

MATIES SERRACANT CAMPS
Geògraf i consultor en mobilitat i territori

PAU AVELLANEDA
Geògraf, professor associat a la
Universitat Autònoma de Barcelona i
membre del Col·lectiu TANDEM(S)

NOUS (I VELLS) REPTES EN LA MOBILITAT URBANA

Moure's o no moure's, aquesta és la qüestió: redefinint les necessitats de mobilitat

No hi hauria revolució més efectiva per millorar les condicions de vida a la ciutat que la reducció de la mobilitat motoritzada. La disminució de la dependència energètica, la millora de la qualitat ambiental (contaminació de l'aire, soroll, etc.), la millora del paisatge urbà, el descens de l'accidentalitat o una major disponibilitat de temps d'oci, en serien algunes conseqüències directes. Tot això sense obviar les conseqüències a escala territorial, d'estalvi en infraestructures, en la balança comercial de l'Estat, etc., que tindria aquesta reducció.

La població no es mou per la pròpia voluntat de moure's sinó per la necessitat d'accedir, ja sigui al lloc de feina, als comerços, als serveis públics o als espais de lleure. És en funció de les característiques del seu lloc de residència i d'activitat que resta sotmesa a unes majors o menors necessitats de mobilitat. En aquest sentit, les decisions sobre el lloc de residència i el lloc de treball esdevenen els principals condicionants en relació amb la mobilitat quotidiana.

La mobilitat és intrínseca al fet urbà i, sens dubte, aporta molts elements positius. El repte passa, doncs, per identificar aquests elements i dibuixar les estratègies i les mesures que ens permetin aconseguir els mateixos beneficis mitgant-ne els efectes negatius tot garantint el dret a la ciutat, l'accessibilitat universal i la igualtat d'oportunitats i minimitzant els processos d'exclusió social que se'n poden derivar; tot plegat facilitant la distribució dels béns i els serveis per fer viable la ciutat productiva.

En un context d'incertesa futura sobre la disponibilitat energètica, o almenys d'energia barata i abundant, dibuixar un escenari de reducció dràstica de la mobilitat motoritzada no hauria de ser ja un simple *divertimento* sinó una estratègia sòlida, clara i consolidada amb vista al futur. És en aquest sentit, doncs, que cal definir i enfrontar els nous (i vells) reptes de la mobilitat urbana tot dibuixant les estratègies per assolir-los.

Jo, tu, ell, ella... Situar les persones en el centre de les polítiques de mobilitat urbana

En el marc del paradigma de la sostenibilitat ha emergit amb força un discurs que convida a deixar enrere una concepció de la mobilitat basada exclusivament en el trànsit rodat per focalitzar l'atenció en el moviment de les persones sense la jerarquia implícita del motor. La "mirada a través del parabrisa" deixa pas a una mirada múltiple i diversa on les persones prenen tot el protagonisme. Així, emergeixen aspectes que vinculen la mobilitat al nivell de renda i la cohesió social, perspectives que tenen en compte aspectes lligats al gènere, l'edat o les condicions físiques o intel·lectuals, i mirades que posen l'accent en la relació entre els espais de la mobilitat i la qualitat de vida.

Mobilitat, cohesió social i equitat: una gestió en termes de justícia social

La mobilitat, entesa com a element que ha de servir per garantir el dret de ciutadania, ha de tenir com una de les seves premisses la contribució a la reducció de l'exclusió social i la pobresa garantint la igualtat d'oportunitats, l'equitat i la cohesió social. L'accés a les oportunitats que ofereix la ciutat estan condicionades per les possibilitats de desplaçament dels ciutadans. Al seu torn, aquestes possibilitats estan condicionades per la possibilitat d'usar els diferents mitjans de transport. Si bé és cert que en l'espai urbà els ciutadans disposen d'un ampli ventall de formes de desplaçar-se, no tots tenen les mateixes possibilitats d'usar-los. Circumstàncies personals com el nivell de renda, l'edat, el gènere o les capacitats físiques o mentals condicionen la competència en la utilització dels diversos modes de desplaçament introduint una nova font de desigualtat a la ciutat.

Partint d'aquesta premissa, aquelles persones que per circumstàncies diverses tinguin major accés als mitjans de transport que s'ajustin a les seves necessitats es desplaçaran amb més facilitat i, com a conseqüència d'això, tindran un accés més fàcil a les oportunitats que ofereix la ciutat. Per contra, les persones que per les seves condicions individuals tinguin restriccions de mobilitat, tindran més dificultats per dur a terme les seves activitats quotidianes, la qual cosa suposarà, en moltes ocasions, una disminució real del seu dret de ciutadania. En aquest context, les polítiques de transport i mobilitat aplicades a cada ciutat poden esdevenir una important eina d'inserció i cohesió social o, al contrari, una potent via d'exclusió.

