

Mobilitat en crisi?

Serà difícil que, passada la crisi, tornem a veure nivells de circulació com els d'abans



Jaume Costalls

Crisi econòmica i mobilitat

La crisi econòmica té una incidència transversal a la societat i la mobilitat i el trànsit són alguns dels camps on es manifesta. La mobilitat s'ha reduït perquè hi ha menys persones que es desplacin a treballar i, en canvi, ha incrementat l'ús de vies secundàries per estalviar en peatges. La reducció del nombre de vehicles a les nostres carreteres no és només en la mobilitat obligada (per anar i tornar de treballar, per exemple) sinó també en l'àmbit de l'oci, on també s'ha pogut observar un decreixement. La recessió econòmica ha afectat igualment la inversió en infraestructures. Tota aquesta sèrie de factors poden, o no, haver incidit en la sinistralitat i la seguretat viària.

Per això, *l'Infotrànsit* ha sol·licitat l'opinió de tres especialistes de diversos àmbits: una empresa d'autobusos de transport públic (Soler i Sauret), una concessionària d'autopistes (Abertis Autopistes) i el mateix responsable de mobilitat del Servei Català de Trànsit. Cadascun d'ells aporta el seu punt de vista sobre si la crisi ha fet minvar la mobilitat i la sinistralitat i, si en un futur, aquesta crisi pot implicar un canvi modal en el transport.

De quina manera la crisi econòmica afecta la mobilitat?

Joan Solé (JS): La crisi econòmica genera una baixada de la mobilitat en general, tant d'aquella que es fa per motius d'ocupació (anar a la feina o a estudiar), com la personal (anar a comprar, gestions no professionals...). De fet, hi ha una relació molt gran entre el nombre d'ocupats i els indicadors de mobilitat.

Lourdes Roquet (LR): La crisi ha provocat una davallada important del trànsit en vies urbanes i interurbanes, ja que la mobilitat obligada i per oci ha disminuït molt. En el cas d'Abertis Autopistes, el 2011 vam registrar una caiguda del trànsit del 6,5% en el conjunt de la nostra xarxa a Espanya.

Òscar Llatje (OLL): La crisi afecta tant la demanda com l'oferta de mobilitat. Mentre el manteniment, la construcció i el disseny de noves infraestructures es retarda o senzillament s'atura per la manca de pressupost, la demanda, per la seva banda, també es veu frenada per un cercle viciós que afecta les

decisiones de transport, sobretot si aquestes són de tipus no obligat, com ara els viatges per oci i compres. També els usuaris optimitzen les seves despeses de transport a través del canvi de mode de viatge, si poden, cap a modes més compactes (transport públic o vehicles d'elevada ocupació) o triant itineraris gratuïts enfront de vies de pagament. Això suposa una inversió més gran en temps de viatge (així com un augment dels accidents amb conseqüències greus, en general) que assumeix l'usuari.

Com afecta la crisi la seguretat viària?

JS: Ho desconec. Els accidents haurien d'haver minvat en valors absoluts en haver-hi, d'una banda, menor mobilitat i, de l'altra, un cert transvasament del vehicle privat cap al transport públic, que és més segur.

LR: L'actual crisi provoca que es redueixi el manteniment dels vehicles, fet que comporta que la seva seguretat disminueixi. Tot i això, en el cas de les autopistes d'Abertis, la sinistralitat presenta una tendència a la baixa des de fa 11 anys. El 2011, els accidents es van

reduir en un 47,5% respecte del 2010. Treballem perquè les nostres autopistes siguin sinònim de seguretat.

En teoria, la sinistralitat hauria de baixar perquè hi ha menys vehicles, però afloren els accidents en la xarxa viària secundària

OLL: La seguretat viària ha d'augmentar ja que hi ha menys vehicles circulant. Així la probabilitat d'accident disminueix, sempre que les condicions de les vies i vehicles, l'ús que en fan els conductors i la política de seguretat viària es mantingui raonablement constant abans i després de la baixada de mobilitat. Ara, doncs, amb una accidentalitat molt més baixa que fa deu anys, afloren com a problema uns accidents greus que són a les vies secundàries i que abans restaven

ocults pel volum dels accidents a les vies principals.

Creuen que aquesta crisi pot provocar un canvi modal del transport?

JS: De fet creiem que ja s'ha produït. Les nostres línies d'autobús, especialment les interurbanes, guanyen viatgers a partir del segon trimestre de l'any 2010, i ho fan, possiblement, gràcies al canvi modal del transport individual cap al públic. Viatjant amb transport públic estalvies un 75% davant del que gastes amb el cotxe! Al cap d'un any són molts diners...

LR: La crisi econòmica ha representat un canvi mundial que afecta pràcticament tots els sectors, especialment el transport, i serà molt difícil que tornem a veure uns nivells de trànsit com els que hi havia abans. Després d'un període tant llarg de crisi, segur que alguns dels canvis modals que s'estan produint s'acabaran consolidant. També

és probable que arrelin sistemes de *car sharing*, com el que hem engegat al web autopistas.com.

Viatjant en transport públic es pot estalviar fins a un 75%

OLL: Com ja s'ha dit, els períodes de crisi incentiven l'ús del transport públic o de modes més compactes (*car sharing*...), per una qüestió d'optimització de recursos per part dels usuaris. La magnitud del canvi serà proporcional a la disponibilitat d'oferta d'aquest tipus de transport.

El canvi cap a models més eficients des del punt de vista del consum energètic és una lluita estratègica que tots els països occidentals confronten després del desenvolupament dels anys 60 i 70. Ara potser s'ha tornat més urgent (no només important) per la constatació del canvi climàtic.



Oriol Baylina

“Les nostres línies d'autobús, especialment les interurbanes, guanyen viatgers i ho fan, possiblement, gràcies al canvi modal del transport individual cap al públic”

Joan Soler, gerent de l'empresa de transport urbà, interurbà i discrecional Soler i Sauret

“La davallada del trànsit a Abertis Autopistes ha estat del 6,5% al conjunt de la nostra xarxa a Espanya”

Lourdes Roquet, directora de suport a l'explotació d'Abertis Autopistes



Oriol Baylina



Oriol Baylina

“Els usuaris optimitzen les seves despeses de transport a través del canvi de mode de viatge: més compactes (transport públic o vehicles d'elevada ocupació) o triant itineraris gratuïts”

Òscar Llatje, coordinador de seguretat viària i mobilitat del Servei Català de Trànsit