

Propostes derivades de la línia de Mobilitat del Fòrum 2012

1. **La figura del Planejament continua essent necessària avui** per a promoure una gestió dels recursos públics coherent amb una estratègia territorial de fons. **El planejament ha de visualitzar el compromís de les administracions públiques amb la societat**, millorant la transparència de les iniciatives de l'administració i garantint la protecció dels ciutadans per quant l'acció de govern es mantindrà dins el marc acotat del planejament aprovat.
2. **Cal una revisió de les propostes i del calendari del planejament vigent**, per adequar-lo als canvis que s'han donat en el model de societat i de territori durant la crisi; o si més no per actualitzar els calendaris associats a la proposta, posposant projectes pel llarg termini, i prioritzant-ne d'altres d'acord amb les noves prioritats i el context financer actual.
3. Cal impulsar la realització sistemàtica d'**informes públics d'avaluació ex-ante sobre l'interès social i econòmic dels projectes de transport inclosos en el planejament**, basats en una metodologia compartida per totes les administracions¹. L'avaluació ha d'incloure necessàriament l'anàlisi de la fase de construcció (costos, terminis, impactes econòmics, socials i ambientals) i de la fase gestió de la infraestructura en servei (costos d'operació i manteniment, serveis i demanda prevista).
4. **Calen també informes d'avaluació ex-post de projectes de transport ja en servei**, que contrastin les previsions d'inversió, costos d'operació, demanda i ingressos fetes en la fase de projecte amb la realitat observada. Aquests informes han d'aportar el coneixement necessari per una administració que vol "aprendre" de la seva acció².
5. **Cal adoptar la figura del "Programa d'Inversions"** per a fer operatiu el desplegament del planejament en el temps. El Programa d'Inversions ha d'establir el calendari del curt termini, seleccionant les actuacions del planejament a desenvolupar, i per les quals l'administració pública es compromet a impulsar i a preveure'n pressupost.
6. **Cal apostar per la millora en la gestió de les infraestructures ja existents**, aprofitant els excedents de capacitat que permetin millors serveis sense noves inversions allà on hi ha demandes insatisfetes³, i preveient aquelles solucions de transport qui siguin més adequades en cada cas a la demanda real existent⁴.
7. **Cal prioritzar el completament de xarxes i l'eliminació de colls d'ampolla**. Cal impulsar aquells projectes que donin lloc a una explotació més racional i eficient del sistema de transport per la creació d'efectes en xarxa⁵. Cal donar resposta a aquells projectes que tinguin un major impacte en l'increment de seguretat i la disminució d'externalitats.
8. **L'ús de la tecnologia per una gestió més intel·ligent de les infraestructures**. El peatge intel·ligent com a element de gestió de la xarxa viària basat en un marc tarifari integrat en funció de la via, vehicle i horari del viatge. El transport públic integrat a tot Catalunya. Afavorir la implementació tecnològica sobre vehicles i infraestructura per a millorar la gestió, el coneixement i la seguretat del transport.
9. **Garantir la sostenibilitat financera de l'explotació de les infraestructures**. Vincular necessàriament el disseny de la infraestructura amb l'organització de serveis per garantir que els projectes que s'impulsin tindran un nivell mínim de sostenibilitat financera en fase d'explotació. Cal evitar noves infraestructures que no tenen dèficits severos de demanda.
10. **Transparència de les comptes de l'administració**. Cal que les administracions públiques incrementin la transparència de les comptes públiques i publiquin sistemàticament els balanços de la gestió d'infraestructures i serveis de transport⁶. Això ha d'incloure els costos d'explotació i manteniment de les infraestructures i el volum de les subvencions als serveis de transport públic, així com les xifres totals d'usuaris i serveis.

¹ Gran Bretanya té una llarga tradició d'avaluacions ex-ante de projectes de transport, amb una metodologia unificada pròpia. (www.webtag.uk). A Catalunya, el Col·legi d'Enginyers de Camins ha promogut des de 2010 el MAIT - Mètode d'Avaluació d'Infraestructures de Transport (<http://mait.camins.cat/>).

² A França, la Llei d'Orientació dels Transports Interiors (LOTI) de 1982 preveu l'obligació d'elaborar informes d'avaluació socioeconòmica i ambiental entre 3 i 5 anys després de l'entrada en servei de les infraestructures de transport més destacades (<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Bilans-LOTI.html>).

³ Per exemple: serveis regionals sobre la xarxa d'alta velocitat; carril BUS/VAO de la C-58 com a corredor de línies d'autobús de rodalia exprés, llançadora per passatgers entre l'aeroport i l'estació de ferrocarril del Prat de Llobregat (AVE, regionals, rodalies)...

⁴ D'acord amb el concepte de co-modalitat impulsat per la Comissió Europea.

⁵ Per exemple: l'enllaç de les xarxes de tramvia de Barcelona, l'enllaç del corredor del Mediterrani amb la LAV de Madrid a Barcelona, connexió de l'Ap7 i l'A2 al Papiol, la connexió ferroviària de l'ampliació del Port de Barcelona amb la xarxa ja existent mixta d'alta velocitat i mercaderies...

⁶ Aquestes dades són parcialment conegudes per alguns modes i alguns operadors (p.e. memòries d'explotació de TMB, TransMet Xifres de l'ATM), però no és encara un enfocament generalitzat, amb llacunes importants (pe. dèficit anual dels serveis de Rodalies,

subvencions públiques al transport de viatgers per carretera, cost del peatge a l'ombra, en trams de la xarxa viària, impostos a la carretera, despeses en manteniment de carreteres...)