

EI JOVENT ORGANITZAT ES MOU PER UNA MOBILITAT SOSTENIBLE!

Estratègies per garantir millores en les condicions de mobilitat de les persones joves.

La present resolució és el resultat d'un procés que el CNJC va emprendre amb l'objectiu de definir el discurs entorn de la mobilitat juvenil i així impulsar estratègies per unes millors condicions de mobilitat del col·lectiu jove. El punt de partida d'aquest procés se situa amb l'estudi, que el CNJC va endegar, sobre els reptes de la mobilitat i el transport públic que afecten la població juvenil. Posteriorment, a partir del treball conjunt amb les entitats juvenils, es van generar un seguit de propostes que han d'orientar el treball de participació, interlocució i incidència política del Consell.

Per tant, aquesta resolució és doncs, un conjunt d'estratègies que pretenen millorar la mobilitat de la gent jove.

La resolució s'estructura en tres blocs: el primer bloc conté l'anàlisi general a través de les dades disponibles en relació a la mobilitat, posant el focus d'atenció en les persones joves. A continuació, s'hi aborda els efectes que produeix en la gent jove l'actual model de mobilitat des de diversos àmbits, així com estratègies per promoure un model basat en mitjans de transport inclusius, d'ús democràtic, segurs i sostenibles. Finalment, s'hi recullen les propostes de millora que el CNJC assumeix.

Punt de partida: tendències en la mobilitat de les persones joves

Com ens movem els i les joves catalanes? Més del 50% de les persones joves es desplacen per motius de feina o estudis. S'identifica una tendència a l'alça de la mobilitat personal, que s'explica bàsicament per dos factors; l'increment de desplaçaments per motius no ocupacionals de la població en general i la reducció de la mobilitat ocupacional d'ençà de l'inici de la crisi que ha afectat l'accés al treball de la gent jove. En relació als modes de transport, les persones joves són el col·lectiu que més es mou amb transport públic, en especial els ferriaris i el metro. També, en termes relatius és el que més utilitza la bicicleta (un 2,7% dels seus desplaçaments respecte a l'1,2% en la franja de 30 a 64 anys). També es distingeix una tendència a la baixa de l'ús del vehicle privat motoritzat entre la població de 16 a 29 anys fins a nivells per sota del 35% l'any 2015. No obstant això, el vehicle privat motoritzat continua tenint un pes significatiu en la mobilitat personal. Finalment, les persones joves comparteixen més el cotxe que la resta de la població: 1,50 passatgers/vehicle davant dels 1,17 passatgers per vehicle de la franja de 30 a 64 anys.



Les persones joves estem desmotoritzant la mobilitat? Els principals motius pels quals els i les joves estan desmotoritzant la mobilitat són: la compra d'un vehicle ha deixat de ser una prioritat, l'accés a la informació de modes alternatius de transport (oferta Transport Públic Col·lectiu (TPC), Bicing o bé Carsharing) gràcies a les millores tecnològiques, la compatibilitat d'estar connectat a les xarxes socials amb l'ús del transport públic, l'auge de la bicicleta com a signe d'identitat i la presa de consciència de la necessitat de reduir el consum energètic i de l'impacte ambiental que suposen les emissions que generem amb els nostres hàbits de mobilitat. Aquest canvi de comportament situa al jovent com a motor inqüestionable de la transformació del model de mobilitat.

Més internet ens fa moure menys i millor? L'augment creixent de l'ús d'internet ha propiciat millores en la mobilitat de la gent jove. La informació dinàmica en temps real de les alternatives de transport (oferta TPC, Bicing, Carsharing) ha permès escollir la millor opció per a cada moment. També, ha fet possible treballar i comunicar-se a través de múltiples xarxes socials aprofitant el temps de desplaçament mitjançant el transport públic. Per últim, l'ús d'internet ha reduït de forma considerable la necessitat de desplaçar-se, tant per motius obligats com per lleure.

