

Peatges? Parlem-ne



4-6

*Carril BUS-VAO C-58,
més cotxes, congestió i
contaminació?*

7-10

*Del "no vull pagar" a la
privatització de l'únic peatge
públic de Catalunya*

15-17

*Suïssa 2011: sense
retallades, continua
l'aposta pel transport públic*

23-24

*Les ofertes turístiques dels
operadors de transport públic
a Catalunya*

26-27

*El bicíng avui.
I demà?*

Edita:PTP (Associació per a la Promoció del Transport
Públic). C/ Indústria 220, entresol. 08026 Barcelona.

Tel 93 244 49 70 // 93 270 08 62

Fax 93 531 05 67

Web: www.transportpublic.orgMail: info@transportpublic.org**Coordinador:**

Ricard Riol Jurado

Consell de Redacció:

Blai Aparici, Vanessa Bastida, Lluís Carrasco, Silvia Casorran, Juan Ramón Domínguez, Manel Ferri, Xavier Lujan, Pau Noy, Albert Obiols, Carles Ortí, Núria Pérez, Jordi Porta, Ricard Riol, José Luis Rodrigo, Joan Anton Tineo i Francesc Xandri.

Projecte gràfic i impressió:

Barcino Solucions Gràfiques, SL

Dipòsit legal: B-42.532/95**Tiratge:** 1.000 exemplars**Foto portada:** Abertis Autopistas

"El consell de redacció no es fa necessàriament solidari amb les opinions expressades en els diferents escrits"

Agraïments:

La confecció d'aquest butlletí és possible gràcies a: Entitat Metropolitana del Transport, Ajuntament de Barcelona, Diputació de Barcelona, Autoritat del Transport Metropolità, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, Busmet, Tugssal, Renfe, Tramvia Metropolità, Autobuses Horta, Autocars Font, Autocorb, Autos Castellbisbal, Cinto Bus, Hispano Igualadina, Martí Colomer, Baixbus, Grup Sarbus, Grup Sagalés, Soler i Sauret, Transports de Llicà d'Amunt, Transports Urbans de Sabadell, Grup Transports Generals d'Olesa i Transports Ciutat Comtal.

Índex

EDITORIAL*Catalunya, un país de daltabaixos* 3**ACTUALITAT***Garril BUS-VAO C-58, més cotxes, congestió i contaminació?* 4-6**MOBILITAT PRIVADA***Del "no vull pagar" a la privatització de l'únic peatge públic de Catalunya* 7-10**LEGISLACIÓ***Els cinc anys d'aplicació del decret de la mobilitat generada* 11-14**FERROCARRIL***Suïssa 2011: sense retallades, continua l'aposta pel transport públic* 15-17
100 anys del Carrilet (I): d'un tren amenaçat de mort a un servei de referència exemplar 18-20**AUTOBÚS***Salzburg, un sistema amb troleibusos que enamora* 21-22**VIATGES SOSTENIBLES***Les ofertes turístiques dels operadors de transport públic a Catalunya* 23-24**SOCIETAT***La PTP acosta les seves propostes als polítics catalans* 25**BICICLETA***El bicing avui. I demà?* 26-27**VIANANTS***Varios parlamentos apoyan la Carta Internacional del Caminar* ... 28-29*T&E* 30**PARADETA**
Dr. Traffic 31**ENTREVISTA**
Enric Ticó i Buxados 32**4 revistes****12 EUROS****Des de 1995, informació independent sobre mobilitat sostenible!**Per restriccions pressupostàries, a partir del proper número 61, la impressió i enviament de la revista "Mobilitat Sostenible i Segura" serà de pagament per a les persones i entitats no sòcies o col·laboradores amb la PTP. La versió electrònica de la revista romandrà gratuïta i disponible a internet, dins la pàgina www.transportpublic.org/revista

Aquelles persones que desitgin continuar rebent la revista en paper a domicili i no siguin sòcies, poden contractar quatre números per només 12 € (a 3 € per revista) o fer-se soci a l'entitat per 32 € l'any (25 € per a menors de 25 anys). El pagament es podrà fer via transferència al compte 2100-0468-00-0200350569 o mitjançant domiciliació bancària.

Per a encarregar qualsevol d'aquestes opcions o fer consultes podeu utilitzar la web www.transportpublic.org/revista o enviar les vostres dades (nom, cognoms, adreça postal completa i compte corrent si s'escau) al correu electrònic info@transportpublic.org o el telèfon 93 244 49 70.

Catalunya, un país de daltabaixos

EDITORIAL



El model de peatges de TABASA legitimava el model de peatges no financer reguladors de la mobilitat.

Daltabaix 1. Quan es tanca l'edició d'aquesta revista hem estat assabentats que el transport públic metropolità haurà registrat una caiguda de més de 35,8 milions de viatgers: passant d'un rècord històric batut el 2011, amb **935,5 milions de viatgers; a 899,6 milions el 2012**, els valors de demanda del període 2005-2006. Ara resulta convenient recordar el titular de la revista MSS 59: "2011: rècord de passatgers; 2012: rècord de retallades". Però al comunicat de les administracions públiques consorciades en l'ATM no trobem cap gest d'autocrítica, cap referència a les retallades; absolutament tota la caiguda de la demanda és considerada conjuntural a la crisi econòmica. En qualsevol altre sector, una caiguda de demanda així hauria estat contestada amb una reclamació de mesures d'estímul per al consum; però amb el transport públic tothom calla excepte entitats com la PTP. En efecte, l'acte central de la nostra entitat durant la campanya electoral va ser l'exigència d'un pla d'estímul de la demanda del transport públic a partir de 5 propostes de servei i 5 propostes d'infraestructures, que foren lliurades a tots els partits amb representació parlamentària que es van deixar (vegeu pàgina 25).

Daltabaix 2. No us agraden els peatges, doncs preneu-ne dues tasses! Així podríem resumir la resposta de la Generalitat de Catalunya al moviment #novullpagar i a les organitzacions que demanem un altre model de peatges. La venda de l'empresa pública TABASA ha estat un cop dur, perquè **s'ha privatitzat l'únic peatge públic català explotat exclusivament sota criteris socials i reguladors de la mobilitat** (vegeu pàgina 7). La necessària conversió dels peatges financers en reguladors de la mobilitat; l'aplicació de la Directiva Eurovinyeta a Catalunya, feliçment apareguda en campanya electoral; i la homogeneïtzació dels cobraments són més difícils des de la privatització de TABASA, el nostre referent de gestió viària.

Daltabaix 3. El carril BUS-VAO (tres ocupants) inaugurat a la C-58 és una paròdia en sí mateix; ja que ni fomenta l'alta ocupació als vehicles privats ni l'ús del transport públic. Una obra magna que no només no ha donat els resultats esperats (2.000 vehicles dia davant els 7.500 previstos) sinó que podria arribar a convertir-se en una **ampliació tàcita de la xarxa viària d'accés a Barcelona** (vegeu pàgina 4), una ciutat que sobrepassa els límits tolerables de trànsit, soroll i contaminació en l'actualitat. Una infraestructura construïda

en nom de la mobilitat sostenible, amb una conceptualització, disseny i operació totalment improvisada i erràtica. Mentre la PTP demanava especialitzar aquesta infraestructura en afavorir el transport públic simultàniament en els dos sentits de circulació o realitzar mesures de gestió per incrementar la ocupació, el Departament de Territori i Sostenibilitat aposta per aixecar restriccions al vehicle privat (ara amb 2 ocupants).

Però no tot són males notícies. La PTP celebra amb orgull el **centenari del Carrilet** (línia Llobregat-Anoia d'FGC) posant en valor la feina feta sobre una línia amenaçada de mort i reflatada fins el punt de convertir-se en tot un referent de metro suburbà i de transport de mercaderies per ferrocarril. Per celebrar-ho hem preparat un article sobre els èxits aconseguits per FGC (pàgina 18) i una entrevista amb el seu president, el senyor Enric Ticó (pàgina 32). Per la seva banda tornem a rebre notícies positives de Suïssa: contra la crisi, més transport públic (pàgina 15). Esperem que poc a poc, l'exemple suís de democràcia participativa i protecció de la mobilitat sostenible vagi calant a la societat catalana, així com als seus representants i líders.

Ricard Riol Jurado
President de PTP

Carril BUS-VAO C-58

més cotxes, congestió i contaminació?

ACTUALITAT

Sovint es fa referència als carrils bus-VAO com a infraestructures ambientalment beneficioses, amb adjectius que agraden tant, com sostenibles o verdes. Ara bé, cal afinar les afirmacions acuradament: no té res a veure la creació d'un carril bus-VAO a partir de la conversió i supressió d'un carril convencional, amb la creació d'un carril bus-VAO a partir d'addicionar-lo als carrils convencionals ja existents. Si bé en el primer cas sí que cal suposar grans beneficis ambientals i d'optimització de la xarxa viària, en el segon cas la realitat ens demostra el contrari. I aquest pot ser precisament el cas de la recent inauguració del nou carril bus-VAO a la C-58.

Se suposa que els planificadors generalment observen què ha succeït anteriorment a d'altres llocs a l'hora de proposar actuacions similars en el propi territori. Per tant, per tal de tenir algunes pistes sobre el que probablement succeirà al corredor de la C-58 (el futur mai es pot predir amb el 100 % de seguretat, però sí que es pot tantejar), caldria preguntar-se què ha succeït altres vegades quan s'addiciona un carril bus-VAO a una autopista. Posats a fixar-nos en exemples propers, actualment a Espanya existeix un carril bus-VAO en funcionament: el carril bus-VAO de l'autovia A6 d'accés a Madrid. Ni que només sigui un exemple –l'únic existent a Espanya– pot servir per tal d'alertar-nos d'allò que aquí pot succeir.

La calçada bus-VAO de la A6 es va inaugurar l'any 1995 i va consistir en la construcció d'una nova calçada central, sense eliminar cap dels 3 carrils per banda existents. La nova calçada funciona amb sentit reversible i consta de 2 carrils durant un tram de 12,3 km (1 carril per autobusos i 1 carril per VAO) i d'un únic carril durant els darrers 3,8 km d'accés a la ciutat de Madrid (carril exclusiu per a autobusos)¹. Com en el cas madrileny, el projecte de la C-58 addiciona la plataforma sense supressió de carrils convencionals, preveu que la nova plataforma sigui reversible, i conté 2 carrils de circulació. La diferència se centra en el nombre de punts d'accés (majors en el cas madrileny) i en un aspecte de gestió de gran

rellevància: mentre que a Madrid el carril VAO és per a vehicles amb més de 2 passatgers, a la C-58 havia de ser per a vehicles amb més de 3 viatgers. Ara bé, finalment s'ha optat per la mateixa gestió que a Madrid; per tant, les

La calçada bus-VAO madrilenya, malgrat tenir menys carrils, canalitza el 60% de les persones

semblances entre ambdós casos són molt significatives i permeten una bona comparativa. Descrites les dues actuacions, allò que interessa de l'exemple madrileny és observar quin fou el comportament de la demanda davant de la nova oferta infraestructural construïda. De les següents taules poden extreure's diferents observacions interessants. Ara bé, per no allargar-nos, centrarem l'atenció únicament en dues, que són les més útils per a l'objecte del present article:

1. A causa de l'obertura de la nova calçada bus-VAO, durant l'hora punta del matí passaren a circular 5.000 vehicles més pel corredor viari de l'A6. Aquest increment es produí ràpidament en menys d'un any, moment a partir del qual s'assolí un nou

¹ Més informació sobre l'actuació executada a POZUETA, J. (1996) Experiencia española en carriles de alta ocupación. La calzada BUS/VAO en la N-VI. Balance de un año de funcionamiento. Cuadernos de Investigación Urbanística, 16. Instituto Juan de Herrera.



Vehicles al corredor (hora punta del matí 07.00-10.00h)

Data	Calçada Bus/BAO			3 carrils convencionals			TOTAL
	Bus	Altres	Total	Bus	Altres	Total	
11/1991	-	-	-	244	15.810	16.054	16.054
11/1995	268	5.640	5.895	92	9.960	10.052	15.960
11/1996	295	5.747	6.042	87	14.967	15.063	21.105
11/1997	334	4.884	5.218	116	13.108	13.224	18.442
11/1998	346	6.245	6.591	80	14.004	14.084	20.675
11/2001	478	6.634	7.112	128	15.310	15.438	22.549

Viatgers al corredor (hora punta del matí 07.00-10.00h)

Data	Calçada Bus/BAO			3 carrils convencionals			TOTAL
	Bus	Altres	Total	Bus	Altres	Total	
11/1991	-	-	-	6.602	21.430	28.032	28.031
11/1995	10.430	12.471	22.901	1.170	11.371	12.541	35.442
11/1996	10.905	11.823	22.728	1.115	16.945	18.060	40.788
11/1997	12.050	10.979	23.029	1.865	15.041	16.906	39.935
11/1998	12.040	13.100	25.140	910	15.792	16.702	41.842
11/2001	14.110	13.059	27.169	2.110	16.353	18.463	45.632

Font: Consorcio de Transportes de Madrid. Extret de "Movilitat Sostenible i segura, monogràfic 4, setembre 2007", Associació per a la Promoció del Transport Públic.



punt de congestió que estancà el volum de vehicles entorn dels 20.000 (mentre que anteriorment estava estancat entorn dels 15.000). S'observa, doncs, allò que tan reiteradament s'ha escrit: en entorns metropolitans congestionats, els increments d'oferta viària van acompanyats de creixements de la demanda fins que s'assoleix un nou punt de congestió. Però més important encara: observeu que al moment d'obertura de la calçada bus-VAO, 5.000 vehicles deixen d'utilitzar els carrils convencionals per circular pel carril VAO (cal suposar que són antics usuaris que ja complien amb els requisits per utilitzar aquest nou carril). I el "buit" que apareix als carrils convencionals és omplert amb menys d'un any per 5.000 vehicles nous. Per tant, la informació clau seria saber d'on van procedir aquests 5.000

vehicles: de carreteres secundàries de l'entorn, o bé d'usuaris de la línia de RENFE que discorre en paral·lel? Evidentment, les implicacions d'una o altra opció són molt diferents, però no hem sabut trobar dades publicades al respecte –tot i que algunes fonts apunten cap a una davallada de l'ús de RENFE durant aquell mateix període.

2. Si se centra l'atenció en el nombre de persones transportades (en comptes del nombre de vehicles en circulació), aleshores s'observa que la calçada bus-VAO, malgrat tenir menys carrils que la calçada convencional, canalitza el 60 % de les persones. Es fa patent, doncs, la gran capacitat de transport d'aquest tipus de carrils.

Sense entrar a analitzar amb més detall les taules, i simplement en base a aquest parell

La PTP proposa convertir el carril VAO-moto de la C-58 en una carretera especialitzada en autobusos i autocars

La C-58 és una via caracteritzada per presentar congestió simultània en els dos sentits de circulació amb molta freqüència. El tipus d'exploració escollida per a aquest carril bus-VAO, dos carrils en el mateix sentit, no assegura la regularitat de l'autobús, ja que, a diferència del cotxe, el transport públic va i torna en la mateixa franja horària.

