l'automòbil. A l'igual que els altres ponents, s'ha preguntat si realment es vol canviar el

model i ha anunciat que l'Associació per la Promoció del Transport Públic presentarà en breu un estudi sobre la viabilitat del tramvia pel tram central de la Diagonal, un traçat sobre el qual s'haurà de pronunciar l'[Ajuntament de Barcelona](http://www.barcelona.cat/ca/) (<http://www.barcelona.cat/ca/>) i que, si s'acabés executant, comportaria unir les dues xarxes de tramvia de la ciutat, ara independents.

Adjunt**Mida**[Salvador Milà i Núria Buenaventura](#)<https://www.sostenible.cat/sites/sostenible.cat/files/public/migraciudades/img/salva.jpg>

45.28

KB

[Josep Garriga. Fotos: Albert Punsola](#)<https://www.sostenible.cat/sites/sostenible.cat/files/public/migraciudades/img/josepgarriga.jpg>

47.29

KB

Tuit

<https://plus.google.com/share?url=https%3A//www.sostenible.cat/noticia/la-mobilitat-i-els-compromisos-de-kioto-a-debat-0><https://www.sostenible.cat/print/noticia/la-mobilitat-i-els-compromisos-de-kioto-a-debat-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 \(/tagclouds/chunk/2\)](/tagclouds/chunk/2)[Avís legal \(http://www.diba.cat/avislegal\)](http://www.diba.cat/avislegal)[Contacte \(/formulari/contacte\)](/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](#))
