

# Per una gestió integral de la mobilitat a la Regió Metropolitana de Barcelona

La Gestió de la mobilitat privada: aparcament i peatges

CCQC, agost 2006

*Aquesta proposta parteix d'un antecedent, formulat per la Campanya Contra el Quart Cinturó (CCQC), l'any 1998, sobre el completament de les sortides i accessos a la A7 i l'alliberament de determinats peatges, opció que es va anticipar a moltes altres demandes en igual sentit i que en una part significativa s'ha portat a la pràctica.*

## **Introducció:**

La necessitat d'alliberar determinats peatges i d'invertir en infraestructures de transport públic ha estat una demanda contínua de la CCQC. Malauradament, fins que diferents incidents en els diversos modes de transport no han posat en un primer ordre del dia el debat sobre el model de mobilitat i la necessitat d'endegar mesures efectives, l'alliberament de peatges no ha estat previst, aparentment, en la previsió d'inversions. Sembla talment com si fos la torna a determinats grups financers per la construcció del quart cinturó, del qual també en seran els beneficiaris econòmics.

La CCQC ha defensat reiteradament la necessitat de gestionar adequadament les infraestructures existents. Una gestió eficient que ha de permetre evitar l'impacte ambiental i territorial que produirien les noves infraestructures i la conseqüent pressió urbanística, atès que encara no disposem d'instruments de planificació territorial que determinin com s'ha d'estructurar el territori i els seus usos.

És precisament en aquest context, el de la complexitat de la planificació i gestió territorial, que s'han de resoldre els problemes que genera la manca de planificació actual, entre els quals el de la mobilitat. Les grans inversions en grans infraestructures que pretenen resoldre per elles mateixes problemes que es generen en la complexitat d'una àrea metropolitana estan abocades a esdevenir inútils forats en les butxaques. La rigorositat que és exigible a les administracions públiques a l'hora d'afrontar grans inversions mai ha estat aplicada a la construcció del Quart Cinturó, però sí a l'aparent inviabilitat econòmica de determinades infraestructures ferroviàries reclamades des de la segona corona metropolitana i amb una incidència elevada en el futur repartiment modal de la mobilitat.

L'alliberament de peatges només pot ser entès com un mecanisme més de la gestió integral de la mobilitat, només un més. Altrament, es pot convertir en un element potenciador de l'ús del vehicle privat i, per tant, de la congestió metropolitana.

La necessitat de disposar d'una autoritat que gestioni de manera conjunta i coordini els recursos infraestructurals disponibles a la regió metropolitana ha de permetre avançar cap a un model de mobilitat clarament sostenible. Aquesta és la base de la proposta que avui us presentem, una facultat aplicable si es vol desenvolupar el nou Estatut: la creació d'una Autoritat de Transport Metropolità per al sistema de transport públic i de vehicle privat.

### **L'Autoritat de Transport Metropolità. Conceptes i idees base de la proposta**

-La gestió integral de la mobilitat metropolitana es planteja com un primer pas en la gestió integral de la mobilitat a Catalunya. A semblança de com la implantació del sistema tarifari integrat del servei públic es planteja en la línia d'estendre'l aviat a tot Catalunya.

-Comprèn una doble condició: gestió de la mobilitat en transport públic (TP) i de la mobilitat en vehicle privat (VP). La gestió de la part pública en bona mesura existeix en mans de l'ATM (Autoritat del Transport Metropolità), mentre que la part de privada avui és inexistent.

-La gestió es faria des d'una nova ATM reforçada i reestructurada en dues gran entitats operatives: sistema de Transport Públic TP (ATMTP) i sistema de Vehicle privat VP (ATMVP), però coordinades i al servei d'una única política de mobilitat. La coordinació i planificació correspondria al Departament de Política Territorial (DPTOP), però l'execució quedaria en mans de dues entitats específiques. En cas d'existir una autoritat regional, ambdues entitats podrien ser consorcis. Aquest és el camí dibuixat en la Llei de Mobilitat i que cal definir a través del Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona que s'està redactant.

