

Pensant la mobilitat sostenible a la comarca de la Safor

Rebut: 15-11-2017
Acceptat: 12-01-2018

Joan Arjona

Sociòleg

Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda. Gobierno de Ecuador

joarcar@gmail.com

Resum

En aquest article es pretén analitzar quines son les dinàmiques de mobilitat a la comarca de la Safor en relació amb la seua sostenibilitat social i ambiental. Amb aquest objectiu, es farà una breu descripció de la dinàmica del territori i del model de gestió d'aquest per part de les diferents administracions implicades. Finalment, es proposaran algunes solucions per millorar la governança de la mobilitat i el territori a nivell comarcal amb l'objectiu d'assolir un escenari més sostenible.

Paraules clau: Mobilitat sostenible, àrees urbanes, governança territorial.

Abstract

This article consists of a brief analysis of territorial dynamics and its management in the region of La Safor (Valencia, Spain). The aim is to analyze the mobility in relation to its social and environmental sustainability to be able to propose some solutions to improve governance and achieve a more sustainable scenario.

Keywords: Sustainable mobility, urban areas, territorial governance.

Introducció

Amb la generalització del vehicle privat, les pautes de mobilitat han experimentat una enorme transformació que ha canviat la nostra forma de viure i els territoris on residim i treballem. La ciutat, com l'hem entesa històricament, compacta i amb uns límits ben establerts, ha desaparegut donant lloc a sistemes urbans cada cop més complexos i extensos (Lizárraga 2006). Aquests processos de canvi han sigut més intensos a les grans conurbacions metropolitanes, però els seus efectes són també evidents en zones urbanes d'àmbit comarcal com la Safor, cada cop més integrada a nivell econòmic i funcional. Tot plegat fa que la idea de comarca, lluny de perdre vigència, resulte més necessària que mai a l'hora de fer una planificació dels desplaçaments quotidians de la ciutadania.

Malauradament, aquesta gran transformació del territori i les formes de vida no ha estat acompanyada de nous models de gestió més adaptats a la realitat actual. El cotxe s'ha anat menjant l'espai públic i el paisatge, ha generat problemes d'accessibilitat a importants sectors de la població, a més d'haver augmentat la pressió sobre el medi a uns nivells que no es poden sostenir en el temps.

En aquest article analitzarem en línies molt generals quines són les dinàmiques de mobilitat a la Safor, els processos de canvi i com es gestionen per part de l'administració. Això ens permetrà proposar algunes directrius que haurem d'assumir, com més aviat millor, si volem arribar a un model més sostenible a nivell social i ambiental.

El model actual de mobilitat

Per poder parlar de mobilitat sostenible un primer pas és entendre quin és el model actual a partir dels principals actors involucrats en la seua gestió i les relacions que s'estableixen entre ells. Com en qualsevol altra política sectorial, els interessos involucrats són complexos i van des de la ciutadania a la indústria de l'automòbil, passant pels propietaris de terres o les empreses constructores. No obstant això, són finalment les administracions públiques les encarregades de definir el model a partir de les pressions rebudes i de procurar el major benestar possible per la ciutadania.

Al País Valencià, en la mateixa línia del que ocorre a la resta de l'Estat, la gestió de les infraestructures de transport ha tingut un model bàsicament jeràrquic, basat en la distribució de competències entre el Govern Central, l'autonòmic i els ens locals –ajuntaments i diputacions provincials.

La divisió de competències és bastant clara i senzilla, estructurant-se en dos grans nivells: en primer lloc estan aquelles infraestructures que tenen un interès estratègic per a l'Estat, com els ports principals, els aeroports o les xarxes viària i ferroviària que connecten diferents territoris de l'Estat espanyol. En segon lloc, trobem les infraestructures que serveixen per articular internament el nostre territori, la gestió de les quals es reparteix entre els ens locals i la Generalitat.

Pel que fa al transport col·lectiu es repeteix un model molt semblant a l'anterior, basat en les concessions a empreses que son atorgades pels diferents nivells de l'Administració. Així, la Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori serà l'encarregada de concessionar les línies d'autobús que uneixen els municipis valencians entre ells, mentre que el Ministeri farà el mateix amb el transport col·lectiu entre les diferents comunitats autònomes.

Quant les connexions ferroviàries, trobem una anomalia en el model exposat fins ara, ja que els trens de rodalia continuen sota gestió directa de l'administració central, mentre que els Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana es divideixen en dues grans marques: Metrovalència, encarregada de les línies de metro i tramvia de l'àrea metropolitana de València, i el TRAM metropolità d'Alacant, responsables dels tramvies alacantins i del tren de via estreta que uneix aquesta ciutat amb Dénia travessant les Marines. Les línies de tren que uneixen les ciutats valencianes amb altres territoris de l'Estat, per la seua banda, son competència directa de l'empresa estatal ADIF, encarregada del seu manteniment i gestió.

Durant les últimes dècades, tant el govern autonòmic com el central, han mostrat un enorme dinamisme inversor que ha tingut com a eix principal, d'una banda, millorar la xarxa viària a l'interior del País i, d'altra, les connexions del territori valencià amb la meseta, en especial amb la ciutat de Madrid, ja siga mitjançant la construcció d'autovies, ja siga impulsant el costosíssim projecte del tren d'alta velocitat. En general, podem afirmar que la política d'inversions s'ha centrat en infraestructures de gran capacitat i ha demostrat ser molt poc equilibrada quant al repartiment modal.

