

MOBILITAT A UNA CAPITAL DE PRIMERA
Germà Bel
(Publicat a *La Vanguardia*, 18 de novembre de 2014)

La regió de Barcelona és una de les grans àrees metropolitanes del Sud d'Europa, però és la única ciutat important on les principals decisions d'inversió i gestió d'infraestructures de transport depenen d'unes autoritats estatals que, lluny de jugar un paper d'àrbitre o facilitador entre les principals ciutats del seu Estat, juguen un paper de part. Les seves decisions subordinen els interessos locals als de la capital política estatal, el que dificulta la presa de decisions que preparin de forma òptima a Barcelona pel que ha de fer el sistema de mobilitat d'una capital moderna: connectar-la eficaçment amb el món, articular-la amb la seva àrea d'influència, i promoure una mobilitat eficient i sostenible dins la pròpia àrea.

Barcelona té ara i pel futur proper una dotació adequada de les grans infraestructures de connexió global: l'aeroport i el port. Això hi ha ajudat que siguin finançades amb taxes pagades pels usuaris (no pels pressupostos públics). I a Barcelona amb escreix: port i aeroport obtenen grans beneficis financers, en gran part usats per les autoritats estatals en operacions en altres llocs. Tanmateix, el gran forat negre afecta a la mobilitat interna de la regió: els nivells de servei del ferrocarril de rodalies – sobre tot el de titularitat estatal- són molt inferiors al d'altres urbs comparables a Europa. Les conseqüències distributives són importants, doncs són serveis usats sobre tot per persones de menor capacitat de despesa. Les inversions en rodalies són la principal prioritat.

Amb tot, la millora en la gestió d'infraestructures i serveis té un potencial molt més gran que la inversió física incremental per augmentar el benestar. També la gestió integral de la mobilitat. En aquest sentit, una capital del segle XXI té que abordar amb més decisió la sostenibilitat física i ambiental. S'han de pensar a fons, tot avaluant beneficis i perjudicis, polítiques de pacificació del trànsit i reducció de la contaminació, com les taxes de congestió aplicades ja amb èxit a Londres, Estocolm, Copenhage o Milà. Que hagi funcionat bé en aquests llocs no assegura que hagi d'anar bé a Barcelona. Tanmateix, fóra apropiat començar a analitzar-ho, doncs en algun moment s'acabarà la pacificació del trànsit privat provocada per la crisi econòmica, i tornaran les tensions en congestió i contaminació.

Una capital oberta al futur també necessita oferir espai perquè floreixi la innovació, per experimentar i consolidar els canvis. Cal menys restricció reguladora i més flexibilitat. L'elevat grau d'accés dels ciutadans a les noves tecnologies i a les aplicacions mòbils permet una relació més directa i flexible amb els serveis de transport. Això comporta conflictes en els sectors tradicionals, protegits per les regulacions i perjudicats per les innovacions. Aquests conflictes requereixen una gestió política adequada. Tanmateix, la prioritat ha de ser obrir Barcelona als canvis i al futur, doncs aquest factor és clau per atraure talent i dinamisme. Un repte ineludible sí, a més de vocació de capital d'Estat, es té vocació de capital de primera.