

## SETMANA EUROPEA DE LA MOBILITAT

# COM SERAN LES CIUTATS SOSTENIBLES DEL FUTUR?

EL 2030, PROP DEL 70% DE LA HUMANITAT RESIDIRÀ EN GRANS CIUTATS. AMB EL REPTA CLIMÀTIC SOBRE LA TAULA, ELS EXPERTS TREBALLEN PER TRANSFORMAR LA MANERA COM S'HI VIURÀ. LA REVISIÓ DE L'URBANISME, LA MOBILITAT I LA CONNECTIVITAT SERAN ASPECTES CLAU PER AVANÇAR CAP A URBS MÉS VERDES



## MARCAT

**Q**uan és hora de dinar, engrapa el seu entrepà, surt del despatx i enfila cap al Global Park. Per arribar-hi, tan sols ha de travessar una gran avinguda arbrada de vuit carrils de circulació –gairebé sempre buits de cotxes– i una flamant via ciclista. Ja envoltat de verdor, s'asseu en un banc, contempla el llac, desembolica el botí i hi clava queixalada. James Park fa nou anys que viu a Songdo, una de les ciutats més inquietants de Corea del Sud. “Vaig aterrar-hi el 2014 per feina”, diu en declaracions a l'ARA. Avui és director de relacions externes i exalumnes del campus internacional de la Universitat de Utah. Com ell, durant l'última dècada 170.000 persones han fet les maletes per instal·lar-se en un dels gratacels que omplen el cel d'aquesta urbs.

És una ciutat construïda des de zero.

Plantada damunt d'una illa artificial a 65 quilòmetres de Seül –la capital del país–, es va començar a edificar el 2003 amb l'objectiu d'esdevenir una de les urbs més verdes, connectades i agradables del món. Va costar 35.000 milions de dòlars. “Té un disseny urbanístic molt ben planificat, espais verds per tot arreu i un colossal Central Park, inspirat en l'icònic pulmó de Nova York”, resumeix el nou colon. Tota la ciutat està cosida per una extensa xarxa de carrils bici, de línies d'autobús i de parades de metro. “Aviat s'estrenarà un tren bala que ens connectarà amb Seül en tan sols 20 minuts”, afegeix. Allà, la vida quotidiana és força curiosa. Per exemple, el James fa anys que no treu les escombraries. A Songdo no hi ha contenidors: un sistema de tubs condueix directament la brossa

dels habitatges a la planta de reciclatge. Tampoc hi ha pals d'electricitat. “Tot està soterrat”, explica Park. A cada cantonada hi ha càmeres de seguretat.

El totpoderós estudi d'arquitectura Kohn Pedersen Fox (KPF), encarregat d'idear la ciutat, va dibuixar-la seguint tres preceptes: que fos sostenible, intel·ligent i còmoda per residir-hi. “S'hi viu molt bé i hi ha un ritme acadèmic i de negocis trepidant –sentència–. Tothom hauria de poder experimentar-ho”, afegeix. Projectes com el de Songdo poden ajudar-nos a imaginar com podria ser una ciutat del futur, però no és una recepta que pugui exportar-se fàcilment a Catalunya. “Les ciutats es construeixen durant segles i no de forma impostada”, recorda Francesc Magrinyà, professor d'enginyeria civil i ambiental a la

**“Per avançar cap a les ciutats del futur, serà essencial desplegar una política d'habitatge assequible”**

**Francesc Magrinyà, professor d'enginyeria civil i ambiental a la UPC**

UPC. A casa nostra, les ciutats del futur s'han d'esbossar tenint en compte els encerts i errors heretats de les ciutats del passat.

### Objectiu: repensar les ciutats

El 2030, gairebé el 70% de les persones viuran amuntegades en grans ciutats, que tan sols ocuparan el 3% de l'extensió del planeta, segons càlculs de les Nacions Unides. Davant d'aquest panorama, els experts en aspectes com urbanisme, mobilitat i connectivitat fa anys que treballen per adaptar les infraestructures catalanes a les futures necessitats. “Cada cop serà més important concebre les ciutats com a parts d'un sistema territorial que afronti de forma conjunta la gestió del metabolisme urbà i territorial: des de la biodiversitat fins als recursos hídrics, energètics i alimentaris”,

opina Magrinyà. Tot, amb la vista posada a la crisi climàtica. “Hem d'evolucionar cap a sistemes urbans més resilents al nou entorn, amb més calorades i pluges intenses”, diu l'expert. Però, exactament, en una ciutat com Barcelona, quins passos cal seguir per avançar cap a aquesta direcció?