Front la lògica vertical imperant, els models més horitzontals i vertebradors, com serien les àrees metropolitanes o les mancomunitats comarcals, basats en la governança del territori, son malauradament molt més escassos i s'han circumscrit, val a dir que amb un èxit escàs, a les grans conurbacions de les capitals provincials. Des de l'aprovació de l'Estatut d'Autonomia l'any 1982 el govern valencià compta amb un gran nombre de competències per poder ordenar la mobilitat que, mitjançant una estratègia de treball conjunta amb la resta d'administracions públiques, li permetrien tenir el paper protagonista en l'articulació d'aquesta política sectorial, però aquests mecanismes col·laboratius no han estat desenvolupats. Molt s'ha parlat en aquests més de trenta anys d'autogovern de constituir un mapa

comarcal i d'ordenar el territori basant-se en les seues dinàmiques naturals, però la veritat es que a 2017, i malgrat les millores en la xarxa viària, moltes zones del país continuen estant molt poc estructurades i completament sotmeses al transport privat. Com explica Joan Ignasi Cervera (2011:3), la visió municipalista ens han portat a un model territorial d'urbanització banal on cada municipi ha jugat la seua partida sense importar-li res del que es planifiqués més enllà dels seus límits i sense que existira una idea general que abraçara el conjunt del País. Les conseqüències d'aquest model –o de la falta de model- han estat forts impactes sobre el territori i el paisatge i un augment constant dels fluxos de transport motoritzat, amb el cost ambiental que això comporta.

En resum, podem dir que a les institucions encarregades de planificar la mobilitat existeix una forta inèrcia en la pràctica i en el discurs, que neix d'un model ja clàssic, per no dir obsolet, d'entendre aquestes qüestions. Amb el temps hem anat transitant d'un dèficit d'infraestructures real, que posava en perill el desenvolupament econòmic i social, a reivindicar el seu increment constant sense plantejar-nos els seus costos econòmics, socials i ambientals. Aquesta manera d'entendre la mobilitat es basa en un esquema ben senzill: les institucions responsables de les infraestructures de transport han d'anticipar-se al creixement de la demanda per evitar el col·lapse de las vies.

Generalment, els criteris de planificació són molt reduccionistes, sent els enginyers els que imposen el seu criteri en una decisió considerada de tipus tècnic que no valora les externalitats negatives del model. L'efecte d'aquesta manera d'actuar, que podem observar a la nostra comarca, és l'augment de la demanda de vehicles privats vinculat a la millora de les vies de circulació que, en pocs anys, es tornen de nou insuficients per poder absorbir l'increment dels fluxos. Aquest seria el cas de la ronda de Gandia, de la que ja es planteja el seu desdoblament, de la pressió creixent del trànsit a les zones d'expansió residencial dels municipis costaners de la comarca –Miramar, Daimús, Guardamar i Piles-, o de la recent mobilització que demana convertir la carretera d'Albaida en autovia. Ni des de les institucions ni des de la societat civil es plantegen alternatives i l'únic conflicte real sembla ser on s'executarà la propera ampliació.

Un altre aspecte negatiu que podem assenyalar són les greus mancances de transport col·lectiu que patim a la majoria d'àrees urbanes i rurals valencianes, on l'ús del vehicle privat es presenta com l'única alternativa viable per a la mobilitat laboral, les necessitats quotidianes d'oci o l'accés als serveis bàsics. Aquest problema afecta especialment als residents de fora dels nuclis centrals i ho fa, a més, de forma desigual. Així, les condicions de vida d'ancians, infants i persones sense carnet de conduir es veuen minvades, a més de perjudicar de manera més acusada les dones que els homes, donades les diferents pautes de

mobilitat en funció del sexe (Ilárraz 2006). Es tracta, en definitiva, d'un model socialment excloent.

També cal assenyalar que aquests processos actuals no són sostenibles des d'un punt de vista ambiental, ja que exigeixen un increment constant en l'ús d'uns recursos limitats. Més enllà de les emissions de gasos d'efecte hivernacle i d'un parc d'automòbils que a la Safor ja supera els 85.000 vehicles¹, hem de considerar el fort impacte que les infraestructures de transport ocasionen a una comarca d'escassa superfície i densament poblada com és la nostra, a més dels efectes sobre el paisatge o la salut de les persones.

Front el model actual es presenten diferents alternatives, algunes més radicals i d'altres més moderades. Hi ha autors com Banister que parteixen de perspectives liberals i tecnològiques, mentre d'altres, com moltes de les propostes que trobem a l'Estat espanyol, tenen un biaix més centrat en allò públic o arrels en l'ecologisme polític. Seria impossible, en un espai com aquest, recollir tot el que s'ha dit i escrit els darrers anys sobre mobilitat, però en general hi ha algunes línies comunes entre aquells que advoquen per un canvi urgent en la manera que tenim d'entendre la nostra mobilitat quotidiana.