Per aconseguir uns temps de viatge estables que donin lloc a un servei de bus puntual i freqüent, la PTP planteja que —entre d'altres possibilitats— s'operi el carril de la C-58 en els dos sentits simultàniament i es millorin les incorporacions i sortides dels autobusos a aquesta infraestructura. Altrament, el carril bus-VAO s'acabarà consagrant com una ampliació viària que generarà 5 carrils d'entrada o de sortida a Barcelona per a tota mena de vehicles.

Redacció



d'observacions extremes del cas madrileny, el present article vol alertar sobre les següents qüestions per al cas de la C-58:

1. El gran perill que representa el carril bus-VAO de la C-58 respecte la inducció de trànsit de vehicles privats. S'incrementarà en 5.000 vehicles (o el volum que sigui!) el trànsit al corredor de la C-58? Què ens assegura que a Barcelona no succeirà el fenomen d'inducció de trànsit esdevingut a Madrid i a tantes altres metròpolis congestionades?
A més, tenint en compte que aquest projecte s'ubica dins de la zona afectada pel Pla per a la Millora de la Qualitat de l'Aire (on els volums de trànsit no haurien d'incrementar-se i ni tan sols de contenir-se, sinó de reduir-se!) aquest perill pren encara una major dimensió.
Però més enllà dels perjudicis ambientals, també caldria preguntar-nos quin és el benefici d'aquesta infraestructura en termes d'eficiència de la xarxa viària i dels temps invertits en els desplaçaments. És a dir, resulta òptim incrementar el nombre de vehicles en circulació en una autopista que aboca a nuclis urbans ja saturats com Barcelona, Sabadell o Terrassa? Segurament s'estarà d'acord que difícilment aquesta nova infraestructura millorarà els temps de desplaçament porta a porta dels usuaris del cotxe; ni dels autobusos. Sobretot tenint en compte que la nova calçada bus-VAO s'inicia i finalitza en punts congestionats com la Meridiana i la C-58 a l'alçada de Ripollet. Per tant, els vehicles

Es fa essencial la reducció del número de cotxes que entren i surten de les zones urbanes

que utilitzin la nova calçada seguiran compartint trams congestionats amb la resta de vehicles, però amb el perjudici respecte l'actualitat que segurament hi haurà més vehicles al corredor.

2. Atès que el marc legal vigent estableix la necessitat d'un canvi modal en favor del transport col·lectiu en els desplaçaments interurbans, cal actuar curosament en un dels principals corredors del país (Terrassa-Sabadell-Cerdanyola-Barcelona). Contràriament, però, l'actuació executada posa en perill el canvi modal pel fet que una major capacitat viària obre la porta a la possibilitat que davall el nombre d'usuaris de la línia ferroviària de Rodalies existent en aquest corredor.
3. Atesos els dos perills esmentats, caldria que els estudis informatius d'aquest tipus de projectes estudiessin curosament l'alternativa de suprimir 1 carril convencional per tal de convertir-lo en un carril bus-VAO. Des del present article es té el convenciment que aquesta és l'alternativa que comporta

menors perills en termes d'inducció de nou trànsit de vehicles i de davallada de la quota modal dels modes ferroviaris del corredor. Al seu torn —com queda patent en el cas madrileny— la creació del carril bus-VAO permetria incrementar molt significativament la capacitat de la infraestructura viària existent i la fiabilitat dels autobusos (per cert, sense costos econòmics significatius).

Optar per aquesta alternativa en corredors viaris congestionats significa acceptar que la congestió no creix exponencialment en reduir l'oferta viària, sinó que quan es redueix l'oferta viària els usuaris del cotxe opten pel transvasament al transport col·lectiu, sempre i quan s'aconsegueixi que aquest ofereixi temps de desplaçament competitiu. I això és precisament el que ha d'aconseguir la conversió d'un carril convencional en un carril bus-VAO. Ara bé, aquest plantejament encara és molt lluny molt d'estar incorporat als algorismes que donen forma als models de simulació del trànsit emprats a casa nostra, tan defensats i utilitzats per molts dels nostres responsables tècnics.

Per això, sota el paradigma vigent, que considera que les reduccions d'oferta viària només poden incrementar la congestió, i que planifica la xarxa viària de manera autista al transport col·lectiu (o simplement el considera com una hipòtesi inicial de quota modal a l'inici de les iteracions d'un model de simulació), l'alternativa que aquí es planteja és sempre negligida i simplement no estudiada.

4. Si la sostenibilitat no només s'entén com una qüestió de repartiments modals, sinó sobretot com la necessitat d'optimitzar recursos naturals, humans i econòmics, la construcció d'un segon pis a l'autopista C-58 avança clarament en la direcció oposada. Tal i com la pròpia PTP ha insistit reiteradament, el repintat de carrils, acompanyat -si s'escau- de la reducció de les velocitats o de petites actuacions infraestructurals, han de ser l'aposta prioritària de les polítiques de mobilitat sostenible, sempre que aquest tipus d'actuacions siguin factibles.

Màrius Navazo
Geògraf

Del “no vull pagar”

MOBILITAT
PRIVADA

a la privatització de l'únic peatge públic de Catalunya



Font: Abertis Autopistas

La plataforma “no vull pagar” ha reobert l'etern debat dels peatges a Catalunya: s'ha de pagar per circular? Qui ho ha de recaptar? És el Govern de l'Estat l'únic culpable d'aquesta situació?

En un debat viciat pels greuges territorials i de sentiments nacionals, la PTP ha intentat aportar llum sobre el paper dels peatges i la manera en què aquests poden convertir-se en un element regulador de la mobilitat. Davant de la opinió pública i del mateix grup de peatges del Parlament, la PTP s'ha posicionat de manera ben clara

1. Totes les carreteres es paguen; el més just és que els seus usuaris hi contribueixin en funció de l'ús que en facin

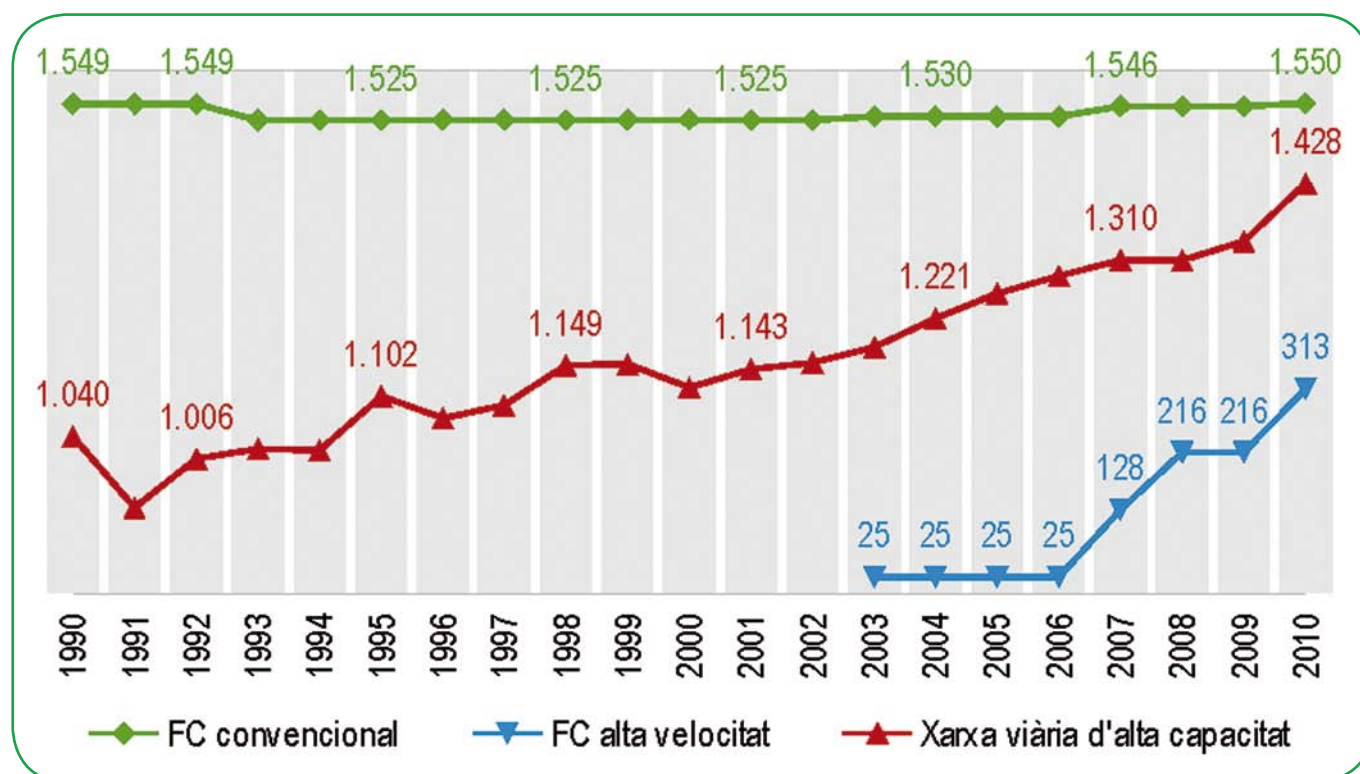
En un moment en què s'estan retallant serveis de primera necessitat, com són la sanitat, l'educació o el transport públic; és raonable rescatar peatges com si els ciutadans no tinguessin alternatives de mobilitat en carreteres convencionals o transport públic? El factor limitant d'ús del vehicle privat són els peatges, o és el propi manteniment del cotxe (4.500-6.000 €/any)? Per què han de pagar tots els contribuents l'ús de les autopistes d'uns quants conductors quan tota Europa avança en un model contrari? Per què tota mena de vehicles ha de pagar el mateix indiscriminadament?

2. El greuge territorial existeix, però és la resta d'Espanya la que es troba més lluny del model europeu d'Eurovinyeta que no pas Catalunya

Mentre a Catalunya el 48 % de les autopistes i autovies són de peatge, a Espanya els conductors només paguen el 24 % d'aquestes vies. En comptes d'aspirar a semblar-se a Espanya –que té la xarxa d'autovies més gran d'Europa–, caldria mirar què passa a la resta del continent: el 100 % de les autopistes i autovies són pagades per tots o part dels usuaris a Suïssa, Dinamarca, Portugal, Alemanya, Holanda, Àustria, Suècia, Bèlgica o Txèquia; i a França el 80 %. Als peatges catalans, el 64 % dels ingressos provenen de concessions estatals i la resta de concessions de la Generalitat. També convé recordar que el 100 % de les concessionàries són de capital majoritari català, i el 93 % dels ingressos són recaptats dins de concessions d'Abertis (l'accionista majoritària de la qual és la Caixa, amb un 28,5 %).

Al Llibre Blanc del Transport, la Unió Europea propugna que “qui contamina paga” i “qui utilitza paga”; és a dir, que els transports haurien de tenir un cost relacionat amb el seu impacte real sobre la societat. Sota aquest principi diversos països europeus, com Alemanya, França, Àustria, República Txeca i Eslovàquia, tenen harmonitzada una tarifa quilomètrica o temporal per a vehicles generalment superiors a 3,5 tones al llarg de totes les seves vies principals, sota l'abric de la directiva “Eurovinyeta”, l'aplicació de la qual el govern d'Espanya no fa més que ajornar, responnent a les pressions del sector del camió.

Peatge financer		Peatge de mobilitat
Gestió habitual	Concessionàries privades o públiques	Gestió pública
Objectius socials	Finançament de la construcció o ampliació d'infraestructures de vehicles privats, generalment autopistes.	Doble: taxar la congestió i la contaminació per reduir-les, i finançar les alternatives de mobilitat sostenible.
Objectius econòmics	Repartir dividendes entre accionistes privats.	Doble: Alliberar l'administració de la càrrega que comporta la construcció i gestió d'infraestructures viàries.
Dedicar els excedents a finançar alternatives de mobilitat o d'altres inversions al territori.	12.050	10.979
Captació d'ingressos	Conductors usuaris de la infraestructura	Conductors usuaris de la infraestructura
Tarifes abans de subvenció	En funció del benefici industrial desitjat	En funció de l'impacte de cada transport: hora punta – hora vall, qualitat ambiental dels vehicles, criteris d'ocupació.
Exemples a Catalunya	Estats: AP7-AP2 Autonòmics: C-32, C-16 i C-33.	Autonòmics: Túnel de Vallvidrera, Túnel del Cadí



Font: PTP a partir d'Estadístiques de Territori i Sostenibilitat i diverses fonts ferroviàries. Notes: S'exclouen els ferrocarrils urbans de TMB i TRAM. Al FC convencional s'inclou la xarxa d'Adif en ample ibèric o mixt i la xarxa d'FGC; en ambdós casos s'inclouen també ramals de mercaderies. Com a xarxa viària d'alta capacitat s'inclouen autopistes, autovies i carreteres de doble calçada (representen una petita part del total).

3. El model de peatges català és financer d'ampliacions viàries i no de gestió de la mobilitat, per això cal canviar-lo

El model de peatges, directes o a l'ombra, s'ha orientat a l'expansió de l'automòbil a Catalunya en detriment del transport públic i del transport ferroviari de mercaderies. Catalunya és una de les principals potències d'Europa en dotació de quilòmetres de xarxa viària d'alta capacitat (autopistes i autovies) per habitant i per quilòmetre quadrat (vegeu gràfica adjunta), amb un creixement continu des dels anys setanta.

Per tot el món abunden sistemes de finançament creuat per fer pagar als responsables de la congestió el seu cost i finançar alternatives de mobilitat sostenible. A Londres la *Congestion Charge* (peatges d'accés al centre), o a Nova York els peatges dels ponts i túnels d'accés a Manhattan, són recaptats per les respectives autoritats de trànsit per finançar el transport públic i diverses infraestructures de mobilitat sostenible. En els dos casos, s'allibera a l'administració i als usuaris de part de les càrregues financeres del sistema del transport públic, fent-lo més econòmic i efectiu en la lluita contra la congestió i la protecció del medi ambient.

