

CONSIDERACIONS CRÍTIQUES AL PLA D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DE CATALUNYA

L'ocupació del territori, la pèrdua de biodiversitat, el consum energètic, les emissions... són aspectes ja comuns en el debat sobre els límits del creixement i la transformació territorial. Les infraestructures de transport estan sotmeses a aquestes limitacions i a la necessitat d'un canvi d'enfocament, de cultura, tal i com queda recollit en la Llei de Mobilitat.

La mobilitat, com a demanda que es projecta sobre les infraestructures i que aquestes han d'encarrilar, és clarament un dels elements que ha de ser objecte de contenció. El problema rau, doncs, en els límits de la mobilitat i en com fer eficient i de qualitat el seu exercici. La gestió de la mobilitat pot incorporar les noves infraestructures, però no pot ser a l'inrevés. El Pla d'infraestructures del transport de Catalunya (PITC) proposa primer definir les infraestructures i després fer-ne la gestió. El PITC, per tant, encara respon als vells tics de gestionar les infraestructures, no la mobilitat. El plantejament positiu contingut en la Llei de Mobilitat ha quedat deixat completament de banda en el PITC, que ha estat redactat en absència de les Directrius Nacionals de Mobilitat que la llei preveu. Tot això ens porta a fer les següents consideracions sobre el document presentat a exposició pública.

1. El PITC és metodològicament incomplet i poc transparent, fet que impedeix dur-ne a terme una revisió crítica dels procediments emprats en la seva elaboració. Més que un document coherent, el PITC és tan sols un Pla de Carreteres amb un Pla Ferroviari annexat.
2. El PITC es configura com el veritable Pla Territorial General de Catalunya (PTGC). Tot i tractar-se d'un Pla Sectorial, en tramitar-se amb anterioritat al Planejament Territorial i en incloure la major part de les inversions públiques que han d'ordenar el territori esdevé l'instrument clau per a garantir les opcions d'assentament i distribució geogràfica per part del PTGC.
3. Les hipòtesis de futur del Pla comporten un escenari de gran increment de la mobilitat, el qual és emprat per a justificar una proposta desmesurada d'infraestructures viàries.
4. És molt poc ambiciós pel que fa al paper del transport públic i al transport de mercaderies per ferrocarril.
5. El PITC planteja escenaris de gran increment de la mobilitat, amb una progressiva reducció de l'autocontenció, poc d'acord amb allò que preveu el nou planejament territorial.
6. El PITC ignora absolutament les conseqüències del progressiu esgotament de les reserves de petroli i contradiu els objectius del Pla de l'Energia de Catalunya.
7. L'avaluació ambiental estratègica del PITC està plantejada per avalar-lo d'antuvi, amb l'argument d'una disminució de les emissions de CO₂, i sense fer referència a la pèrdua de biodiversitat o de valors naturals en general. No esmenta el grau d'acompliment del Protocol de Kyoto, ni tampoc són tinguts en compte altres contaminants atmosfèrics (PM10 i NO_x) contemplats en directives europees i clarament sobrepassats actualment en l'àmbit metropolità.
8. L'accessibilitat viària i la congestió continuen sent els paràmetres clau per a definir els objectius del Pla. L'anàlisi de l'accessibilitat és parcial, ignorant el paper estratègic del

trams viaris urbans. La congestió s'analitza sempre com a problema, ignorant la seva inevitabilitat.

9. El PITC aposta per la incentivació de la mobilitat en vehicle privat a partir de la sobredotació d'infraestructures viàries. En cap cas es presenta un enfocament estructural que condueixi a fomentar la contenció de la mobilitat. El PITC continua proposant el creixement de les infraestructures com a solució, quan aquest creixement és, de fet, l'origen del problema.
10. El PITC opta per consolidar un país dual, amb una gran ciutat central positivament articulada en termes de model urbà i de transport i una resta del país desarticulada.
11. La proposta ferroviària està molt menys desenvolupada que la proposta viària. La meitat de les inversions ferroviàries previstes és en alta velocitat i les línies convencionals no creixen, sinó que només es milloren.
12. La dotació de xarxa viària que dibuixa el PITC és absolutament sobredimensionada. L'escenari de dotació de xarxa viària que ens planteja el PITC no és comparable amb els models existents a d'altres regions europees i nord-americanes. El PITC ens portaria a assolir una de les més elevades quotes mundials en xarxa bàsica.

