

Per cada Euro invertit, el transport públic ens dóna molt més, en tots els camps!

+ AUTONOMIA



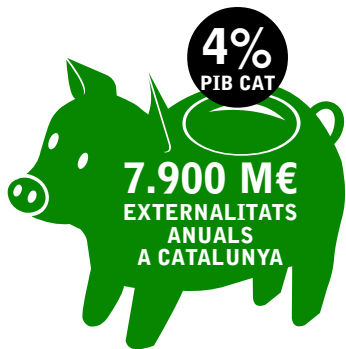
+ SALUT



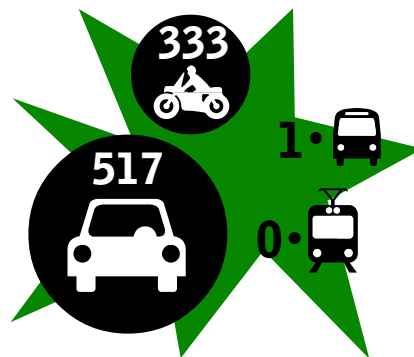
+ OCUPACIÓ



+ COMPETITIVITAT



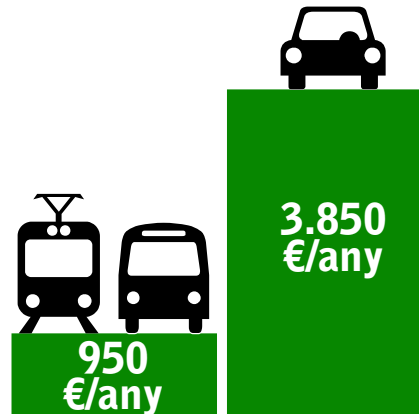
+ SEGURETAT



És la factura social i ambiental que tots paguem en termes de congestió, contaminació, soroll, accidents i canvi climàtic.

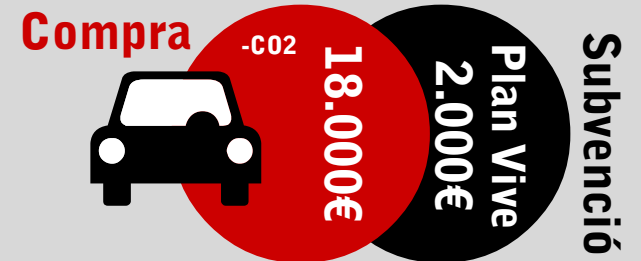
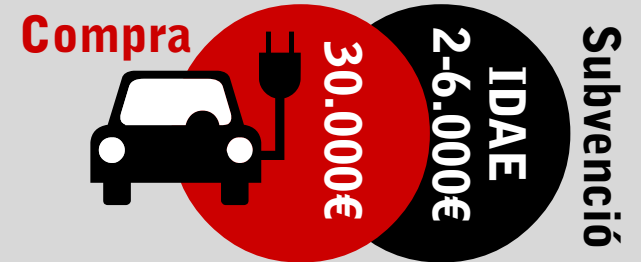
Morts i ferits greus en sinistres de trànsit per tipus de vehicle implicat (2011)

+ PODER ADQUISITIU



Despesa anual per persona per a 30 km/dia (amortització inclosa)

No és viable renovar una part significativa dels 3,5 milions de cotxes catalans.



Cost real anual (2,5 validacions/dia)



La crisi econòmica iniciada l'any 2008 suposa una considerable reducció de la mobilitat de viatgers i mercaderies. Però el transport públic, pel seu caràcter econòmic, està resistint millor la crisi que el vehicle privat d'ús individual. Convenientment estimulat, el transport públic és un exemple d'economia verda i pot tenir un caràcter anticíclic: l'any 2011 es va batre el rècord de viatgers a la regió metropolitana de Barcelona, amb 935,5 milions de viatges. Però l'any 2012, coincidint amb la pujada de tarifes més gran dels últims temps i amb l'impacte intens de les vagues i de les retallades, amb prou feines s'arribarà als 910 milions de viatges. Això suposarà una caiguda del 2,7%, que tot i ser forta, serà relativament baixa en comparació amb la reducció de trànsit als accessos viaris de Barcelona, que experimentaran una caiguda de l'11%.

Mentre el sector de l'automoció reclama polítiques d'estímul a la compra de vehicles per renovar flotes amb objectius ambientals (Plan Vive, Plan Movele, etcètera), la PTP troba a faltar polítiques d'estímul de demanda del transport públic més enllà de les subvencions d'aquest servei. Tenint en compte els impactes socials, ambientals i econòmics positius de la indústria i serveis del transport públic, creiem que cal més prioritat sobre l'automoció en matèria d'estímul de la demanda i prioritat en les inversions i gestió d'infraestructures.