Els accidents de trànsit afecten particularment a la gent jove, amb una clara diferència de gènere. Actualment, els accidents són la tercera causa de mort en els menors de 25 anys. No obstant això, els esforços en el camp de la seguretat viària en els darrers 15 anys, han aconseguit rebaixar molt significativament les víctimes greus i mortals de la franja d'edat 0-34 anys, assolint valors de disminució del 50% al 75%.

Com valorem les polítiques de mobilitat la gent jove? A grans trets, el jovent és més partidari d'afavorir la bicicleta i menys partidari de regular-la en excés que la població en general. També, estan menys a favor del control general dels conductors (velocitat, alcohol, drogues) que la resta de la població.

Estratègies per a la millora de la mobilitat de la gent jove

L'evolució de les infraestructures i sistemes de transport a Catalunya durant el darrer terç del s.XX i la distribució ocupacional disseminada al territori, ha consolidat un model de mobilitat basat en l'ús del vehicle privat motoritzat, que ha deixat moltes mancances a la xarxa de transport públic. Aquesta hegemonia del cotxe i la moto es fa palesa en l'organització de l'espai públic que majoritàriament es destina a la circulació i l'estacionament. Malgrat certs canvis en els hàbits de la mobilitat sorgits arran de la crisi econòmica, encara avui resulta hegemònic l'ús del vehicle privat motoritzat per a la majoria de la població. Aquest model, no resulta neutre en termes generacionals, ja que penalitza significativament a la població juvenil sobre les seves condicions de vida, autonomia i oportunitats d'emancipació.

A continuació, s'identifiquen les dinàmiques de mobilitat dominants que afecten negativament a les persones joves tant de forma individual com col·lectiva, en relació al seu desenvolupament i emancipació en diferents àmbits.



Recuperació de l'espai públic

L'expansió de les ciutats i la zonificació funcional ha alimentat un model territorial dispers i fortament dependent de la mobilitat motoritzada, generant un impacte negatiu en l'accés de les persones joves al mercat de treball i a molts serveis. L'elevada presència de cotxes dins la ciutat (circulació, aparcament, soroll, contaminació, seguretat, etc.) ha expulsat de l'espai urbà a una part important de la població juvenil, eliminant moltes funcions urbanes que s'hi desenvolupaven. És necessari recuperar un espai públic habitable, que ofereixi més espais lúdics, amb més qualitat ambiental, que faciliti l'intercanvi i les relacions socials, la vigilància compartida dels més menuts i l'accés còmode al comerç de proximitat entre d'altres. Un espai públic que fomenti la identitat local i comunitària i esdevingui un àmbit més en el procés de socialització de la gent jove.

Així doncs, s'ha de tenir present en la planificació urbanística i el disseny urbà, una mixtura d'usos a nivell al barri que contribueixi a reduir la necessitat de desplaçar-se i faciliti l'intercanvi entre les persones en l'espai públic, equipaments i llocs de feina, entre d'altres.

Assegurar l'accessibilitat universal a l'espai urbà

L'accessibilitat universal és la condició que han de complir els entorns, processos, béns, productes i serveis, així com els objectes i instruments, eines i dispositius, per ser comprensibles, utilitzables i practicables per totes les persones en condicions de seguretat, comoditat i de la forma més autònoma possible. Per això, l'accessibilitat és clau en el disseny en qualsevol pla de mobilitat arreu del territori, ja que és la condició indispensable per assolir la igualtat de drets i oportunitats.

El col·lectiu de persones amb diversitat funcional, sovint oblidat en el disseny de polítiques de mobilitat, han fet seves les diferents reivindicacions d'accessibilitat universal. Cal reclamar de forma urgent, que es prioritzin els criteris funcionals en enfront dels estètics a l'espai públic i urbà. L'accessibilitat ha de ser un element transversal i la principal característica de qualsevol disseny.