-La política de mobilitat plantejada anteposaria la gestió a la construcció de xarxes i aquestes només serien el resultat de polítiques sòlides de gestió, actualment inexistents per complet. Aquesta política permet, en concret, la no duplicació de xarxes pel motiu de l'existència de peatges i superar les distorsions en la distribució dels trànsit pel mateix motiu.

-Aquesta proposta, que anteposa la gestió de la mobilitat a la construcció d'infraestructures, permet polítiques reals d'equilibri entre TP i VP. La creació d'aquesta nova Autoritat en el sistema de mobilitat hauria de fer explícites les seves opcions i prioritats. En tot cas, la construcció de xarxes seria una conseqüència de les polítiques de mobilitat clarament explicitades i contrastades i no la única opció política, en funció de l'absència de gestió de la mobilitat.

-La nova ATM i la seva implicació en la gestió de la mobilitat en VP hauria de coincidir amb l'assumpció de les noves competències que l'Estatut atorga en matèria de TP (rodalies RENFE).

-El finançament de l'ATM hauria de ser resolt en l'impost de circulació: s'hauria de conceptuar una quota urbana, de caràcter municipal i una quota metropolitana, per a la ATM, ja que la mobilitat té aquestes dues components. Aquesta segona part nodriria els recursos per al pagament dels peatges. Es tractaria d'un import compartit entre dues administracions. Com és obvi un altra part del finançament dels peatges sorgiria d'un fons estatal específic per a aquesta fi.

### **Autoritat de Transport Metropolità, sistema de Vehicle Privat (ATMVP)**

-El sistema Vehicle Privat (VP) es basa en la proposta d'una àrea d'integració dels peatges que comprendria la totalitat de la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB) o, més específicament, definiria una única zona tarifària dins l'àmbit situat entre les actuals barreres dels peatges metropolitans (Martorell, La Roca,...).

-L'àrea d'integració de peatges es completaria amb unes àrees verdes i blaves (aparcament en nucli urbà, segons el plantejament de Barcelona) que comprendrien els principals nuclis urbans i d'atracció de vehicles. La gestió integrada dels peatges i de l'aparcament constituïrien els instruments econòmics de la política en el camp de la mobilitat en vehicle privat.

-L'ATMVP gestionaria com ingrés específic l'impost de circulació dels residents a la RMB. Aquest impost donaria dret a la circulació quotidiana pel conjunt de vies i en particular per les autopistes, siguin lliures, o de peatge.

-La política de mobilitat en VP partiria de la integració dels peatges, entesos com a tarifa. L'ATM realitzaria la gestió de cobrament en la integració dels peatges en el conjunt dels residents de la RMB. Via sistemes com el teletac, actualment ja implantats i desenvolupats, el conjunt dels residents de la RMB gaudirien d'una política de portes obertes en tots els peatges metropolitans. Les barreres dels peatges servarien tan sols per al cobrament del trànsit de pas o de més llarg recorregut. El sistema de barreres esdevindria, en termes metropolitans, simplement un sistema de control i no una barrera de pas, de manera que es travessarien lliurement fins a un cert àmbit més extens i de franquícia per part dels residents de la RMB.

-La gestió integrada dels peatges comportaria el pagament als concessionaris dels valors econòmics que resolen l'equilibri econòmic de les seves concessions (com una solució financera), sense que aquestes concessionàries interferissin, com avui fan, en la gestió quotidiana de la mobilitat en l'àmbit de la RMB. Per exemple, les decisions de les obertures puntuals de barreres per

motius de cues de trànsit, accidents, o obres, recauria plenament en l'Autoritat del Transport i no en la concessionària.

-El concepte de RMB de Barcelona passaria a ser flexible i clarament més extens que els límits definits per les actuals barreres, ja que aquestes passarien a ser punts de control, no fronteres dures o duanes. En funció de les polítiques de preu, en la segona àrea (la exterior a l'àmbit de les barreres) hi hauria una segona corona metropolitana fàcilment accessible, o menys accessible segons convingués.

