

MOVILIDAD EN UNA CAPITAL DE PRIMERA

Germà Bel

(Publicado en *La Vanguardia*, 18 de Noviembre de 2014)

Barcelona es una de las grandes áreas metropolitanas del Sur de Europa, pero es la única ciudad importante donde las principales decisiones de inversión y gestión de infraestructuras de transporte dependen de unas autoridades estatales que, lejos de jugar un papel de árbitro o facilitador entre las principales ciudades de su Estado, juegan un papel de parte. Sus decisiones subordinan los intereses locales a los de la capital política estatal, dificultando la toma de decisiones que preparen de forma óptima a Barcelona para lo que debe hacer el sistema de movilidad de una capital moderna: conectarla con el mundo, articularla con su área de influencia, y promover una movilidad eficiente y sostenible dentro de la propia área.

Barcelona tiene ahora y para el futuro próximo una dotación adecuada de las grandes infraestructuras de conexión global: el aeropuerto y el puerto. A ello ha ayudado que sean financiadas con tasas pagadas por los usuarios (no por los presupuestos públicos). Y en Barcelona con creces: puerto y aeropuerto obtienen grandes beneficios financieros, en gran parte usados por las autoridades estatales en operaciones en otros lugares. El gran agujero negro afecta a la movilidad interna de la región: los niveles de servicio del ferrocarril de cercanías -sobre todo el de titularidad estatal- son muy inferiores al de otras urbes comparables en Europa. Las consecuencias distributivas son importantes, pues son servicios usados sobre todo por personas de menor capacidad de gasto. Las inversiones en cercanías son la principal prioridad.

Con todo, la mejora en la gestión tiene un potencial mucho mayor que la inversión física incremental para aumentar el bienestar. También la gestión integral de la movilidad. En este sentido, una capital del siglo XXI tiene que abordar con más decisión la sostenibilidad física y ambiental. Se han de pensar a fondo, evaluando beneficios y perjuicios, políticas de pacificación del tráfico y reducción de la contaminación, como las tasas de congestión aplicadas ya con éxito en Londres, Estocolmo, Copenhague o Milán. Que hayan funcionado bien en estos lugares no asegura que lo hagan en Barcelona. Pero sería apropiado comenzar a analizarlo, pues en algún momento acabará la pacificación del tráfico privado provocada por la crisis económica, y volverán las tensiones en congestión y contaminación.

Una capital abierta al futuro también necesita ofrecer espacio para que florezca la innovación, para experimentar y consolidar los cambios. Hace falta menos restricción reguladora y más flexibilidad. El elevado grado de acceso de los ciudadanos a las nuevas tecnologías y a las aplicaciones móviles permite una relación más directa y flexible con los servicios de transporte. Esto conlleva conflictos en los sectores tradicionales, protegidos por las regulaciones y perjudicados por las innovaciones. Tales conflictos requieren una gestión política adecuada. Pero la prioridad debe ser abrir Barcelona a los cambios y al futuro, pues este factor es clave para atraer talento y dinamismo. Un reto ineludible si, además de vocación de capital de Estado, se tiene vocación de capital de primera.