

5. Dinàmiques metropolitanes i polítiques de mobilitat sostenible

Carme Miralles-Guasch

Professora de Geografia de la UAB

Directora de l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans, 2004-2008

Vaig arribar a l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans (ara l'Institut Metròpoli) a la tardor del 2004, després d'haver estat diputada a Corts a Madrid. Em va fer especial il·lusió la proposta de dirigir l'Institut. Era el primer lloc en què vaig treballar tot just acabar la carrera, de la mà del que aleshores era el director, el professor Antoni Tulla. També va ser l'Institut que em va donar una beca per anar a estudiar a l'Escola d'Urbanisme a Venècia, a Ca Tron, un lloc que va marcar tota la meua carrera professional. A més, l'Institut era dels pocs espais on dialogaven el món acadèmic, totes les universitats de l'entorn metropolità, l'administració pública, l'Ajuntament de Barcelona, l'AMB i la Diputació, i el món empresarial, representat per la Cambra de Comerç de Barcelona. Un espai híbrid que, per la meua trajectòria professional, una acadèmica que havia tingut responsabilitats en el món polític, se'm feia molt atractiu. L'institut era (i és) un espai de diàleg, de transferència i de reptes compartits entre tres mons que, massa sovint, s'ignoren. Una de les seves grans fortaleeses es ser un espai comú d'institucions que, malgrat que utilitzen vocabularis diferents, ritmes descompassats i objectius no coincidents, han de ser complementàries. I ho han de ser, especialment, en llocs on cal articulació territorial i institucional, com són els àmbits metropolitans.

Aleshores l'Institut estava ubicat en una planta baixa de l'edifici de l'AMB, tenia una plantilla més aviat reduïda i ja era un referent en l'elaboració d'enquestes sociodemogràfiques, en especial l'enquesta d'hàbits de la població i l'enquesta de victimització. Durant els quatre anys que hi vaig ser, vam fer molta feina i a molts nivells. A nivell intern vam organitzar l'Institut en quatre àmbits de treball: Territori, Medi Ambient, Mobilitat i Societat, i també vam iniciar el canvi de localització, ubicant-lo, a finals del 2008, al campus de la UAB, a la tercera planta

d'un edifici nou dedicat a la recerca. També en vam modernitzar el logo i vam impulsar la revista *Papers*. Moltes d'aquestes millores han arribat fins avui.

Els temes relacionats amb els àmbits del Territori, el Medi ambient i la Societat ja estaven força consolidats a l'Institut de principis del segle XXI, especialment a través de les enquestes metropolitanes. L'àmbit de la Mobilitat el vam crear i impulsar de bell nou. Era un aposta de futur, perquè aleshores ja s'albirava que el tema era important i ho seria molt més. Des de l'Institut es van assumir algunes de les tasques, prèvies i posteriors, imprescindibles per a l'aprovació i el subsegüent desenvolupament de la Llei de la Mobilitat, aprovada el 13 de juny de 2003. Una llei que, tal i com definia l'article primer ("els principis i els objectius als quals ha de respondre una gestió de la mobilitat de les persones i del transport de les mercaderies adreçada a la sostenibilitat i la seguretat"), era pionera a tot l'Estat, i va posar les bases institucionals del canvi d'enfocament conceptual i metodològic demandat, des de feia molt de temps, per l'acadèmia.

D'aquesta manera, el concepte clau van deixar de ser els transports, per passar a ser la mobilitat, com la suma de desplaçaments que realitzen les persones en la seva quotidianitat. A partir d'aleshores, el subjecte d'anàlisi són les persones i els mitjans de transport passen a ser els objectes o els instruments que ens ajuden a moure'ns. Un canvi conceptual que impulsaria i inspiraria els estudis posteriors, permetent introduir, en les anàlisis, la perspectiva de gènere i els perfils socioeconòmics de les persones que es mouen, alhora que donaria importància a la dimensió territorial de la mobilitat. Els vectors d'anàlisi socials i territorials en van sortir clarament reforçats, i amb ells les noves polítiques públiques que posen les persones al centre, defugint les mirades més tecnològiques.

Va ser un moment d'innovació i de canvi, i l'Institut en va ser impulsor i protagonista. I aquí cal destacar dues iniciatives importants, de caràcter i trajectòria desigual: l'elaboració de les Directrius de mobilitat de Catalunya i l'inici de les enquestes de dia feiner (EMEF).

Les Directrius de mobilitat de Catalunya, publicades el 2006, tenien naturalesa de pla territorial sectorial i es guiaven per la integració de sis criteris: competitivitat, integració social, qualitat de vida, salut, seguretat i sostenibilitat. A més, havien de servir per elaborar diferents instruments de planificació de la mobilitat: plans directors de mobilitat, plans específics i plans de mobilitat urbana. Les dades de referència en què es van elaborar les Directrius eren les enquestes existents aleshores, bàsicament EMQ del 1996 i del 2001, que només comprenien els àmbits territorials metropolitanos i no recollien la complexitat de la informació que sovint es requeria. Una de les mancances que va posar de manifest l'inici dels plans territorials de mobilitat, que integraven tot Catalunya, era la manca de dades en el conjunt del territori català. Una desigualtat informativa, entre l'àmbit metropolità i la resta de Catalunya, que sovint dificultava la implantació de polítiques públiques en l'àmbit del transport públic.