Des d'aquesta perspectiva, les característiques de l'entorn urbà esdevenen claus per poder accedir a les activitats i oportunitats que ofereix la ciutat. L'estructura urbana densa, compacta i multifuncional de les àrees urbanes centrals que permeten el desplaçament en modes no motoritzats minimitza l'exclusió. Amb tot, si no hi ha una oferta de transport públic suficient i accessible, les zones suburbanas on s'ubiquen, per exemple, els polígons industrials, poden resultar inaccessibles per a col·lectius de la població importants. Però les conseqüències d'un model que prioritzi el vehicle privat són especialment negatives per a aquelles persones no motoritzades que viuen en àrees suburbanas perifèriques. En aquest cas, l'elevada monofuncionalitat unida a les grans distàncies que cal recórrer i a la ineficiència del transport col·lectiu en aquests entorn urbans, converteix els residents no motoritzats en veritables "presoners de la ciutat suburbana".

En aquest context alguns col·lectius socials s'enfronten a més dificultats que d'altres. Especialment notori és el cas de les persones que no disposen d'algun dels instruments necessaris per desplaçar-se autònomament en vehicle privat: el permís de conduir i/o automòbil. Els infants i els joves menors d'edat i bona part de la gent gran es veuen privats parcialment o completament de gaudir de les oportunitats que s'ofereixen als espais accessibles únicament en vehicle privat. És el cas també d'un volum important de dones que o bé no disposen de carnet de conduir o bé sí que en disposen, però cedeixen l'ús del vehicle familiar a l'altre membre de la parella. En els darrers anys, a més, producte

de la crisi econòmica que estem patint, cal afegir un nou col·lectiu que fins ara havia passat força desapercbut: les persones en situació de pobresa. La disminució dels ingressos ha fet que moltes persones no només hagin hagut de renunciar al vehicle privat que els permetia accedir a àrees suburbanas amb oferta laboral (polígons industrials, àrees comercials...), sinó que, a més, cada cop tenen més dificultats per utilitzar el transport públic, la qual cosa redueix notablement les seves possibilitats de sortir del cercle viciós de la pobresa pel qual s'han vist engolits.

Per superar aquesta situació és necessari abordar principalment la necessitat de vincular les polítiques de mobilitat a la planificació urbanística i l'ordenació del territori "deconstruint" els espais urbans de baixa densitat tot fomentant l'assentament de la població en àrees d'urbanització compacta amb diversitat funcional. Al seu torn, i mentre les accions en matèria urbanística encara no donin resultats, és necessari buscar solucions imaginatives que depassin la idea del subsidi social. El sistema de transport públic pot tenir un paper rellevant en aquest sentit facilitant a aquests col·lectius l'accés als espais on es localitzen les activitats urbanes i les oportunitats.

Mobilitat i qualitat de vida: un binomi indestruable

La preocupació per la qualitat de vida de les persones no és nova; és i ha estat un dels elements més rellevants del que hem anomenat l'"estat del benestar". Des de la perspectiva de la mobilitat, però, i en el sentit més profund del terme, aquesta preocupació és relativament recent i, encara ara, sovint no és tinguda en compte, almenys amb la magnitud amb què tots els



ciutadans ens mereixem. Salut, seguretat, temps, formen part d'això que hem anomenat qualitat de vida i de la qual els sistemes de transport i mobilitat en són en bona part responsables.

Cada model de mobilitat genera un espai públic específic i determinat. Una ciutat concebuda des de la lògica del motor, especialment del vehicle privat, acaba convertint l'espai públic en una gran infraestructura de transports i comunicacions on el ciutadà es desplaça amb dificultats, inhala gasos perjudicials per a la seva salut i posa en risc la seva integritat física la qual cosa l'empeny a evitar de romandre-hi. Per contra, l'adopció d'un model de mobilitat amb una preeminència clara dels modes no motoritzats i del transport col·lectiu generarà una mobilitat tranquil·la, segura i saludable que, juntament amb la generació d'un espai públic de qualitat es traduirà en una millora de la qualitat de vida de tots els ciutadans.

La filosofia de les *slow cities* ha sorgit precisament per la necessitat de tornar a un ritme vital que posi la persona i el seu benestar en el centre de la planificació urbanística i de la mobilitat. En aquest sentit és necessari recuperar la vella filosofia de "la ciutat per a les persones" en la qual el sentit últim de la planificació era dotar l'espai urbà dels elements necessaris per garantir uns mínims estàndards de qualitat de vida. Des de l'àmbit de la mobilitat això suposa la redefinició d'unes certes prioritats en l'ús de l'espai públic amb un repartiment més proper a la realitat humana on tots som vianants la major part de la nostra vida, especialment en determinades etapes d'aquesta.

Un dels reptes del model de mobilitat ha de ser contribuir a millorar i garantir la qualitat de vida de la població en aquells aspectes que li siguin propis. I això ho ha de fer recolzant-se, treballant en paral·lel, amb les transformacions urbanístiques que l'afavoreixin, aquelles que generin densitat i barreja d'usos, aquelles que incloguin espais públics de qualitat amb recorreguts pensats per als mitjans més sostenibles.

