

II setmana de la mobilitat sostenible a Palau-solità i Plegamans

**“Una mobilitat diferent
per al segle XXI -
*estratègies de futur per a una
mobilitat sostenible”***

4 de maig de 2011

Joan Anton Tineo

ÍNDIX



- 0.- què és això de la mobilitat ?
- 1.- breu història de la mobilitat
- 2.- greus mancances infraestructurals ?
- 3.- el preu i el cost de la mobilitat
- 4.- els efectes que dimanen dels errors
- 5.- què és el que ens cal fer ?
- 6.- passos per a una mobilitat del segle XXI
- 7.- un programa de treball que actuï sobre les causes
- 8.- els grans objectius de la nova mobilitat
- 9.- el futur
- 10.- nova cultura de la mobilitat

Una mobilitat diferent per al segle XXI
estratègies de futur per a una mobilitat sostenible

0 - què és això de la mobilitat ? (1)

En parlem molt del tema, però **¿sabem ben bé què és això de la mobilitat?**

Sabem interpretar les diferents situacions:

mobilitat necessària,
mobilitat obligada,
mobilitat sostenible,
mobilitat responsable ...

... però no sabem prou bé què és la mobilitat.
Sobre la qüestió tenim una **visió desenfocada**.

0 - què és això de la mobilitat ? (2)



0 - què és això de la mobilitat ? (3)

MOBILITAT :

- no és la conseqüència del **sumatori de diferents circumstàncies aïllades**, provocada per la societat sobre un territori determinat,
- sinó **la principal de les funcions relacionals que s'esdevenen dins l'esmentat territori, coordinades sota una visió unitària.**

La vitalitat d'una determinada estructura territorial depèn més:

- de **com es practiquen les “fluències”** dins els canals adequats (mitjançant l'ordenament de les funcions fisiològiques del territori),
- que de **com s'implanten les peces** (estructuració anatòmica del territori).

La gestió de la mobilitat consisteix en organitzar ordenadament les fluències.

1 - breu història de la mobilitat (1)

No hi ha mobilitat (des de sempre i fins a mitjans dels anys '50)

- gairebé no se circula,
- es desplacen productes agrícoles (com a molt, del camp fins al mercat),
- es mouen pocs productes industrials (normalment en tren i camions petits),
- gairebé tothom treballa al seu municipi (no hi ha mobilitat laboral intermunicipal).

>>> les ciutats d'aleshores encara eren ... **ciutats estàtiques**





1 - breu història de la mobilitat (2)

Inici de mobilitat (des de finals dels '50 i fins a començaments dels '80)

- important impuls industrial (però encara els processos de producció es mantenen força tancats dins la factoria). [ex: tallers a les fàbriques]
- l'activitat industrial supera de llarg l'activitat agrícola,
- només una minoria de persones treballa fora del seu municipi,
- tot i així, les antigues carreteres es van omplint:
 - de cotxes
 - de camions

Pla Redia, per afavorir el trànsit dels nous camions i autocars (que venen d'Europa)
Autopistes, com a dispositiu de trànsit a Catalunya, i de penetració a Barcelona-ciutat.

>>> les ciutats dels '70 ja eren ...

molt més dinàmiques

1 - breu història de la mobilitat (3)

Plena mobilitat (fins a mitjans dels '90)

- cada cop la producció industrial és més fragmentada:
[fabricació de components – assamblatge (fabricació) – estocs – distribució]
[ex: motors marins]
- molta gent treballa fora del seu municipi (inici del “commuting”),
- les necessitats de desplaçament (obligat), i de transport de mercaderies creixen exponencialment,
- les ampliacions de les infraestructures de desplaçament es van amuntegant, i van esquarterant el territori (xarxa autoviària però no ferroviària).
- el territori s'ocupa per sobre de la seva capacitat de resposta.
- el preu del transport (de persones i mercaderies) es manté baix.