Creiem que un document com el que pretén ser el PITC hauria de recollir les següents propostes:

1. El PITC ha de respondre a una visió global de la mobilitat. El document ha d'incorporar la totalitat de la informació utilitzada i generada per tal que sigui possible verificar la validesa de la diagnosi i les propostes que es realitzen. L'adaptació a les previsions dels nous Plans Territorials i a escenaris de mobilitat menys continuistes podria donar lloc a una proposta d'infraestructures molt diferent.
2. Cal que es plantegin escenaris de repartiment modal de la mobilitat de persones i del transport de mercaderies amb menor percentatge dels desplaçaments en vehicle privat.
3. Els dèficits en infraestructures de Catalunya han de ser millor precisats i especificats, perquè no és cert que estiguem en una situació de dèficit en tot tipus de xarxes. Les dotacions de Catalunya, en termes europeus, són grans en xarxa bàsica viària, i reduïdes en ferrocarrils convencionals o en xarxa secundària de carreteres de qualitat.
4. Els paràmetres d'accessibilitat han de fer referència al conjunt de la població i, per tant, no només s'han de calcular per al transport privat motoritzat. Aquesta metodologia permetria posar de relleu els dèficits del model basat en el vehicle privat (VP) que el PITC prioritza.
5. La simulació d'escenaris de congestió i de major o menor oferta en transport públic (TP) permet plantejar el funcionament dels diferents corredors i els possibles equilibris VP/TP en àmbits específics de Catalunya.
6. És necessari no voler superar els referents en termes de Xarxa Bàsica Viària d'altres regions similars i plantejar-nos la possibilitat d'equilibrar-nos amb elles en termes de xarxa ferroviària.

7. Cal parlar dels serveis de transport que s'exerciran i no només d'infraestructura. L'argument de manca de demanda per si mateix no és vàlid per a negar la construcció d'una línia ferroviària, quan en carreteres moltes vegades no es duen a terme aquestes anàlisis.
8. Cal plantejar que es faci una xarxa extensa de ferrocarril, no pas molt cara ni d'alta velocitat, però que relligui molts punts del territori, que alimenti les xarxes més potents i ja consolidades, talment com les carreteres secundàries alimenten la xarxa bàsica viària.

Un planejament d'aquest tipus ens permetria acostar-nos molt més al model dels països centre europeus. Un escenari d'ampliació i millor oferta en TP, incorporant la necessària intermodalitat ferrocarril-autobús-tramvia, ha de permetre un major acoblament als objectius dels nous models de mobilitat sostenible, una major autocontenció de la dependència energètica dels recursos externs, una contribució decisiva a la recuperació de la qualitat atmosfèrica local i una reducció de les emissions de gasos d'efecte hivernacle.

Per tot això demanem la retirada del PITC, l'aprovació de les Directrius Nacionals de Mobilitat, i la reformulació del Pla en base a les observacions dutes a terme i a les noves Directrius.

ENTITATS ADHERIDES

ALNUS Agrupació en Defensa de l'Entorn – Ecologistes de Catalunya; APMA Agrupació per a la Protecció del Medi Ambient del Garraf; Associació Cerdanyola – Via Verda; ANDA Associació Naturalista d'Abrera; La Coordinadora, Associació per a la Defensa del Corredor-Montnegre i Baix Montseny; ADENC Associació per a la Defensa i l'Estudi de la Natura; Bosc Verd – Ecologistes de Catalunya; CAL (Coordinadora d'Associacions per la Llengua) de Molins de Rei; Ca La Banya; Campanya Contra el Quart Cinturó; Castellar Sostenible; Centre Excursionista de Molins de Rei; CEPA – Ecologistes de Catalunya; Federació Ecologistes de Catalunya; Ecologistes en Acció de Catalunya; El Fanal, grup cultural i ecologista del Moianès; GEPEC – Ecologistes de Catalunya; DEFGOL Grup de Defensa del Garraf-Ordal, de la Vall Baixa i delta del Llobregat; Grup de Medi Ambient de Montcada i Reixac – Ecologistes en Acció; Grup de Natura del Club Muntanyenc Sant Cugat – Ecologistes de Catalunya; Grup d'Oposició al Quart Cinturó de Santa Eulàlia de Ronçana; IAEDEN – Ecologistes de Catalunya; IPCENA – Ecologistes de Catalunya; Lliçà Sostenible; Plataforma Cívica per la Defensa de Collserola; Salvem l'Empordà – Ecologistes de Catalunya; Sant Quirze del Vallès Natura; SEO Birdlife Catalunya; UES Unió Excursionista de Sabadell; Vall del Ges.Net – Ecologistes de Catalunya.

23 de febrer de 2006