MESURES DE GESTIÓ

1. Política d'estímul de la demanda del transport públic: nova T-AMBIENTAL. Per frenar la caiguda d'usuaris del transport públic, a més de millorar alguns serveis, cal una reformulació tarifària orientada a fidelitzar els passatgers, avui dissuadits pel fet de pagar cada vegada que utilitzen el servei. La PTP proposa reformular l'actual abonament il·limitat T-MES de 3 i 6 zones en el nova T-AMBIENTAL de 3 i 6 zones, la primera targeta que vincula transport (DPTOP) i medi ambient (DMAH).



- L'ús d'aquesta targeta acredita el seu titular com a protector del medi ambient i de l'economia catalana, perquè afavoreix la fidelització dels ciutadans al transport públic en tot tipus de viatges, encara que discorrin sobre un nombre de zones variable.
- La seva aplicació elimina el debat etern de les corones tarifàries, perquè en tenir una validesa mínima de 3 zones (50 €) o 6 zones (100 €), s'eliminen les disparitats en el preu que paguen els usuaris d'una sola zona o de més d'una.
- La T-Ambiental no necessita canvis profunds en el sistema: es programa com una T-MES magnètica de 3 zones o de 6 zones, i a més es fa servir com a carnet nominal.
- En acreditar l'usuari com a habitual, li permet obtenir descomptes del 25% sobre bitllets senzills d'àmbits superiors o no integrats (l'equivalent del preu per viatge d'una T10, BonoTren o BonoExpres). Els divendres, dissabtes i festius, també dona dret a descomptes del 25% en bitllets senzills aplicables al titular i a 4 acompanyants. Com la *Carte Via Liberté* (SNCF França) o *Länder Ticket* (DB Alemanya), es busca l'economia del transport públic també en viatges de grup (5 persones = 1 cotxe) i incrementar l'ocupació del transport públic en cap de setmana i festius.
- El carnet també permetria reduccions o gratuïtat al servei de Bicing, Bicibox o Carsharing.

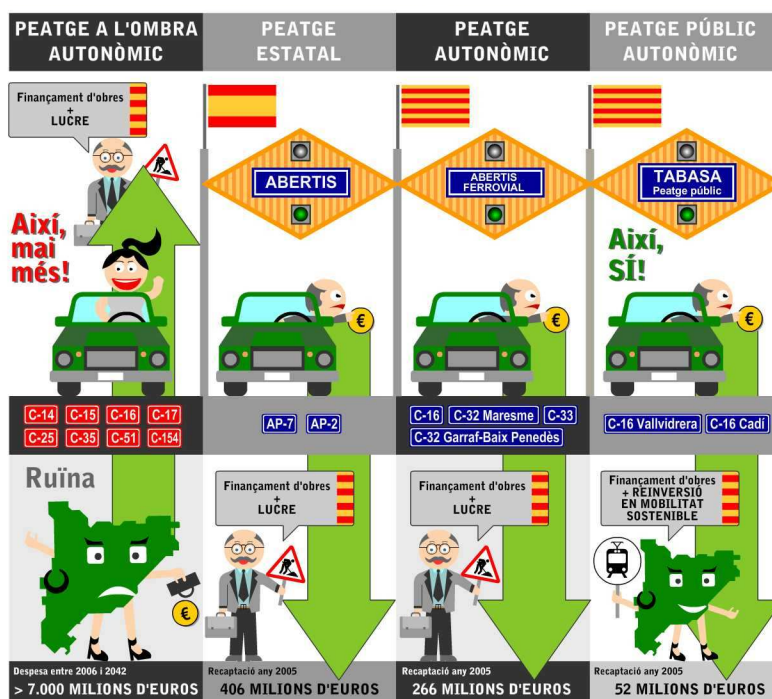
2. Llei de finançament que acabi amb el cercle viciós de les retallades del servei i dels encariments molt per sobre de l'IPC com a via principal per quadrar caixa. Amb l'estructura actual creixent de costos, un copagament del 50% farà inaccessible aquest servei públic a moltes persones el servei, afectant el dret a la mobilitat de moltes persones. La llei de finançament està pendent des de fa 9 anys, arran

l'aprovació de la llei 9/2003 de la mobilitat. És urgent finançar les despeses operatives anuals sense haver de recórrer a l'endeutament, com passa a l'actualitat. La llei també ha de reduir les disparitats del finançament a municipis segons la seva població, especialment a aquells amb menys de 50.000 habitants i/o fora de la 1a corona. Al debat sobre la llei de finançament cal trencar els tabús actuals pel que fa l'assignació de determinades mesures fiscals a la mobilitat: recàrrecs de l'IBI, assignació finalista de recaptacions dels aparcaments o autopistes, aplicar un cànon a les concessionàries d'autopista, *Versement Transport*, cèntim sanitari pel transport públic, etcètera.