Els col·lectius vulnerables de la mobilitat: d'oblidats a protagonistes

En les darreres dècades s'ha produït una ocupació progressiva de l'espai públic per part dels vehicles a motor que ha comportat una disminució creixent dels estàndards de qualitat ambiental i, especialment, de seguretat i de percepció de seguretat. En moltes ocasions l'espai públic ha passat de ser un espai confortable que convidava a estar-s'hi a un espai amb risc per a la seguretat personal d'on és preferible fugir-ne.

En aquest context la protecció dels col·lectius més vulnerables ha d'esdevenir una de les prioritats de les polítiques públiques urbanes. Cal avançar vers un model de ciutat de convivència on tots els ciutadans i especialment els infants, les persones grans i aquelles que tenen la mobilitat reduïda puguin sentir-se còmodes i segures en els seus desplaçaments. És necessari corregir la tendència fagocitadora de l'automòbil. Amb aquest objectiu, cal

avançar vers un model urbanístic i de mobilitat que estableixi una jerarquia clara que doni prioritats als mitjans de transport més sostenibles enfront el vehicle privat. Es tracta de posar en valor la persona per davant de l'automòbil en l'entorn urbà.

El repte rau, en aquest sentit, en la necessitat d'aconseguir que el conjunt dels ciutadans, i en especial els més vulnerables, se sentin còmodes i segurs en l'àmbit urbà. Per a fer-ho caldrà, com ja ho han fet algunes ciutats en els darrers anys, ajustar els paràmetres del disseny viari a l'objectiu pretès inserint, canviant i adaptant els diferents elements per aconseguir un menor volum de vehicles en circulació i una disminució de la velocitat d'aquests. En aquest sentit és clau acotar el grau de llibertat dels vehicles a motor amb l'objectiu que el conductor percebi a través del llenguatge viari el rol que tenen els automòbils a la via pública i els seus límits d'actuació.

Novament, a banda d'aquestes actuacions de micro-cirurgia urbana, és necessari un replantejament dels paràmetres urbanístics amb l'objectiu de reduir les necessitats d'ús del vehicle privat alhora que estimular l'ús d'altres formes de desplaçament molt més ajustades a les exigències d'un àmbit urbà segur i saludable situant sempre les persones en el centre de les accions empreses.

L'ou o la gallina? Vincular les polítiques urbanístiques i d'ordenació del territori a les de mobilitat

Com un peix que es mossega la cua, de la mateixa manera que les transformacions en matèria de transports han possibilitat el model d'ocupació urbana que avui tenim, les pautes de mobilitat d'una societat són el resultat de l'estructura urbana i l'organització territorial de l'espai en el qual s'assenta. En bona part, els problemes derivats de l'actual model de mobilitat són fruit de la incorrecta estimació dels efectes derivats del planejament urbanístic i territorial. Malgrat la creixent integració de les lleis de mobilitat amb l'urbanisme a Catalunya, aquest continua sent un repte pendent, ja que massa sovint encara es continua incorporant la mobilitat com un element annex i no com un condicionant de primer ordre en la planificació urbanística. Mobilitat i urbanisme es condicionen mútuament i és per aquest motiu que cal tractar-los de forma unitària.

La mateixa segregació dels usos a la ciutat, el *zoning* propugnat pel moviment modern, que comportà una millora de la qualitat de vida urbana per l'expulsió de fàbriques i activitats molestes, ha acabat hipotecant l'ús de bona part de l'espai públic i convertint la ciutat en un lloc menys agradable, amb un augment del soroll i de la contaminació per la generalització de l'ús del vehicle privat. Alhora, ha privat d'una característica que n'era definitòria: la proximitat. Al seu torn, la segregació dels usos i la creixent facilitat per desplaçar-se, almenys per a aquells que podien tenir accés a l'automòbil, portà a l'extensió de la baixa densitat residencial i a la dispersió dels creixements "urbans", rèplica d'un model nord-americà que res tenia a veure amb la ciutat europea.

L'urbanisme ha lluitat contra l'extensió d'aquest model però són pocs els casos en què ha tingut veritable èxit. Una part del fracàs pot atribuir-se a la permanència,

incòmoda però acceptada, de certs planejaments dels anys 70, però cal destacar que en altres casos es tracta de sectors de nova concepció. Des de la dècada dels 90 bona part del planejament urbanístic i territorial ha expressat la seva voluntat d'aturar el procés de creixent dispersió i augment dels recorreguts quotidians. Els Criteris del planejament territorial del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya ja apuntaven tres principis bàsics de l'urbanisme, tots lligats estretament a la mobilitat: compacitat (*versus* dispersió), complexitat (*versus* especialització) i cohesió (*versus* segregació).