Un bon punt de partida podria ser la proposta del *New Realism*, encunyada als anys 90 a la Universitat d'Oxford. La tria no és casual, ja que aquesta proposta té com objectiu declarat reduir els fluxos de mobilitat motoritzada, un cop demostrat que l'augment constant de la capacitat viària no és ni possible ni convenient. Aquests autors, a més, se centren en mesures relativament senzilles i viables d'ordenació de la mobilitat i el territori, que estarien a l'abast de les nostres institucions. Com a complement a la proposta, també ens hem de fixar en exemples propers on s'han produït avanços significatius en la matèria, com són l'articulació d'algunes àrees metropolitanes de l'Estat, les directrius que vénen de la UE o els estudis encomanats per altres comunitats autònomes.

En termes generals, una proposta de mobilitat sostenible per a la comarca de la Safor hauria de tenir en consideració els següents eixos d'intervenció:

- La necessitat d'una major articulació entre tots els actors implicats, en especial els diferents nivells de l'administració pública, d'una banda i els ajuntaments que componen la comarca, d'altra.
- L'objectiu d'aprofitar de la millor manera les infraestructures existents en lloc de construir-ne de noves.

1. Institut Valencià d'Estadística, Banc de Dades Territorial (2009)

- Aconseguir un repartiment modal més equilibrat, que evite la preponderància excessiva del vehicle privat i fomenti el transport col·lectiu, a peu i en bicicleta.
- Evitar qualsevol nova infraestructura que pugui generar un augment de la demanda en l'ús del vehicle privat
- Una organització del territori que considere les infraestructures existents i les seues limitacions, evitant una mala planificació exigisca la creació de noves connexions viàries. (Goodwin et al. 1991)
- Aconseguir un model de mobilitat no exclouent, que siga participatiu i involucre la ciutadania. (Banister, 2008)

Un primer pas per aconseguir aquest objectiu serà entendre les dinàmiques territorials de la comarca, fent-ne una breu anàlisi per poder atacar els punts més crítics.

Límits urbans i dinàmica territorial: algunes consideracions generals

Una de les primeres coses que cal fer quan es vol planificar la mobilitat urbana és entendre la dinàmica real del territori, més enllà de les divisions administratives heretades. En el cas de la comarca de la Safor, resulta evident el seu caràcter cada vegada més urbà i ben integrat, amb densitats de població que, a la franja costanera compresa entre Oliva i Gandia, s'acosten als 880 hab./km².²

Però, un cop assumim que la Safor és una gran zona urbana, on posem els seus límits? Abasta aquesta zona urbana tota la comarca o hauríem d'excloure alguns municipis per tenir una planificació coherent amb el seu funcionament real? I, anant més enllà: és possible que l'àrea urbana saforenca desborde els límits comarcals tradicionals?

Per fer tot això una mica més complex, els termes per definir aquestes zones urbanes funcionals presenten també molta diversitat i no tots els autors n'empren els mateixos. Els geògrafs, que són qui més s'ha dedicat a fer aquesta mena d'anàlisis, fan servir un ampli ventall de termes per com ara àrees de mobilitat, àrees urbanes funcionals, àrees de cohesió, zones urbanes o àrees metropolitanes, depenent de la dimensió o les variables emprades per definir els límits territorials d'un espai urbà.

2. Àrea urbana de Gandia segons el Portal SIU, Ministeri de Foment (2013)

Centrant-nos en la qüestió de la mobilitat, el primer problema destacat que ens trobem per fer aquesta mena d'anàlisi es la manca de dades estadístiques accessibles de la zona d'estudi. A nivell autonòmic, el País Valencià no compta amb una enquesta de mobilitat quotidiana que abaste la totalitat del territori. I a la comarca, els estudis realitzats per desenvolupar els plans de mobilitat urbana sostenible de Tavernes de la Valldigna i Gandia són d'àmbit exclusivament municipal.

Una altra opció, amb més limitacions, ja que no contempla tota la diversitat dels desplaçaments, podria ser analitzar els fluxos de mobilitat laboral a la comarca. Però, malauradament, el padró continu i el cens eliminen la pregunta sobre el lloc de treball i de residència a partir de 2001 (Castañer et al. 2009: 62) i no resulta possible creuar les dades de la Tresoreria General de la Seguretat Social, un cop filtrades, amb les que facilita el padró, ja que aquesta informació no és pública i només s'hi pot accedir mitjançant convenis interinstitucionals. Aquesta situació posa de manifest el desinterès que la Generalitat Valenciana ha mostrat sobre la gestió territorial de la mobilitat humana i contrasta amb els avanços que s'observen en altres comunitats autònomes, com ara Galícia, Catalunya o Balears, per posar alguns exemples.

Dit això, i per tractar d'entendre quin és l'abast de l'àrea urbana funcional de la Safor, no queda més opció que analitzar alguns dels estudis que s'han fet sobre mobilitat i àrees urbanes al País Valencià. En general, aquests estudis coincideixen a remarcar un increment constant de la mobilitat interurbana a tot el País i una realitat de marcat caràcter multicèntric, definit per una xarxa potent de ciutats mitjanes que redueixen notablement el pes específic de les tres grans àrees metropolitanes. A més, i ja centrant-nos en el cas de la Safor, els estudis remarquen una forta polarització dels desplaçaments en torn a la ciutat de Gandia, que no deixa d'eixamplar el seu radi d'influència com a centre d'ocupació, serveis i oci.

