

## Movilidad: 12 demandas para el nuevo gobierno

---



La constitución de un nuevo gobierno en Cataluña debe ser el inicio de **una acción decidida a favor de la movilidad sostenible y el transporte público** de acuerdo con el contexto de emergencia climática y social en el que nos encontramos. Sería incomprensible que, en plena lucha contra el cambio climático, el gobierno del país no actúe decididamente sobre un sector que es responsable del 27% de las emisiones de gases de efecto invernadero.

En este sentido, consideramos un acierto la **creación de una consejería de acción climática donde se articulen diversos proyectos estratégicos de transición socioecológica y donde la movilidad sostenible se convierta en un eje clave**. Confiamos en que sus funciones en materia de movilidad no sean testimoniales como hasta ahora, y que las actuaciones sobre las infraestructuras, que por lo que sabemos corresponderán a otro departamento, se ajusten a directrices que permitan avanzar decididamente hacia el **cambio modal que la movilidad sostenible y saludable requiere**.

Desde la PTP presentamos **12 líneas de actuación prioritarias** para hacer efectiva la apuesta por esta nueva movilidad, que recordemos que era uno de los compromisos electorales de las formaciones que configuran el nuevo gobierno.

- 1) **Carril Bus a todas las vías de acceso de alta capacidad**. En las entradas a las grandes ciudades, el carril izquierdo de las autovías y autopistas debe estar reservado al transporte público y, en los eu caso, los vehículos de alta ocupación. **La ejecución del carril bus de la B23**, reivindicado desde hace más de 20 años, **debe figurar entre las acciones a emprender dentro de los primeros 100 días de**

**gobierno**, dejando si es necesario para más tarde las disputas sobre los costes de transferencia de la infraestructura.

- 2) **Plan de inversiones ferroviarias:** Hay que priorizar las inversiones que pueden captar más pasajeros y generar más conectividad, al margen de quien sea el operador:
  - Apostar decididamente por el **tranvía** como elemento vertebrador del transporte público en zonas urbanas. Además de la ya decidida unión de los tranvías por la Diagonal, en el horizonte del presente mandato se harán efectivas la recuperación en formato tranviario del trazado Cambrils-Salou, el paso directo del Trambaix Esplugues-Sant Just Desvern y la penetración en el centro de Sant Feliu y la primera fase del TramVallès: Ripollet - Montcada - Cerdanyola - UAB - Bahía - Barberà.
  - Estudiar la extensión **del ferrocarril** en diferentes formatos a aquellas zonas del territorio que no disponen de servicio y que son susceptibles de generar una demanda suficiente: extensión de la línea del Maresme hasta Lloret, servicio de tren-tram en el Bages y en la Costa Brava , acceso a Andorra, etc.
  - Considerar los **soterramientos** como inversiones urbanísticas y no como mejora ferroviaria. Los enterramientos, muy costosos económicamente, no aportan necesariamente mejoras en el servicio ni los tiempos de recorrido.
  - Trabajar conjuntamente con las administraciones competentes y titulares de las infraestructuras y las administraciones locales en las actuaciones de **mejora integral de la red de Cercanías**: aumento de la capacidad de los túneles pasantes de Barcelona, duplicaciones pendientes a las R3 y R1, mejora los tiempos en la R4 norte (túnel del Cerro de Montcada), prolongación de andenes para incrementar capacidad, etc. Exigir el cumplimiento de los compromisos inversores por parte de la administración general del Estado.
- 3) Ejercer las competencias en materia de **ordenación de los servicios de cercanías y regionales**, estableciendo un sistema de horarios cadenciados con frecuencia suficiente en todas las líneas. Renuncia al servicio segregado propuesto para el aeropuerto, que consume los surcos necesarios para los refuerzos de servicio a otras líneas, e integración del ramal en alguna de las líneas ya existentes.
- 4) **Intermodalidad efectiva:** Reclamamos la creación de los intercambiadores pendientes en el área del Vallès, del Barcelona y del Camp de Tarragona, la creación de líneas de autobús de aportación con horarios coordinados con los servicios ferroviarios. Los intercambiadores deben ser cómodos, rápidos seguros y con la información adecuada para los usuarios. La política de intercambiadores es fundamental para sacar el máximo provecho de las infraestructuras y servicios existentes, sin necesidad de crear servicios de transporte punto a punto.