-El sistema seria exportable a altres regions metropolitanes de l'Estat, tot i que les autopistes hi siguin avui lliures de peatge. En el cas barceloní els ingressos del l'ATM per al pagament de les concessionàries caldria que es nodrissin, a part dels ingressos de l'impost de circulació dels residents, d'una aportació específica de l'Estat que inclouria els recursos actualment ja destinats funcions similars (com els cas de la barrera extingida de l'AP7 a Cerdanyola/Sant Cugat, les ajudes al peatge de Mollet, etc.). Aquests fons servirien per equilibrar el greuge històric de la construcció de xarxes lliures en el conjunt espanyol i la pervivència dels peatges a Catalunya i a l'entorn de Barcelona en particular.

-La gestió integral dels peatges permetria que tots els residents de la RMB paguessin i no solament aquells que estan subjectes a la coincidència històrica de la concessió de determinades vies en els recorreguts que han d'usar.

-El sistema de lliure circulació en la xarxa bàsica metropolitana acabaria, finalment, amb la incongruència de determinades carreteres amb més carrega de transport que les autopistes paral·leles i amb la ficció irresponsable de voler construir encara més xarxa bàsica per a resoldre-ho.

-Aquesta proposta parteix també del fracàs de les polítiques de rescat de les autopistes que es van produir durant els últims governs de CiU, així com també durant el trienni del tripartit, on ha estat completament impossible donar sortida a l'aspiració de racionalitat en aquesta reivindicació i, en particular i de manera preferent, en el conjunt metropolità.

-Aquesta proposta permet endegar la gestió de la mobilitat privada de forma immediata i sense esperar a un horitzó a vint anys situat en funció de la caducitat de les concessions de peatge. No ens podem permetre el preu de més temps sense gestió pública de la mobilitat privada i de la seva relació amb la mobilitat pública dins de la RMB.

-No amaguem que, a mig termini, el valor de l'import de circulació dels residents de la RMB, més el valor de les taxes en les àrees finals d'aparcament, pugin de valor per tal d'efectuar una dissuasió efectiva de l'ús del VP. Com a complement, les taxes dels aparcaments privats estarien subjectes a una quota d'impost específic per a fer social la part de plusvàlua de monopoli que ostenten en la seva implantació central (impost que podria no existir en els primers anys de la implantació del l'aparcament, que és quan l'amortització de la inversió és més feixuga, circumstància que desapareix un cop passat un primer període de la concessió).

-L'ATMVP hauria de ser la responsable de la gestió de tots aquells problemes que afecten a la mobilitat per causa d'embussos per obres, per mala coordinació entre administracions, etc., de manera que se superés la dicotomia actual entre un Departament de Política Territorial i un Ministeri que construeixen vies i una Policia Autonòmica que regula, com pot, el trànsit. Ens cal una millor gestió que s'anticipi als problemes i elimini les seves causes. En la perifèria metropolitana, hom pot sovint concloure, a la llum de la seva deixadesa, que es fan obres i es deixen colls d'ampolla expressament per a justificar obres faraòniques, com el mateix Quart Cinturó, al mateix temps que cap administració no es fa responsable del dia a dia.

### **Autoritat de Transport Metropolità, sistema de Transport Públic (ATMTP)**

-En la vessant del TP, la nova autoritat de l'ATMTP haurà de revisar l'actual sistema de corones que beneficia extraordinàriament el centre metropolità en detriment d'un funcionament més en xarxa i més equilibrat de la RMB. Ens cal un sol sistema que sigui més equilibrat i podem recordar la reivindicació de Terrassa: tres zones respecte de Barcelona, quan entre Castelldefels a Montgat, una mateixa zona, hi ha més distància. La menor oferta actual de serveis de TP i la menor xarxa de la perifèria caldria que fos compensada en les tarifes, almenys amb tarifes no discriminatòries.

-Un efecte B-30 en el Transport Públic: Actualment, en el tram central de la AP7/B30 es produeix una concentració de trànsit que no és una simple condició de la circulació dels vehicles, sinó l'expressió d'una concentració de mobilitat de molts diversos orígens i destinacions, però que comparteixen un tram central de recorregut en el seu ús d'aquest tronc de vial bàsic. Aquesta expressió de màxima concentració és, però, residual en el cas del TP, tot i que la línia Mollet-Papiol hauria de servir a una demanda que s'expressés en iguals termes, cosa que la recent línia C7 no aconsegueix ni de bon tros. En la mesura que estem parlant de xarxa existent, no pas pendent de construir, però amb molts dèficits de connexió amb les altres línies que travessa, plantejem com a una primera i urgent opció de reforçament del TP regional el fet de situar aquesta línia transversal en una opció de màxim llindar d'oferta que permeti un ús tal i com l'expressió de la demanda requereix.