Salom i Casado (2007), al seu estudi dels mercats de treball valencians, ens proposen superar el concepte administratiu de municipi/ciutat i identificar àrees funcionals coherents amb els nous models urbans derivats de l'augment la mobilitat de la població i el sorgiment d'una nova ciutat difusa. És a dir, pretenen dimensionar la ciutat real front l'edificació compacta i continua que tenim al nostre imaginari col·lectiu. L'objectiu d'aquesta investigació era delimitar els espais on una part important de la població desenvolupa la seua vida laboral i on els empresaris recluten la major part de la seua mà d'obra. Doncs bé, les dades analitzades demostren que hi ha un mercat laboral fortament cohesionat a l'Horta de Gandia, que no depèn d'altres centres urbans i que, a més, inclou altres municipis com Barx i la part més propera de la Vall d'Albaida. Fora de l'àrea de mercat de treball local definida per aquests autors quedarien els municipis de Tavernes, Simat i Benifairó de la Valldigna.

Uns anys després, Julia Salom (2011) féu servir una altra mena de criteris en analitzar el sistema urbà valencià. L'anàlisi en aquest cas fou de tipus de morfològic –continu urbanitzat i sistemes estructurants– i funcional –serveis i equipaments col·lectius presents al territori. Aquesta informació resulta interessant per als nostres propòsits, ja que la mobilitat no ve només condicionada per motius laborals, sinó que també depén, i molt, dels desplaçaments per estudiar, fer compres o gaudir d'un temps d'oci. El resultat que obté l'estudi és una gran zona urbana que comprén la pràctica totalitat de la comarca de la Safor –amb les úniques excepcions de Simat i Benifairó–, a més de tots els municipis limítrofs de la Marina Alta i la Vall d'Albaida. Una altra diferència significativa és que en aquest cas sí que es contempla la jerarquia entre nuclis urbans, mostrant-nos un model multicèntric, amb dues poblacions que disputen l'hegemonia a Gandia: Oliva i Tavernes de la Vallidigna, que esdevenen centres de caràcter subcomarcal dependents de la capital de la comarca, però amb les seues pròpies zones d'influència. Dit d'una altra manera, molts veïns de la Safor i les comarques properes es desplacen a Tavernes, Gandia i Oliva de forma quotidiana i per diferents motius que no són necessàriament laborals.

Un altre estudi ben interessant és el realitzat en el marc Pla d'Acció Comercial de Gandia³, que analitza els desplaçaments al territori per anar de compres a la capçalera comarcal. Els resultats son ben contundents, ja que un 77 % dels residents a l'Horta de Gandia es desplacen per aquest motiu, mentre que un 46 % dels habitants de la Vallidigna, el sud de la Ribera, el nord de la Marina o l'est de la Vall d'Albaida també ho fan. Concretament, les compres demostren ser el principal motiu per mobilitzar-se a la comarca, per davant d'altres serveis o dels desplaçaments de casa a la feina.

Per acabar amb les possibles demarcacions de la comarca, un dels principals estudiosos del País Valencià, l'economista Josep Sorribes (2002), es mostra partidari d'incorporar elements més subjectius i simbòlics a la interpretació del territori com a complement de l'anàlisi quantitativa de dades. Sorribes descriu la Safor com una comarca històrica, percebuda pels seus habitants com una unitat territorial amb la que els uneixen sentiments de pertinença i identitat col·lectiva. Sens dubte, els vincles de tipus simbòlic poden ser una base per a l'articulació de mecanismes col·laboratius entre diferents institucions i organitzacions.

Podem veure que la definició dels sistemes urbans es complexa i pot basar-se en diferents criteris. L'espai real en el que vivim desborda per molt els límits del nostre municipi i, de vegades, fins i tot es detecten dinàmiques de mobilitat quotidiana que superen l'àmbit co-

3. El Pla d'Acció Comercial de Gandia fou realitzat l'any 2009 per l'oficina PATECO del Consell de Cambres de Comerç de la Comunitat Valenciana.

marcal. Per aquest motiu, a l'hora de plantejar uns serveis de transport col·lectiu més integrats i adaptats al territori caldrà tenir una concepció de la comarca més bé flexible, amb límits de planificació que poden i deuen modificar-se en funció dels contextos concrets.

Hem vist com la Safor, en termes generals, és una àrea funcional relativament autònoma amb fortes interrelacions internes i una sèrie de nuclis que actuen com organitzadors del territori. Aquesta concepció trenca amb la idea clàssica de la comarca, basada en la idea d'una unitat territorial d'extensió reduïda on un nucli urbà més o menys potent centralitzava els serveis i el comerç. Com molts altres territoris, la comarca de la Safor ha viscut en les darreres dècades la transformació més important de tota la seua història, amb un desenvolupament urbà i de les infraestructures mai vistos abans i un ritme en els canvis que s'ha anat accelerant amb el temps i que es necessari considerar breument.

De comarca a ciutat difusa

Els darrers anys s'han produït una expansió urbana sense precedents a l'Estat espanyol, vinculat a un *boom* immobiliari excepcional per la seua intensitat i durada. Malgrat que ha estat general a tot el territori ha sigut especialment cridaner a la façana mediterrània i a les províncies de l'entorn de Madrid. En un context econòmic favorable a l'expansió i sota la direcció de forces conservadores, s'ha tractat d'eliminar tota forma de planificació i regulació que poguera suposar una trava al creixement il·limitat. El resultat de tot plegat ha sigut una expansió urbana excessiva i caòtica que no ha tingut en consideració els interessos generals (Burriel 2008).