3. Tarificar la xarxa viària de forma homogènia i raonable. Les aportacions dels conductors de cotxe ja no redunden en la millora de la mobilitat del país.

3.1. Cal cobrar els peatges a l'ombra als seus usuaris directes. És una de les primeres mesures que ha pres la *troika* a Portugal per equilibrar els comptes públics.

Mentre una part dels costos d'explotació d'infraestructures ferroviàries com la línia d'alta velocitat, el metro o el tramvia, es fan recaure parcialment als usuaris, els peatges a l'ombra són subvencionats íntegrament per tota la col·lectivitat. Aquesta perversió del sistema afavoreix als qui més consum d'energia i externalitats provoquen i tensiona en excés els comptes de l'administració pública.



L'abús d'aquest sistema financer, entre 2004 i 2007, sent Conseller l'Honorable Sr. Joaquim Nadal, va comprometre 7.000 milions d'euros per al període 2007-2042, cosa que equival a 4-5 vegades el pressupost anual del Departament de Territori i Sostenibilitat! No ens podem permetre el luxe de subvencionar els camions de pas per Catalunya mentre no complim els límits màxims de contaminació marcats per la Unió Europea, mentre el finançament del transport públic està en crisi o mentre no podem fer front a les inversions que necessita el Corredor Mediterrani ferroviari.

3.2. Avançar en un nou model de peatges afavoridor de la mobilitat sostenible. Peatges sí, però canviant la fórmula de cobrament i, sobretot, la destinació dels ingressos. Cal adoptar la directiva Eurovinyeta i canviar el model de peatges català. El model actual, financer, ha servit per construir una de les millors xarxes viàries d'Europa. Però ara cal avançar en una altra direcció, la mobilitat sostenible. Apostem per les directrius del model TABASA, que no s'ha de privatitzar. Sota aquesta òptica, els peatges s'han de tarifar tenint en compte el consum i impacte dels mateixos, l'hora punta o vall, el grau d'ocupació (amb gratuïtat per als autobusos i autocars) i assignant els ingressos, a més del manteniment de la pròpia via, a finançar millores de mobilitat fora d'aquesta: transport públic, infraestructura ferroviària, terminals de park & ride, etcètera.

4. El finançament ha de servir per millorar el transport públic en quantitat i qualitat, i trencar amb el centralisme barceloní. Catalunya va aprovar en 2008 el pla de mobilitat més important de la democràcia, el Pla de Transports de Viatgers de Catalunya (PTVC) que fixava, entre d'altres actuacions necessàries, una integració tarifària total a nivell de país, busos cadenciats a escala comarcal, millora de freqüències als serveis ferroviaris regionals i les rodalies als àmbits del Camp de Tarragona, Girona o Lleida, per a l'any 2012. Però el pla s'ha derogat sense alternativa. I mentre en xarxa viària juguem a primera divisió, el transport públic fora de l'àrea central de Barcelona no competeix a la lliga europea.

4.1. Cal establir cadències horàries o bi-horàries a bona part del sistema ferroviari català. Des de l'època de Mercè Sala a Renfe (1991-1996) no s'han produït canvis importants en el nombre de serveis ferroviaris a la xarxa de via ampla a Catalunya fora de l'àmbit de les Rodalies de Barcelona. Cal apostar sobre el servei de regionals com en el passat FGC va apostar pel servei a la línia Llobregat – Anoia. Als dos casos un bon pla d'oferta va captar la demanda. Ciutats com Reus (108.000 habitants) tenen encara intervals d'hora i mitja sense trens! Catalunya té línies competitives amb la carretera, renovades recentment per Foment, que mantenen un escàs servei de 3 o 5 trens diaris per sentit. No es poden esgrimir problemes pressupostaris quan s'estan subvencionant “serveis” com l'Aeroport d'Alguaire (a 2011, 71,3 € per viatger en avió front els 11,8 € per viatger del tren de la Pobla, el més humil de tota la xarxa).