Alhora, la creixent incorporació de documents d'avaluació de la mobilitat generada associats amb el planejament (EAMG en el cas de Catalunya) ha contribuït a posar de manifest les conseqüències d'un o altre disseny urbanístic. Malgrat tot, aquests instruments s'han mostrat insuficients en tant que la significació dels aspectes de mobilitat en les grans decisions urbanístiques i territorials no és encara determinant. Les mancances del planejament urbanístic recent posen en evidència la necessitat d'anar un pas més enllà. En aquest sentit, és necessari superar l'estadi de la retòrica complaent i de la comptabilitat enlluernadora per afrontar el repte d'introduir els aspectes de mobilitat en els primers estadis de la definició urbanística.

Amb la voluntat no n'hi ha prou: (re)valoritzar els aspectes ambientals i energètics de la mobilitat

La importància dels impactes ambientals de la mobilitat és hores d'ara inqüestionable. El canvi climàtic, l'augment dels problemes de salut per la contaminació de l'aire i el soroll, la fragmentació dels ecosistemes, els desastres naturals periòdics per l'obtenció o el transport de petroli, o la pèrdua de biodiversitat són alguns dels efectes més destacats. Tot plegat sense oblidar els aspectes vinculats a la sostenibilitat en els quals es posa en evidència la dimensió estratègica de la mobilitat, vinculada al consum d'un recurs energètic contaminant i no renovable. L'escenari del pic del petroli, que determina el punt de màxima capacitat d'extracció a partir del qual es reduirà l'oferta, portarà un augment dels preus per l'efecte agreujat de l'augment de la demanda.

Tanmateix, no hi ha hagut capacitat de dotar aquests reptes de la prioritat política necessària. Sovint, els reptes ambientals han estat aparcats o desdibuixats en nom del desenvolupament econòmic, més encara en el marc d'una situació de crisi com l'actual. La complexitat de les accions que cal emprendre, que sovint poden entrar en conflicte amb d'altres vinculades al sistema econòmic, ha deixat al marge bona part de les polítiques necessàries per fer-hi front. En aquest context, doncs, esdevé estratègic avançar en el desenvolupament d'accions i instruments que permetin posar de relleu la importància i la dimensió d'aquests reptes.

La necessària internalització dels costos externs en el cost percebut, incorporant-los com un factor en

la presa de decisions, portaria a un ús més eficient de les infraestructures, reduint els efectes negatius del transport i millorant l'equitat en el seu ús. El recurs a la comptabilitat econòmica dels aspectes ambientals s'ha integrat també de forma paulatina en els balanços d'anàlisi cost-benefici de les infraestructures de transport, però amb resultats sovint poc consistents.

L'evolució del preu de l'energia esdevé un factor "exterior" que determinarà el ritme i la velocitat de l'adaptació a un sistema socioeconòmic diferent. En aquest sentit, cal replantejar-se el model de mobilitat apostant per una transició "suau" cap a un model basat en la reducció de les necessitats d'energia exògena per desplaçar-se.

D'altra banda, s'estableix sovint una confiança excessiva en les bondats d'allò que s'anomenen les "millors tecnologies disponibles", en les quals es delega la major part de les millores ambientals previstes; aquest ha estat el cas, per exemple, de l'ús de biocombustibles. Així mateix, en molts casos la comptabilitat ignora encara la integració del cicle de vida dels vehicles o de les bateries, fet que podria qüestionar-ne els beneficis.

La realització dels processos d'avaluació ambiental estratègica del planejament, introduïts a través de directives europees, hauria d'haver estat l'instrument adequat per a una presa de decisions ambientalment més coherents en l'àmbit de l'urbanisme i de la planificació de la mobilitat. No obstant això, massa sovint aquestes avaluacions han estat mancades de la capacitat suficient per reorientar plantejaments estratègics predefinits.

S'ha acabat el bròquil: cal adaptar el model de mobilitat al nou context econòmic

El model de mobilitat preeminent al nostre territori està basat en el desemborsament d'ingents recursos econòmics tant a nivell individual com col·lectiu. Durant les darreres dècades els desplaçaments per mobilitat quotidiana han augmentat notòriament, especialment els realitzats amb vehicles a motor. Al seu torn, també s'han incrementat substancialment els desplaçaments lligats a una mobilitat més esporàdica. Per fer-ho possible s'han fet grans inversions en infraestructures de transport com ara autopistes i autovies, trens d'alta velocitat, aeroports, ports, etc., amb la creença que aquestes serien el motor del país, del creixement econòmic i de la competitivitat. Així mateix, els costos individuals en transport s'han anat incrementant progressivament a causa de la major mobilitat, de l'augment dels mitjans motoritzats per desplaçar-se producte d'un increment de la dispersió i especialització de les activitats en el territori i, en relació amb aquest darrer aspecte, de l'augment dels preus dels carburants.