El desenvolupament urbà vinculat al cicle expansiu 1996-2008 ha tingut efectes importants sobre l'estructura i funcionament de la comarca de la Safor que guarden una relació molt estreta amb la mobilitat. En primer lloc perquè aquesta transformació no hagués sigut possible sense un augment constant del parc vehicular i, en segon lloc, perquè la transformació territorial té com a resultat una demanda cada cop més gran de desplaçaments. És a dir, els canvis funcionals es basen en un model insostenible que alhora ajuden a impulsar i reforçar.

Voldria destacar ací dos canvis, al meu parer fonamentals, i que suposen reptes per encarar una mobilitat sostenible de cara al futur. El primer és la pèrdua de pes dels centres urbans en l'activitat econòmica, que s'ha anat movent cap al perímetre de la ciutat i al voltant de les gran vies de comunicació. Aquest procés d'especialització espacial, dispersa al territori, és característic de qualsevol zona urbana i té com a resultat expulsar els llocs de treball i consum fora dels nuclis urbans principals, com ocorre d'una manera molt clara als grans polígons que encerclen Bellreguard i el Real de Gandia. A partir de l'observació de la car-

tografia dels usos del sol desenvolupada pel projecte europeu *Corine Land Cover* (Sistema de Informació Urbana, 2017), es pot veure com els usos comercials i industrials s'han anat escampant al voltant de la N-332, en espacial entre la ronda de Gandia i l'Alqueria de la Comtessa.

Els efectes sobre la demanda de mobilitat d'aquesta nova distribució dels usos del sol son molt importants. La nova ubicació d'espais d'alta atracció de desplaçaments fa que tota la població es veja obligada a mobilitzar-se fora del nucli urbà de residència. Ja no només s'estableixen fluxos entre els nuclis urbans secundaris i el principal, sinó que també n'apareixen entre el nucli principal, desproveït de part de la seua activitat, i les perifèries urbanes.

Mentre les perifèries urbanes guanyen en dinamisme, assistim a un procés de devaluació dels centres de pobles i ciutats, així com del seu espai públic, que perden gran part de l'activitat comercial i laboral. Com assenyala Sigalat (2016), s'està produint la desaparició d'una part molt important del comerç minorista a tots els nuclis de població de la comarca. Aquest tema ens pot semblar menor, però en realitat té implicacions importants sobre la mobilitat ciclista i a peu, que depèn en gran mesura d'un espai públic viu i de qualitat. Valga d'exemple que tant a Tavernes de la Valldigna com a Gandia, les dues ciutats que compten amb pla de mobilitat i dades sobre la seua dinàmica interna, més de la meitat dels desplaçaments dins el casc urbà ja es fan amb vehicle privat.

L'altre procés important que s'ha donat és l'increment espectacular de la urbanització durant els anys del boom immobiliari, que a la Safor s'ha traduït principalment en segones residències, però també en un procés de suburbanització incipient en els municipis que envolten la ciutat de Gandia.

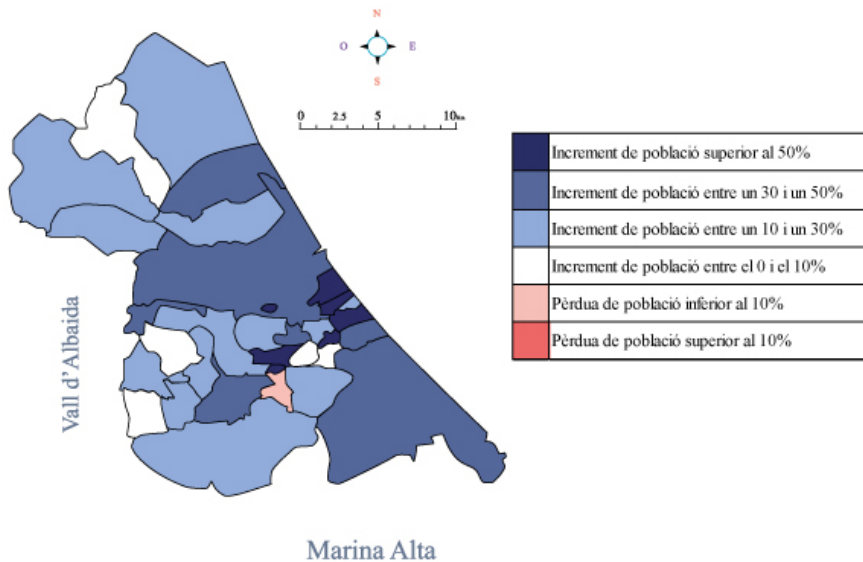
Més enllà de la transformació dels usos del sol, que reflecteix tant les primeres com les segones residències, les dades del padró municipal mostren un important dinamisme demogràfic de municipis com Miramar, Guardamar, Daimús, Beniflà o Beniarjó on els augments de població són espectaculars. Mentre el creixement poblacional a la comarca ha tingut una mitjana del 26% en el període 1996-2016, Beniarjó, per exemple, ha crescut un 51%, Beniflà un 196% i Guardamar un 610%.

A diferència d'allò esdevingut a nivell comarcal, on l'augment de població està molt vinculat a l'arribada d'immigrants estrangers, en aquests municipis la major part de la població de nousvinguts és originària de la província de València, el que demostra que la causa principal és la mobilitat residencial autòctona.