Transport públic: dignificació del servei de rodalies

Les persones joves són les que més es mouen amb transport públic, però entre totes les opcions, la més emprada és el transport ferroviari (FGC, Tramvia o Renfe). Sovint, és l'única opció, perquè no disposen de vehicle privat. Per tant, és el col·lectiu que es veu més afectat per les grans mancances existents en el transport ferroviari.

Desenvolupar una xarxa ferroviària que vertebrï la mobilitat arreu del territori de forma eficaç i que suposi una alternativa real a la mobilitat per carretera en vehicle privat, no només milloraria les condicions de mobilitat de les persones joves sinó que també, fomentaria la no perpetuació de l'hegemonia cultural, econòmica i simbòlica del cotxe com a element essencial per al desenvolupament i autonomia de les persones. En aquest sentit, si es pretén generar un canvi modal en sectors de la població que ara es desplacen en vehicle privat, és necessari reorientar el Servei de Rodalies amb uns paràmetres que donin una major confiança als usuaris, harmonitzar



el sistema tarifari, el suport físic i els diversos títols a tot Catalunya. D'altra banda, cal garantir el control públic de la gestió del transport públic sota fórmules d'organització i prestació del servei que permetin satisfer les necessitats de mobilitat de les persones sense discriminacions, des de la transparència i el rendiment de comptes.

Una possible solució per tal de dignificar la xarxa i millorar el servei, seria l'adopció del criteri de servei ferroviari de FGC per a tota la xarxa, doncs representen un model de gestió d'infraestructures ferroviàries fiable i reconegut en l'àmbit europeu.

Incorporació de la bicicleta en la mobilitat urbana

La bicicleta és segurament el mode transport que més recorregut té per fer a Catalunya, i que més pot contribuir actualment a la transformació de les nostres ciutats. A més a més, és un mode econòmic, de baix impacte i en el que existeix una major representació del col·lectiu jove en el seu ús quotidià.

L'objectiu en l'àmbit urbà és convertir la bicicleta en un mode de transport prioritari en ciutats 100% ciclables, articulant una xarxa bàsica a tots els nuclis urbans amb itineraris segurs entre els barris, connectant els centre educatius i principals equipaments.

Dissuasió de l'ús del vehicle privat

El cotxe encara avui manté una forta càrrega simbòlica associada a la llibertat o l'èxit personal, concepció que reforça la publicitat automobilística i que a més a més eludeix sistemàticament qualsevol referència sobre els efectes nocius de la contaminació dels vehicles sobre la qualitat de l'aire o la salut de les persones. Tot i això, els sectors més joves de la població busquen una mobilitat més eficient i econòmica, que sovint implica compartir vehicle. Per aquests motius, les administracions, han d'incentivar un ús més racional i eficient dels vehicles, incentivant descomptes que afavoreixin l'ús compartit d'aquests i tendir a un model de restricció del vehicle privat motoritzat als centres de les grans ciutats.

La participació dels i les joves en la gestió de la mobilitat

Les opcions de la gent jove per participar i incidir en els debats sobre mobilitat, urbanisme, territori i infraestructures és força limitada.

Cal facilitar la participació i representació de la gent jove als espais i sistemes d'interlocució política on es treballen les polítiques de mobilitat, a escala nacional, territorial i local. Aquests espais han de tenir en compte les necessitats i propostes dels i les joves.



Considerant doncs que cal treballar per a la transformació de l'actual model de mobilitat, per així tendir a reduir l'efecte discriminador i afavorir el desenvolupament i l'autonomia de la població juvenil.

El CNJC acorda:

[Propostes entorn l'espai urbà]

- Implicar a les persones joves en els processos de planificació i disseny de l'espai públic.
- Vetllar perquè els sistemes de participació facilitin la implicació dels col·lectius joves en els processos de definició de l'espai públic, tant per garantir que es tenen en compte les seves necessitats, com perquè també puguin fer aportacions sobre el model de municipi, que es vol.