Aquest model de mobilitat, però, s'ha sustentat en un model de creixement econòmic continuat que està fent fallida. A les crisis ambiental i social del model s'hi han afegit una crisi energètica (l'economia s'ha basat en una energia abundant i barata sustentada sobre uns combustibles fòssils que s'estan esgotant) i una altra de financera (economia especulativa basada en una descomunal bombolla de deute que minarà les possibi-

litats d'inversió futures). Pocs economistes dubten avui que no només encara queda molt per sortir de la crisi sinó que malgrat que alguns auguren que la sortida de la recessió sigui imminent, ens acostem a una fase d'estancament de l'economia.

El context de crisi actual i la incertesa sobre l'estancament de l'economia ens obliguen, doncs, a ser prudents i apostar per formes de mobilitat molt més econòmiques. Les generoses inversions en grans infraestructures declinaran irremeiablement al mateix temps que ho farà la capacitat de les famílies per sufragar les despeses de transport. Una economia estabilitzada, sense creixement, però, no és només un procés probable o inevitable sinó que cal interpretar-ho com un escenari fins i tot desitjable per evitar la depredació del planeta. Aquest nou paradigma, això sí, haurà de portar implícit un canvi de mentalitat basat en una nova escala de valors on l'individualisme, l'acumulació de riquesa, el consumisme, la productivitat, etc., siguin substituïts per la redistribució, el benestar col·lectiu, la participació, el cooperativisme, l'equitat, la inclusió, la prosperitat austera, etc.

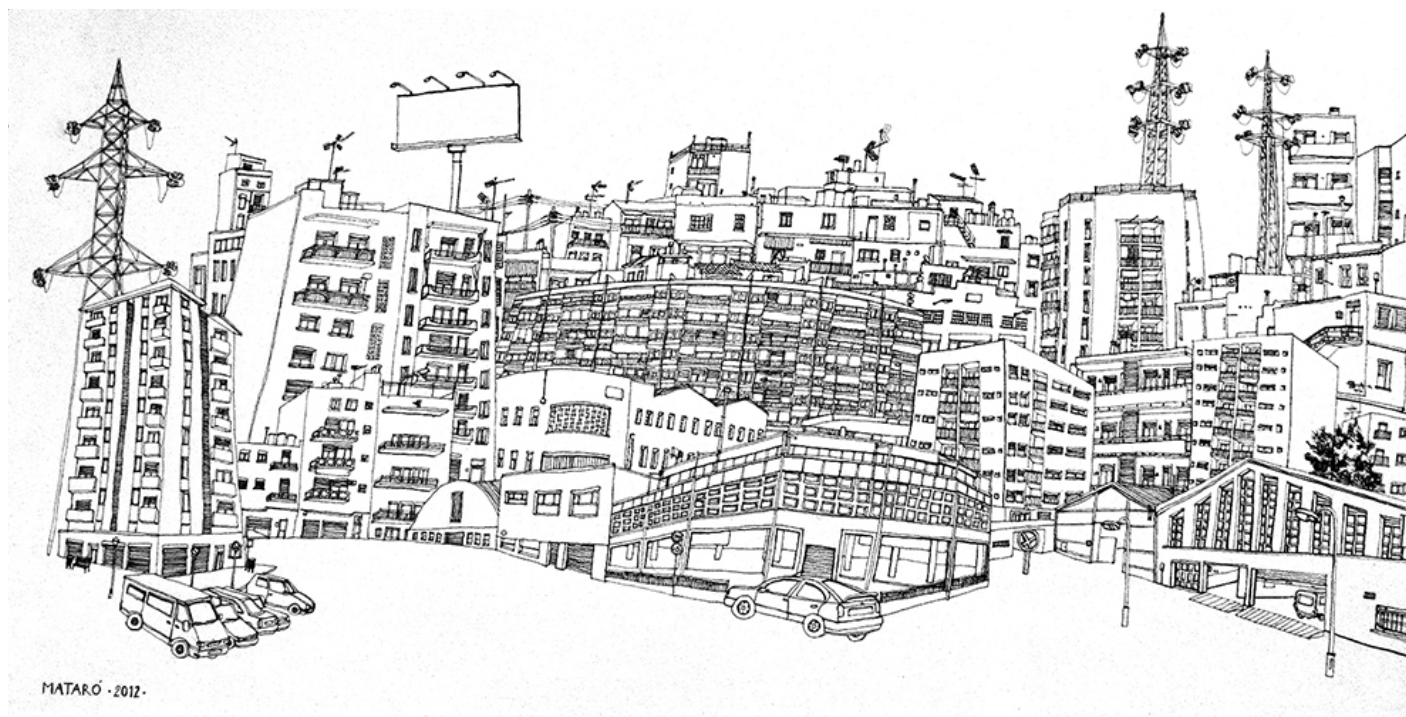
En el marc del nou paradigma econòmic, doncs, s'haurà d'impulsar amb molta més força del que s'ha fet fins ara un model de mobilitat basat en la reducció de les distàncies a recórrer, en la preeminència dels desplaçaments realitzats a peu, en bicicleta i en transport col·lectiu, per aquest ordre, lligat a una dràstica reducció dels desplaçaments en automòbil, tot plegat vinculat amb el que s'ha anomenat "l'economia de la proximitat". Quan aquest darrer sigui necessari, amb tot, s'apostarà més per una mobilitat col·laborativa que no pas per una de caràcter individual. En aquesta línia, des de l'àmbit de l'urbanisme caldrà prioritzar la ciutat existent reforçant criteris de compacitat i complexitat social, econòmica i funcional respecte el creixement i la nova urbanització.