Un cop revisades dels dades cartogràfiques i demogràfiques podem afirmar que s'ha produït una certa especialització territorial: mentre El Real, Bellreguard, Palmera o l'Alqueria

absorbeixen als seus termes l'activitat comercial i industrial, altres pobles han esdevingut territoris d'expansió residencial.

Figura 1: Variació poblacional (%) per municipi a la comarca de la Safor en el període 1996-2008.



Elaboració pròpia a partir del padró municipal. (INE 2017)

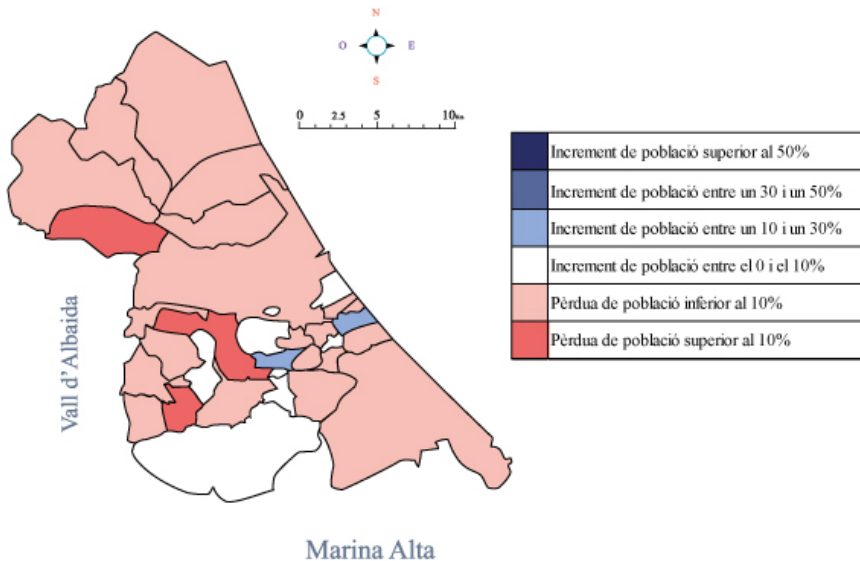
Podríem pensar que aquest fenomen de la suburbanització estigué molt vinculat al *boom* immobiliari i que s'ha esvaït amb la crisi econòmica i la pèrdua generalitzada de població que hem patit els darrers anys, però si ens fixem en les dades del padró del període de crisi econòmica (2008-2016), veiem com la tendència continua, molt probablement degut als canvis culturals que s'han produït i que assumeixen un ideal de ciutat basat en l'imaginari anglosaxó dels suburbis residencials.

En un context de caiguda generalitzada de la població a tota la comarca, molt notable en alguns municipis com Palma o Barx, Daimús creix tímidament, Beniflà ho fa de forma notable (14%), mentre que Guardamar i Miramar segueixen augmentant la població de forma accelerada (35% i 20%).

La suburbanització, si bé és un fenomen encara incipient, és ja una tendència que comença anys enrere entre Gandia, Oliva i les seues platges i va consolidant-se amb el temps. Aques-

ta mena d'expansió urbana de baixa densitat, amb sol molt especialitzat en habitatge, però sense major activitat productiva ni comercial, implica que tots els nous residents s'hauran de desplaçar per a realitzar qualsevol activitat quotidiana, incrementant-se així encara més la demanda de mobilitat. A més, la implantació de transport col·lectiu en zones de baixa densitat poblacional resulta molt més complicada, produint un ús més intens del transport privat i un augment en el consum de combustibles (Redondo 2017)

Figura 1: Variació poblacional (%) per municipi a la comarca de la Safor en el període 2008-2016.



Elaboració pròpia a partir del padró municipal. (INE 2017)

L'èxode de població d'estrats mitjans i alts cap a les perifèries suburbanes també té conseqüències sobre els nuclis principals, que tendeixen a tornar-se més homogenis i a concentrar la població més desfavorida, amb la consegüent pèrdua d'activitat econòmica i degradació dels espais públics que això comporta.

Algunes propostes per millorar el sistema comarcal de mobilitat

Coordinació i cooperació interinstitucional: la governança de la mobilitat

Com ja s'ha explicat, el primer gran problema és la falta d'un govern adequat i ben articulat del territori. Els diferents nivells de l'administració pública - municipal, autonòmic i estatal- funcionen d'esquenes l'un a l'altre i sense una visió clara de quin ha de ser el futur del País.

Durant ja massa temps, l'Estat central no ha escoltat les principals demandes de la població de la Safor, que passen per reduir l'intens trànsit d'origen exogen que travessa molts municipis de la comarca de nord a sud. La gratuïtat de l'AP-7 al seu pas per la Safor, com ocorre a les àrees metropolitanes de València o Alacant i, molt especialment, l'ampliació de la xarxa de rodalia de València fins a Dénia, serviren per reduir notablement els fluxos actuals, a més de dotar d'un transport eficient i massiu la zona més densament poblada.