4. L'autèntica ruïna catalana són els peatges a l'ombra

Pocs conductors saben alguns trams de la C-14, C-15, C-16, C-17, C-25 o C-35, sense línies de peatge visibles, són en realitat concessions a empreses privades que cobren dels pressupostos de la Generalitat una tarifa per cada vehicle que hi circula. La factura pública d'aquests peatges, en comptes de figurar al capítol 6 dels pressupostos, corresponents a inversions, figuren al capítol 2, corresponent a serveis de cost ordinari; competeixen per tant amb serveis públics de 1a necessitat (sanitat, educació i transport públic). El peatge a l'ombra és una fórmula de finançament privat utilitzat per

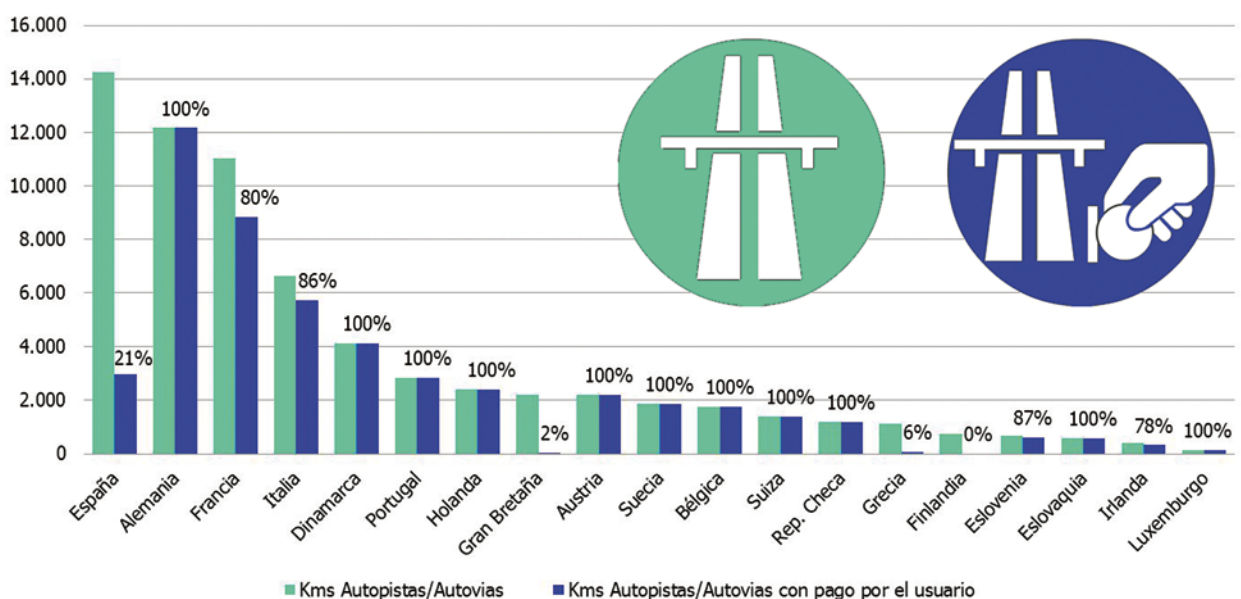
l'administració quan no té prou liquiditat per pagar obres al comptat. L'abús d'aquest sistema financer, entre 2004 i 2007, essent conseller l'honorable senyor Joaquim Nadal, va comprometre 7.000 milions d'euros per al període 2007-2042, cosa que equival a 4-5 vegades el pressupost anual del Departament de Territori i Sostenibilitat!

5. Demanem a la Generalitat que anul·li la privatització de TABASA

Tabasa era l'única empresa pública que gestionava peatges a Catalunya, el dels túnels de Vallvidrera i del Cadí; i per tant l'única que té per objectiu reingressar la totalitat dels seus beneficis en la societat i no repartir dividendes entre accionistes. Això té fortes implicacions en el model de mobilitat resultant. Mentre el peatge financer, la majoria dels actuals, només ha servit per ampliar infraestructures viàries; el peatge de mobilitat ha introduït elements de millora de l'eficiència del vehicle privat i de finançament del transport públic. Els excedents de Tabasa han finançat l'estació i *Park & Ride* d'FGC a Volpalleres (Sant Cugat); la carretera entre Horta de Sant Joan i Xerta; la remodelació integral de l'estació dels FGC de Gràcia, i el carril bus-VAO (Vehicles d'Alta Ocupació) a la C-58. TABASA va ser el primer peatge europeu en bonificar els vehicles d'alta ocupació i va ser premiat amb el X Premi del Pacte per la Mobilitat de Barcelona. TABASA també va construir la primera estació de recàrrega de vehicles elèctrics en una autopista espanyola. Els concessionaris privats que, requerits per la Generalitat de Catalunya, n'han aplicat de similars, han exigit a canvi subvencions públiques per compensar la diferència d'ingressos.

Mentre el moviment "No vull pagar" centra la seva mirada a Madrid, la Generalitat es ven TABASA a la catalana Abertis, que ja gestiona pràcticament el 100 % de les autopistes a Catalunya.

Redacció



Llargària de la xarxa viària d'alta capacitat i fracció sotmesa a algun tipus de pagament per part dels usuaris als estats de la Unió Europea. Font: Ignacio Nucho. Director Área Carreteras de INECO. Fundació Cercle d'Infraestructures.

TOTES LES AUTOPISTES ES PAGUEN
La clau és qui paga, qui cobra i a què es destina la recaptació

KM d'infraestructura per milió d'habitants



Xarxa viària principal



Autopistes de pagament



PEATGE A L'OMBRA AUTONÒMIC

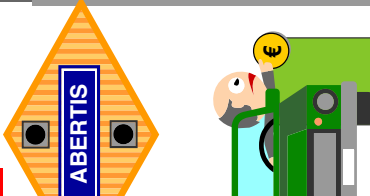
Finançament d'obres + LUCRE



C-14 C-15 C-16 C-17 C-25 C-35 C-51 C-154

PEATGE ESTATAL

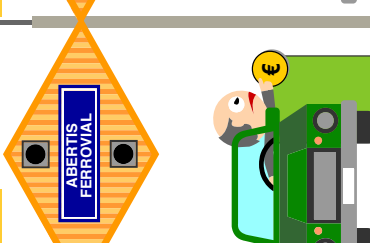
ABERTIS



AP-7 AP-2

PEATGE AUTONÒMIC

ABERTIS FERROVIAL



C-16 C-32 Maresme C-33 C-32 Garraf-Baix Penedès

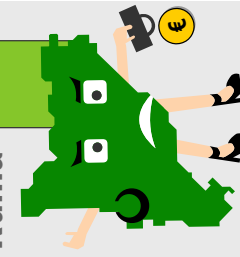
PEATGE PÚBLIC AUTONÒMIC

TABASA Peatge públic



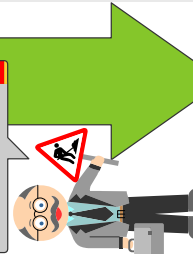
C-16 Vallvidrera C-16 Cadí

Ruïna



Despesa entre 2006 i 2042 > 7.000 MILIONS D'EUROS

Finançament d'obres + LUCRE



Recaptació any 2005 406 MILIONS D'EUROS

Finançament d'obres + LUCRE



Recaptació any 2005 266 MILIONS D'EUROS

Finançament d'obres + REINVERSIÓ EN MOBILITAT SOSTENIBLE



Recaptació any 2005 52 MILIONS D'EUROS

Concessions estatals (458 km)

Obertura Final Pròrroga

El Papiol - la Jonquera	1970-75	2004	2021
El Papiol - Salou	1972-75	2005	2021
Salou - València	1974-77	1998	2019
Lleida - Mediterrani	1977	1998	2021

406 M€ 60%

€ 266 M€ 40%

Concessions Generalitat (225 km)

Obertura Final Pròrroga

Montgat - Mataró	1969	2004	2021
Mataró - Palafròlles	1994	2016	2021
Castelldefels - Sitges	1992	2022	2039
Sitges - el Vendrell	1998	2039	--
Vallvidrera* (Tabasa)	1991	2037	2064
Sant Cugat - Terrassa	1991	2021	2036
Terrassa - Manresa	1989	2021	2036
Túnel del Cadí* (Tabasa)	1984	2013	2023
Barcelona - Montmeló	1969	2004	2021

458 km 67%

€ 225 M€ 33%

"Cal internalitzar els costos del transport"

En àmbits congestionats, abaratir la carretera en temps i costos respecte el transport públic genera fortes externalitats econòmiques sobre la societat: més congestió, accidents, canvi climàtic, contaminació...

Els peatges a l'ombra són l'autèntica ruïna del país, és carregar sobre tota la ciutadania -encara que no siguin usuaris directes- i consumeixen recursos de serveis públics de 1a necessitat, com la sanitat, l'educació i el t.públic.

El model català de peatges és financer, no de mobilitat sostenible, perquè està orientat al lucre i no finança obres i serveis fora de la pròpia via de peatge. A més transfereix trànsits a la xarxa secundària generant un gran impacte sobre la seguretat viària.

Cal tarifar la xarxa viària, però a nivell zonal com propugna l'Eurovinjeta. Els models de peatge públic de Tabasa, Congestion Charge de Londres i Metropolitan Transit Authority de Nova York permeten tarifar en funció de la congestió i financen alternatives de mobilitat sostenible: t.públic i FFCC.

Els cinc anys d'aplicació del Decret de la mobilitat generada

LEGISLACIÓ



“Durant la segona meitat del segle XX, el model de mobilitat s’ha caracteritzat per l’augment sistemàtic en l’ús del vehicle privat”

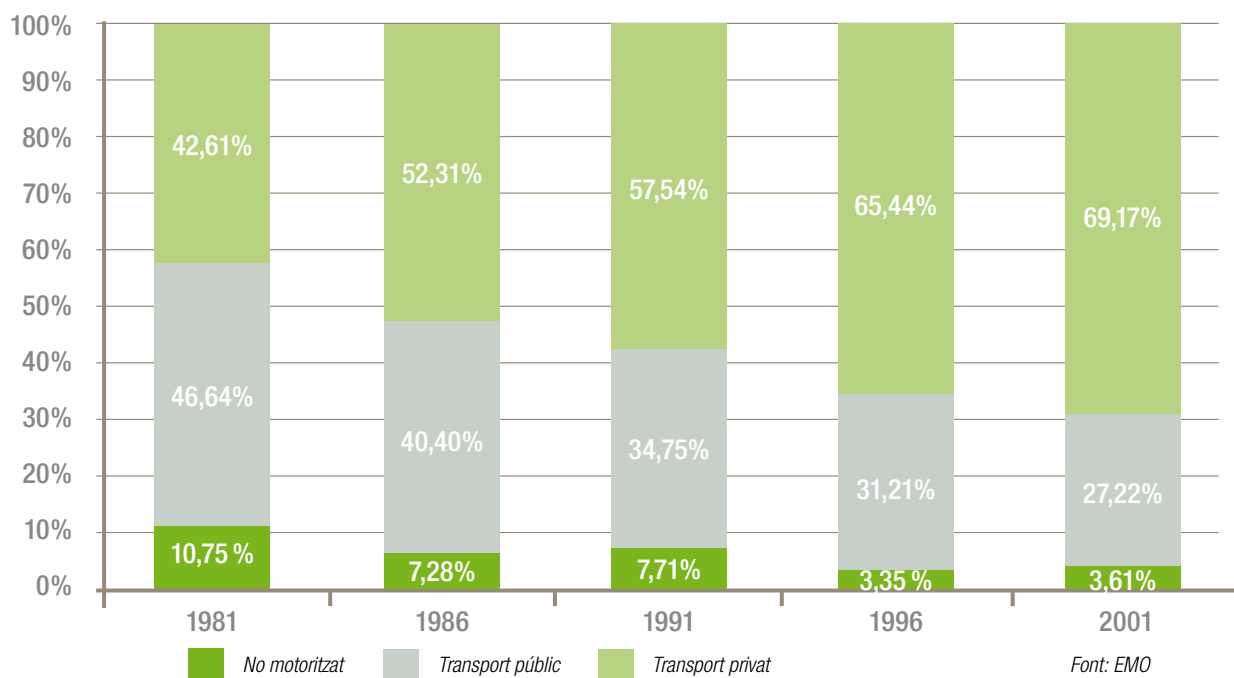
El model de mobilitat de les societats avançades es basa en el principi de llibertat de moviment de persones i mercaderies,

bàsic per entendre la competitivitat d’unes economies cada vegada més globalitzades, però també en la sostenibilitat mediambiental i social, per configurar un sistema socialment equitatiu i respectuós amb el medi ambient.

Durant la segona meitat del segle XX, el model de mobilitat s’ha caracteritzat

per l’augment sistemàtic en l’ús del vehicle privat, per l’increment del volum de mercaderies transportades i per una saturació creixent de l’espai aeri, subratllant noves oportunitats, però també posant de manifest amenaces ja existents, que s’accentuen per l’evolució cap a un sistema cada vegada més obert.

Mobilitat intermunicipal a Catalunya



Ciutat de la Justícia

Amb l'esperit de fer un canvi en la tendència del model de mobilitat neix la Llei 9/2003 per a la promoció d'una mobilitat sostenible mitjançant l'impuls d'actuacions que facilitin l'accés dels ciutadans al treball, a l'estudi, als serveis i a l'oci emprant els diversos mitjans de transport, en especial els de baix o nul impacte mediambiental. Aquesta Llei, que entrà en vigor el juny de 2003, no només va ser capdavantera a l'Estat Espanyol sinó que també va marcar un referent pel que fa a polítiques de mobilitat sostenible en l'àmbit europeu, per ser una de les primeres en seguir els preceptes del Llibre Blanc el Transport.

La Llei introdueix com a novetat la figura de l'avaluació de la mobilitat generada, amb la intenció de lligar la planificació urbana i territorial amb la de la mobilitat i així implementar polítiques de mobilitat sostenible no només destinades a donar resposta a les necessitats actuals sinó també a les futures.

L'objectiu dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada consisteix a avaluar l'increment potencial de desplaçaments provocat per una nova planificació o una nova implantació d'activitats i la capacitat d'absorció dels serveis viaris i dels sistemes de transport, incloent-hi els sistemes de transport no motoritzats, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu.

L'àmbit d'aplicació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada—definit a la Llei de la mobilitat—són, com a mínim, els plans territorials d'equipaments o serveis, els plans directores, els plans d'ordenació municipal i els projectes de noves instal·lacions que es determinin per reglament així com els

projectes urbanístics dels municipis que no hagin desplegat els seus plans de mobilitat urbana.

Per desenvolupar adequadament aquesta previsió legal es redacta el Decret 344/2006, que determina quin és el contingut que han de tenir els diferents tipus d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada i en concreta la tramitació.

El Decret vol donar resposta a una realitat canviant en la gestió de la mobilitat, en la qual les xarxes per a vianants, bicicletes i transport col·lectiu incrementen el seu

en l'esquema normatiu del Decret, que fixa unes condicions mínimes per delimitar zones del viari destinades a la distribució urbana de mercaderies i els molls de càrrega i descàrrega i el mínim de superfície dedicada a magatzem necessaris als comerços, així com el mínim de places d'aparcament per a automòbils i per a bicicletes a les noves promocions urbanístiques.

Un dels trets més destacables del Decret és sens dubte la introducció de la obligació dels promotors urbanístics en la participació en el finançament dels costos generats



protagonisme en la satisfacció de les necessitats de mobilitat de la ciutadania, i en la qual també els valors de qualitat de vida, seguretat en els desplaçaments i sostenibilitat han d'estar cada dia més presents en el disseny i la gestió de la xarxa viària.

D'aquesta manera, s'aposta pel foment de l'articulació del transport públic col·lectiu en les etapes inicials del planejament urbanístic i dels processos de decisió en relació a noves implantacions residencials i de lleure, garantint l'accessibilitat de la població al transport públic.

La distribució urbana de mercaderies i la política d'aparcament són també puntals

per l'increment de mobilitat, ja sigui per la implantació de nous serveis de transport públic o per la urbanització del perllongament de les xarxes d'itineraris principals de vianants, bicicletes i transport públic o de la xarxa bàsica de vehicles.

Nombroses experiències al llarg dels anys d'aplicació del Decret són la garantia de l'efectivitat dels requeriments d'aquest portades a la realitat del territori, que es tradueixen, per exemple, en un increment significatiu dels quilòmetres de carrils bici, de vies pacificades o de prioritat per als vianants. A mode d'exemple, en destaquem algunes de les actuacions que



han estat posades en marxa o que estan a punt de ser-ho que corresponen a dos desenvolupaments urbanístics de l'àmbit de la Regió Metropolitana de Barcelona.