Línies on proposem cadència horària o menor	Línies on proposem cadència bi-horària
Tarragona – Tortosa	Reus - Móra
Tarragona – Reus – Valls	Sant Vicenç – Valls
Girona – Figueres – Portbou	Lleida – Les Borges Blanques – Reus – Tarragona
Lleida – Balaguer	Ripoll – Puigcerdà
Lleida – Mollerussa – Tàrraga – Cervera	Lleida – Manresa
Blanes – Girona (via Maçanet, servei inexistent)	Reus – Tarragona – Girona (via Cerdanyola Universitat, servei inexistent)

4.2. Cal un bus exprés de debò, i no l'assaig de la C-58. Catalunya ha d'implantar una potent xarxa de bus exprés comarcal no com a solapament d'un ferrocarril ràpid, com s'ha fet als serveis e1 i e2, sinó com una alternativa que millori la cobertura territorial i/o els temps de viatge actuals. Com ha fet el *Consorcio de Transportes de Madrid* i com la PTP va plantejar en el bus Exprés 777 de la Vall del Tenes, cal articular una xarxa de bus exprés que aporti freqüència cadenciada durant tot el dia i serveixi relacions actualment lentes. Aquesta xarxa ha de ser objecte d'actuacions de prioritats econòmiques sobre la xarxa viària, carrils bus, prioritats semafòrica, girs especials, park & ride, etcètera.

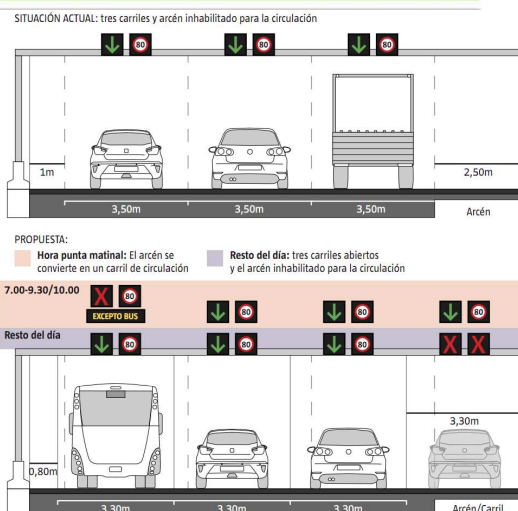
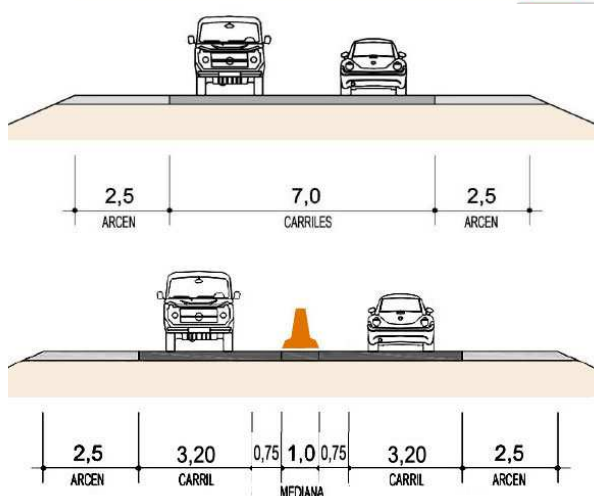
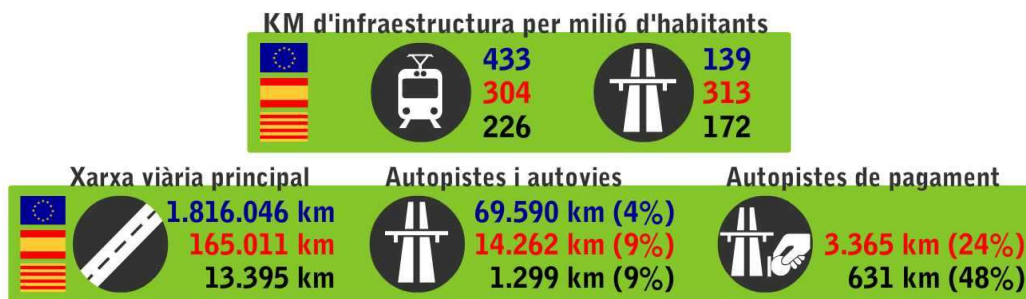
5. Millors d'informació i de servei. Catalunya encara no disposa d'un sistema de nomenclatura comú de línies a tot el país, que permeti editar plànols i guies del principat com es fa amb la xarxa de carreteres. El cercador “Mou-te” encara ha de millorar la informació facilitada i designar les línies amb un codi alfanumèric entenedor. Els codis de línia que apareixen al buscador “Mou-te” són els de les concessions i no els de les línies, que són els que figuren als horaris, teleindicadors o cartells dels autobusos.