- 5) **Transporte público suficiente en todo el país.** En las zonas sin servicio ferroviario, **el sistema de autobuses entre capitales de comarca debería tener una frecuencia mínima horaria en laborable**, estableciendo las adecuadas conexiones con las demás poblaciones mediante los servicios más adecuados en cada caso: bus de ámbito local, transporte a la demanda, taxi compartido, etc. Durante demasiado tiempo, la política de movilidad en Cataluña ha sido "metro para Barcelona y autovías para el resto del territorio". Para superar esta visión, necesitamos un sistema de transporte público con unas características de frecuencia y fiabilidad suficientes para captar los usuarios del vehículo privado.
- 6) Promover un **plan de actuación específico para las estaciones de autobús interurbano en la ciudad de Barcelona**, que busque tiempo de viaje competitivos, buena intermodalidad con el transporte público urbano de Barcelona y fácil regulación (encochamiento-desenchoche) de los vehículos a los terminales de línea .
- 7) **Concesiones de autobuses interurbanos: preparar bien en 2028.** El año 2028 se termina la prórroga de 25 años de las concesiones de autobuses interurbanos. Hay que diseñar un nuevo sistema de prestación del servicio, que ponga en primer lugar los criterios de calidad y fiabilidad, que asegure la capacidad de seguimiento y si es necesario sancionadora de la administración, que dificulte la especulación con las concesiones que acaban pagando los usuarios con un mal servicio y que acabe de una vez por todas con la absurda dicotomía urbano / interurbano que ha impedido el desarrollo del transporte público en algunas áreas metropolitanas.
- 8) **Puesta en marcha de la T-movilidad** como sistema de pago que abarque todo el **territorio catalán y todos los modos de transporte**, y que permita la selección automática de la tarifa o combinación de tarifas más favorables para el usuario. Creación de nuevos títulos de transporte con alcance para toda Cataluña para favorecer el uso del transporte público: tarifa plana, tarifa con límite superior de gasto, tarifa especial de grupos, etc.
- 9) El establecimiento de un **sistema de tarifas sociales del transporte público** que se aplique de forma unificada e igualitaria para toda Cataluña. El actual sistema de tarifas para niños, jubilados, parados de larga duración, etc. aplica de forma diferenciada en cada una de las diferentes ATMs de Cataluña, y en algunos de los casos permiten viajar sólo en la zona de residencia. Hay un sistema generalizado, fácil de comprender y fácil de acceder, y financiado a partir de los departamentos correspondientes (Juventud, Asuntos Sociales, Trabajo, etc.)
- 10) **Impulsar el pago en la red viaria de alta capacidad y la tasa de congestión.** Reclamamos que en las vías de titularidad autonómica del actual sistema de peajes privado y meramente recaudatorio sea sustituido por un sistema público, que favorezca la gestión activa de la movilidad y la generación de recursos a aplicar al transporte público. Asimismo, reivindicamos que la Generalitat, en colaboración con los entes locales y metropolitanos afectados, sea un agente activo en la creación de las figuras de tasa de congestión metropolitanas. En el

marco de la crisis climática, no tiene sentido que los usuarios de la red viaria no tengan que hacer frente al coste de mantenimiento de estas vías ya las externalidades ambientales derivadas de su uso.

11) **Movilidad sostenible en el acceso a los centro de trabajo o de estudio:** Además de garantizar el cumplimiento de los requerimientos legales en materia de acceso a los centros generadores de movilidad, la Generalitat debe ser un agente activo en la búsqueda de soluciones que permitan alternativas al vehículo privado en los centros de trabajo.

12) **Discriminar en las ayudas a la electrificación de vehículos.** La electrificación progresiva de los vehículos es una estrategia adecuada para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, pero no resuelve otros problemas como el congestión o la ocupación excesiva del espacio urbano. Con el fin de optimizar la efectividad de los recursos públicos destinados a favorecer esta electrificación, proponemos centrar las ayudas preferentemente en la renovación de flotas de uso muy frecuente (taxis, vehículos de reparto de mercancías, vehículos de transporte público ....) antes que en vehículos privados que pasan la mayor parte de su vida útil sin circular.

**Un país, una red de transporte público.** Los modos de transporte no compiten, se complementan y se potencian mutuamente. La ciudadanía debe disponer de un sistema integrado y coordinado de transporte público, independientemente del modo, la titularidad y del operador que realiza el servicio. Hay que priorizar las actuaciones que pueden captar más pasajeros por parte de los modos más sostenibles y generar más conectividad entre ciudades, pueblos y comarcas, ofrecer un servicio público que permita a cualquier ciudadano moverse con la misma comodidad independientemente de sus condiciones socioeconómicas y luchar contra las nefastas consecuencias ambientales y de salud que conlleva una movilidad no sostenible. La llegada de los fondos Next Generation EU es una gran oportunidad para abrir paso a la ejecución de muchas de estas propuestas y hacer una apuesta firme por el transporte público en Cataluña,

Barcelona, mayo de 2021