

GENERALITAT DE CATALUNYA
DEPARTAMENT DE POLÍTICA TERRITORIAL I OBRES PÚBLIQUES
SECRETARIA PER A LA MOBILITAT
Avinguda de Josep Tarradellas, 2-6
08029 BARCELONA

L'Associació per la Defensa i l'Estudi de la Natura (ADENC), inscrita amb el número ...amb domicili a efectes de notificació al carrer de Sant Isidre, 140 de 08208-Sabadell,

EXPOSEM

Atès que en el DOGC núm. 4599 del 23 de març de 2006 es dona publicitat al tràmit d'informació pública del projecte de Directrius Nacional de Mobilitat fins al 19 de maig de 2006.

Atès que l'objectiu principal d'aquesta associació és la defensa i l'estudi de la natura, en base al qual objectiu les àrees d'acció s'estenen, entre d'altres, a la planificació territorial i infraestructural.

Una vegada consultades les Directrius formulem les següents

AL·LEGACIONS

Primera.- *Febleses de les Directrius Nacionals de Mobilitat.*

El document de les Directrius de Mobilitat es compon de tres grans apartats encadenats:

- 1) una anàlisi: diagnosi i escenaris de futur.
- 2) una estratègia: només cinc planes que serveixen per unir la part analítica amb la proposta de Directius.
- 3) les Directrius i els Indicadors.

El procés suposa una implicació lògica entre cada pas, de manera que la qualitat de l'Anàlisi ha de permetre el balanç o la definició de l'Estratègia i aquesta ha de delimitar les intervencions o criteris que componen les Directius i els Indicadors.

En aquest procés volem fer esment, per començar, de la nostra anàlisi continguda en l'al·legació al Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya (PITC) subscripta per una

trentena d'entitats, entre elles l'ADENC. L'al·legació, presentada en el tràmit d'informació pública aquest passat mes d'abril i que donem per reproduïda, en síntesi demostrava:

- La manca de consciència dels límits del sistema de la mobilitat en el present moment, en particular els límits de la possibilitat de satisfer la demanda, els límits territorials i els funcionals del sistema d'infraestructures de la mobilitat, o els límits energètics.
- La manca de context europeu de les anàlisis, quan les comparacions amb Europa són molt indicatives per a constatar on som.
- La manca de xifres de dotació de xarxes i d'avaluació del seu ús.
- L'excessiva confiança en l'elasticitat del problema de la congestió, segons la qual a més demanda cal, simplement, major oferta de xarxes. La falsedat de la creença que la congestió és resoluble.
- La debilitat del supòsit heretat i assumit de debats socials i polítics anteriors, la conclusió dels quals era un suposat dèficit general d'infraestructures a Catalunya. En tot cas, els dèficits han de ser precisats en funció de les xarxes, i en determinades d'elles el dèficit no existeix.
- La manca d'anàlisi detallada en la part més congestionada del país, és a dir en la Regió Metropolitana de Barcelona i en el corredor Tarragona–Girona, que apleguen la major part del problema català.

En obviar aquests punts crítics, l'anàlisi i la diagnosi del document de les Directrius són dèbils. El seu gruix migrat de material sobrevola els problemes principals del país. Aquest tractament esquemàtic, poc aprofundit i mai específic dels colls d'ampolla i dels elements crítics, comporta finalment un balanç lleuger, amb una estratègia diluïda i unes Directrius que són ben intencionades, però clarament insuficients.

Segona.- Aportacions per a la revisió de les Directrius Nacional de Mobilitat

L'ADENC planteja la necessitat de més Directrius i amb efectes més directes sobre el problema de la mobilitat. Les aportacions es concreten en les premisses següents:

- La necessitat de determinar el valor al qual es vol tendir en dotacions de xarxes per al país, de les seves regions i comarques, valor que es pot obtenir a partir de models i fórmules objectives com les que en altres documents ja hem aportat. Sense xifres objectives de la dotació de xarxes existents i futures, i sense la comparació entre realitats catalanes i externes es fa impossible objectivar el debat dels dèficits, el nivell d'ús de les xarxes, els objectius de les noves, etc.
- La definició dels llindars d'ús i modalitat en el transport en comparació a altres països i regions d'Europa demostren la interrelació entre dotacions, modalitat i ús. Així, una dotació en xarxa viària i ferroviària com la proposada en el projecte del PITC, que a més no va acompanyada d'un Pla de Transport i Serveis que incideixi clarament en la

gestió de l'oferta, només pot induir a una clara divergència amb els criteris generals d'aquestes Directrius, a les quals se suposa que està supeditat el PITC.

