

Informe de l'Institut d'Estudis Catalans sobre el Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona, sol·licitat per l'Autoritat de Transport Metropolità

Consideracions prèvies

L'Institut d'Estudis Catalans (en endavant, IEC) agraeix a l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) per haver sol·licitat la seva opinió envers el Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona (en endavant, pdM-RMB).

Tanmateix, l'IEC lamenta l'escàs temps disponible per analitzar el document i redactar la resposta. L'IEC, a través de les seves seccions i societats filials, hauria pogut contribuir mitjançant l'organització de debats específics i la constitució de grups de seguiment, a les activitats de participació que va dur a terme l'ATM.

A manca d'aquesta possibilitat, l'IEC ha considerat oportú expressar una opinió elaborada per un reduït equip de treball, que necessàriament ha limitat les seves aportacions als aspectes formals o estratègics que resulten més evidents.

Aspectes formals

- La utilització de l'expressió "regió metropolitana" per designar el territori on s'ha d'aplicar el pdM és inadequada per la seva manca d'oficialitat, per quant la legislació vigent l'anomena "àmbit metropolità". Així s'expressa a la Llei 1/1995, del 16 de març, per la qual s'aprova el Pla territorial general de Catalunya, i és ratificat a la Llei 24/2001, de 31 de desembre, de reconeixement de l'Alt Pirineu i Aran com a àrea funcional de planificació.
- En molts dels documents sotmesos a informació pública s'aprecia un ús indegut del terme "rodalies", que en la majoria de casos s'hauria de substituir pel seu singular "rodalia". Exemples: els trens de rodalia; la rodalia de Barcelona; les rodalies de les grans ciutats. Aquesta és una qüestió lingüística de rellevància, perquè aquest ús incorrecte, calcat del castellà, s'ha generalitzat darrerament.

Qüestions de fons

Aspectes territorials i estratègics

- Aquest Pla es planteja sense un model territorial prèviament definit, perquè com molt bé es diu, aquest model és competència del Pla Territorial Metropolità de Barcelona, en curs de redacció ni més ni menys que des del 1989. Per tant, com que no s'explicita el model, perquè

el PTMB encara no s'ha presentat públicament, resulta difícil avaluar si les mesures del pdM-RMB són o no consistents amb aquest model d'ordenació. La proliferació de directrius, plans territorials o sectorials, de mobilitat en aquest cas, de les diferents administracions públiques a cadascuna de les seves escales territorials, sense que estiguin adequadament articulats els uns amb els altres, ni clarament vinculats als programes d'inversió pública, acaben provocant confusió i és dubtós que facilitin una acció de govern més eficient i democràtica. En aquest sentit, caldria que el pdM-RMB tingués en compte, al menys, la planificació relacionada amb els espais naturals (PEIN, Xarxa Natura, xarxa d'àrees naturals, corredors biològics, etc. de la Diputació de Barcelona, les fundacions Territori i Paisatge, Natura i altres, etc.), per tal que la traça sobre el territori respecti aquesta realitat natural i no s'hi superposi de manera incompatible.

- En aquesta mateixa direcció, s'hi troba a faltar una referència més enllà del 2012. Tot i que queda clar que el pdM-RMB té una vigència de 6 anys, hi manca una visió a més llarg termini que emmarqui el curt terme objecte d'aquest pla, oimés que alguns projectes relacionats amb el transport (connexió de la ZAL amb línies de ferrocarril i autopistes; línia d'alta velocitat, etc.) tenen un horitzó igual o superior a aquesta data.
- En conclusió d'aquestes dues primeres observacions, s'hauria de distingir més clarament entre quatre tipus de documents. Primerament les Directrius, en tant que fixen els grans objectius de la mobilitat. Després la planificació territorial, que defineix físicament en el territori les reserves de sòl per a les infraestructures. En tercer lloc els programes d'inversió que assignen la prioritat i indiquen els mecanismes de finançament per a la realització de les actuacions previstes. Finalment, aquestes actuacions s'hauran de materialitzar en projectes constructius i estratègies de gestió que apareixeran directament als pressupostos de les administracions públiques, o en acords amb els corresponents operadors. Molt sovint, a Catalunya el procés de decisió funciona pràcticament al revés del que s'acaba de descriure, amb resultats decebedors, com mostra l'actual "crisi de les infraestructures".
- Encara pel que fa als aspectes territorials, crida l'atenció el fet que el pdM-RMB considera l'àmbit metropolità com un territori aïllat, com si més enllà dels límits administratius no hi hagués res més. Sembla com si Catalunya es dividís en set àrees estanques, relacionades entre elles només mitjançant unes estructures de categoria superior. No es té doncs en compte que el fet metropolità s'estén arreu de Catalunya, particularment al llarg de les zones costaneres i principals corredors viaris. Per tant, s'hauria de portar atenció a l'articulació de les xarxes metropolitanes amb les dels àmbits territorials limítrofs, que tot just ara inicien el procés d'elaboració dels respectius plans directores de mobilitat. L'oportunitat que la Generalitat esdevingui finalment autoritat única del transport col·lectiu intermunicipal a Catalunya hauria de servir per deixar enrere les visions poc ambiciosos que han imperat fins ara i que la proposta actual del pdM-RMB no supera plenament.