Magrinyà ho sintetitza en tres fases. En primer lloc, cal crear centres d'innovació i formació per generar una economia del coneixement. “Necessitem centres tecnològics vinculats amb el teixit empresarial i acollir espais d'innovació que treballin amb una perspectiva metropolitana”, apunta. Al mateix temps, també és important potenciar mecanismes que assegurin la integració de la població més vulnerable. “Desplegar una política d'habitatge



## SETMANA EUROPEA DE LA MOBILITAT



# COM ES DESPLEGA LA MOBILITAT SOSTENIBLE ALS ENTORNS RURALS?

MÉS ENLLÀ DE LES GRANS CIUTATS, ELS TERRITORIS AMB BAIXA DENSITAT DE POBLACIÓ TAMBÉ RECLAMEN FACILITATS PER UTILITZAR MENYS EL COTXE I MOURE'S DE FORMA MÉS SOSTENIBLE. FÓRMULES COM EL TRANSPORT A DEMANDA O EL LLOGUER COMPARTIT DE VEHICLES ELÈCTRICS SÓN ALGUNES SOLUCIONS

■ M.A.

**E**xtenses xarxes de carrils bici, noves línies de tramvies elèctrics, més freqüència de pas del metro, l'electrificació de la flota d'autobusos municipals... Quan es parla de mobilitat sostenible sovint apareixen solucions que tan sols tenen sentit si es preveuen aplicar a les grans ciutats. Tanmateix, els municipis d'entorns rurals també reclamen el dret de poder albirar un futur amb una mobilitat més verda i sostenible. Però el panorama és complicat. "La regió metropolitana de Barcelona es pot permetre el luxe de centrar els esforços a avançar cap a una mobilitat més neta, però hi ha moltes zones rurals on abans de pensar en això hem de pensar, simplement, en la mobilitat", comenta Eloi Guinjoan, tènic de l'Associació d'Iniciatives Rurals de Catalunya (ARCA).

Grans extensions de terreny i nuclis urbans petits i disseminats són una combinació que no acaba d'encaixar en el funcionament del servei

convencional de transport públic. "Al món rural la dependència del vehicle privat és inevitable i tan sols es pot aspirar a reduir-la amb fórmules flexibles de transport públic, com serveis per anar a l'escola, al mercat setmanal o al consultori mèdic", constata Guinjoan. Mercedes Vidal, membre de la junta de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic, ho corrobora i hi afegeix un apunt més: "La mobilitat és un dret i el vehicle privat no el garanteix, perquè en deixa fora moltes capes de la població que, per motius d'edat, renda, capacitat o moment vital, no poden accedir-hi". I afegeix un apunt: "Hi ha mobilitat sostenible més enllà de Barcelona!"

## La mobilitat, un dret social

"Com a país necessitem ser més eficients i sostenibles, però també que la mobilitat funcioni com una eina de cohesió territorial", assenyala Oriol Martori, director general de Transports i Mobilitat de la Generalitat de

Catalunya. En aquest sentit, el Govern fa anys que treballa amb els ens municipals i supramunicipals dels territoris amb baixa densitat de població per trobar la manera de millorar els desplaçaments dels seus habitants. "La mobilitat ha de ser la quarta pota del pilar del benestar i, per tant, en un futur l'hauré d'entendre com un dret social equiparable a l'educació, la sanitat i la protecció de les persones vulnerables", avança.

Amb la voluntat de no deixar l'entorn rural al marge d'aquest dret, el Govern ha posat en marxa mecanismes com el programa d'Arrelament, a través del qual es fan accions per intentar revertir la tendència de la pèrdua poblacional en aquests territoris. Dos dels pilars que s'hi analitzen són la mobilitat i l'accessibilitat. Els resultats d'aquestes diagnosis serveixen per detectar si cal millorar l'estat de les infraestructures, el sistema de transport públic o la xarxa de telecomunicacions, per