Al seu torn, caldrà donar un nou protagonisme a l'espai públic urbà en tant que lloc d'estada, de trobada, de relació, de joc, etc., en un context de menys mobilitat. Finalment, caldrà repensar la utilitat de les grans infraestructures existents adaptant-les al nou context, gestionant-les amb criteris de màxima eficiència i reduint-les si cal per reduir els costos de manteniment que suposen actualment.

El culte al motor o redefinir els valors socials de la mobilitat

La necessitat de desplaçar-se i el comportament modal de la població estan condicionats en bona part pels valors culturals i socials que aquesta té i per la forma com els ciutadans perceben els diferents mitjans de transport. Per bé que hi pot haver diferències, en termes generals, la majoria dels ciutadans tenen una percepció molt positiva de l'automòbil privat. Aquesta percepció està condicionada en bona part per la publicitat generada especialment pel sector de l'automòbil, moltes vegades vinculat a l'àmbit de l'"esport", en la qual es presenten els vehicles com un bé necessari que aporta valors com ara poder, estatus, elegància, llibertat, independència, velocitat, progrés, èxit, etc., i que a més permet gaudir i generar emocions. En aquest sentit, per a bona part dels ciutadans la propietat d'un automòbil es percep més com un objecte de prestigi que no pas com un mitjà de desplaçament i el seu ús més com un plaer que no pas com una rutina.

Aquesta percepció de l'automòbil es veu reforçada pels missatges que, *de facto*, transmeten els nostres carrers, l'organització urbana, l'atenció de les institucions públiques als diferents mitjans de transport o el repartiment de l'espai públic. Aquests missatges tenen origen en uns valors i objectius molt determinats que pretenen inculcar conductes, comportaments i actituds també molt definits i delimitats. La idea principal d'aquests missatges és que la ciutat és un espai mo-



toritzat on la prioritat indiscutible és de l'automòbil, sigui en circulació o aparcats; darrera seu venen els altres mitjans de transport, sempre subordinats a aquest. Per a aquests darrers els missatges giren fonamentalment al voltant del concepte d'obediència, deixant clar que la seva actitud ha de ser la d'acatar les normes imposades per l'automòbil. L'educació viària dirigida als ciutadans no motoritzats és un clar exemple en aquest sentit.

En el marc del paradigma de la sostenibilitat, però, ha sorgit amb força un nou enfocament que posa en valor els valors ambientals i socials de la mobilitat posant en el centre de l'escena les persones i relegant els mitjans de transport a un segon pla. En aquest marc els missatges han de ser diferents dels del període anterior. El primer d'aquests ha de posar l'accent en què les ciutats no tenen per què ser un espai indiscutiblement motoritzat. Que algunes vies de la ciutat continuïn tenint aquest caràcter s'hauria de conjugar amb el fet que moltes altres puguin canviar-lo per tenir un aspecte molt més pacífic i amable que permeti altres activitats diferents de la de la circulació en modes motoritzats. Aquests missatges han d'estar sustentats en uns nous valors comuns a tots els usuaris del carrer. Lluny dels valors vinculats als conceptes de superioritat i d'obediència cal instaurar-ne d'altres basats en el respecte, la bondat, la generositat, la solidaritat, la comprensió, la confiança, l'esperit crític, etc.

Aquest canvi d'escala de valors també s'ha de promoure des de l'urbanisme. Les virtuts de l'automòbil solen anar associades amb una concepció d'urbanisme de baixa densitat, de casa amb jardí, de grans infraestructures viàries i d'ocupació il·limitada de l'espai públic urbà. Bona part dels conflictes que s'estan generant en els últims anys sobre els usos de l'espai públic tenen les seves arrels en aquesta concepció de l'urbanisme per a l'automòbil. Des de

la pràctica urbanística, doncs, caldrà emprendre o reforçar amb molta més intensitat una dinàmica dirigida a recuperar els valors de la ciutat, del conglomerat urbà i de l'espai públic fent de la ciutat un espai seductor en contraposició als de la urbanització dispersa i l'expansió il·limitada de la ciutat.

