

Título: Guía sobre la implantación de una tasa por congestión en Barcelona

Autor: Maria Isabel Cano Tarruella

Tutor: Francesc Robusté Antón

RESUMEN

La Región Metropolitana de Barcelona (RMB) concentra 4,5 millones de habitantes, más de 2 millones de puestos de trabajo. En Barcelona se realizan a diario 6,2 millones de desplazamientos, de los cuales 2,3 millones se realizan en vehículo privado. Un 45% de estos desplazamientos son interiores a la ciudad. El nivel de congestión es elevado en las horas punta y genera un sobrecoste para la sociedad. Definitivamente, estas cifras son insostenibles durante mucho más tiempo. El incremento de puestos de trabajo y la redistribución de la población inciden en un crecimiento de la movilidad, por lo que es necesario ampliar la oferta de transporte público, pero también se deben llevar a cabo una serie de medidas que contribuyan a una reducción de la congestión y de la contaminación.

La implantación de una tasa por congestión es una manera de internalizar el sobrecoste que la congestión genera, reduciendo el coste marginal social. Su implantación provoca un trasvase de usuarios al transporte público, en detrimento del vehículo privado, por lo que beneficia de forma global a la colectividad. Dicha tasa se presenta como la herramienta que posibilitará la racionalización del uso del vehículo privado, en el contexto de aplicación del Pla Director d'Infraestructures 2001-2010. Basándose en datos de sobrecostes por congestión en la RMB, se describen las posibles formas de implantación de la tasa en Barcelona, optando por la implantación de una tasa por congestión en los accesos y salidas del área urbana interior a las Rondas. El valor de la tasa puede fijarse de forma que reduzca la circulación a un nivel prefijado o bien puede ser el valor necesario para internalizar el coste social no sufragado por el usuario, igualando el coste marginal social con el coste medio para el usuario, para alcanzar el equilibrio óptimo entre la demanda y el coste marginal social.

Existen una serie de medidas complementarias indispensables en gestión de la movilidad para la correcta implantación de la tasa y el funcionamiento óptimo y socialmente aceptable del sistema. El reto de la RMB debe ser la integración de todos los modos de transporte: la multimodalidad en Transporte Público en el Área Metropolitana y la multimodalidad Vehículo Privado – Transporte Público a través del Park and Ride allí donde la red de transporte público sea ineficiente o no pueda costearse. Se plantea una redefinición del sistema de aparcamientos de la ciudad, utilizado como herramienta disuasoria del vehículo privado en los desplazamientos internos. Se definen las Oficinas de Movilidad como el vínculo de la Administración con el ciudadano, permitiendo resolver los trámites diarios sin dificultades. Se aboga por la implantación de servicios especiales en polígonos industriales y comerciales, haciéndoles corresponsables de la organización de la movilidad que generan. El sistema debe estar también preparado para la llegada de nuevas formas de movilidad más sostenibles e innovadoras.

Es obligación de la Administración iniciar un proceso de concertación pública que implique a todos los actores y que permita redefinir el modelo de movilidad de forma global. El modelo de las autopistas en régimen de concesión debe ser rediseñado, integrando a las concesionarias como empresas de servicios. La distribución urbana de mercancías debe tratarse de forma global y diseñarse un sistema que minimice las operaciones urbanas y maximice su eficacia.

Es el inicio de una nueva concepción de la movilidad: es importante demostrar que el transporte público no es un elemento diferenciador de clases, sino de niveles de concienciación distintos. La Región Metropolitana de Barcelona es el motor indiscutible de Cataluña, pero si no se consigue modificar el patrón de movilidad actual el propio desarrollo será la causa su colapso.