

# “Enfrontar tramvia i autobús, a la Diagonal i a fora, només beneficia el ‘lobby’ del vehicle privat”

**Ricard Riol** President de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic



L'Associació per a la Promoció del Transport Públic va començar a parlar de “mobilitat sostenible i segura” ja fa 17 anys. Des del 2007 aquesta entitat sense ànim de lucre la presideix Ricard Riol (Tarragona, 1982), un entusiasta de tots els modes de transport que no es cansa de recordar que la solució als problemes de congestió, contaminació i elevats costos del model de mobilitat actual és més transport col·lectiu.

**“Vivim un moment històric en què tres projectes es donen la mà: el tramvia per la Diagonal, el Retbus i la L9”**

**L'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP) es va crear fa 17 anys, poc després dels Jocs Olímpics. Els objectius que es van marcar aleshores són vigents avui dia?**

—L'objectiu principal era promoure un canvi en la mobilitat de l'àrea metropolitana de Barcelona, que era l'àmbit inicial d'actuació. Es defensava la creació d'una autoritat única en la matèria i la integració tarifària, dues coses que feliçment s'han aconseguit, i també l'increment de l'oferta. Perquè la PTP no s'ha limitat a recordar els beneficis de fer servir el transport públic sinó que ha treballat perquè l'administració en prengués consciència i el millorés.

**—Quina mena de persones formaven i formen part de la PTP?**

—Tenim una junta molt interdisciplinària i heterogènia. En formen part enginyers de camins, enginyers industrials i d'obres públiques, llicenciats en dret, sindicalistes, gent sense formació específica però molt preocupada per la mobilitat sostenible i molt activista del transport públic... Entre tots prenem el pols de la ciutat i així es generen propostes. La riquesa d'aquesta junta és la visió transversal de la mobilitat, i que no és gent només de la ciutat de Barcelona. No som una associació tecnòcrata, som una associació de gent que anem amb transport públic i el volem millorar, que podem fer propostes bastant afinades tècnicament per anar més enllà del discurs general sobre la mobilitat sostenible i mirar de convertir-lo en fets.

**—La PTP va aparèixer públicament amb l'afirmació que la mobilitat era un problema...**

—Ho és en tots els ordres. En l'ambiental i de salut pública, a l'àrea metropolitana de Barcelona tenim un greu impacte de la contaminació generada per un model basat en el vehicle privat, que ens està ocasionant 3.500 morts prematures cada any per la mala qualitat de l'aire, segons el Centre de Recerca Epidemiològica. Òbviament estem molt lluny de complir el Protocol de Kyoto, i el primer agent del canvi climàtic a Catalunya és el transport. La Unió Europea començarà a sancionar-nos perquè superem el màxim de micropartícules a l'aire fixat per l'Organització Mundial de la Salut. La contaminació és, de debò, un problema, que a l'àrea metropolitana és causat en un 90% pel trànsit. En l'ordre social tenim, a més, una discriminació molt gran, perquè el 50% de la població catalana no té permís de conduir. Per tant, el transport públic és també una eina d'integració social. En termes econòmics, la competitivitat és escanyada per una congestió

creixent, i les àrees metropolitanes només es poden descongestionar a partir de polítiques molt fortes de transport públic i mobilitat no motoritzada.

**—Hi ha solució?**

—L'any 1993, després de les rondes, els túnels de Vallvidrera, de tanta oferta per al vehicle privat, vam dir: ja n'hi ha prou, ara toca transport públic o no ens en sortirem. Ara mateix tenim a Barcelona més trànsit que abans de construir les rondes. Per tant, hem fracassat amb la idea que més infraestructures per al vehicle privat ens descongestionarien. Toca canviar el xip.

**—Ara es parla molt de mobilitat. És mèrit de la PTP?**

—La PTP és una associació molt petita. El que hem fet és obrir camí dins de les institucions, ajudar a conscienciar. Hi ha hagut un canvi social, la ciutadania s'ha trobat en un col·lapse que no interessa a ningú, i és la ciutadania la que ha incrementat l'ús del transport públic, la que s'ha beneficiat de la integració tarifària, la que ha estimulat nous modes de transport que fa 15 anys eren inimaginables —el tramvia, el Bicing— perquè es reservava la superfície de la ciutat al més ineficient dels modes de transport, el cotxe. Aquesta batalla ideològica, la PTP hem contribuït a guanyar-la. També s'ha de reconèixer el lideratge de les empreses, les públiques i alguna de privada, que han estat a l'altura de les circumstàncies i han posat al carrer una oferta important. El servei de metro i autobusos és molt millor ara que als anys 90.