L'altre gran impediment que s'hauria de resoldre si volem gestionar globalment la mobilitat a la comarca és el de la planta municipal. L'actual estructura administrativa, dividida en 31 municipis amb escassa col·laboració entre ells i una Diputació de València dedicada a asfaltar camins i donar alguna subvenció a les línies d'autobús deficitàries és clarament insuficient. És més, és l'origen de la majoria de problemes que patim els saforencs en aquest sentit. Amb això no vull dir que s'hagen de suprimir municipis, o que se'ls haja de fusionar a la força, però sí que és necessari que existesca un marc legislatiu que en fomenti la col·laboració i que establezca mecanismes de regulació supramunicipal. Cal una reforma profunda de la planta municipal valenciana i, malgrat les limitacions que suposa la legislació estatal, existeix marge de maniobra per millores importants. (Boix 2013) (Cervera 2011)

Les diputacions provincials han demostrat ser mecanismes molt ineficients, amb poca legitimitat democràtica i que no s'adapten a les distintes realitats que involucren, almenys en un context com el nostre o hi ha diferències molt marcades entre la plana litoral i l'interior. Les comarques, en canvi, amb un àmbit territorial molt més reduït, coincideixen d'una forma molt més clara amb la dinàmica real del territori i podrien ser formes molt eficients de gestionar-la. Seguint la proposta que fa Andrés Boix (2013) sobre la possible reforma de la planta territorial, es podria posar en marxa un procés de descentralització on els municipis que així ho volgueren s'associaren entre ells per aconseguir majors competències sobre qüestions concretes de la seua decisió, sempre amb recolzament financer i tècnic del govern autonòmic i un afany d'acostar la presa de decisions al ciutadà.

Hem vist com la Safor funciona, cada vegada més, d'una manera integrada. No té cap sentit, en un context altament interrelacionat, continuar amb una gestió de la mobilitat basada en concessions autonòmiques –amb un servei deficient i unes freqüències baixíssimes– o plans de mobilitat sostenible que només abasten el nivell municipal. Caldria considerar constituir un consorci comarcal de transport al que es pogueren sumar, fins i tot, municipis externs però amb una forta relació funcional amb comarca. L'avanç cap a la sostenibilitat en el transport passa per restringir l'ús del vehicle privat, però, sobretot, per donar alternatives de qualitat a la ciutadania.

Junt al transport col·lectiu, l'altre gran pilar de la mobilitat sostenible és el foment de l'ús de la bicicleta i dels desplaçaments a peu. En el segon cas la major part dels esforços haurien de fer-se des de cadascun dels municipis que, tret d'alguna excepció, es troben massa allunyats com per desplaçar-se caminat. Però en el cas de la mobilitat ciclista sí que hi ha espai per fer treball conjunt entre distints ens municipals. Considerant que la distància mitjana que una persona pot recórrer en bicicleta en 35 minuts és de cinc kilòmetres⁴, i veient el procés d'expansió funcional i residencial que la ciutat de Gandia està experimentant sobre els municipis més propers, les connexions per carril bici són una opció perfectament viable en un entorn que s'acosta molt a la conurbació.

Mesurant les distàncies que separen la capçalera comarcal dels municipis veïns, veiem com dins la isòcrona dels 35 minuts en bicicleta es troben 11 municipis que, en termes generals, coincideixen amb l'expansió residencial i funcional de la ciutat, és a dir, formen part d'una mateixa realitat urbana cada cop més evident. Pobles com Bellreguard, Almoines, El Real o Daimús són molt propers a Gandia, però actualment desplaçar-se en bicicleta resulta complicat per les barreres que hem anat alçant: zones industrials, polígons comercials o carreteres. Ha arribat l'hora de començar a cosir de nou el territori emprant tota la infraestructura de la que ja disposem, com ara la xarxa de camins rurals o la dignificació i ús recreatiu dels espais agrícoles. Caldrà plantejar un pla ciclista supramunicipal centrat en l'eliminació progressiva de barreres arquitectòniques, en l'establiment de connexions interurbanes en forma de parcs o carrers i en una concepció del carril bici que supere finalment la idea de vies verdes d'ús exclusivament recreatiu.

L'ordenament territorial més enllà del municipi

Una de les causes que estan generant un increment continu del flux de vehicles a la comarca és la nova configuració territorial, marcada per l'expansió urbana descontrolada i posa-

4. Estudi sobre l'efectivitat del transport urbà, Ministeri de Foment (2000)

da al servei d'interessos empresarials. Els municipis han demostrat ser molt vulnerables a les pressions econòmiques del promotor, ajudant a crear gran part del caos actual. Però la resposta no ha de ser allunyar aquesta mena de decisions de la ciutadania transferir-la a altres institucions, sinó més bé millorar els mecanismes de coordinació.

La Generalitat, com a ens rector, hauria d'establir directrius més clares en la gestió del territori mitjançant la producció de dades actualitzades, que ens ajuden a comprendre millors quines són les seues dinàmiques, i l'establiment de mecanismes de codecisió amb els ens municipals.

La tornada a la planificació, absent ja massa temps, també ha d'incorporar noves divisions territorials on tots els municipis implicats tinguen una acció coordinada basada en el voluntarisme i l'interès mutu. Unes divisions que, partint de la planta comarcal actual, tracten d'aproximar-se com més millor a la realitat quotidiana de la gent que hi viu.