Aspectes tècnics

En la línia que el pdM-RMB "no planteja noves infraestructures viàries ni ferroviàries, sinó que proposa mesures d'optimització del seu ús i millora de la seva rendibilitat ambiental i social", seria d'esperar més precisió en els següents temes:

- La gestió integrada de la xarxa viària, fent servir els peatges per a la gestió de la mobilitat i no per al finançament de la infraestructura. Aquest tema és l'objecte de la mesura 3 de l'eix d'actuació 3, però en principi s'hauria d'implantar més ràpidament, atès l'enorme impacte que podria tenir sobre el repartiment de la mobilitat. Si amb poc més d'1 milió d'euros

s'aconsegueix implantar la mesura, perquè no se li dóna la màxima prioritats i se'n redueix el termini?

- Vies “civilitzades”: convertir les actuals carreteres interurbanes no en semi-autopistes d'alta capacitat i alta velocitat, sinó en vies “cíviques”, que facilitin la circulació automobilística segura, però no necessàriament ràpida, i reservin espai o prioritzin un transport col·lectiu més ràpid, amb parades que esdevinguin veritables centres d'interrelació, accessibles a peu des dels nuclis urbans. Es pot interpretar que la mesura 3 de l'eix d'actuació 2 (Criteris de disseny de les noves infraestructures viàries) reflecteix aquesta qüestió, però caldria remarcar la seva importància decisiva en l'ordenació de la mobilitat metropolitana, amb previsió d'inversions directes que superin l'actual situació de penúria de les vies locals i comarcals.
- Les inversions en ferrocarrils metropolitans han de tendir a optimitzar tant com sigui possible la seva utilitat social i econòmica, amb una visió integrada de xarxa. Per això és important tendir a l'homogeneïtzació tècnica de la xarxa ferroviària, de manera que es permetés a llarg termini la circulació indistinta dels vehicles per qualsevol infraestructura ferroviària, fet que redundaria, entre d'altres, en un millor aprofitament del material mòbil. Actualment coexisteixen diferents característiques tècniques, com l'ample de via, l'electrificació, l'alçada i longitud de les andanes, etc., entre els diferents operadors i fins i tot dins d'un mateix. El pdM-RMB denuncia aquesta situació però no proposa cap mesura per superar-la. Es podria incloure com a mesura en l'eix d'actuació 4, bé amb inversions directes, bé amb una legislació específica.
- Finançament del transport públic. Encara no s'ha redactat la llei prevista per la llei 9/2003, de la mobilitat. Disposar d'un fons propi per al transport col·lectiu seria una manera d'assegurar la implantació de les propostes del pdM-RMB. Els recursos públics que es transfereixen als operadors de transport públic per compensar els seus dèficits d'explotació (el preu dels bitllets que paguen els viatgers és inferior dels costos reals del servei) representen avui una xifra que segurament supera ja les inversions en carreteres a l'àmbit metropolità de Barcelona, i que té tendència a créixer en el futur. L'actual model de finançament del transport públic és obsolet.

Barcelona, 18 d'octubre del 2007

Informe elaborat per la Ponència nomenada per la Secció de Filosofia i Ciències Socials constituïda per: Josep M. Panareda Clopés (membre de l'IEC), Rafael Giménez i Capdevila (Societat Catalana de Geografia) i Andreu Ullied (Societat Catalana d'Ordenació del Territori).

Redactor: Rafael Giménez i Capdevila

Signat: Josep M. Panareda Clopés
President de la Ponència