-Cal la nova definició de tots els recorreguts de les línies de transport de BUS comarcals i intermunicipals de manera que la dispersió de les concessions s'integri en un pla de conjunt.

-La definició de polítiques de mobilitat a l'escala regional (no merament d'Àrea Metropolitana) serien la base de l'aprofitament de l'enorme potencial metropolità de Barcelona (econòmic, social, territorial,...) avui menyspreades en un territori profundament segregat i consolidat en forma dual, entre un centre amb TP i una perifèria desatessa.

-Mentre i tant no s'aconsegueixi que les mercaderies es traslladin en tren una considerable quota, avui molt reduïda, caldrà assegurar millors condicions d'ús de la xarxa vial, de manera que aquesta es descarregui, almenys, de viatgers per motius de mobilitat obligada. Això és clarament possible a nivell metropolità, que és on es produeix la major part de la congestió i es pot fer a través d'una millor gestió del transport públic fix i de l'increment de la seva oferta. Per tant, a curt termini, també és en ferrocarril per a desplaçaments personals on cal invertir per tal d'aportar condicions més acceptables de mobilitat, tant de mercaderies com de persones.

## **notes**

-nota 1. Hi ha a la RMB un antecedent del pagament de peatges d'uns usuaris a compte d'uns altres, que és la reducció de la tarifa de peatge en l'autopista del Maresme, a canvi de major tarifa en l'AP-7, de l'època del ministre Josep Borrell.

-nota 2. Actualment existeixen mecanismes de control i lectura automàtica de les matricules que ens peatges podrien controlar el bon ús del teletac, o la possibilitat d'un ús metropolità de vehicles que matriculats fora de la regió en fessin un ús quotidià. En general, el fet que alguns residents matricuessin els seus vehicles fora de l'àmbit metropolità i en fessin un ús puntual en el seu interior, amb l'opció d'abonar peatges, no representaria una situació greu, o de vulneració del mecanisme general. Al mateix temps, aquests mecanismes permetrien l'aplicació de sistemes de penalització per l'ús individual (no compartit) del vehicle privat.

-nota 3. L'extensió de l'àmbit de la RMB en l'àmbit del transport privat es podria fer per municipis, a petició d'aquests o per raons de coherència del conjunt i per decisió de la Generalitat. Integrar-se comportaria beneficis (eliminació del peatge) i càrregues (impost de circulació, integrar la política d'aparcament).

-nota 4. La gestió del sistema de taxis, que són vehicles de transport públic, però individual, no col·lectiu, es faria des de l'entitat ATMVP. També la gestió dels corredors físics dels carrils de Vehicles d'Alta Ocupació (VAO), els carrils reversibles, etc., en una filosofia de gestió de la capacitat dels canals de vehicles.

-nota 5. Dins la política de nova mobilitat metropolitana caldria complir la sentència que deslliga la gestió de l'autopista C-16 en el tram de Les Fonts fins Terrassa del tram de Terrassa a Manresa, de manera que l'àmbit intern metropolità quedi deslligat de l'exterior.

-nota 6. En l'àmbit interior de la RMB hi hauria limitació de velocitat en les xarxes bàsiques, per exemple a 100 Km/h i elements de senyalització que facin compatible el pas dens de camions (senyals de distància mínima entre camions que permeten la comoditat de l'avançament dels camions per part dels cotxes, com hi ha a llocs de centre Europa).

-nota 7. En als accessos a la UAB es formen cues que arriben a les autopistes (B-30, C-58). Dins de la UAB hi ha aparcament gratuït. Ambdues coses tenen molt a veure i una bona política de millor aprofitament del sòl de la UAB passaria per reduir l'aparcament i atorgar-li un règim d'ús més limitat, o un cost, en el ben entès que els serveis de transport públic hi són i poden incrementar-se.