Per assolir una acció coordinada que pose fre a l'increment dels fluxos de vehicles, s'ha de recuperar la idea d'una ciutat compacta i productiva, limitant-se fortament l'expansió residencial de baixa densitat i la proliferació de polígons comercials als afores. És a dir, hem de tornar a potenciar els nostres nuclis urbans tradicionals que combinen usos econòmics i residencials en un model de ciutat densa. Aquest procés ens permetrà fomentar els desplaçaments a peu o en bicicleta, a més d'evitar-nos agafar el cotxe per treballar o fer les compres.

Conclusions

El model de mobilitat interurbana existent a la comarca de la Safor, centrat en l'ús massiu del vehicle privat i la construcció constant de noves infraestructures viàries, és clarament insostenible tant a nivell social com ambiental, pels forts impactes sobre el territori, la demanda creixent de recursos i les exclusions que genera als grups de població més vulnerables.

La base del problema es troba en la inèrcia institucional quant a les pràctiques i els discursos sobre mobilitat i, molt especialment, en una divisió competencial que ha quedat obsoleta per fer front a les dinàmiques actuals. En un territori funcionalment integrat, calen mecanismes de col·laboració entre els diferents ajuntaments, la Generalitat i l'Estat per fer front a un problema que desborda les divisions locals actuals.

La resposta al greu problema de mobilitat que patim a la comarca passa per una gestió conjunta del transport col·lectiu i alternatiu que equilibre el repartiment modal entre les

diferents formes de desplaçar-se i per una planificació territorial que potencie els nuclis urbans tradicionals front a l'eclosió de la ciutat difusa.

Bibliografia

- INE (2017) Padró municipal. Instituto nacional de Estadística. Disponible a: http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/categoria.htm?c=Estadistica_P&cid=1254734710990 [Accés 26 de novembre de 2017]
- SISTEMA DE INFORMACIÓN URBANA (2017). Ministerio de Fomento. Disponible a: <http://visorsiu.fomento.es/siu/PortalSiu.html> [Accés 10 de desembre de 2017]
- CERVERA, J. I. (2011). *Comarques centrals valencianes: un nou marc cap al desenvolupament territorial sostenible*. Universitat de València.
- SALOM, J. i CASADO, J. M. (2007). "Movilidad cotidiana y mercados locales de trabajo en la Comunidad Valenciana, 1991-2001". *Boletín de la AGE* 44, pp 5-28.
- LIZÁRRAGA, C. (2006). "Movilidad urbana sostenible: un reto para las ciudades del siglo XXI." *Economía Sociedad y Territorio*, Vol. VI núm. 22 pp. 283-321
- REDONDO, J. L. (2017). "Movilitat quotidiana, consum de carburants i forma urbana a la regió metropolitana de Barcelona". *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 63(2), pp. 447-471.
- TORIBIO, J. M. F. (2004). "Problemas de definición de las áreas metropolitanas en España". *Boletín de la AGEN* 38, pp. 85-99.
- PINDADO, P. V. (2016). "Una década de planes de movilidad urbana sostenible en España 2004-2014" *Anales de Geografía de la Universidad Complutense* Vol. 36, núm 2, pp. 351-372.
- SERRANO, J. M. (2009). Mayores aglomeraciones urbanas españolas: incremento de los flujos de tráfico y necesaria movilidad sostenible. *Cuadernos de Geografía* 85 pp.1-22.
- INSTITUTO GALEGO DE ESTADÍSTICA (2013) *Afiliaciones a la Seguridad Social por municipio de residencia del afiliado*.
- CASTAÑER, M., GUTIÉRREZ, O., i VICENTE, J. (2009). Movilitat laboral, àrees de

- cohesió i àrees de planificació a Catalunya. *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, vol. 67-68, pp. 61-86.
- OTÓN, M. P. (2009). Galicia: la governança de les infraestructures de transport: entre el model desarrollista i la mobilitat sostenible. *Idees. Revista de temes contemporanis* 32, pp. 218-240.
- SALOM, J., & DELIOS, E. (2000). Movilidad laboral como criterio de delimitación territorial: su aplicación en la Comunidad Valenciana. *Áreas urbanas y movilidad laboral en España*. Servei de Publicacions de la Universitat de Girona.
- ILÁRRAZ, I. (2006). Movilidad sostenible y equidad de género. *Zerbitzuan*, pp. 61-66.
- GOODWIN, P., HALLETT, S., KENNY, F., i STOKES, G. (1991). "Transport: the new realism". *Transport Studies Unit, University of Oxford* 67, pp.73-85.
- BURRIEL, E. (2008). La "década prodigiosa" del urbanismo español (1997-2006). *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales* 12.
- DAVIES, C. i MÍNGUEZ, E. (2016). *Inventario de planes de movilidad urbana sostenible (PMUS) en España a marzo de 2016*. Asociación Profesional de Técnicos en Movilidad Urbana Sostenible.
- AJUNTAMENT DE GANDIA (2008) Pla de mobilitat urbana sostenible (PMUS)
- AJUNTAMENT DE TAVERNES DE LA VALLDIGNA (2012) Pla de Mobilitat Sostenible.
- DEL ROMERO, L. (2008). Planificació i govern del territori a l'Arc Mediterrani Espanyol (Tesi doctoral.) Universitat de València, València.
- BANISTER, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport policy*. Vol. 15 núm.2, pp.73-80.
- BOIX, A. (2013). *Una nova planta per als valencians. Possibilitats i límits per a l'organització política i administrativa del País Valencià dins la Constitució de 1978*. Fundació Nexa.