>>> al llarg del període **la insostenibilitat està servida.**

1 - breu història de la mobilitat (4)

Darrers passos (fins a l'inici de la crisi)

- la producció industrial va cedint el pas a la distribució i la logística.
- la mobilitat obligada s'expandeix per tot el territori metropolità,
- la mobilitat no obligada també creix exponencialment,
- l'increment de mobilitat comporta un desplaçament massiu de vehicles, en un moviment cada cop més isotròpic,
- creix desmesuradament la demanda de superfície de territori per a ser destinada a implantacions infraestructurals,
- les exigències d'accessibilitat acaben transformant els nostres "entorns vitals".

>>> l'antiga "ciutat de les persones" acaba sent la "ciutat dels cotxes".

Cada cop més infraestructures, i cada cop més insuficiència infraestructural.



1 - breu història de la mobilitat (5b)



1 - breu història de la mobilitat (6)

Abans de 1950, el transport i el desplaçament eren **una eventualitat** ...

- individual,
- incòmoda,
- lenta,
- insegura ...

què era possible preferir no fer.

A l'inici del s.XXI, el transport i el desplaçament són **una obligació** ...

- multitudinària,
- confortable
- ràpida
- indiscutible,

què tothom ha assumit ja com a

inevitable.

En 50 anys:

- el món és un altre, i
- ara la mobilitat és quelcom de fonamental

1 - breu història de la mobilitat (7a)

Com serà la
mobilitat del futur
dins els propers 30
anys ?

La podem intuir ?

Una majoria de la
societat (gairebé
tothom inclús
polítics i tècnics) la
intueix així.



1 - breu història de la mobilitat (7b)



Allò, indubtablement ens duria a això.

Només hi ha quelcom segur:

El futur no serà així !!!

(no és qüestió de resoldre els problemes amb simples extrapolacions del que està passant ara).

2 - greus mancances infraestructurals ? (1)

“Manquen infraestructures de mobilitat – les que tenim són insuficients”

És el què es diu contínuament, és el que sempre estem sentint.

No donen abast a la demanda; no en tenim prou ...D'acord, però, ¿és un problema real o és un problema derivat, quelcom potenciat artificialment?

¿No serà tot just al contrari? Ens cal repensar la situació: no serà excessiva la demanda que ens permetem per a la capacitat infraestructural que tenim? [ex: piano].

La **resposta irreflexiva a la demanda** de grans infraestructures ha facilitat i provocat:

- una proliferació incontrolada del vehicle privat (eina per al servei individual).
- la implantació de centres d'activitat econòmica deslligats de la funció ciutadana,
- un greu “estirament” de la ciutat i dels àmbits d'activitat,
- un excès de xarxes de desplaçament que fracmenten i desestructuren el territori,
- en definitiva:
 - **una sempre insuficient oferta per equilibrar**
 - **una sempre insatisfeta i voraç demanda**

2 - greus mancances infraestructurals ? (2)

Alguns dels països d'Europa han sabut ajustar "el piano" a com és la casa, (a la ciutat de la que es disposa).



2 - greus mancances infraestructurals ? (3)



Tradicionalment,
a USA, s'ha
preferit ajustar la
casa (la ciutat) al
“piano”.

Encara més ... a
tots els “pianos
que calgui” !!!



3 - el preu i el cost de la mobilitat

La principal de les causes de l'actual enrenou:

La mobilitat i el transport són **molt cars** (entre el 4 i el 7% del PIB), però resulten **massa barats** per a qui els utilitza (què només paga una part de l'import; **la resta s'ha externalitzat i ho paga "la societat"**). Se'n beneficien molt els que fan un ús lucratiu de la mobilitat.

- el preu de mercat de la molilitat permet **incongruències neoliberals** [ex: catering]
[ex: roba]

Preu i cost de la mobilitat són coses ben diferents però que hem arribat a confondre ...
... perquè hem plantejat malament el tema.

