

**JORDI JULIÀ SORT** President de la Comissió d'Urbanisme i Mobilitat



comissió  
d'urbanisme  
i mobilitat

## Una nova mobilitat?

Revolució en el camp de la mobilitat. Consolidació de les ciutats denses i de la necessitat de les xarxes de transport massiu.

Les nostres metròpolis són el resultat de la revolució industrial. Des del punt de vista de l'urbanisme i la mobilitat, el gran canvi s'inicia amb la revolució del carbó i de l'acer, que va donar lloc al desenvolupament del ferrocarril a mitjans del segle XIX, i a la creació de grans concentracions urbanes amb densitats molt elevades i greus problemes de salubritat. Pensem en el Londres de les novel·les de Dickens, o la mateixa Barcelona asfixiada dins les muralles.

A finals del segle XIX i inicis del XX, l'electrificació de les xarxes de transport permet l'eclosió del tramvia i el naixement del metro, i les ciutats es poden estendre per assolir densitats més racionals i millorar la qualitat de vida dels seus habitants. Aquestes tecnologies del transport massiu donen lloc a ciutats denses. A partir dels anys vint, les noves tecnologies del motor d'explosió, el pneumàtic de cautxú i la producció en cadena donen lloc a l'eclosió de l'automò-

bil, que provoca l'extensió indefinida de les ciutats. Però aquest model es mostra ja insostenible cap a finals del segle XX, i tornem a les ciutats denses i ben dotades de transport públic. Per exemple, en els darrers vint-i-cinc anys, a Los Angeles s'hi han construït tres línies de tramvia i una de metro, però cap nova autopista, i el centre de la ciutat es va densificant a partir de la creació d'un potent "downtown".

En el camp de la mobilitat podem destacar tres grans tendències tecnològiques: electrificació, comunicació entre vehicles, serveis i usuaris (vegeu les apps de Google, Waze, Moovit, Citymapper, etc.), i conducció autònoma. Tot plegat està comportant l'aparició d'una quarta tendència, que alguns anomenen "mobilitat com a servei": carsharing, carpooling, transport a la demanda, etc. En el terreny de la "indústria" del transport és evident que això provocarà grans canvis, i afectarà companyies petroleres, fabricants de vehicles, companyies

ferroviàries, etc., i ja estem veient com s'hi posicionen nous actors: Tesla, Über, FlixBus, Google, etc. Els canvis en el sector productiu (no tant sols en la mobilitat) donen lloc a sotragades molt fortes en la societat: desapareixen o es degraden llocs de treball, n'apareixen de nous totalment diferents que requereixen noves habilitats, les lleis queden obsoletes, les hisendes públiques pateixen... i la política se'n fa ressò entrant en una preocupant fase d'inestabilitat fins i tot en les democràcies més consolidades.

Pel que fa les ciutats, les conseqüències són incertes. D'una banda, sembla que aquesta "nova mobilitat" podria tornar a afavorir el vehicle "individual" o "privat" en ajudar a resoldre algunes de les seves disfuncions: contaminació, seguretat, congestió, etc. Una reflexió més acurada ens porta a constatar que els guanys en àmbits clau com són ara la congestió i la capacitat de la xarxa viària, si bé poden ser significatius, no tenen l'ordre de magnitud suficient per donar resposta als reptes de la mobilitat d'una població mundial creixent que cada cop viu més concentrada en grans metròpolis que es van densificant a causa de la lògica de l'urbanisme responsable, però també de les lleis del mercat en molts casos.

Finalment, cal destacar que la possessió d'un automòbil i la vida al suburbi ja no enlluernen les noves generacions: és paradigmàtic l'«autobús de Google» que porta els joves treballadors que prefereixen viure a la ciutat de San Francisco sense necessitat de cotxe en lloc de residir al suburbial Silicon Valley, on el cotxe, ni que sigui elèctric i ja gairebé autònom, continua sent obligatori.

En el camp de la mobilitat podem destacar tres grans tendències tecnològiques: electrificació, comunicació entre vehicles, serveis i usuaris i conducció autònoma.