Ciutat de la Justícia

L'any 2009 la Generalitat de Catalunya va dur a terme el trasllat de la majoria de les seus judicials de Barcelona i l'Hospitalet a la Ciutat de la Justícia. L'emplaçament, tocant a la plaça Cerdà de Barcelona, amb façana a la Gran Via i integrat al barri de Santa Eulàlia d'Hospitalet comportava un repte per aconseguir que els 2.500 treballadors i els

l'estació de Santa Eulàlia de la línia 1 de metro, però amb l'inconvenient que totes dues porten a la plaça d'Espanya. En un futur, a més, es localitzarà una estació de la línia 9 de metro. La xarxa d'autobusos tant urbana com interurbana és força important. De tota manera es va veure que una bona part de la mobilitat generada tant per treballadors com per les visites provenia de l'estació de Sants, per la qual cosa es va proposar i es va posar en funcionament una línia exprés amb aquesta estació de rodalies. La nova línia exprés de l'AMB, C/J, Estació de Sants – Ciutat de la Justícia, circula de 7,20

per sobre el vial de la ronda del Mig, tot i comptar amb ascensors. L'ajuntament de Barcelona va realitzar un estudi de capacitat de la via i va definir un nou pas de vianants semaforitzat que, juntament amb unes modificacions dels carrils, permetia el pas a nivell de vianants i ciclistes.

Parc empresarial Sant Pau de Riu Sec

En el municipi de Sabadell, tocant a Ciutat Badia i vorejat per l'autopista C-50 a l'Oest i l'aeroport de Sabadell a l'Est, s'ha redactat un Pla Parcial que desenvolupa el Sector de Sant Pau de Riu Sec, amb l'objectiu de revitalitzar una zona estratègica de la ciutat

dotant-la d'activitats terciàries que col·laborin en la creació d'ocupació.

El planejament planteja la construcció d'una sèrie de noves infraestructures viàries que modificaran completament els accessos a Sabadell des de la C-58, entre elles la rotonda més gran de Catalunya, dissenyada per facilitar els accessos al Parc empresarial des de la C-58 i el carrer Cantàbria.

El Parc Empresarial, com a promotor del desenvolupament urbanístic i econòmic i l'Ajuntament de Sabadell, van estudiar mitjançant la figura d'un EAMG els efectes que tindrà sobre la mobilitat actual la futura zona comercial i com respondrà tota la xarxa viària que s'ha dissenyat.

El projecte del Parc Empresarial de Sabadell preveu la implantació de 146.000 m² de sostre comercial i 57.700 m² de sostre per oficines i incorpora criteris estrictes de sostenibilitat que exigeixen aconseguir recuperar els espais verds de l'entorn i integrar-los en el conjunt del territori. Els edificis disposen de sistemes per fer servir energies renovables i estalviar aigua i tot el conjunt s'aïlla de les principals infraestructures mitjançant pantalles naturals.

Fins al moment s'han tramitat tres EAMG en l'àmbit del Parc empresarial que



Abans de la reforma



Després de la reforma

10.000 visitants/dia, que generaven 31.125 desplaçaments/dia ho fessin de la manera més sostenible possible.

Des del Departament de justícia es va redactar un EAMG amb un procés participatiu de tots els agents afectats i incloent les administracions que havien de fer efectives les mesures que es decidissin.

L'estudi inclou mesures per a tots els modes de transport però mereixen destacar-se els esforços fets en transport públic i la mobilitat per a vianants i bicicletes.

A l'indret on se situa la Ciutat de la Justícia existeix l'estació d'Idelfons Cerdà de les línies Llobregat i Anoia de FGC i a uns 500 metres

del matí fins a les 4,05 de la tarda, amb 3 autobusos i l'any 2011 va portar 250.253 persones.

A més, dins de les actuacions de transport públic, es va proposar modificar i incrementar 4 línies d'autobús existents: 109, L52, L82 i L85.

La segona gran actuació fa referència a la millora de la connectivitat per als vianants i bicicletes amb Barcelona. Es va proposar la reforma de la plaça Cerdà perquè vianants i bicicletes tinguessin un accés directe i a nivell entre la Ciutat de la Justícia i la Gran Via per la banda de la Plaça Espanya i no haguessin de passar per la passera existent



Foto de la rotonda

del Decret, el setembre de 2006, tot i que últimament els efectes de la crisi els estan fent minvar.

Fins a desembre de 2011 han estat informats un total de 1.158 estudis d'avaluació de la mobilitat generada, el 29 % per l'ATM de la RMB, que emet informes des de

l'aprovació del Decret, el 3 % per l'ATM del Camp de Tarragona, que informa des de gener de 2011 i la resta per la Secretaria de Mobilitat del DTES, que és l'encarregada de l'emissió dels informes de mobilitat referents al planejament dels àmbits territorials en els quals no han estat constituïdes les Autoritats Territorials de la Mobilitat (ATM). Mereix una menció especial l'efecte de l'aplicació del Decret en el planejament dels municipis petits, ja que n'ha comportat un canvi radical per aquests a nivell de mobilitat. La majoria d'aquests municipis no tenen obligació de redactar un pla de mobilitat urbana i la redacció de l'EAMG en el moment de revisar el planejament general s'ha transformat en la seva eina de planificació de la mobilitat urbana, trobant-se en els EAMG les propostes de les xarxes dels nous sectors, però també les estructurants de la zona urbana existent produint-se un efecte sinèrgic en la planificació de la mobilitat del l'espai urbà existent i el projectat.

En definitiva, els cinc anys d'aplicació del Decret 344/2006 han significat un pas endavant per a l'evolució del model de mobilitat cap a un sistema més adaptat a les noves realitats dels desplaçaments de persones i mercaderies, i un gran esforç normatiu que ha aconseguit unificar criteris de disseny, gestió i planificació de la mobilitat tenint en compte les necessitats de tots els ciutadans.

Lluís Alegre i Sara Hernández
Autoritat del Transport Metropolità. RMB.

analitzen l'impacte de la mobilitat generada per 60.000 m² de superfície de venda comercial sobre un total de 82.000 m² que cal construir. Els estudis estimen que aquesta activitat generarà 85.650 nous desplaçaments, entre anar i tornar, amb un repartiment modal aproximat del 6 % per als modes no motoritzats, vianants i bicicleta, 16 % per al transport públic i 78 % per al transport privat, cotxe i moto.

El Parc empresarial s'ha enfrontat amb tres reptes des del punt de vista de la mobilitat i que el futur ens dirà si les solucions que s'han proposat per a cadascun d'ells han estat les adequades.

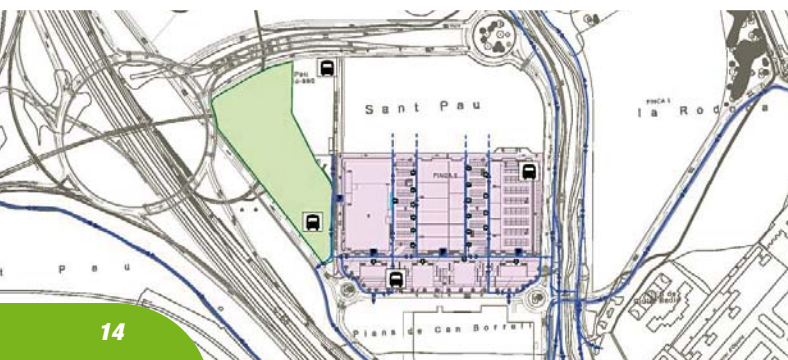
El primer repte ha estat dissenyar una xarxa viària amb capacitat suficient per suportar la nova demanda de vehicle privat, evitant congestionar els accessos a la ciutat de Sabadell i la C-58. L'obra més significativa d'aquesta xarxa és la nova rotonda situada sobre la C-58. L'estudi, però, fa una sèrie de recomanacions respecte als accessos dels diferents centres comercials que s'ubiquin de manera que la gestió d'aquests no saturi els vials de connexió del Parc empresarial.

El segon repte ha estat dotar de servei de transport públic als nous usuaris que es preveuen en aquest mitjà. En concret els dissabtes s'estima que es poden produir 13.500 nous desplaçaments. Tot i què a menys de 1,5 km del Parc empresarial es troben tres estacions ferroviàries s'ha

estimat que la majoria dels usuaris vindran de Sabadell, de manera que es proposa el perllongament de la línia L11 d'aquest municipi fins al Parc empresarial. Aquesta línia té un itinerari força cèntric i la seva millora beneficia al Parc empresarial i a la ciutat de Sabadell i el seu recorregut s'ha dissenyat perquè tingui les parades el més a prop possible dels accessos als establiments. El tercer repte ha estat dotar d'una xarxa de vianants i bicicleta complerta i ben connectada amb els municipis de Sabadell i Badia del Vallès i amb la Universitat Autònoma de Barcelona.

Conclusions

La construcció de la xarxa està iniciada i presenta un disseny segur per als seus usuaris. Juntament amb la xarxa es preveuen més de 700 aparcaments de bicicletes per als més de 2.000 ciclistes potencials que es preveuen poden arribar en aquest mode, molts d'ells treballadors del Parc empresarial. La conclusió que podem extreure d'aquests cinc anys d'aplicació del Decret de mobilitat generada és que s'ha aconseguit que els municipis i els promotors urbanístics assumeixin la importància i la necessitat d'introduir la planificació de la mobilitat en el planejament dels seus desenvolupaments urbanístics. Any rere any el volum d'expedients de mobilitat relacionats amb promocions urbanístiques ha anat augmentant des de l'entrada en vigència



Suïssa 2011:

sense retallades, continua l'aposta pel transport públic

FERROCARRIL



“El país alpí va tancar l'any 2011 amb una població de 7.952.600 habitants, un 1 % més respecte a l'any precedent”

Aquesta població, més els visitants –ja siguin per motius professionals, de turisme o d'altres–, han pogut gaudir de les excel·lències del seu model de transport públic del qual en aquestes línies farem una petita “foto”.

L'enquesta sobre mobilitat que es fa cada 4 anys i que es va fer l'any 2010 ha deixat damunt de la taula alguns aspectes interessants:

- La possessió del permís de conduir entre els joves de 18 a 24 anys retrocedeix del 71 % l'any 1994 al 59 % el 2010.
- El 79 % de les llars té, com a mínim, 1 cotxe. Retrocés de dos punts respecte al 2005.
- El total de quilòmetres en tren per persona ha augmentat un 27 % entre 2005 i 2010 front un 5,5 % el de carretera.

SBB CFF FFS explota la xarxa més densa a escala internacional: de mitjana el 2011, 96,3 trens han circulat per aquesta trama (2010 95,4). En conjunt, l'augment de la demanda es del 20 % des de l'any 2003, constatant l'èxit del programa RAIL 2000 (sense línies d'alta velocitat).

L'any 2011 els ferrocarrils han assegurat el 25,4 % del conjunt dels transports a Suïssa. El moviment de “commuter” ha estat del 34,1 % (32,7 % al 2010) i en tràfic d'oci el 22,5 % (20,0 % al 2010).

Ferrocarrils Federals Suïssos (SBB CFF FFS) va posar en servei el 25 de maig 2011 la “Gare sur internet”, una actualització de la seva pàgina web en servei des de 2004 que va comportar la revisió i la posada al dia de 13.000 pàgines. L'any anterior va rebre el premi Best of Swiss Web 2010

Aquest portal rep prop de 20 milions de sol·licituds horaris / més dos milions des del mòbil. L'aplicació dels SBB per iPhone i Android és la més descarregada de la Confederació.

Durant l'any objecte d'aquest article s'han posat en servei 31 km més de parets

antisoroll, arribant a una xifra total de 270 km d'aquests elements que fan realitat allò que no sempre soterrar i desviar la xarxa ferroviària convencional són les opcions

L'aplicació dels SBB per iPhone i Android és la més descarregada de la Confederació

més adients (solucions típicament cares del model “made in Spain”). 850 vagons de mercaderies s'han afegit als més de 6500 (amb una vida encara útil mínima de 10 anys) sobre els que ja s'havia actuat per tal de devenir vagons silenciosos.

Quant als aparcaments, i continuant amb l'objectiu de promocionar la mobilitat combinada dolça, pel que fa a les bicicletes s'han afegit més de 1.100 noves places d'estacionament, totalitzant 86000 mentre



que l'oferta d'aparcaments de cotxes es d'una mica més de 25.600 –Aquí ho fem al revés?–.

I pel que fa als abonaments, 2011 va acabar amb 2340918 abonaments ½ tarifa –GA ½- i 430.982 abonaments anuals –GA-

Tres premis dels Oscar ferroviaris (Brunnel Awards) van anar a parar a SBB per la renovació i reconstrucció del viaducte de Letten i les estacions de Brigue i Coire.

El 15 de novembre 2011 ha vist com amb més de 100 anys de retard han començat els treballs per la connexió ferroviària Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA), amb cinc noves parades previstes

L'any 2011 també ha significat la llum verda al projecte de substitució dels sistemes de control de tren SIGNUM i ZUB pel sistema ETCS

i de 16 km de longitud dels quals 14 km a Suïssa i la resta a França. A més han continuat els treballs de construcció de la nova línia diametral a Zurich (DML) i del nous túnels base del Gotthard i del Ceneri entre d'altres.

L'any 2011 també ha significat la llum verda al projecte de substitució dels sistemes de control de tren SIGNUM i ZUB pel sistema ETCS (European Train Control System) amb l'objectiu que el nivell 1 Limited Supervisión sigui l'estàndard a tota la xarxa d'ample normal l'any 2018 amb la previsió que al 2025 entri en funcionament el nivell 2 (actualment en servei al túnel base del





Lötschberg i al tram Mattstetten-Rothrist, que permet la circulació de trens a 200 km/h cada dos minuts sense els senyals clàssics.

En el camp de les mercaderies a través dels Alps, amb 40,1 milions de tones transportades (+ 4,4 % respecte a 2010) la quota modal del rail ha estat del 63,9 %, amb 25,6 milions (+ 6,5 % sobre 2010) i 14,5 milions la carretera (+0,9 %). Un total de 1,258 milions de camions han creuat els Alps, quan l'objectiu intermedi marcat per la llei de transferència per 2011 era d'un milió. El mateix 3 de març el tren núm. 100.000 feia el seu pas pel túnel base del Lötschberg, en servei comercial des del 9 de desembre de 2012.

La mobilitat combinada tren més cotxe compartit (Click & Drive) ha permès fer més de 10.000 trajectes

Pel que fa al cotxe compartit, amb 1.900 fans al Facebook, s'han passat dels 30 socis i dos cotxes de l'any 1987 (inici a la Confederació) als 102.100 clients, dels quals socis 46.700 i 2.600 vehicles, xifres a les quals cal afegir la presència a 480 localitats del territori amb 1.340 punts. Zurich és una de les ciutats del món amb millor cobertura, trobant un emplaçament de mitjana a 250 metres o a tres minuts caminant.