Fins ara s'ha optat per **- pagar pel dret d'exercitar,**

En comptes de: **- pagar pel fet d'utilitzar.**

Però atenció: **només qui paga la factura de despeses és conscient de que cal estalviar**

Les progressives deslocalitzacions industrials són fruit de les ridícules factures de transport
[ex: banc romàntic]

4 - els efectes que dimanen dels errors (1)

- 1.- no volem **corregir les causes**, i ens acontenten simplement a **rectificar els efectes**.
- 2.- no sabem reconèixer que ens hem equivocat, ni que **seguim equivocant-nos**.
- 3.- l'increment de la velocitat i de la facilitat de desplaçament:
 - no s'ha traduït en mirar de fer els **viatges quotidians en temps menors**,
 - sinó en **ampliar les distàncies recorregudes** per resoldre les mateixes funcions
(però a un altre preu molt diferent)
- 4.- el vehicle particular ens ha fet perdre totalment la **noció de les distàncies**,
- 5.- l'emplaçament dispers de les activitats econòmiques (poc relacionats amb els espais vivencials) provoca:- **excés d'infrastructures** de desplaçament
 - **esgotament del territori**
- 6.- hores d'ara ens passa què **el nostre problema** . **ha deixat de ser quantitatiu**
. **ara, és qualitatiu**

4 - els efectes que dimanen dels errors (2)



¿quina és la
causa i quin
és l'efecte?

5 - què és el que ens cal fer ?

- 1.- Entendre i debatre les qüestions, sabent **quina és la realitat**, i quins són els models de societat i d'economia "neoliberal" on ens movem. [ex: armador japonés]
- 2.- **Controlar el que traslloquem** (nombre/volum/pés), intentant no moure allò que no cal (tant si són persones com productes). [ex: just-in-time]
- 3.- **Graonar els moviments al llarg del temps** i "llimar les puntes". [ex: port de BCN]
- 4.- **Jerarquitzar la xarxa global** de mobilitat, compatibilitzant usos que no siguin excloents, però adjudicant funcions específiques als components de la xarxa per tal de millorar l'eficiència del conjunt de què es disposa.
- 5.- **Millorar les intermodalitats**:
 - logística i ruptura de càrrega per a mercaderies
 - intermodalitats eficients per als passatgers
- 6.- Aplicar definitivament els **costos reals** de la mobilitat, prenent cura de que no gravin majoritàriament a les economies més desafavorides.
- 7.- **Administrar racionalment** "l'estretor infraestructural", gestionant eficientment les exigüitats (**gestió en comptes d'obra pública = millor soft en comptes de més hard**)

6 - passos per a una mobilitat del segle XXI (1)

- 1.- fer un esforç per assolir una **visió de conjunt**, una **visió de futur**.
- 2.- introduir **moderació quantitativa**:
 - .en el desplaçament de les persones
 - .en el transport de les mercaderies
- 3.- controlar, re-dirigir i internalitzar les **despeses del transport**:
 - .han de ser les justes i s'han de repartir equitativament,
 - .cal pagar per les accions que es realitzen, no pels drets.
- 4.- prioritzar els sistemes de transport més sostenibles **travessant les demandes cap als modes més eficients** els col·lectius en comptes dels privats:
 - .camió>ferrocarril
 - .cotxe>transport públic
- 5.- expandir la **intermodalitat** com a eina d'alta eficàcia per millorar el transport:
 - .de persones,
 - .de mercaderies
- 6.- explotar les **possibilitats infraestructurals i de mitjans existents**:
 - .no separar funcions que no siguin extremes,
 - .però jerarquitzar els recursos territorials per funcionalitzar la xarxa.

6 - passos per a una mobilitat del segle XXI (2)

- 7.- **interpretar de manera fisiològica el trànsit dins el territori**, interrelacionant les xarxes i jerarquitzant les fluències
- 8.- dins la ciutat, impulsar la **cohabitació de modes**:
 - .anant des de la disciplina cap el respecte,
 - .per gestar àmbits d'autèntica convivència.
- 9.- millorar de forma progressiva i contundent la **seguretat** per a tot tipus de desplaçament:
 - .passar de l'habitual seguretat passiva,
 - .cap a la recomenable seguretat activa
- 10.- provocar **sensibilització i participació ciutadana** en qüestions de mobilitat;
 - comptar amb ella: .per a la redacció de treballs de mobilitat,
 - .per a la redacció dels PMU
- 11.- fer entendre i educar a la societat en la la conveniència d'anar virant cap a la **mobilitat tova i d'alta qualitat antròpica** (desmotoritzada).