**—Es pot dir que una bona part del programa fundacional de la PTP s'ha complert: tenim autoritat única, integració tarifària, llei de mobilitat aprovada pel Parlament, més metro i bus. Què li falta al model de mobilitat del nostre país?**

—Falta una aposta encara més potent per la mobilitat racional. El transport sostenible no es pot limitar a créixer en el subsòl i deixar la superfície intacta. És un error de programa que hem arrossegat massa anys, una manera de fer que no ens ha descongestionat ni descontaminat l'àrea metropolitana, ben al contrari. El transport públic ha de guanyar la batalla del carrer, perquè no ens passi com a Madrid, on un creixement espectacular de la xarxa de metro no s'ha traduït en més viatgers per al transport públic. Aquest fracàs ens ha d'obrir els ulls. Es fan molts desplaçaments curts o mitjans, i la xarxa de superfície ha de donar-hi resposta. Barcelona té pendent planificar un bus eficient, perquè governi els carrers més importants, deixi >



**“A banda de tenir un dels millors metros d’Europa, hem de qüestionar la supremacia del cotxe al carrer”**

Riol i la PTP defensen una xarxa d’autobusos prioritària, competitiva amb el vehicle privat.



d’estar supeditat al trànsit privat i sigui una alternativa eficaç per als joves.

**—És per això que la PTP es mostra crítica amb els plans d’infraestructures que promou el Govern? No són necessàries aquestes infraestructures?**

—El que creiem és que fer més metro, que és el que hem estat fent els últims anys, no és suficient, perquè és car i fent només això no es resol la congestió i la contaminació. Europa està fent créixer els seus metros, però sobretot està començant a gestionar la superfície. No pot ser que el cotxe sigui el privilegiat de la xarxa viària. Per això estem summament a favor d’una nova xarxa d’autobusos prioritària, de la mateixa manera que propugnem la unió dels tramvies per la Diagonal.

**—Sovint se’ls retreu que vulguin eradicar el cotxe de la ciutat. Quin paper ha de tenir en aquest model de mobilitat?**

—També té un paper social. De fet la PTP és al

darrere de la primera empresa que proveeix accés al vehicle privat sense necessitat de ser-ne propietari, el *carsharing*. És una eina de transport privat lligada a l’ús del transport públic que et permet gaudir-ne quan el necessites. La PTP no és una associació anticotxes, sinó a favor d’un model de mobilitat sostenible i eficient per a tothom. L’ús del cotxe ha de baixar, però no parlem de prohibir-lo. A més, la furgoneta de distribució urbana de mercaderies té una funció econòmica que millorarà sense congestió, igual que els serveis d’emergència o el transport de gent gran porta a porta.

**—Aquest any s’ha fet un fort debat a Barcelona al voltant de la reforma de la Diagonal. Quines lliçons se’n poden treure?**

—La primera és que no s’han interioritzat els mecanismes per lluitar contra la crisi i la congestió. De la consulta impulsada per l’Ajuntament, amb una participació important, en surt una opció, la C, que no és la via més directa per arribar al model de mobilitat sostenible que volem, però tampoc el nega.

**“El Retbus és una de les eines més potents que tindrà Barcelona per descongestionar-se”**

La gent ha de saber que el transport públic descongestiona la ciutat. No s’ha sabut transmetre que la Diagonal, quan està congestionada, perjudica tot el trànsit de l’Eixample: el bus, el vehicle privat, el vianant... S’ha de fer més pedagogia perquè s’entengui que, a banda de tenir un dels millors metros d’Europa, que és un motiu d’orgull, si no qüestionem la supremacia del cotxe al carrer no tindrem solució.

**—Quines mesures concretes serien necessàries per acostar-nos al model que propugnen?**

—La Diagonal és el carrer que més mal està fent a la mobilitat privada i pública, on el bus es col·lapsa ell mateix per l’efecte acordió. Toca reformar aquest carrer, i a aquests autobusos que ara tenim embussats toca donar-los velocitat en altres carrers on puguin ser més eficients i així generar una autèntica xarxa. El tramvia és imprescindible a la Diagonal, agradi o no. Pel cost de dues parades de metro, el tramvia portarà el doble de gent, per la seva capacitat, equivalent a dotze carrils de vehicle privat, per velocitat i regularitat. Tant el tramvia com els autobusos han de formar part d’un sol pla de transport públic de superfície. No els hem d’enfrontar, ni a la Diagonal ni a fora, perquè això només beneficia el *lobby* del vehicle privat. Estem discutint per 3,5 quilòmetres quan l’autobús té un gran potencial en més de 100 quilòmetres de corredors eficients.

**—En concret, què espera de TMB en l’etapa que s’obre ara?**

—És un pas històric que TMB hagi acordat amb el propietari de la infraestructura, l’Ajuntament de Barcelona, i amb el suport de la Universitat Politècnica de Catalunya un nou model de xarxa de bus que sigui competitiva amb el vehicle privat. Ara hem de treballar perquè el projecte Retbus es poleixi i sigui possible a curt termini. És un model que té unes innovacions conceptuals molt importants i que trenca amb el passat en alguns aspectes. No desfà tota la xarxa sinó que agafa el 25% de la flota i la posa en corredors prioritàris, en un model en què la freqüència de 3-6 minuts afavoreix el transbordament i genera per primera vegada efecte xarxa. Quan funcioni, el Retbus serà molt més potent que el porta a porta. És una de les eines més potents que tindrà Barcelona per descongestionar-se, perquè resoldrà un tipus de transport per al qual el metro no és la millor opció. Estem il·lusionats perquè TMB ha entrat en aquest debat i perquè vivim un moment històric en què tres projectes es donen la mà en el temps: el tramvia per la Diagonal, el Retbus i la línia 9 del metro. ▀