El benefici econòmic de la societat Mobility va ser de CHF 1,3 milions. Aquestes xifres en conjunt han permès treure de les carreteres 21.700 cotxes i estalviant 7,2 milions de litres de benzina. El nombre de trajectes realitzats ha estat de 1.204.000. La memòria anual de 2011 indica l'objectiu de tenir un emplaçament a tots els municipis de més de 10.000 habitants. La mobilitat combinada tren més cotxe compartit (Click & Drive) ha permès fer més de 10.000 trajectes, mostrant les sinergies entre el transport públic i l'ús racional del cotxe.

Respecte de la bicicleta, si abans citàvem l'augment de places d'estacionament per aquest vehicle de dues rodes, el 2011 va significar la posada en funcionament per part de les societats Rentabike, La PosteSuisse i SBB CFF FFS del servei de bicicleta públic suís PubliBike, amb el que es pretén cobrir la darrera milla d'una manera ambientalment saludable i com a complement de la cadena modal a peu-transport públic, millorant encara més l'entorn urbà dels grans nodes que representen les estacions de tren i la salut i qualitat ambiental. Es tracta d'oferir un servei de bicicleta normal i elèctrica al llarg de la geografia helvètica, i més concretament de les 20 estacions de tren on hi ha més demanda, donant més valor afegit al sistema de transport públic suís. La primera d'elles a "la gare de Lucerne".

CarPostal, l'empresa dels coneguts autobusos grocs va tancar l'exercici 2011 amb una flota de 3.381 conductors, 2.145 vehicles que van transportar 124 milions de passatgers pels 11.102

kilòmetres de xarxa, totalitzant 104 milions de km. recorreguts (6,5 cops la volta a la terra).

2011 també ha vist el relleu en el si de la UTP –Union des transports publics- dient adéu al Sr. Peter Vollmer amb poc més de dos lustres al capdavant d'aquesta organització que defensa aquests modes de mobilitat- i donant la benvinguda el senyor Ueli Stückelberger.



I la comunitat per a la formació en matèria de transport públic, Login, ha continuat donant formació als joves -1.924 aprendents- i prop de 15.000 professionals han rebut cursos d'actualització de coneixements.

En definitiva, 2011, un any pel camí del seny i de la continuïtat amb idees clares i objectius assolibles, mentre que per aquestes contrades...desídia, el cafè per tots, bogeria d'uns pocs que ens va empobrir més, malbaratament i retallades a "tutti plen"... conseqüències d'un no model.

Carlos Orti
Vocal en la Junta de la PTP

100 anys del Carrilet (I): d'un tren amenaçat de mort a un servei de referència exemplar

FERROCARRIL



Manifestació per evitar el tancament del Carrilet entre Martorell i Igualada. Font: F. Marcet.



Moderna unitat elèctrica 213 que dona servei a totes les línies del Carrilet. Font: Flickr eldelinux.

La PTP ret homenatge al Carrilet amb motiu del seu centenari entre Barcelona i Martorell. Cal posar en valor la gran transformació realitzada per FGC i reivindicar el mateix esperit de treball per fer surar altres línies ferroviàries del país que es troben amenaçades o infrautilitzades.

Cal fer memòria: l'Estat va sentenciar a mort el Carrilet el 1977 i la Generalitat el va ressuscitar. Una vegada la *Compañía General de los Ferrocarriles Catalanes* (CGFC), operadora privada del Carrilet, féu fallida l'any 1976, la xarxa va passar a formar part de l'empresa pública estatal *Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha* (FEVE). L'Estat estava immers en una voràgine de tancaments de línies de via estreta arreu de la península, i en el cas del Carrilet, **l'any 1977, FEVE va planificar el tancament dels trams Martorell – Igualada i l'Hospitalet – Plaça Espanya en base a un estudi d'INECO, la mateixa consultora que avui justifica una supressió massiva de serveis regionals a Renfe.** Només la reacció popular i la reinstauració de la Generalitat van evitar que es duguessin a terme aquells plans. L'any 1977 va celebrar-se a Igualada una manifestació multitudinària en defensa del tren que va fer ajornar la decisió a FEVE. Només dos anys després, al 1979 es creava la primera empresa pública de la Generalitat, FGC, precisament per fer-se càrrec del Carrilet per una banda, i del tren del Vallès per l'altra. Partint d'unes infraestructures ruïnoses, FGC ha convertit el Carrilet en un servei ferroviari modèlic en freqüència, puntualitat, qualitat, seguretat, accessibilitat i viabilitat econòmica, considerat a més un dels millors trens suburbans d'Europa.

QUINS HAN ESTAT ELS MÈRITS DE LA RECUPERACIÓ DEL CARRILET?

Són molts els mèrits per sentir-nos orgullosos de la feina feta per FGC. S'ha passat de transportar 9 milions de passatgers en insuficients condicions de seguretat i confort, a transportar-ne 23 milions de passatgers l'any 2011 amb un nivell de qualitat i seguretat capdavanter (vegeu gràfica annexa). Arribar fins aquí és conseqüència d'una llarga cadena d'encerts i mèrits:

- 1. La descentralització del poder polític ferroviari.** És fàcilment comprovable com les xarxes de via estreta transferides a les comunitats autònomes (FGC, EuskoTren / Metro Bilbao, FGV i SFM), amb el cas català com a pioner l'any 1979, han evolucionat molt més favorablement que la xarxa operada directament per FEVE, sotmesa a una caiguda sostinguda de la demanda i a plans de modernització molt tardans.
- 2. L'emprenedoria i erudició d'un equip tècnic jove** (ara més gran), que sempre ha defensat els beneficis socials i ambientals del transport públic sense deixar-se influenciar pel mite de l'automòbil i les autovies/autopistes dels anys 70 i 80, quan la via estreta i els trens locals eren considerats obsolets. Cal recordar el mal estat en què es trobava el Carrilet als anys 70, amb més de 320 passos a nivell i una desbocada accidentalitat.
- 3. Un pla de treball i finançament auster però constant.** A diferència de projectes faraònics com la línia 9 de metro o el tren d'alta velocitat, les inversions a FGC han estat discretes però constants, en línia amb el que es fa a Europa. Esglaonadament s'han anat posant en marxa diverses millores de traçat, desdoblaments de via, integracions urbanes, supressió de passos a nivell i millora d'estacions, senyalització i material mòbil; fins arribar a un nivell de servei capdavanter a tota Europa (vegeu gràfica annexa).

4. Pioners en el model ferroviari “low cost” d’Espanya. El model d’exploració “low cost” implantat a la línia Martorell – Igualada va permetre assegurar el futur d’aquest servei. Aplicant-hi inversions moderades sobre el material mòbil, i automatitzant i rectificat puntualment la infraestructura, es va poder duplicar el nombre de trens oferts, mantenint el dèficit operatiu constant. Aquesta operació va implicar un increment en la demanda que va fer entrar la línia en un cercle virtuós fins arribar a la seva electrificació i nivells d’oferta actuals. L’any 1977 el tram Igualada – Martorell es feia amb trens dièsel cada dues hores que trigaven 59 minuts en cobrir el recorregut; avui s’ofereix una connexió cada 20, 30 o 60 minuts (segons franja horària) que triga 45 minuts (un estalvi de temps del 25 % sobre un traçat sinuós).

5. Actitud política responsable. Els diversos canvis de Govern a la Generalitat de Catalunya han respectat el treball tècnic d’FGC i de manera sostinguda han prosseguit els plans de millora d’aquesta empresa pública.

6. Superació d’alguns tòpics sobre rendibilitat ferroviària. FGC demostra diàriament que el ferrocarril també pot resultar rendible en el transport de mercaderies a curta distància (sal i potassa des de Súria / Sallent al Port, i des de Súria fins a Martorell; i automòbils des de Martorell fins al Port. Així mateix, en el transport de viatgers per ferrocarril s’ha demostrat que una línia amb traçat tortuós pot ser competitiva en la curta distància: Martorell – Igualada, Martorell – Manresa).

7. Pioners en l’exploració conjunta de trens de mercaderies i serveis de Metro. FGC Cargo és l’única empresa ferroviària europea que transporta automòbils en via mètrica i serveis de mercaderies barrejats amb un servei de metro d’alta freqüència operant únicament en via doble.

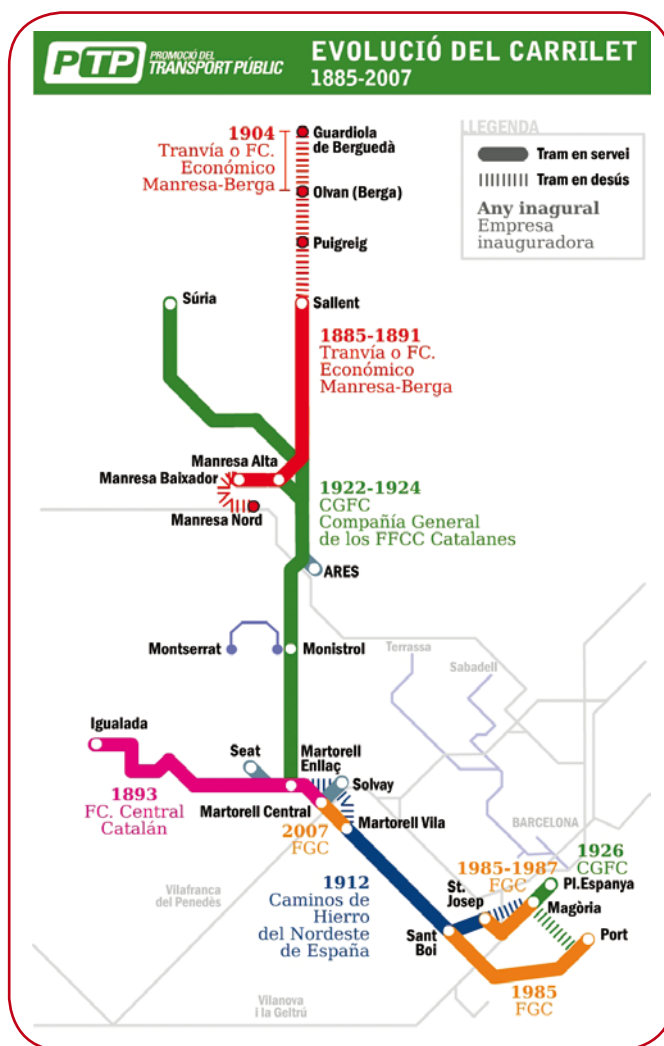
8. Millora de l’oferta i la demanda en paral·lel a uns resultats econòmics brillants. En el període 1996-2012 FGC ha multiplicat l’oferta per 1,8 i la demanda per 1,7 aconseguint al mateix temps millorar els seus resultats econòmics: s’ha passat del 42 % de taxa de cobertura (part no subvencionada, d’acord amb l’EBITDA) l’any 1980 al 92 % al 2012, el millor valor d’una empresa de ferrocarril a Espanya i un dels millors d’Europa.

9. Conversió del tram metropolità del Carrilet en la línia 8 del Metro de Barcelona. Allò que als anys setanta era una accidentada entrada del Carrilet a Barcelona, amenaçada de tancament entre l’Hospitalet – Av. Carrilet i la Pl. d’Espanya, avui forma part d’una moderna línia de Metro que dóna accés a la Fira de Mostres (Fira 1 i Fira 2), la Ciutat de la Justícia o barris d’elevada densitat (Gornal, Gran Via, etc.).

10. Esperit de constant superació. La història del Carrilet no acaba aquí. Amb més salut que mai, s’hi estudien noves mesures per ampliar el seu mercat de passatgers (ampliació Pl. d’Espanya – Gràcia) i mercaderies (possible adopció de l’ample UIC per trams).

Partint d’unes infraestructures ruïnoses, FGC ha convertit el Carrilet en un servei ferroviari modèlic en freqüència i puntualitat

El futur: el carrilet encara té metxa. Els primers trams del Carrilet van néixer com a línies de via estreta d’aportació de tràfic a la xarxa de via ampla, des de Igualada fins a Martorell i des de Guardiola de Berguedà, Olvan (Berga) i Sallent fins a Manresa. Posteriorment, amb una visió més global sobre l’eix del Llobregat, s’hi van construir les connexions Port / Pl. d’Espanya – Martorell i Martorell – Manresa – Súria per donar accés directe al port de Barcelona i per connectar les línies aïllades inicials (vegeu plànol annex). Amb el mateix esperit d’integració de xarxa ferroviària, però ampliat a escala europea i metropolitana, ara és el moment per pensar quin paper pot jugar el ferrocarril al voltant del Llobregat i l’Anoia, per connectar l’àrea central de Catalunya amb el Corredor Mediterrani i Barcelona, millorant-se els temps de viatge i les potencialitats del transport de mercaderies.



CAL APLICAR EL MODEL D'FGC PER SUPERAR ALTRES AMENACES AL FERROCARRIL DE CATALUNYA.

- **Revitalitzacions en curs.** Després d'un període d'incertesa rere el traspàs de la línia Lleida – Balaguer – La Pobla de Segur, FGC es troba immersa en un pla per recuperar la línia mitjançant un model "low cost" que potenciï el seu ús i n'asseguri el futur. La primera passa ha estat l'encàrrec de dos trens lleugers nous per cobrir el servei.
- **Salvar infraestructures ferroviàries en risc de supressió, amb lògica FGC.** De la mateixa manera que l'any 1979 FGC va evitar desmantellaments ferroviaris per oferir bon servei de transport públic, avui cal aturar el projecte de desmantellament del tren costaner Cambrils – Tarragona i integrar-ho a les ciutats

com a tramvia, així com aturar el projecte de supressió de la cèntrica estació de Figueres en favor d'una variant que faria perdre bona part dels viatgers. Darrera d'aquestes integracions urbanes, i no supressions, hi hauria la voluntat d'oferir un servei de transport públic amb els estàndards d'FGC.

