

La mobilitat a Ponent i la seva gestió

Ignasi Aldomà

2001. Conferència

L'any 1996 a les comarques de Ponent 81871 persones es desplaçaven a treballar en mitjà privat, un 65 % dels treballadors. Només 5 anys abans ho feien 66578, un 53%. Són les xifres d'una tendència que mostra com cada cop més treballadors han de fer desplaçaments més llargs per treballar i ho fan amb el cotxe privat, mentre el transport col·lectiu decau; 8136 treballadors l'utilitzaven el 1991, mentre l'any 1996 eren 7040. És la constatació d'un augment dels desplaçaments que afecta no només el mercat de treball o l'estudi, sinó d'altres àmbits com les compres quotidianes, les activitats de lleure, la prestació de serveis privats i públics, o el comerç, desplaçaments que són desconeguts a Ponent a nivell de xifres.

Quines són les conseqüències d'aquest augment de la mobilitat a Ponent?. No gaire diferents de les d'altres llocs; els embussos a les entrades de Lleida en les hores punta, el col·lapse circulatori i la saturació de l'aparcament que arriba al centre de la ciutat de Lleida i, també, a les capitals comarcals, malgrat la instal·lació generalitzada de zones blaves. Això més els consabuts efectes generals; la invasió de les ciutats pel cotxe, l'augment del trànsit i els riscos d'accident a les carreteres, l'augment implacable del consum energètic,...

Perquè l'augment tan extraordinari de la mobilitat a Ponent?. Les causes no difereixen d'altres llocs i atacar l'arrel seria la millor manera d'esmoreir i reduir els efectes de la mobilitat o, almenys, de tenir-la una mica controlada. Malauradament, les causes responen a uns canvis generals del model de societat que són gens fàcil de reconduir. A banda dels generals, a Ponent es poden destacar dues causes singulars:

La pèrdua continuada de llocs de treball a l'agricultura, que provoca la fugida cap a d'altres sectors econòmics que exigeixen majors desplaçaments, i no solament per anar a treballar.

- La pèrdua d'activitat de les poblacions petites (pagesos, comerços, escola,...), que obliga a desplaçar-se cap als centres més grans.

Les transformacions de la ruralitat provoquen un augment extraordinari de la mobilitat que a primera vista tindria una solució fàcil i d'efectes benèfics immediats. Perquè no se'n van tots els habitants del territori a viure a ciutat, a Lleida o als centres comarcals?. Només la ciutat de Lleida és, per exemple, una ciutat de distàncies a la mida humana, on prop de la meitat dels desplaçaments per motiu de treball (els coneguts) es fan a peu o en transport públic. I dins de la ciutat l'ús del vehicle privat és i seria molt més fàcil de controlar i reduir.

Evidentment, aquesta solució no sembla pas gaire satisfactòria pels municipis de menys de 5.000 habitants, que representen quasi tot el territori i on viu la meitat de la població de les comarques de Ponent, i cal pensar en solucions viables per aquests municipis:

- La més important, sens dubte, és conservar l'activitat i els serveis en aquestes poblacions més petites.
- Les altres passen, com en altres llocs, per fomentar l'ús dels mitjans de transport de menor consum energètic i menor impacte sobre el territori.

Tant per als petits pobles, com per als centres comarcals, com, fins i tot, a la mateixa ciutat de Lleida s'imposa un gran esforç de foment i alhora de pedagogia dels mitjans de transport alternatius al vehicle privat, que per les facilitats encara existents de desplaçament i aparcament és encara utilitzat de manera absolutament desmesurada:

- En primer lloc el foment dels desplaçaments a peu.
- En segon lloc, el foment de la bicicleta i mitjans similars. A les comarques de la plana resulta pràcticament impensable el retrocés d'un medi tan viable com la bici.
- En tercer lloc, el foment del transport públic, a base de garantir i millorar els serveis ferroviaris (ara tan deficientes) i els autobusos de línia.

Tot plegat ha de venir ajudat per mesures de política urbanística i actuacions puntuals que a hores d'ara es troben pràcticament a les beceroles:

- Assegurar un creixement compacte i ordenat de les ciutats per facilitar els desplaçaments dins d'aquestes.
- Mantenir el comerç i els serveis en el centre de les ciutats.
- Facilitar l'aparcament en àrees immediates als centres i fomentar l'ús peatonal d'aquests.
- Assegurar la proximitat urbana de les noves indústries i centres d'activitat i evitar la seva dispersió en el territori.
- La prioritització dels usos de les vies públiques a favor dels vianants i els mitjans de transport de menys impacte.
- Evitar la proliferació de vies ràpides per tot el territori, de manera que es continuï disposant de vies alternatives.
- Limitar, corregir i/o impedir els efectes barrera de les noves infraestructures,....

Totes aquestes i altres són opcions que no solament poden ajudar en gran manera a reconduir la mobilitat, sinó també a millorar les condicions de vida de les ciutats i pobles i l'equilibri de tot el territori.

Ignasi Aldomà Buixadé