6 - passos per a una mobilitat del segle XXI (3)



7 - un programa que actuï sobre les causes (1)

- que s'implanti el costum d'**establir tarifes justes**, que equilibrin oferta i demanda, en base als costos reals.
- que se superi el concepte generalitzat de **subvencions a fons perdut**, i no s'accepti de forma habitual el criteri de **dèficit públic** com a quelcom d'inevitable.
- que l'administració que ha actuat, recuperi part de la inversió feta, per poder **reinvertir** ... i també per poder **conservar** (just a la inversa del peatge a l'ombra).
- que els pagaments derivats de la mobilitat siguin **més justos** i
- que **l'usuari arribi a saber** què costa realment l'ús que en fa.
- que s'incentivi la responsabilitat de l'usuari, fent **que hi participi en l'operatiu** de la gestió (mitjançant la justificació dels pagaments que haurà de fer).

7 - un programa que actuï sobre les causes (2)

- que siguin els **sistemes ferroviaris** els que absorbeixin la major part de l'escreix de sol·licitacions en mobilitat del futur.
- que es plantegi una readaptació conjunta d'urbanisme i mobilitat [ex: Frieburg]
- que es deixin de fer hipòtesis de futur partint exclusivament de la **demanda**, i fer-les en funció de la **capacitat del territori** (de l'espai vital de l'entorn).
- que es corregeixi la perversió d'interpretar "**demanda social**" per quelcom que no és més:
 - que oferta encoberta per expansionar la demanda, i
 - un subterfugi per capgirar l'ordre d'aplicació dels recursos econòmics, posant-los al servei dels interessos polítics.
- que l'estretor crònica (l'escassetat) de les infraestructures de mobilitat autoviària inspire una recuperació de la racionalitat amb una "**nova cultura de la mobilitat**", sabent plantejar-nos la qüestió com a una **estratègia positiva**

8 .- els grans objectius de la nova mobilitat (1)

- Per redreçar mitjanament la situació de la mobilitat, haurem de passar per un procés larg i sostingut cap a:
 - **reduir la mobilitat poc necessària i moure només el que cal moure**, i fer-ho de la forma més concentrada possible:
 - .en ferrocarril abans que per carretera.
 - .en transport públic col·lectiu abans que en vehicle privat.
 - **re-planificar les xarxes** infraestructurals en funció del servei que han de prestar i no, només, del volum de trànsit previsible.
 - **innovar criteris i aplicar noves tecnologies** de trànsit i de moviment eficaç de vehicles,
 - **re-ordenar les ciutats** per racionalitzar les accessibilitats i reduir els temps de viatge
 - en contra dels defectes que se'n deriven de las trames viàries excessivament congestionades o disperses, mirar d'assolir l'excel·lència d'una **estructura urbana adient per a viure en saturació permanent.**

8 .- els grans objectius de la nova mobilitat (2)

- usar **criteris qualitatius** per davant de **criteris quantitius**
(desenvolupament i progrés per davant de creixement),
- **internalitzar les despeses** derivades del trànsit,
- aplicar **correccions fiscals** que modifiquin certes pautes incorrectes de comportament,
(gravar o premiar les formes de mobilitat quan es fan en modes insostenibles/sostenibles),
- recuperar l'autèntic **valor del territori** que no és ni ha de ser mai un valor exclusivament especulatiu.
- recuperar les **expectatives plaents d'una mobilitat tova i lligada amb el territori**,
suau, confortable,



9 - el futur

Abans de tot això: a un futur sostenible només hi arribarem:

- reduint el consum de bens de procedència llunyana,
- replantejant seriosament l'ús banal del transport ràpid a llarga distància,
- canviant la tàctica de seguir abaratint els preus per seguir incrementant els consums.
- sent menys ràpids ... per tal d'arribar-hi abans, [ex: 80 km/h]
- entrant en un procés decreixent en la utilització del vehicle privat,
- desenmascarant el parany que hi ha en la interpretació de la funció espai/temps, quan es pensa en celeritat,
- trobant sistemes i formes de mobilitat:
 - .més eficaços,
 - .més responsables,
 - .més equitatius,
 - .més "pacífics",
 - .més segurs,
 - .més humanitzats
- i què també siguin:

10 - nova “cultura de la mobilitat” (1)

- **Cultura** és saber interpretar allò que de veritat passa, o de veritat ens cal i, aleshores, saber actuar conseqüentment.
- Una **nova cultura de la mobilitat** és similar a la nova cultura de l'aigua
- Bàsicament, el que ens cal és assolir una cultura per a la **moderació** i l'**auteritat**.
- La mobilitat és un **dret fonamental** de les persones. Però els drets comporten **obligacions**. Només acceptant les obligacions es poden exigir els drets que pertoquen.