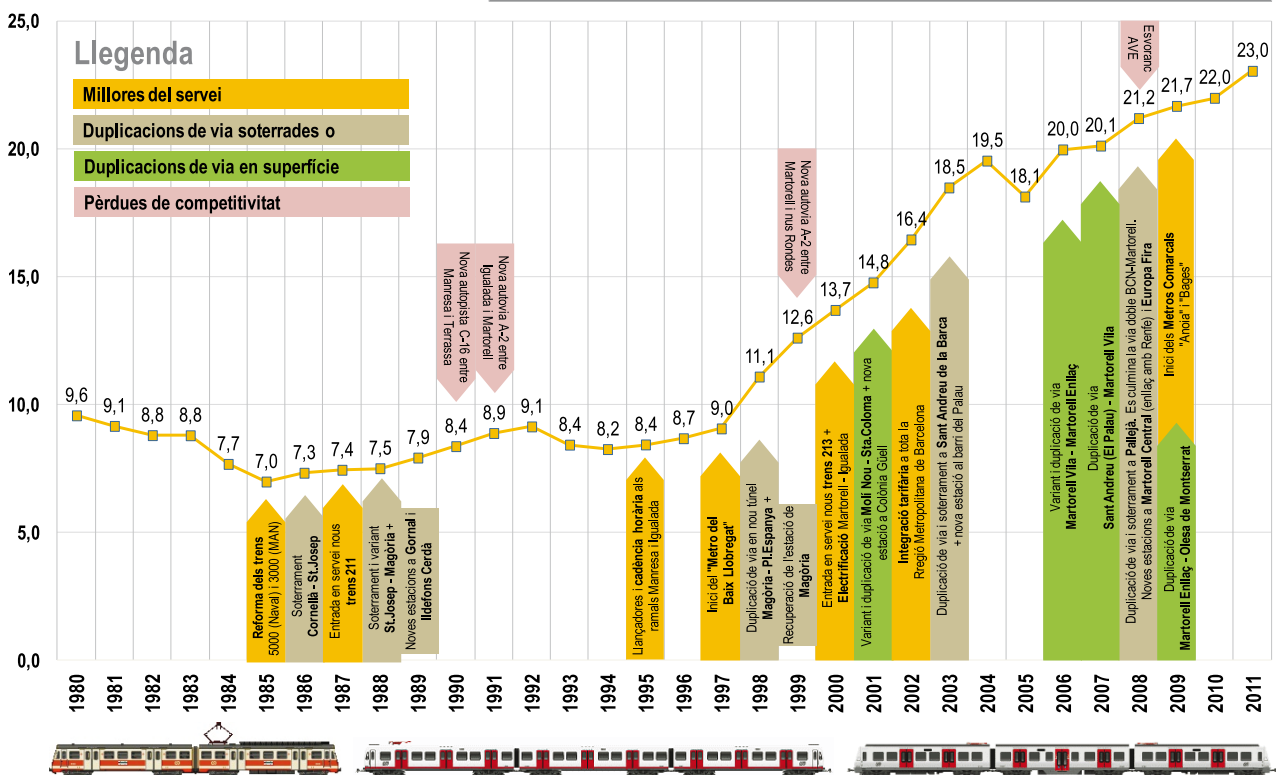
- **Catalunya necessita un pla de serveis cadenciat.** Catalunya té pendent de revitalitzar tot el transport de regionals / mitjana distància i les rodalies als altres àmbits territorials (Camp de Tarragona, Lleida i Girona). Un pla basat en la oferta cadenciada (cada dues hores, cada hora o cada mitja hora) en l'àmbit regional és una idea molt estesa a Europa que FGC ha aplicat amb rigor a les línies que ha operat.

Ricard Riol Jurado
President de PTP



La Generalitat fa rebrotar el Carrilet de les seves cendres

Milions de viatgers anuals al Carrilet (1980-2011) després del traspàs a la Generalitat de 1979



Salzburg,

un sistema amb troleibusos que enamora

AUTOBUS



Amb motiu de la conferència anual de la Federació Europea de Passatgers, EPF, vaig tenir ocasió de visitar aquest mes de març la ciutat de Salzburg. Amb una població de 150.000 habitants, aquesta ciutat es configura com una de les principals ciutats d'Àustria. El fet que estigui a tocar de la frontera alemanya i que gaudeixi d'una gran activitat econòmica, confereix a Salzburg l'aire d'una ciutat molt més important del que demostren els seus guarismes demogràfics. Salzburg és una d'aquelles ciutats que enamoren: la seva arquitectura, l'alè de record de les figures de Mozart i Haydn, encara flotant en l'aire, la seva elegància, el seu dinamisme econòmic, el riu... i també la seva extraordinària xarxa de transport públic que se substancia en uns originals troleibusos.

L'operador públic local, Salzburg AG, és una empresa que, seguint la tradició germànica de servei públic multidisciplinari, s'estructura en diferents divisions: electricitat, gas, provisió de calefacció, aigua, telecomunicacions, i també transport públic. Un dels principals objectius que declara la companyia és dirigir la transició energètica de Salzburg. Per tant, en aquesta ciutat austríaca els serveis de transport públic

es presten en el marc d'una estratègia de sostenibilitat energètica que inclou, a més, objectius en l'increment en la producció d'energia elèctrica d'origen hidroelèctric. La companyia, és propietat en un 43 % de la regió, i en un 31 % de la ciutat, la resta és en mans d'una companyia pública regional d'electricitat que té un munt d'empreses companyies filials. Salzburg AG és un autèntic lobby en favor de la sostenibilitat. Un gran exemple per als nostres ajuntaments.

Salzburg és probablement la ciutat d'Europa amb la més vasta xarxa de troleibusos i amb la particularitat que tota l'energia elèctrica que usa en el transport prové de fonts renovables. De manera que es pot dir amb propietat que el seu transport públic és 100 % renovable, un cas de molta singularitat en el panorama del nostre continent. S'ha calculat que el transport col·lectiu d'aquesta ciutat redueix les emissions de CO₂ en la fabulosa xifra de 51.000 tones cada any.

El sistema de troleibusos rep el nom de **Obus**, un acrònim de la paraula alemanya Oberleitungsbuss que significa "bus amb catenària", i està integrat per 10 línies

estructurades en una xarxa de 100 km d'extensió, amb 95 troleibusos articulats, que fan un recorregut de 5.101.000 km anuals.

La xifra de passatgers transportats anualment puja a 47 milions. Això li dóna a aquesta ciutat una ràtio de 300 viatges / habitant i any, un valor altíssim, només lleugerament inferior al màxim europeu de Friburg, 340 viatges / hab.-any, però fins a quatre cops per sobre dels valors de ciutats com Sabadell, Terrassa o Granada, (70 viatges / hab.-any). En relació al valor de 2010 ha tingut un remarcable creixement del 4 %.

Una cosa ben peculiar de Salzburg és l'embolic de cables elèctric degut a les peculiaritats del sistema de presa de corrent d'aquests vehicles. A la foto es veu una cruïlla, a les afores de la ciutat, on s'assoleix el màxim nivell de complicació sense que cap veí, ni polític trobi el menor inconvenient.

Bones notes pel troleibús

A través d'una enquesta representativa, els clients han valorat molt positivament el troleibús. Els clients afirmen que millora el medi ambient, resulta pràctic i còmode.

Flota moderna

Mitjançant un sostingut programa d'inversions que arribarà als 17,5 milions d'euros, s'ha assegurat la total renovació de la flota, focalitzant l'atenció en la disposició de seients més còmodes, en garantir una entrada i sortida dels vehicles sense obstacles, amb aire condicionat, tan important ja que des de fa uns anys els estius són quasi tan calorosos com a casa nostra, i amb un modern disseny.

Avantatges del troleibús de Salzburg

- Servei 100 % sostenible des del punt de vista energètic
- Baix consum d'energia per passatger
- Zero emissions
- Servei extremadament silencios
- Estalvi anual de 60.000 tones de CO₂
- Transport en via pròpia
- Imatge de modernitat

Salzburg-- en funcionament des de 1893, i que va ser adquirit el 2006 amb propòsits turístics juntament amb sis vaixells.

- Un altre tren local, el *Pinzgauer*, de via estreta, que va ser adquirit el 2008 a l'empresa nacional ferroviària austríaca, ÖBB, i que precisa de serioses inversions. Així i tot, té un nivell d'usuaris proper al milió de persones per any.



Salzburg AG participa també com a soci en l'empresa ferroviària que presta serveis de proximitat, S-Bahn, en la rodalia de Salzburg, amb una forta penetració a la xarxa alemanya.

Si voleu viure la història d'una ciutat que enamora i conèixer alhora probablement la millor xarxa de troleibusos d'Europa, no us podeu perdre Salzburg.

Pau Noy Serrano

Vocal de relacions internacionals PTP

Xarxa en continua expansió

La xarxa de troleibusos de Salzburg es troba en continua expansió. Al setembre de 2011 la línia 1 s'ha estès fins a l'estadi de Salzburg i aquest estiu les línies 8 i 10 han vist noves ampliacions. Des de març d'enguany, la línia 10 ha prolongat el seu servei en 1,3 quilòmetres fins al que es denomina *Die neue Stadt*, la nova ciutat, on es localitza un centre de negocis i una gran biblioteca.

Cooperació amb esdeveniments

A Salzburg s'han fet acords amb diverses empreses i institucions perquè les entrades a esdeveniments incorporin el bitllet de transport públic. L'estiu de 2011 va ser el primer on aquest producte es va incorporar al Festival de música de Salzburg, de forma que els assistents podien arribar i marxar del festival amb troleibús.

Lokalbahn

Adicionalment, Salzburg AG presta també el servei ferroviari denominat *Lokalbahn*, traduït de l'alemany, literalment, tren local. Amb una xarxa de només 35 km de via, *Lokalbahn* és capaç de transportar cada any 4,9 milions de passatgers, en un servei concebut com d'aportació a la resta de la xarxa existent. És molt remarcable el fet que *Lokalbahn* presta també servei de transport de mercaderies.

A més, Salzburg AG explota quatre serveis singulars

- El funicular d'accés al castell de la ciutat, denominat *Festungsbahn* (1,8 milions de passatgers anuals)
- L'ascensor al *Mönchsberg*, a prop del castell, (0,5 milions de passatgers anuals)
- Un ferrocarril cremallera, el *SchafbergBahn*, en connexió amb un servei de vaixells de Wolfgangsee -- a 35 km de



Les ofertes turístiques dels operadors de transport públic a Catalunya

VIATGES
SOSTENIBLES



A Catalunya hi ha una àmplia oferta d'activitats d'aventura, esport, oci, cultura i gastronomia a càrrec dels operadors de transport públic, que fomenten l'ús de la mobilitat sostenible. A continuació us proposem algunes idees i promocions interessants a càrrec de diversos operadors de transport públic catalans. Decidir-se per algunes d'elles ajuden a reduir el dèficit públic del transport col·lectiu.

Activitats de muntanya

En ple Pirineu, la **Vall de Núria** és un racó on només es pot arribar a peu o amb transport públic, ja que els cotxes no tenen permès l'accés més enllà del nucli de Querolbs. Es pot accedir en tren amb la línia R3 fins a Ribes de Freser i enllaçar allà amb el popular tren cremallera, operat per **FGC**. Durant tot l'any es poden fer diverses rutes de senderisme, des de senzilles passejades fins a exigents ascensions, tir amb arc i gaudir del parc lúdic per adults i nens. A l'hivern, a més, es pot fer esquí i snow, esquí

de muntanya i un circuit de raquetes de neu, i a l'estiu es poden llogar barques i canoes al llac, fer un circuit d'orientació o rutes a cavall. FGC oferta diferents packs combinant el cremallera amb diverses activitats. Renfe ofereix durant la temporada d'hivern el passatge **SkiTren**, que inclou anada i tornada fins a Ribes de Freser, cremallera i forfet d'un dia per 36 € i durant tot l'any el passatge **Trenatura**, idèntic però sense forfet, per 30 €.

També al Pirineu, a l'estació de **La Molina** es pot arribar amb un altre passatge **SkiTren** de Renfe i FGC, que inclou tren, bus, forfet i assegurança d'un dia per 44 €. Sagalés també oferta l'**SkiBus** a les estacions de la Molina i Massella, amb diferents preus depenent del dia de la setmana que inclouen transport i forfet. A més dels esports d'hivern, a la Molina hi ha diferents activitats, com ara el parc d'aventura als arbres o busseig als llacs.

Una altra destinació clàssica de muntanya és a **Montserrat**, amb nombroses rutes de senderisme pel parc natural i còmodes passejades aprofitant el funicular de la Santa Cova i el de Sant Joan, a més de visitar el monestir, el museu i l'espai audiovisual.

FGC oferta un passatge combinat que inclou el metro, el tren fins a Monistrol, el cremallera i un ús il·limitat dels funiculars, opcionalment incloent també el dinar.

Vies verdes

Les vies verdes són rutes a peu o en bicicleta sobre antics traçats ferroviaris reconvertits i a Catalunya en disposem de cinc diferents. La Diputació de Girona gestiona les quatre de la seva demarcació: **la Ruta del Ferro i el Carbó** (Ripoll – Sant Joan de les Abadesses – Ogassa), accessible en tren des de Ripoll, **la Ruta del Carrilet** (Girona – Olot i Girona – Sant Feliu de Guíxols), accessibles en tren des de Girona, i amb bus des d'Olot i Sant Feliu de Guíxols (consultar amb l'operador la possibilitat de pujar la bicicleta), i també la Ruta del Tren Petit (Palafugell – Palamós). Podeu consultar més informació a www.viesverdes.cat

A les Terres de l'Ebre hi ha la **Via Verda de la Terra Alta**, que té continuïtat amb la **Via Verda del Baix Ebre**, entre els municipis d'Arnes i Tortosa. Es tracta de la via verda més llarga i espectacular. L'empresa Hife



té un servei d'autobús cada matí des de Tortosa per fer la ruta còmodament de manera descendent. No oblideu portar una llanterna, ja que es fan servir nombrosos túnels!

Urbanes i culturals

A la ciutat de Tarragona, l'EMT permet fer una visita guiada pels principals atractius de la capital romana de Tarraconensis, que agafava de Porto fins a Empúries, amb el **Tàrraco Trenet Turístic**, un trenet jardineria

suspès en l'aire amb el **Telefèric de Montjuïc** o viatjar amb el centenari **Tramvia Blau** fins al peu del Tibidabo.

Renfe, per la seva part, oferta diferents packs culturals, com el **Freixetren**, inclou la visita a les caves Freixenet i el bitllet de tren des de qualsevol estació del nucli de rodalies de Barcelona o de regionals entre Sant Vicenç de Calders, Reus i Valls o també el combinat de viatge i entrada al **Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú**, al **Museu de la Ciència i la Tècnica de**

Catalunya a Terrassa o al **Museu Industrial del Ter** a Manlleu.

Diversos d'oci

Durant els dies que el parc obre les seves portes, Renfe oferta un pack de bitllet d'anada i tornada amb entrada a **Port Aventura** des de qualsevol estació de Catalunya pel mateix preu que una entrada d'adult. A partir del juny, Renfe també ofereix combinats de tren i entrada a alguns parcs aquàtics, com **Illa Fantasia** a Premià de Dalt (amb connexió amb bus des de Premià de Mar), **Waterworld** a Lloret de Mar (bus de connexió des de Blanes) o **Marineland** a Santa Susanna.

Finalment, FGC té un parell de ferrocarrils turístics interessants. El **Tren dels Llacs**, entre Lleida, Balaguer i la Pobla de Segur, és un recorregut espectacular pel pre-Pirineu lleidatà amb una locomotora històrica i cotxes d'època, amb una actuació de benvinguda a l'estació de Lleida, unes hores lliures per dinar i passejar per la bonica vila de la Pobla de Segur, i la degustació de coca de recapte a Balaguer en la tornada.

El Tren del Ciment, entre la Pobla de Lillet i Castellar de n'Hug, a l'Alt Berguedà, permet combinar el recorregut panoràmic en tren, amb la visita al Museu del Ciment Asland, els modernistes Jardins Artigas i una exposició de vehicles.