MESURES D'INFRAESTRUCTURA

6. Carrils bus més econòmics i funcionals. Dissenyar carrils VAO com el de la C-58, posant l'accent en la capacitat viària per sobre de l'operativa del transport públic, implica elevades despeses inversores i escassos resultats. La PTP ha liderat una metodologia diferent per afavorir els carrils bus en autopistes d'accés a Barcelona, prenent el mateix exemple que la Generalitat va aplicar a la Gran Via Nord: baixar el límit a 80 km/h i repintar els carrils.



7. Moratòria en la construcció d'autovies, com es va fer amb la *Grenelle Ambiental* en l'època de Sarkozy. A Catalunya no ens manquen infraestructures viàries: només petites actuacions i millorar la gestió dels peatges. Catalunya té una de les xarxes viàries d'alta capacitat més extenses d'Europa, només li cal reformular i homogeneïtzar el model de peatges i aplicar la visió sueca en seguretat vial: no ens calen autovies per gaudir de carreteres segures. Ara és l'era de la gestió i l'adaptació de les infraestructures actuals (petites intervencions) per afavorir la seguretat vial, el transport públic i el transport de mercaderies per ferrocarril.



Proposta de millora a la N-II sense arribar a convertir-la en una autovia paral·lela a l'AP7. Font: PTP a partir de P(A)T, Ole Thorson.

Proposta d'inserció d'un carril bus a la B-23 mitjançant l'aprofitament de la calçada actual i el límit de velocitat a 80 km/h. Infografia: La Vanguardia.

8. Cap desmantellament ferroviari ni cap allunyament d'estacions del centre urbà. No volem reeditar l'error de la supressió del carrilet Reus – Salou (1971) amb el tren de costa Cambrils – Tarragona, ni copiar fracassos com l'estació de Burgos Rosa de Lima traslladant l'estació del centre de Figueres a Figueres Vilafant. Recordem que, amb bona freqüència, el ferrocarril capta més passatgers per al transport públic, té menys consum energètic i no emet contaminants en zona urbana. Convenientment integrat, és també un regenerador urbanístic.



Conversió dels ferrocarrils de l'Est de Lyon en tren-tramvia. A Europa ja no es veuen supressions ferroviàries en zones densament poblades, com el Cambrils – Tarragona. Al seu lloc s'hi fan tramvies o trens-tramvia, com es demostra a Lyon, Montpeller, Saarbrucken, Nantes, Karlsruhe, Alacant, València T4 i un llarg etcètera.

9. La prioritat per al transport públic es guanya en superfície: totes les ciutats grans i mitjanes catalanes haurien de tenir plans per duplicar els usuaris del seu transport urbà, d'acord amb els objectius de la UITP, l'any 2020. No podem seguir confiant el futur del transport urbà a costosos túnels ferroviaris a llarg termini (Terrasa, Sabadell, o model ferroviari de la línia orbital ferroviària). Cal guanyar espai en superfície perquè és la forma més ràpida de complir amb els requeriments de la mobilitat sostenible: racionalització del vehicle privat i promoció simultània del transport públic. Per això no poden demorar-se projectes com la connexió del Trambaix i Trambesòs en superfície per la Diagonal, el by-pass de la T3 del Trambaix per Laureà Miró a Esplugues, carril bus de Cornellà a Castelldefels, carrils bus a ciutats mitjanes, etcètera.



10. No podem acceptar el derrotisme del PDI ni del Pla de Rodalies. Tornem a proposar les bases del Pla Tren 2014 per a un nou pla ferroviari català, que superi la manca d'ambició de la Generalitat i la manca d'inversions de Foment. Un país que s'ha permès participar de la bombolla infraestructural seguint els passos de la resta d'Espanya (Aeroports sense avions, autopistes desdoblades amb autovies, metros desorbitats) no pot renunciar ara -fins i tot a nivell de planificació- a infraestructures ferroviàries bàsiques que es troben a totes les àrees metropolitanes comparables d'Europa. Per això cal que el PDI i la resta de plans ferroviaris sectorials reconeguin la necessitat de planificar quadruplicacions de via per a trens de viatgers semidirectes (Civis, Catalunya Exprés) i mercaderies, planificar nous trams amb 3r carril per estendre els beneficis de l'alta velocitat a algunes poblacions importants per on no passa directament la línia (com farà la Y vasca) o planificar la descongestió ferroviària de l'ample ibèric a Barcelona (tenim els túnels d'Adif més congestionats de l'Estat). Cal definir ara, el ferrocarril que volem al 2030.



PTP, novembre de 2012