- La comparació efectiva de les polítiques de mobilitat catalanes amb les espanyoles i europees ens acosten a una diagnosi més acurada de la realitat i aporten reflexions rellevants. Les estratègies i prioritats d'actuació en el disseny de xarxes i en la gestió d'una mobilitat han de produir un gir copernicà cap a la sostenibilitat i a la minimització de l'impacte territorial i ambiental.
- Les xarxes ha d'estar supeditades a la planificació del territori i no fer-les autònomes. Hi ha suficients experiències negatives d'aquesta independència de criteris, i de la supeditació del territori i de la planificació territorial a una definició autònoma de les xarxes, com per haver d'imposar criteris de coordinació entre el sistema dels espais lliures i els sistemes urbans per permetre una integració subordinada del sistema de xarxes de mobilitat.
- Renunciar i plantejar com a negativa la duplicació en paral·lel de xarxes de gran capacitat. Aquest no és mai un model europeu i solament es deu a una variant espanyola, i específicament catalana, que parteix de mals precedents en el tractament de les vies de peatge. L'existència dels peatges no justifica la duplicitat de vies i, en canvi, reclama polítiques per a fer-los racionals i assumibles.
- Parlar d'accessibilitat real i no de simplement de IMD en determinades vies. S'ha d'establir que tot futur Estudi de Mobilitat de tota nova xarxa o de la seva reforma hauria de parlar de la seva contribució al conjunt dels recorreguts dels seus usuaris i no de la intensitat de trànsit en una determinada part del viatge (per exemple en una xarxa bàsica, amb oblit del que passa en les xarxes menors, sovint oblidades i més difícils de resoldre).
- Parlar en termes d'equilibri territorial en les ofertes de noves xarxes i serveis de transport, sigui per al Vehicle Privat (VP) com en el Transport Públic (TP, bus i ferrocarril). Objectivar, com és possible fer-ho, els valors d'equilibri territorial i, per tant, recuperar criteris d'equilibri territorial en termes de model d'oferta i no exclusivament parlar de xarxes i inversions en termes de demanda.
- Plantejar que els model d'anàlisi i de projecte han de ser alhora models d'oferta i models de demanda: no poden ser exclusivament una de les dues coses i s'han de justificar en termes metodològics en ambdós camps. És a dir, els models habituals, exclusivament de demanda, són parcials i incomplets.
- Valorar molt específicament els factors que comporten la creació i el reforçament de la condició de perifèria deguda a l'abandonament de l'oferta de transport públic fix en determinats llocs, com són, sobretot, la segona corona metropolitana i el sistema de capitals de comarca sense accés al sistema ferroviari.
- Planejar dins de l'oferta en transport públic una quota major i objectius del que ha de representar-hi el ferrocarril en relació al bus, de manera que hi hagi més sintonia amb

Europa, i distanciar-nos, per tant, de la gran proporció de bus respecte del ferrocarril, tal i com defineix l'actual situació.

- Concebre la congestió en positiu, com un punt d'equilibri en una situació concreta i com una oportunitat per al desenvolupament de polítiques d'ajust de modalitat diferent a l'actual i les seves tendències. Entendre que en la congestió no existeix un "problema" de demanda que ha de ser satisfeta, sinó l'oportunitat d'un govern que no se supediti a la creença que és possible satisfer una demanda desbocada per a redreçar una situació. L'existència de clars límits funcionals energètics, territorials, socials, ambientals, etc. demana un ajust actiu i no simplement liberal (increment simple d'oferta).
- Les Directrius han de predeterminar la necessitat d'establir plans de mobilitat coordinats amb el planejament territorial com a plans directors de conjunts amplis de territori, de manera que la mobilitat sigui integrada en la visió conjunta d'un sistema complex articulat per espais lliures i sistemes urbans. Les accions de reforma han d'ambicionar no només "solucionar" la mobilitat, sinó caracteritzar el model conjunt de l'assentament.

Per tot això

SOL·LICITEM

- 1. La revisió de la diagnosi en base al contingut de l'al·legació primera.**
- 2. La revisió dels escenaris de futur.** La formulació del projecte del PITC com a Pla específic amb anterioritat a les Directrius Nacionals de Mobilitat contravé plenament els principis de jerarquia que es deriven de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat. Cal donar per fet que el PITC ha estat dissenyat en absència de les Directrius, fet que queda a més en evidència atesa la dificultat de complir els objectius fixats en les Directrius amb les xarxes proposades pel PITC. El PITC ha de tenir com a objecte el desenvolupament sectorialitzat de les Directrius, les quals inclouen orientacions sobre gestió de xarxes i serveis que són ignorades. A més, l'àmbit temporal de les Directrius se situa en el període 2006-2012, mentre que el del PITC és 2006-2026, de manera que és reiterada la prevalença de les xarxes per damunt dels criteris de mobilitat promulgats per la Llei 9/2003 i del condicionament de la futura revisió de les Directrius.
- 3. La reformulació de les Directrius Nacionals de Mobilitat en base a l'al·legació segona.**
- 4. La revisió dels indicadors a les noves directrius resultants.**

5. **Que s'admeti aquest escrit, que es tingui a aquesta entitat per compareguda i interessada en l'expedient administratiu esmentat, considerant tot el que aquesta part pugui dir mes endavant d'acord amb allò que estableix l'article 35 de la Llei 30/92, de 26 de novembre, de Règim Jurídic de les Administracions Publiques i Procediment Administratiu Comú, i que se'ns notifiqui qualsevol resolució que es prengui, tot tenint-nos al corrent del procediment administratiu que se'n derivi.**

ADENC

El Vallès, 19 de maig de 2006

SECRETARI PER A LA MOBILITAT, SR. MANEL NADAL I FARRERAS