Xavier Lujan

Tècnic de mobilitat PTP



Font: Cremalleradenuria.com

que permet un viatge únic circular o un forfet diari. Es poden comprar els bitllets per Internet a www.tarracotrenetturistic.com

A Barcelona, es pot viatjar amb el **Bus Turístic** de TMB i amb diferents rutes, oferint una perspectiva molt diferent de la ciutat i descomptes a diversos establiments d'oci i restauració. Hi ha un descompte del 10 % als bitllets comprats per Internet, i també un bitllet combinat amb Rodalies, que per 24 € inclou un dia al Bus Turístic i el viatge d'anada i tornada a Barcelona des de qualsevol estació de rodalies o regionals. També es pot assolir el cim de Montjuïc

- Bitllets combinats de Renfe: www.rodaliesdecatalunya.cat (Secció Tarifes / Bitllets combinats)
- Cremallera de Núria: www.valldenuria.cat
- Cremallera de Montserrat: www.cremallerademontserrat.com
- Bus turístic de TMB: www.barcelonabusturistic.cat
- Trenet turístic de Tarragona: www.tarracotrenetturistic.com
- Skybus: www.sagales.com/vplus/
- Tren dels Llacs: www.trendelsllacs.cat
- Tren del Ciment: www.trendelciment.cat
- Vies verdes (bicicleta): www.viesverdes.cat
- Telefèric de Montjuïc, Funicular de Montjuïc i Tramvia Blau: www.tmb.cat (Secció transports d'oci)

La PTP acosta les seves propostes als polítics catalans

SOCIETAT



Sopar anual amb l'honorable senyor Lluís Recoder

El passat 12 de novembre va celebrar-se el sopar social anual de la PTP de l'any 2012 amb la presència de l'aleshores Conseller de Territori i Sostenibilitat, honorable senyor Lluís Recoder. L'esdeveniment va comptar amb més de vuitanta assistents, entre els quals hi havia importants personalitats del món del transport públic de Catalunya (operadors, administracions públiques, etcètera). El conseller va fer un repàs de les dificultats per les quals estava travessant el Departament, amb un 40% del pressupost compromès per l'executiu anterior en pagaments diferits (peatges a l'ombra, mètodes alemanys, etcètera), que deixava un escàs marge de maniobra. També

va recordar la importància que tenien els serveis de transport públic sobre les inversions: tant l'Ajuntament de Barcelona com la Generalitat han incrementat les seves aportacions al contracte programa del transport públic mentre la participació de l'Estat ha baixat. Sobre infraestructures va recordar que s'havien reprès les obres de perllongament d'FGC a Sabadell i a Terrassa, a més de les obres del tram Zona Universitària - Aeroport T1. El conseller estava content de deixar els finançaments d'aquestes obres assegurats i no pendants, com afirma que se'ls va trobar. El tram central de la línia 9 seguia pendent de finançament però era voluntat del Govern acabar el projecte complet de la línia 9, que ja es trobava tunelat en un 86,9%. Pel que fa el pla de Rodalies, el conseller

va lamentar que només s'havia executat el 7% del pla i que, al ritme actual, el pla s'acabaria al 2052. El conseller no va defugir en abordar altres temes importants, com l'Eurovinyeta, el canvi de model tarifari en els transports públics (T-Mobilitat) o les dificultats que tenien amb el Ministeri de Foment per signar un contracte - programa amb Renfe. A més el conseller va respondre a nombroses qüestions dels assistents (vegeu notícia a www.transportpublic.org).

10 propostes per fer sortir el transport públic de la crisi

L'Associació per a la Promoció del Transport Públic ha lliurat a tots els partits amb representació parlamentària 10 propostes per revitalitzar el transport públic de Catalunya. 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 aquests han de ser prioritzats per sobre de l'automoció en polítiques d'estímul de la demanda, ja siguin mitjançant inversions, gestió d'infraestructures actuals o serveis.



Eleccions al Parlament de Catalunya

FEM QUE EL TRANSPORT PÚBLIC ENTRI EN CAMPANYA



Redacció

El bicíng avui. I demà?



BICICLETA



Foto: Joan Puig.

Perquè el bicíng

El percentatge de desplaçaments que es fan a Barcelona en bicicleta ha crescut considerablement en els darrers anys i es situa en 120.000 usos diaris aproximadament. I el bicíng ha estat un factor important en aquest augment ja que ha fet més visible aquest vehicle en els carrers i ha convidat molta gent a pedalar per primera vegada per la ciutat o, si més no, a plantejar-se que la bicicleta pot ser un mode de transport habitual i no només tenir un ús recreatiu.

El bicíng s'ha convertit, per tant, en un element més de la fisonomia barcelonina i s'ha consolidat en nombre d'abonats (més de 115.000) i desplaçaments. El servei consta de 6.000 bicicletes i 420 estacions. Fins l'any 2012, la tarifa del servei consisteix en un abonament anual que permet un nombre il·limitat d'usos i que costa 45,11 €. En cada ús es poden emprar 30 minuts gratuïts, ampliables a dues hores pagant 0,71 € per cada fracció de

30 minuts. En aquest cas la durada mitjana del viatge se situa en uns 13 minuts.

El bicíng com a peça del transport públic

Per tant, els desplaçaments més habituals seran aquells que no tenen sobrecost: per a cobrir distàncies de pocs kilòmetres o com a complement al viatge en transport públic en origen o final. Certes relacions que requeririen més temps de trajecte o transbordaments es poden completar fàcilment en bicíng, disposant de la comoditat de no haver de transportar una bicicleta amb tu en tot moment o d'evitar la prohibició de pujar-la a l'autobús.

Aquest fet aporta un plus als desplaçaments en modes sostenibles, que són els que s'han de potenciar a la ciutat. Amb les noves tarifes plantejades per al 2013 per l'equip de govern de l'Ajuntament l'abonament anual s'incrementaria desproporcionadament, mentre que s'introduirien nous abonaments per a usos

limitats. Això representaria una penalització en els transbordaments abans citats perquè o disposes del car abonament anual o pagues dos cops: el transport públic col·lectiu i el bicíng. Si algú realitza més de tres usos a la setmana l'abonament més adient seguiria essent l'annual, però havent d'assumir una pujada del 116 % en el seu preu, cosa que el faria del tot dissuasiu.

El que cal és mantenir tots els usuaris actuals i aconseguir-ne de nous provinents del vehicle privat. Això s'aconsegueix penalitzant-ne l'ús d'una banda i oferint bones alternatives en transport públic de l'altra. I al bicíng se l'ha de considerar com una peça més que enriqueix aquest transport públic. És per això que la balança s'inclina cap al costat negatiu quan per exemple es bonifica l'àrea verda d'estacionament alhora que s'incrementen les tarifes del bicíng, sumades a més a les de la resta de transport públic. I aquí és on cal decidir què s'ha de prioritzar.

Beneficis socials de la bicicleta

La bicicleta ha de ser vista com un possible substitut al cotxe en desplaçaments al centre laboral o d'estudis, i això pot succeir en distàncies que arribin als 5 km tranquil·lament. La presència de la bicicleta en el medi urbà aporta beneficis socials i ambientals com són la reducció del trànsit, la disminució de la contaminació i el menor nombre d'accidents, evitant així costos econòmics produïts pels vehicles motoritzats com serien els sanitaris. Alhora es guanya espai per als vianants i el transport públic o s'evita l'exclusió d'aquell que no vulgui o no es pugui permetre mantenir un vehicle a motor.

Usuaris del bicíng i entitats en contra de la pujada de tarifes

No és just que acabem pagant més tots aquells que contribuïm en aquests beneficis. I en això

hi estem d'acord moltes entitats: el Consell de la Joventut de Barcelona, la PTP, el BACC, la FAVB, CCOO i UGT. També s'hi ha de sumar la plataforma ciutadana Salvem el bicíng, nascuda arran d'aquests nous preus publicats.

El principal obstacle ja neix quan el propi regidor de mobilitat de l'Ajuntament no considera el bicíng com a part del transport públic, sinó com un sistema de lloguer públic per a fomentar l'ús d'aquest vehicle, i convida a l'usuari freqüent a passar-se a la bicicleta privada. Alhora se'ns presenten aquestes tarifes amb la raó de garantir la viabilitat, sostenibilitat i qualitat del servei. Però han volgut ser imposades, ja que no hi ha hagut cap mena de debat, i l'únic que busquen és mantenir ingressos i reduir els costos del servei en haver menys usos pel fet de tenir menys abonats, però que acabarien pagant molt més. No obstant això, aquests en farien un ús més intensiu per amortitzar l'augment.

Pels mateixos ingressos, cal tenir el major número possible de ciclistes a la ciutat. I ens hem de preguntar si l'estalvi en costos que es produiria, seria igualment dedicat per part de l'Ajuntament a la partida de bicicleta, com carrils bici, per almenys fomentar-ne l'ús.

Cal treballar encara molt en aquest aspecte, on també hi hem d'incloure la lluita contra els robatoris, la disparitat de normatives de circulació de bicicletes, les restriccions d'accés al transport públic i també la possibilitat

d'aparcaments segurs en edificis públics i empreses. Mentre aquests fets no millorin, el bicíng seguirà sent ben necessari per a molts usuaris.

Comparativa amb altres models de bicicleta pública

Amb la proposta de noves tarifes que proposa l'equip de govern de l'Ajuntament tindríem el desafortunat honor de comptar amb un dels sistemes de bicicleta pública més cars d'Europa. Si ho comparem amb les tarifes vigents al 2012 a d'altres ciutats ni Londres se'ns acosta, amb un preu de 55,35 € (£45); i seguiríem baixant als 35,89 € de Saragossa, els 29 € de París, els 28,20 € de Sevilla o els 24,41 € de València.

Ara bé, si en alguna cosa coincideixen els altres és en oferir no només l'abonament anual, sinó abonaments temporals com els d'una setmana o d'un dia. Aquestes modalitats aporten un ingrés per cada ús molt major i no s'haurien d'haver desestimats. I també veiem que la possibilitat de pagar per nombre d'usos, com un pack de 10 o 50, no té homòleg enlloc.

Com millorar el bicíng i el seu finançament

Posem per cas que utilitzem el servei amb un ús cada dos dies de mitjana, i que per tant disposarem de l'abonament anual. Cada viatge ens sortiria a més de 0.50 €, disposant de 30

minuts pel desplaçament. Si ho comparem amb el transport públic col·lectiu, per menys d'un euro (amb la targeta T10 de l'ATM) podem agafar fins a quatre transports diferents durant una hora i quart. És evident que la diferència és molt notòria i que el sistema de tarifes proposat és del tot erroni.

Seguint el mateix exemple, cada viatge en bicíng amb les tarifes del 2012 ens ha sortit a quasi 0,25 €, cosa que fa prou atractiu el seu ús. Però això deixaria de ser així a partir d'ara i podria provocar una baixada considerable d'abonats que no renovarien. D'aquesta manera, cal un major interès per a buscar un finançament alternatiu que no repercuteixi tan excessivament en l'usuari.

Això passaria d'entrada per dir-li al propietari d'un vehicle privat que no pot ocupar un tros d'espai públic per al seu propi ús sense que li comporti cap cost: l'aparcament a l'àrea verda no ha de ser gratuït. I aquests diners s'han d'emprar en la mobilitat sostenible, com el bicíng.

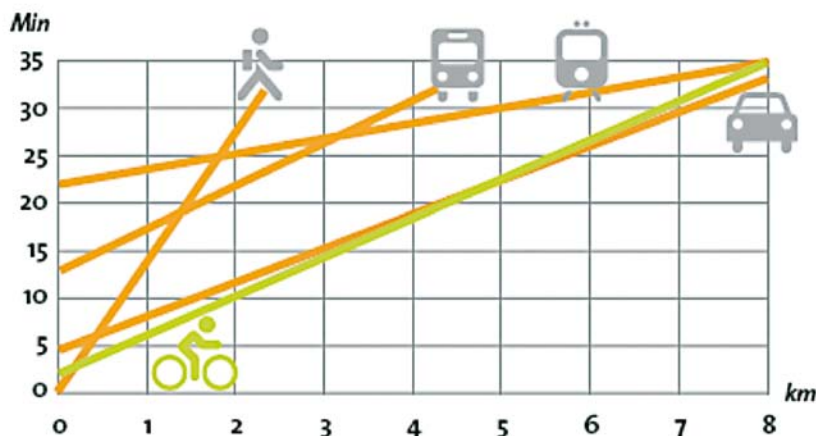
L'Ajuntament s'hauria de creure que el bicíng és transport públic i hauria de proposar que l'IVA d'aquest servei s'iguali al de la resta, i es vegi reduït d'aquesta manera. I també s'haurien de fusionar les targetes amb les del conjunt del transport públic (en aquest cas amb la futura T-Mobilitat) i bonificar l'usuari del bicíng que també utilitzi el transport públic col·lectiu. Trobaríem exemples a Saragossa, València o Montpeller. I una altra possible bonificació podria ser pels joves, estudiants o aturats, com el cas de París, i així acabar fidelitzant-los al servei a posteriori.

També fora bo aconseguir un espònsor, que aportaria finançament a canvi de publicitat. Sorpren que no s'aconsegueixi adoptar abans aquesta mesura, quan la concessionària del servei és justament una empresa de suports publicitaris.

De moment es mantindran vigents les tarifes del 2012 fins que hi hagi una nova proposta. Esperem que hi hagi bona voluntat i tota la predisposició per aconseguir el millor servei possible. El bicíng s'ho mereix!

Albert Sanz
Soci de PTP i BACC

Comparació de les velocitats de desplaçament de diversos mitjans de transport en el medi urbà



Font: Anar amb bicicleta: la solució capdavantera per a les ciutats. Comissió Europea.

Varios parlamentos apoyan la Carta Internacional del Caminar

VIANANTS

John Butcher, fundador de Walk 21 en 1999, inicia la Carta Internacional del Caminar de la siguiente manera:

“Caminar es la primera cosa que un niño quiere hacer y la última a la que una persona mayor desea renunciar. Caminar es el ejercicio que no necesita tener gimnasio. Es la prescripción sin medicina, el control de peso sin dieta y el cosmético que no puede encontrarse en una farmacia. Es el tranquilizante sin pastillas, la terapia sin un psicoanalista y el ocio que no cuesta un céntimo. Y además, no contamina, consume pocos recursos naturales y es altamente eficiente. Caminar es conveniente, no necesita equipamiento especial, es autoregurable e intrínsecamente seguro. Caminar es tan natural como respirar.”

El texto íntegro de la carta puede encontrarse entre otros en estos enlaces:

<http://www.catalunyacamina.org/CartaCat.pdf>

<http://ciudadesquecaminan.org/CartaInternacionaldelCaminar.html>

El pasado 21 de mayo, el Boletín Oficial del Parlamento de Cataluña publicaba la resolución 575/IX sobre la ratificación y adhesión a la Carta Internacional del Caminar. Y es que la Comisión de Territorio y Sostenibilidad, en su sesión núm. 19 de 2 de mayo 2012 debatió el texto de la propuesta acerca de la ratificación y adhesión a la ya mencionada Carta presentada por los grupos parlamentarios de Iniciativa per Catalunya Verds – Esquerra Unida i Alternativa, Convergència i Unió, Partit Socialista de Catalunya y Esquerra Republicana de Catalunya.

De acuerdo al artículo 146 del Reglamento y la resolución adoptada por dicha Comisión, el parlamento catalán insta al “Govern de la Generalitat de Catalunya” a:

- 1** Ratificar y adherirse a la Carta Internacional del Caminar:
- 2** Trasladar el acuerdo a la Federación Internacional del Peatón (<http://www.pedestrians-int.org/>).