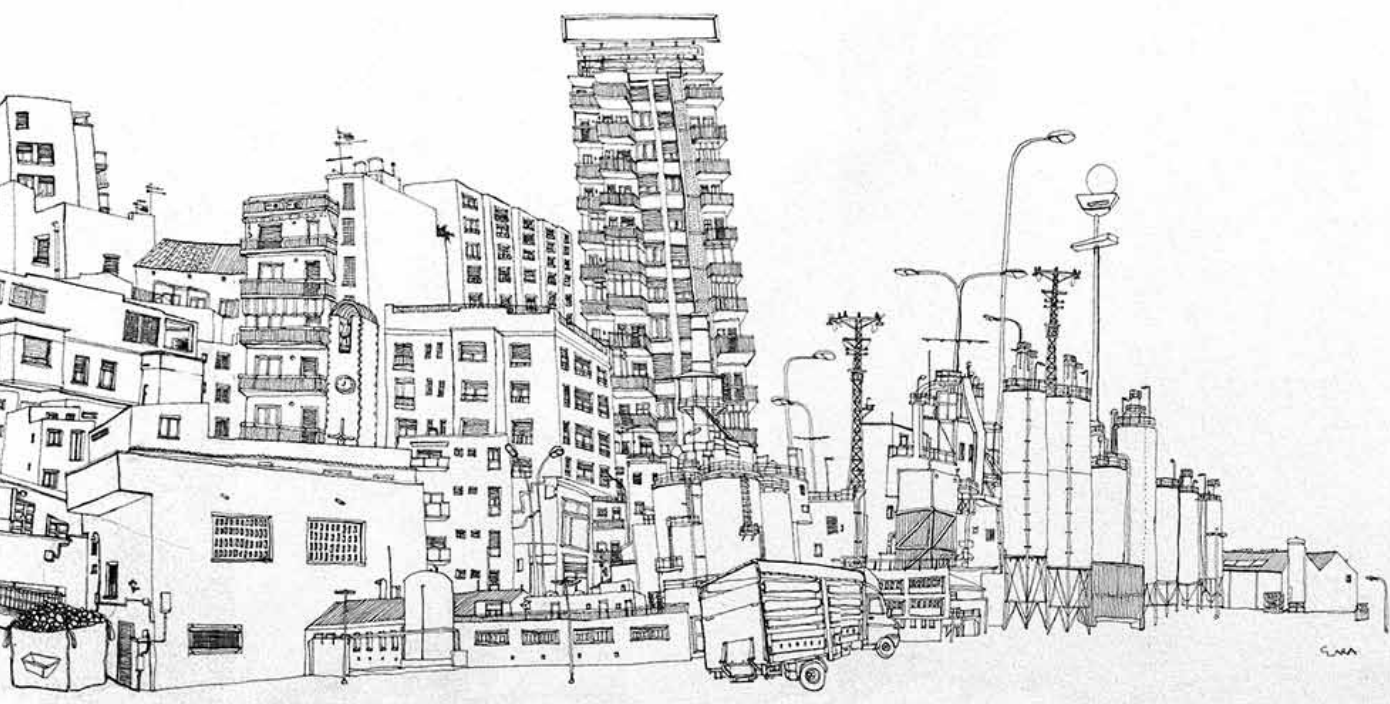
Nous escenaris, nous reptes, noves formes: a mode d'epíleg

Els reptes que ens planteja avui la mobilitat urbana a Catalunya no han variat significativament respecte dels que han caracteritzat el final del segle xx i l'inici del XXI. No obstant això, apareixen alguns factors nous mentre alguns aspectes es presenten encara amb major intensitat.

La crisi ha incidit en tres aspectes diferents: en l'aspecte social, en relació amb l'increment de la pobresa i l'exclusió social; en la infrautilització d'algunes xarxes de transport per la reducció generalitzada dels fluxos de mobilitat; i en la manca de capacitat d'inversió en la construcció de noves infraestructures i en el seu manteniment.

La major proximitat al pic del petroli suposa l'existència d'un menor temps d'adaptació al nou escenari i per tant afavoreix la possibilitat d'una transició més brusca en un context de fortes pressions sobre el preu del petroli. En aquest mateix context, els canvis en la perspectiva de l'energia nuclear després de l'accident de Fukushima estableixen un nou context en la disponibilitat d'energia elèctrica en un marc d'escassos incentius a les energies renovables.

El desenvolupament legislatiu i normatiu en relació amb la mobilitat que ha experimentat Catalunya des de principis del segle XXI l'ha situat al nivell de les regions capdavanteres d'Europa. Els plans d'accessibilitat i de seguretat viària però especialment el desplega-



ment dels instruments de planejament previstos per la Llei 9/2003, de mobilitat, (directrius nacionals de mobilitat, plans directores de mobilitat, plans de mobilitat urbana, etc...) és, però, encara, escàs en relació amb els reptes plantejats. La lentitud en la consecució dels objectius establerts fa necessari el plantejament de nous enfocaments tant pel que fa a la determinació dels àmbits d'estudi, als mètodes d'anàlisi i als procediments d'intervenció. En aquest sentit, s'apunta com a estratègia bàsica una major integració general del conjunt de les polítiques urbanes, mitjançant equips de treball transversals i interdisciplinars i amb la participació activa de la ciutadania, que permeti una planificació i una gestió més eficient i orientada estratègicament.