Una de les conseqüències positives de pensar el conjunt del territori català, des de la nova perspectiva de la mobilitat sostenible i segura que havia implantat la Llei i les posteriors Directrius, va ser la d'impulsar l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana de 2006 (enquesta oficial, certificada per IDESCAT), en què no tan sols s'ampliava l'àmbit territorial, sinó que la mostra permetia tenir dades dels àmbits on després s'havien de desenvolupar les polítiques públiques: les vegueries, les comarques i els 23 municipis més grans de 50.000 habitants. A més, s'hi introduïen conceptes necessaris per incentivar els canvis que havia portat la Llei de Mobilitat.

Així, per exemple, s'utilitzaven, per primera vegada, els conceptes de motiu personal i ocupacional, substituint l'obsoleta designació de mobilitat obligada, en relació amb els motius de treball i estudi, i no obligada, per a la resta de motius. Una obligatorietat que tenia un clar biaix de gènere, en què el treball es considerava una activitat obligada i portar els infants a l'escola semblava opcional. A més, es desagregava la població mòbil de la no mòbil, es distingia entre un desplaçament (un recorregut per un motiu concret) i una etapa (una part del recorregut definida per la utilització d'un mitjà de transport concret). També es feia èmfasi en el temps de recorregut i en la distribució horària. I molt important: es donava la mateixa categoria als desplaçaments actius (a peu i en bicicleta), sense que importés el temps de recorregut, i als que utilitzaven transports mecànics. Aquesta decisió metodològica, que aparentment semblava anodina, canviava l'enfocament de tota l'Enquesta i permetia obtenir una informació que subratllava la importància dels desplaçaments més sostenibles. Amb anterioritat s'havia decidit que els desplaçaments a peu de menys de 10 minuts no es comptabilitzaven, amb l'argument que no eren importants, perquè el que es volia emfatitzar eren els desplaçaments amb transport mecànic. De fet, l'enquesta l'encarregava l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM), una institució que gestiona i planifica el transport públic, i per tant era lògic que el seu interès fos monitoritzar l'ús d'aquests mitjans de transport. És a dir, se'ls ha d'agrair que acceptessin d'introduir-hi, amb les mateixes condicions, els desplaçaments a peu de curta durada.

Un cop comptabilitzats aquests desplaçaments més sostenibles, vam adonar-nos de la importància quantitativa i qualitativa d'aquesta tipologia de viatges i que, si no els integràvem dins el conjunt de desplaçaments quotidians, perdiem un dels matisos més interessants de les ciutats catalanes: la proximitat i el sentit de barri. Els resultats de l'EMQ2006 ens van dir que gairebé un 25% de tots els viatges dins de Barcelona entraven en aquesta categoria: menys de 10 minuts a peu. Més enllà de la dimensió pel que fa als desplaçaments, la mobilitat expressa un component territorial i ens explica com estan configurades les nostres ciutats en termes de densitats, de mixticitat, de teixit comercial, d'espai públic i de morfologia, entre d'altres. Què diu sobre Barcelona aquest 25%? Bàsicament, tradueix, en temps de desplaçament, allò que hem anomenat proximitat o les ciutats dels 15 minuts. Barcelona encara pot viure la seva quotidianitat en espais de proximitat, on els barris, com a fenòmens sociourbans, hi tenen

un paper cabdal de vincle i inclusió. Una característica imprescindible perquè les ciutats assoleixin nivells de sostenibilitat importants. Caminar es el mitjà de transport més inclusiu i també el més sostenible.

Des d'aleshores, s'ha anat creant un sistema d'informació sobre mobilitat quotidiana a través d'enquestes anuals, les EMEF, que permeten prendre decisions informades a les diferents administracions que gestionen la mobilitat, el transport públic i les polítiques públiques a nivell urbà i metropolità. I també, analitzar i entendre des de l'acadèmia i els grups de recerca les nostres realitats urbanes i metropolitanes. El que no va tenir continuïtat és l'abast territorial de l'enquesta. A partir del 2007, les enquestes de mobilitat quotidiana es redueixen a Barcelona i als seus entorns metropolitans, perdent la informació de la resta de l'àmbit català i de les seves ciutats mitjanes. Una pèrdua que encara avui es pateix, just en un moment en què els desplaçaments quotidians es produeixen, cada cop més, en àmbits més allunyats.

L'Institut Metròpoli és una peça clau de la nostra geografia institucional. Una peça que té com a objectiu relacionar espais sovint massa allunyats: l'acadèmia, l'administració pública i el món empresarial. En un moment complex, divers i incert, aquestes institucions són imprescindibles per il·luminar un camí que ens guïï cap a més benestar, més inclusió social i més coneixement, amb voluntat de servei públic i de bé comú. Desitgem una llarga vida a l'Institut Metròpoli. Els seus encerts seran els de tots nosaltres.