

Presentem els resultats de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana 2006. Com veureu pels antecedents que s'expliquen és la primera vegada que disposem d'una eina estadística a tot Catalunya, i s'ha superat la precarietat de les dades dels recomptes censals. És veritat també que per a la Regió Metropolitana de Barcelona venim d'una tradició més consolidada i disposem ja per a la ciutat de Barcelona i per al conjunt de la Regió de sèries més extenses que donen el to d'una voluntat clara d'explorar els mecanismes bàsics de la mobilitat. De fet, Catalunya ha estat pionera en aquesta matèria i ha buscat sempre disposar de sèries estadístiques i de mostres solvents per fer aproximacions científiques a la realitat sobre la qual s'ha d'intervenir.

Per altra banda, des de la Llei de mobilitat s'ha generalitzat l'interès, la preocupació i el compromís amb la mobilitat. Des d'aquella llei de 2003 s'han anat succeint les eines que en fan possible el desplegament, des de les Directrius nacionals de mobilitat, aprovades i publicades pel Govern el 2006, fins al conjunt dels diferents Plans directors de mobilitat per a cada una de les set regions, els plans específics de caràcter sectorial i els plans de mobilitat urbana referits als diferents municipis.

Per tal de desplegar aquests instruments i actuar en la mobilitat, el Govern ha desplegat un sistema d'Autoritats Territorials de la Mobilitat (ATM) que s'ocupen dels respectius plans directors territorials i de la gestió dels sistemes de transport públic i d'integració tarifària de cadascun d'aquests àmbits territorials. El treball d'aquestes ATM ha començat a donar els seus fruits i la sàvia combinació entre el coneixement i l'acció dona resultats positius.

Ara, però, a partir de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana 2006 sabem millor com es mouen els ciutadans de Catalunya diàriament, els dies de feina i els dies festius. Aquest coneixement territorialitzat i global ens és indispensable per atendre les pautes de comportament de la societat i per intervenir i corregir els problemes, les desviacions i els dèficits que el sistema suscita.

La publicació d'aquestes dades és a la base mateixa del compromís polític del Govern de Catalunya d'intervenir activament en aquesta matèria i d'atendre els dèficits que s'assenyalen i que es perceben amb l'anàlisi acurada de totes les taules.

No és, com es desprèn clarament del volum d'informació que aquí es recull, només un problema d'infraestructures adequades. El parc d'infraestructures és una necessitat bàsica i s'ha d'adequar i dimensionar segons les característiques de la demanda. Tanmateix, no es pot establir una correlació estricta entre les infraestructures i els fluxos. Cal entendre i atendre la diversificació dels modes de transport, l'adequació ajustada d'aquests en el territori, una oferta que incentivi la demanda i dissuadeixi amb eficàcia un ús excessiu i abusi del vehicle privat.

L'espai esdevé, també, com molts altres recursos, un bé escàs i l'ús intel·ligent per articular una xarxa d'infraestructures, una xarxa de transports i una xarxa d'assentaments humans ha de respondre als criteris i a la racionalitat de la planificació territorial que intenta per tots els mitjans anticipar-se als fenòmens i donar-hi una resposta adequada.

Un país amb ambició necessita instruments com aquest i el bagatge de coneixement estadístic, cartogràfic, etc., de Catalunya posa de manifest una llarga tradició, alterada circumstancialment per les peripècies històriques, però que busca amb afany la consolidació i la continuïtat de les tradicions i de les sèries llargues dels països que acrediten amb la seva evolució una trajectòria d'altíssima civilització.