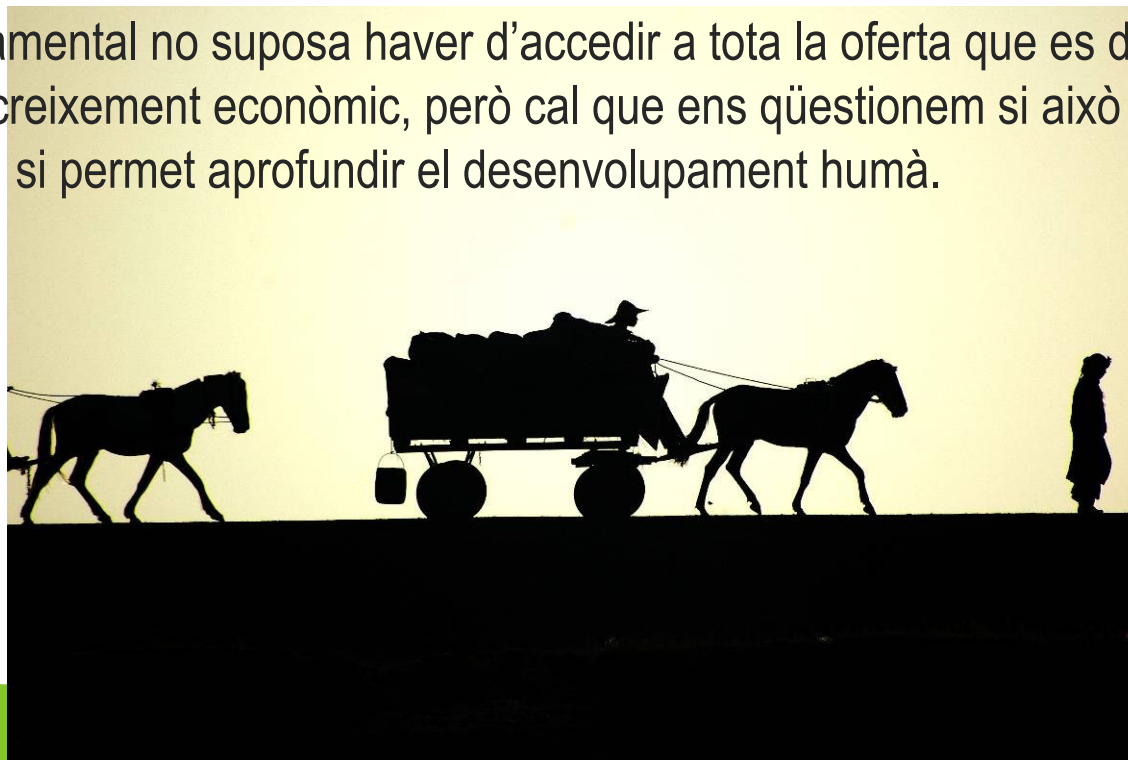


10 - nova “cultura de la mobilitat” (2)

• Cal plantejar-se sense prejudicis una **diagnosi** actualitzada i intel·ligent de la situació, per poder fer una **prognosi** versemblant de tendències i conveniències.

Les planificacions **han de ser per demà; no per ahir.**

• Reconèixer un dret fonamental no suposa haver d'accedir a tota la oferta que es demanda. No fer-ho pot entorpir el creixement econòmic, però cal que ens qüestionem si això és tan negatiu com pot semblar, si permet aprofundir el desenvolupament humà.



**¿ Perquè hem d'anar repetint les antigues equivocacions,
quan encara hi ha tants errors nous que poden ser comesos ?**

Bertrand Russell



Gràcies per la vostra atenció



Joan Anton Tineo Marquet
jtineo@transportpublic.org

ww.transportpublic.org
93 244 49 70