Al seu torn, les limitacions pressupostàries per a la implantació d'algunes d'aquestes actuacions fan necessari i adequat optar per solucions menys costoses però eficaces, com és el cas d'alguns canvis sobre la jerarquització viària que mitjançant actuacions de baix cost poden tenir un efecte molt significatiu sobre la circulació. Més enllà de les limitacions econòmiques, en alguns casos no es tracta tant d'impediments tècnics sinó més aviat de manca de suport polític suficient per emprendre les accions establertes.

En aquest mateix sentit, prenen força les xarxes de ciutadans que s'autoorganitzen, com en els serveis de *carpooling* o de *carsharing*, o també en el cas dels desplaçaments compartits en taxi, solucions emergents que estan en creixement.

Les tecnologies de la informació poden contribuir a conèixer molt millor la mobilitat i a tenir una major capacitat de gestió des de les institucions i des dels ciutadans i empreses. En aquest sentit, la *smart city* esdevé un instrument complementari en un context en què el més important és la definició dels objectius i les estratègies necessaris per millorar la gestió de la mobilitat en el nou context social, econòmic i ambiental.

Amb tot, l'urbanisme no deixarà de ser l'element més determinant, el substrat, el terreny de joc a partir del qual les polítiques sectorials de mobilitat poden condicionar, de forma limitada, el comportament de les persones. En aquest sentit, la millor incorporació de les directrius associades a la mobilitat sostenible, sobretot en aspectes claus com la compacitat, la densitat i l'heterogeneïtat, és encara un repte significatiu. També ho és la capacitat de recuperació de l'espai públic, amb un tractament més atent dels recorreguts per a vianants, bicicletes i transport col·lectiu. Aquestes actuacions no passen només per la revisió del planejament sinó en bona part per una gestió més flexible d'aquest (permetent usos temporals compatibles, adaptant-se a demandes que s'ajustin a les necessitats del moment), en un context en què proliferen els usos temporals i es fa més necessària també la intervenció pública per garantir la utilització de l'espai sota el prisma de l'interès col·lectiu.

L'estalvi energètic, la cohesió social, l'equitat, la qualitat de vida són les idees de fons que han de

dictar les accions que s'emprenquin de cara al futur en matèria de mobilitat. Es tracta en tots els casos de reptes globals, integrals, holístics, amb una clara component urbana. En escenaris tan oberts com l'actual, l'urbanisme tindrà el gran repte d'adaptar el territori a les possibilitats de mobilitat que a escala global i local es determinin no només en funció de la disponibilitat energètica i les tecnologies disponibles sinó, i especialment, en funció dels reptes que com a societat ens vulguem plantejar.

BIBLIOGRAFIA

AVELLANEDA, P. (2013). "Educación vial: la necesidad de un cambio de enfoque", *Transporte integral*, núm. 9.

BAVOUX, J.J.; BEAUCIRE, F.; CHAPELONI, L.; ZEM-BRI, P. (2009). *Géographie des transports*. Armand Colin: París.

CEBOLLADA, A.; AVELLANEDA, P. (2008). Equidad social en movilidad: reflexiones en torno a los casos de Barcelona y Lima. *Scripta Nova*, vol. XII, núm. 270 (47).

FARRINGTON, J. (2007). "The new narrative of accessibility: its potencial contribution to discourses in (transport) geography". *Journal of Transport Geography*, vol. 15, p. 319-330.

LARROSA, M.; NAVAZO, M.; SERRACANT, M. (2007). *La Mobilitat al Vallès. Quines infraestructures de transport per al Vallès?* Ajuntament de Cerdanyola del Vallès: Cerdanyola del Vallès.

MAIBACH, M.; SCHREYER, C.; SUTTER, D. (INFRAS) (2008). *Handbook on estimation of external costs in the transport sector*. Version 1.1. Delft, CE.

MIRALLES, C. (2002). *Transporte y ciudad. El binomio imperfecto*. Ariel: Barcelona.

PARDO, C.F. "La percepción del automóvil", *Papeles de Coyuntura*, núm. 36, p. 20-30.

PARÍS, A. (2013). "Movilidad sostenible en un espacio público confortable. Factores de riesgo de los colectivos más vulnerables". *III Encuentro Iberoamericano de Movilidad Urbana Sostenible*, ASIMUS: Lima.

POLI, C. (2006). *Rivoluzione traffico. Meno mobilità più comunicazione*. Robin Edizioni: Roma.

POLI, C. (2011). *Mobility and environment. Humanisism versus engineers in urban policy and professional education*. Springer: London – New York.

PRESTON, J.; RAJÉ, F. (2007). "Accessibility, mobility and transport-related social exclusion". *Journal of Transport Geography*, vol. 15, núm. 3, p. 151-160

SANZ, A. (2005). "El viaje de las palabras". *Informe de Valladolid: El derecho a la movilidad*, p. 87-93. Universidad de Valladolid – Escuela de Arquitectura: Valladolid.