Tras la cámara catalana, ha sido el parlamento andaluz el segundo en avalar la Carta (29 de Noviembre) a propuesta de Izquierda Unida, vinculando la iniciativa a la concreción de un Plan de Movilidad Peatonal y Ciclista con dotación presupuestaria en todos los ejercicios de la presente legislatura e instando al gobierno autonómico a elaborar el proyecto de Ley andaluza de Movilidad sostenible. El propio director general de movilidad de la Junta (señor José Luis Ordóñez) se reunía el pasado 31 de Octubre con representantes del Foro Andando en Andalucía –Málaga Andando, Peatones de Sevilla y A Pata- con el objetivo de tener presente también los desplazamientos andando en la política global de movilidad.

Vale la pena recordar que esta Carta fue redactada en el marco de la serie de conferencias internacionales del WALK 21 en Octubre de 2006 y que entre otros busca los siguientes objetivos:

- 1** Incrementar la movilidad integral
- 2** Diseñar y gestionar espacios y lugares para las personas en primer lugar
- 3** Mejorar la integración de las redes de viandantes
- 4** Planificación territorial y usos del suelo como soporte a la comunicación a pie

- 5** Reducir el peligro de atropellamientos
- 6** Mejorar la sensación y seguridad personal
- 7** Aumentar el apoyo de las instituciones
- 8** Desarrollar la cultura de caminar

Crear un mundo en el que la gente escoja y le resulte posible caminar como forma de desplazamiento para sentirse sano y relajado, un mundo en el que autoridades, organizaciones y particulares:

- Reconozcan el valor de caminar
- Se comprometan a desarrollar comunidades saludables, eficaces y sostenibles.
- Trabajen conjuntamente para superar las barreras físicas, sociales e institucionales que a menudo limitan la posibilidad que la gente escoja caminar.

En España se han celebrado dos de las 13 ediciones del Walk 21: Donosti / San Sebastián del 8 al 11 de mayo 2002 y en Barcelona del 8 al 10 de octubre 2008 (3ª y 9ª edición respectivamente).

El próximo congreso internacional del caminar –Walk 21 Conferences (www.walk21.com)– tendrá lugar en la ciudad alemana de Munich del 11 al 13 de septiembre 2013 bajo el lema “Walking

connects” que podría traducirse por un “Caminar comunica”.

Y es que el caminar vuelve a estar más de moda que nunca. Sólo hace falta repasar algunas de las noticias que se producen y que se pueden consultar en el web del Foro de organizaciones peatonales Andando -<http://peatones-andando.blogspot.com.es/>- así como en el de la Red de Ciudades que Caminan -<http://ciudadesquecaminan.org/index.html>-, entre otras relativas a:

- Calidad del aire. La relación entre salud y emisiones de coches puesta de manifiesto por la Organización Mundial de la Salud –OMS– al concluir ésta que las emisiones de humo del diésel son causa de cáncer de pulmón (vale la pena recordar que en 2011 el 68,9 % de los nuevos vehículos vendidos en España eran diésel, frente al 29,6 % gasolina y 1,4 híbrido o eléctrico)
- Uno de cada cuatro niños españoles de tres a cinco años ya tiene exceso de peso
- La convivencia no resuelta entre peatones, ciclistas e incluso patinadores
- Cada día una media de 20 niños son atropellados en España
- Más peatonalización y más bicicleta... mayor seguridad para peatones

- No seguridad vial: atropellamientos y muertes de ciclistas y peatones por la acción del coche en entornos urbanos
- Obstáculos permanentes en las aceras hacen poco atractivo el caminar: papeleras, contenedores, alcorques, señales, adoquines, bolardos...
- Diseño del espacio urbano en primer lugar para el coche en lugar de las personas
- Tiempo de semáforos excesivo que no favorece a las personas grandes o personas con movilidad reducida, pensados principalmente para la fluidez del tráfico (pensando todavía en clave de autos)
- Paradas de autobús urbanas e interurbanas donde la accesibilidad brilla por su ausencia con priorización a elementos de publicidad u otros obstáculos que no a una movilidad sostenible a pie + transporte público

En el momento de redactar este artículo (07 01 2013), la carta ha sido ratificada por un total de 40 municipios (Barcelona, Sevilla, Lleida, Sabadell o Sant Boi de Llobregat entre otros) así como alguna administración o empresa pública (Direcció General de Transports i Mobilitat de la Generalitat de Catalunya, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya –FGC-. De la misma manera,

son ya nueve los municipios que se han adherido a la Red de Ciudades que Caminan a lo que debe sumarse el acuerdo por el que la “Xarxa de Ciutats i Pobles cap a la Sostenibilitat” (200 municipios de la provincia de Barcelona y 27 más del resto de Cataluña) se adhiere a dicha Red hecho público a mediados de diciembre pasado.

Esperamos que con el tiempo esta Carta sea también ratificada por otros parlamentos autonómicos, el mismo Congreso de los Diputados así como un mayor número de consistorios del conjunto del Estado. Y sobre todo, más hechos que buenas palabras que hagan que algunas de las noticias antes apuntadas e imágenes que acompañan a este artículo sean cosa del pasado y no del presente.

Y terminamos con esta cita atribuida según wikipedia al que fuera alcalde de San Sebastián el señor Odón Elorza que en 2001 indicaba: “Cities cannot give in to the endless demands of vehicles. We must recover the environment, adopt initiatives to discourage and reduce the abusive use of the car and promote walking, cycling and public transport.”

Carlos Ortí
Vicepresidente de Catalunya Camina
y Vocal a la Junta de la PTP



Notícies aparegudes en el Butlletí de la Federació Europea pel Transport i el Medi Ambient, de la qual la PTP n'és membre



TRANSPORT & ENVIRONMENT

El fons monetari internacional fa una crida per una "economia verda"

La Comissió Europea ha publicat el seu esperat llibre blanc del transport, però en comptes de ser, com correspondria, una guia de les polítiques comunes a seguir pels propers 10 anys, s'ha presentat més com una estratègia de transport per l'horitzó 2050.

L'objectiu principal és el de reduir en un 60 % per al 2050 els nivells d'emissions del 1990 del sector del transport, però els plans

per als propers 19 anys són només una reducció d'un 20 % dels nivells d'emissions actuals, de manera que el còmput global representa un objectiu d'increment del 8 % entre el 1990 i el 2030.

A més a més, l'única mesura concreta que la Comissió proposa per al mandat actual (2010-2014) és el d'incrementar la capacitat aeroportuària, cosa que farà que l'objectiu de reducció d'emissions esdevingui encara més difícil d'assolir.

Per tot plegat, el director de la T&E Jos Dings ha manifestat que "els plans de la Comissió són els de reduir les emissions únicament un 1 % anual fins al 2030, i posteriorment un 5 %. Ajustar les mesures i confiar en

avenços tecnològics miraculosos és una estratègia completament errònia".

Disminuir la velocitat dels vaixells estalvia emissions, diners...I funciona de manera immediata!!!!

L'Agència Internacional de l'Energia ha comunicat que el 2010 es va registrar el rècord de consum energètic relacionat amb emissions de CO₂. Tot plegat fa que el món s'hagi aproximat perillosament al nivell d'emissions que no s'hauria d'assolir fins al 2020 si es vol limitar l'increment de temperatura global en 2°C.

Francesc Xandri

Paradeta

Dr. Traffic

El doctor Traffic investiga casos paranormals en matèria de mobilitat. L'adreça del seu consultori és doctortraffic@transportpublic.org

Parada per penjar-se de la força?

L'Olga Jumbos, veïna de Viladecavalls (Vallès Occidental), ens ha enviat una foto d'una marquesina del tot imaginativa, situada al seu municipi. L'aparell ni protegeix del sol, ni del vent, ni de la pluja, ni tan sols serveix de suport de cap horari; únicament es percep com ocupa, amb orgull, l'escassa amplada de la vorera sobre la qual descansa.

En un primer moment el Dr. Traffic va treballar amb la hipòtesi que el disseny de la parada responia a criteris ergonòmics per facilitar els usuaris penjar-se de la força, en cas que el temps d'espera del bus Viladecavalls – Terrassa fos insuportable. Però una anàlisi acurada dels horaris d'aquesta línia va fer descartar aquesta possibilitat. El Dr. Traffic ha arxivat el cas a l'espera de noves pistes que conculquin quina és l'estranya funció d'aquesta marquesina.



Foto Viladecavalls

El bus está para comérselo!

L'Alejandro Medetí ens ha enviat aquesta foto amb aquest suggerent títol: "El bus está para comérselo!". Aquest usuari de la línia Sabadell – Castellar ens ha comunicat que sovint els autobusos d'aquest àmbit del Vallès apareixen amb mossegades als seients. Deduïm que aquest curiós fenomen està relacionat amb la dolçor de l'autobús. El problema és que la ingesta de trossos de seient per una part d'alguns individus provoca una reducció de la superfície del recolza-caps a la resta d'usuaris de l'autobús. Recomanem a l'operador del servei el recanvi dels recolza-caps per uns altres menys llaminers o la impregnació d'una capa de llimona, per dissuadir els usuaris més afamats.



Foto cortesia de "El Ratoncito Pérez"



Entrevista

Enric Ticó i Buxados

President de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya

100 anys del tram central del Carrilet (o línia Llobregat-Anoia): de línia amenaçada per l'Estat als anys 70 a referent de metro suburbà. Què ho ha fet possible?

Sobretot, l'esforç dels treballadors i les treballadores d'FGC. Tenint en compte que la línia actual poc té a veure amb el popular Carrilet dels anys 70. Des que la línia va passar a formar part de la xarxa d'FGC, l'esforç tant inversor com de modernització de la gestió i reorientació empresarial ha estat molt important: desdoblament fins a Olesa de Montserrat; integració urbana als municipis (especialment el soterrament entre Cornellà i Barcelona); electrificació del ramal Igualada; renovació del material rodant... i, en l'àmbit de la gestió, la implantació del pla d'estacions (que fins i tot ha estat objecte d'estudi per part d'altres operadors ferroviaris); l'optimització dels itineraris; l'atenció al client; el compromís de qualitat... Tot això ha fet possible instaurar un servei de qualitat que ha comportat una resposta molt positiva dels usuaris.

Bona demanda, amb 75 milions d'usuaris; bons resultats econòmics, amb només un 10,5% de subvencions a l'operació; i segon servei metropolità millor valorat després del TRAM. FGC ho té tot fet?

En absolut, FGC està immers en un procés de millora contínua dels seus serveis, només així es pot mantenir la satisfacció dels clients. Entre els principals reptes d'FGC es troba seguir millorant el resultat econòmic amb accions com la millora de l'ocupació dels trens en hora vall i el desenvolupament de línies de negoci com la de mercaderies i la d'internacional. En aquest sentit, FGC està fent un esforç per seleccionar aquelles inversions amb major rendibilitat socioeconòmica com són el perllongament de l'L8 entre Plaça Espanya i Gràcia o la millora de capacitat en el tronc central de la línia Barcelona Vallès.

Sovint es comparen les rodalies metropolitanes d'FGC i les de Renfe. Què falta per equilibrar la qualitat del servei?

L'explotació de les rodalies metropolitanes és complexa per la diversitat de tràfic que conviu a les mateixes vies i es troba condicionada per l'estat de la infraestructura, amb un dèficit d'inversió important acumulat durant anys. Tanmateix, un dels aspectes

que ha permès a FGC assolir els nivells de satisfacció dels usuaris tan elevats és l'alineació de tota l'empresa cap a una visió client, fins i tot de les àrees més allunyades de l'operació. Tinc la percepció que en el cas de les rodalies encara no s'ha produït aquest canvi de filosofia empresarial, fonamental per assolir una bona qualitat del servei.

Pel que fa freqüències, a Lleida és Renfe qui dona millor servei que FGC. S'aplicarà algun dia el model FGC a Lleida?

FGC està treballant conjuntament amb la Generalitat i l'ATM de Lleida per configurar una oferta de transport satisfactòria i sostenible en l'àmbit del pla de Lleida. Aquest model inclou la coordinació en horaris amb el transport per carretera i els serveis ferroviaris de mitjana i llarga distància. Tanmateix, cal tenir en compte que la millora del servei a la línia Lleida – La Pobla de Segur requerirà inversions, tant en material rodant com en instal·lacions fixes, de certa entitat. També cal tenir en compte que la línia Lleida – La Pobla de Segur presenta un potencial molt limitat de demanda que fa que s'hagi d'analitzar amb cura la rendibilitat socioeconòmica, no només de les inversions puntuals sinó del dèficit d'explotació associat al compromís de servei que s'adquireixi.

Què ha fallat amb l'aeri d'Esparreguera, l'única nova infraestructura de transport públic que ha tancat?

L'aeri d'Esparreguera constitueix un clar exemple del compromís d'FGC vers l'optimització dels recursos públics. La demanda mai va assolir els nivells esperats i es va analitzar que el transport per carretera, encaminant els usuaris tant a Olesa com a Martorell (on disposen d'una millor connectivitat), ofereix un millor servei als usuaris amb uns costos molt menors.

El Govern de Catalunya té l'objectiu de crear estructures d'Estat. És FGC part d'aquestes estructures en l'àmbit del ferrocarril?

FGC disposa dels recursos tècnics i de l'experiència necessària per assumir, en l'àmbit ferroviari, el paper que el Govern de la Generalitat li atorgui. La voluntat de l'empresa és contribuir a la competitivitat a partir de la millora del seu sistema logístic i de transports.

Creu que Catalunya s'ha desmarcat prou de la triple A espanyola (Autovía, Aeropuerto y AVE para todos)?

Hem passat uns anys que s'han caracteritzat en excés per la manca de priorització racional en l'execució d'inversions públiques. Probablement a Catalunya no s'ha arribat al nivell de despropòsits a què s'ha arribat en d'altres bandes de l'Estat Espanyol però això no ha de ser excusa per no fer nosaltres també autocrítica i reavaluar els processos que han portat a l'execució d'infraestructures actualment infrautilitzades mentre que d'altres infraestructures, clau per a la competitivitat del país, romanen oblidades acumulant retards inexcusables.

FGC estaria disposada a operar el TramCamp (Cambrils-Tarragona) sobre antigues línies d'Adif, com ja ha fet FGV entre Manises i València?

Sens cap mena de dubte! FGC ja disposa de llicència i opera serveis de mercaderies sobre la xarxa d'ADIF. Així mateix, una vegada s'ha liberalitzat el transport de viatgers per ferrocarril, té previst ampliar la seva llicència per incloure-hi l'activitat de transport de viatgers i estar a disposició de la Generalitat per actuar en aquells àmbits que consideri convenients.

El Govern sap la nostra disposició, però és ell qui haurà de decidir.

Creu que el transport públic, a més de com a servei social, està suficientment valorat com a motor econòmic i de competitivitat del país?

No suficientment, però tinc la sensació que la percepció d'aquesta importància és creixent. Probablement moments de crisi com l'actual permeten posar de manifest i valorar el paper clau del TP no només en la competitivitat del país sinó com a element de cohesió i equitat social.

Quina és la línia de transport públic de la seva vida?

El Tren de Sarrià. L'agafava cada cap de setmana des de l'Eixample per anar a casa dels pares de la meua mare, que vivien al Raval (la meua padrina era taquillera del Metro), i els del meu pare, al Casc Antic de Barcelona. A tercera classe, és clar.

Bons records!!!. I llavors ja era un bon tren.

Després, el 7 per anar a la facultat ... i sempre que puc, a peu!.

Moltes gràcies.

Redacció