[Propostes i reivindicacions en l'àmbit de l'accessibilitat]

- Reclamar l'accessibilitat universal a l'espai urbà, prioritzant els criteris funcionals per sobre dels estètics o de disseny.
- Garantir l'accessibilitat universal als centres concorreguts per persones joves com ara instituts, universitats o biblioteques.
- Tenir en compte que els criteris d'accessibilitat han d'ésser transversals en el disseny de l'espai públic.

[Propostes en matèria de transport públic]

- Demanar al Ministeri de Foment el traspàs a la Generalitat de la competència de les infraestructures de la xarxa d'ADIF i delegar en FGC l'aplicació del Pla de Rodalies i de serveis regionals a les quatre demarcacions.
- Ampliar els serveis de transport públic per carretera en la franja nocturna i cap de setmana que doni resposta a les necessitats de la població jove.
- Oferir alternatives consistentes que afavoreixin la intermodalitat entre la bicicleta i el transport públic interurbà, com és el del tren per tal de reduir l'ús del vehicle privat.
- Ampliar la vigència dels títols de transport adreçats a persones joves, per adequar-los a les circumstàncies de la realitat juvenil i també a la Llei 33/2010 de Polítiques de Joventut:
 - Ampliar la vigència de la T-Jove i equivalents a nivell metropolità i als municipis amb transport públic propi, així com els descomptes associats al Carnet Jove en



l'ús del transport públic per carretera i ferroviari fins als 30 anys, en coherència amb la pròpia definició que es fa a la condició juvenil a la Llei de Polítiques de Joventut.

- En un model d'universitat gratuïta¹ és important estudiar un preu bonificat de l'abonament de transport públic així com beneficis a l'hora d'emprar qualsevol tipus de transport públic, juntament amb el pagament de la matrícula. És per això que cal explorar la possibilitat d'implicar a les universitats i empreses en la mobilitat dels estudiants.
- Establir una modalitat de bitllet de grup bonificat adreçada a l'associacionisme educatiu. Aquest bitllet hauria de permetre una bonificació de la tarifa d'almenys un 50% respecte al bitllet de grup convencional, en els desplaçaments en grup durant les activitats de cap de setmana o vacances.
- Augmentar l'oferta tarifària i d'abonaments de viatge múltiple i/o transversals pel que fa a mitjans de transport públic.
- Mancomunar el transport públic intern i entre nuclis de població d'unitats territorials homogènies.
- Adaptar la interconnectivitat i la freqüència del transport dels municipis amb servei de cotxe de línia, bus interurbà o ferrocarril regional a l'estacionalitat turística.
- Possibilitar la connectivitat laboral i estudiantil interna del territori i de les capitals de comarques veïnes amb pols d'activitat econòmica a partir de la racionalització dels horaris de l'oferta del transport públic.

[Propostes de foment de l'ús de la bicicleta]

- Promoure un major i millor ús de la bicicleta als centres educatius, incorporant el coneixement i el seu ús a nivell curricular al principi de l'educació secundària.
- Proveir d'instal·lacions i espais segurs d'aparcament i itineraris adequats per accedir amb bicicleta als centres educatius.

[Propostes d'interlocució, participació i incidència política]

- Difondre i participar com a CNJC de les iniciatives al voltant de la mobilitat que promouen les entitats per incidir en la transformació i superació del model de mobilitat actual basat en el vehicle privat motoritzat.

¹ "Sobre la gratuïtat a les universitats", 39a Assemblea General Ordinària del CNJC, Barcelona, 11 de febrer de 2017.



- Facilitar la participació de la gent jove en l'àmbit de la mobilitat. Millorar els canals i sistemes de comunicació.
- Facilitar i preveure la participació i representació de la gent jove als espais i sistemes d'interlocució política on es treballen les polítiques de mobilitat, en l'àmbit nacional, territorial i local.
- Endegar la incidència política per tal que el CNJC entri a formar part del Consell Català de la Mobilitat.
- Promoure que els Consells Locals de Joventut puguin participar en els Consells Municipals de Mobilitat.

Proposta de resolució presentada pel Secretariat del CNJC

