

■ Nota de premsa ■

L'ATM, amb la col·laboració de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic, ha organitzat avui la V Cursa de Transports de l'Àrea de Lleida

- La prova compara temps, costos, consums i emissions de CO2 de diferents mitjans de transport en els mateixos recorreguts.
- La bicicleta obté un temps de desplaçament similar al cotxe als municipis més propers a la capital, guanyant fins i tot a la cursa de Rosselló.
- Viatjar en vehicle privat és entre 7 i 17 vegades més car que fer-ho en transport públic.
- La cursa és converteix en la primera accessible de Catalunya, en què hi han participat varies persones de mobilitat reduïda.

L'Autoritat Territorial de la Mobilitat de Lleida, en col·laboració amb l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP) i els ajuntaments lleidatans participants, amb el suport del Departament de Territori i Sostenibilitat, han organitzat avui la V Cursa de Transports de l'Àrea de Lleida.

Aquesta cursa és una de les activitats que se celebren anualment a l'àrea de Lleida, en el marc de la celebració de la Setmana de la Mobilitat Sostenible, i dona avui el tret de sortida a la Setmana. Pretén ser una comparativa cívica en què diverses persones es desplacen simultàniament entre dos punts per comparar els temps de viatge, costos directes, consum energètic i emissions de CO2 que generen dos o més mitjans de transport en el seu recorregut.

A la V Cursa de Transports de l'Àrea de Lleida el bus ha competit amb el cotxe privat des de 5 municipis fins a la capital del Segrià. Els ajuntaments que han participat són: Alfarràs, Balaguer, Mollerussa, Rosselló i Torrefarrera.

Adicionalment ha participat la bicicleta des de Rosselló i Torrefarrera, trigant només cinc i sis minuts més que el cotxe respectivament. També s'ha afegit el tren de Rodalies des Mollerussa, comparant així un nou operador ferroviari, gràcies a la integració de les Rodalies a Lleida el passat mes de març. També s'ha mantingut la participació del tren d'FGC entre Balaguer i Lleida.

En termes d'emissions i consum energètic, el cotxe elèctric ha aconseguit un estalvi del 75% respecte el cotxe dièsel.

Repercutint els costos reals; el cotxe costa entre 7 i 17 vegades més car que l'autobús en l'accés a Lleida, imputant les despeses d'amortització del vehicle i dos euros d'aparcament; i considerant l'ús de la T10/30 integrada, el títol de transport més utilitzat a l'Àrea de Lleida.

D'altra banda, per primer cop, s'ha posat a prova l'accessibilitat del transport públic, amb la participació de tres persones de mobilitat reduïda que han sortit des de Balaguer, Mollerussa i Torrefarrera.

Desenvolupament de la Cursa

La sortida de les curses s'ha fet des de la porta dels respectius ajuntaments entre les 11.00 i les 11.30 hores, i els participants, una vintena de persones, han arribat successivament entre les 12.00 i les 12.30 hores a un punt de trobada comú ubicat a l'Av. Madrid, davant del Centre d'Atenció al Client de l'ATM, on s'ha fet una lectura dels resultats més destacats.

EXPLICACIÓ DELS CÀLCULS

Temps de viatge. Dels transports ens interessa el seu cost i la seva rapidesa, no pas la velocitat punta. Per això a la Cursa de Transports es calcula el temps de viatge de "porta a porta" entre un origen i una destinació. Això ha d'incloure el temps d'aparcament per al transport privat i el temps d'accés a la parada i espera del transport públic. Com a la realitat, a la Cursa de Transports tots els viatgers comencen i acaben a peu.

Costos directes. Els costos directes del vehicle privat inclouen la mitjana de la despesa per posar a punt un vehicle i fer-lo funcionar. Per tant s’hi compten des de les grans despeses fixes com l’adquisició del vehicle, manteniment, reparacions, impostos i les assegurances repercutides sobre la vida útil del vehicle, expressades en €/km. També s’hi compten les despeses variables, com és la benzina, l’aparcament, els peatges (si es dóna el cas), etcètera. Així doncs, deixant de banda el preu de l’aparcament, que varia en funció del temps, al voltant d’unes tres quartes parts dels costos directes del vehicle privat s’associen a l’amortització del vehicle, i la quarta part restant correspon al combustible gastat en el desplaçament. En el cas de la bicicleta, els costos són molt baixos perquè només és comptabilitza la part proporcional de l’amortització de la bicicleta en la seva vida útil.

Els costos directes del transport públic, en canvi, no són proporcionals al recorregut realitzat, ja que les tarifes són planes segons la zona, i no depenen dels quilòmetres realitzats. Per exemple, entre Mollerussa i Lleida s’ha escollit un títol de transport prou representatiu: la T-10/30. En haver de travessar dues zones per a cobrir el desplaçament en l’àmbit tarifari integrat, cada viatge suposa una despesa de 1,24 €.

Despesa energètica. S’han tingut en compte tres conceptes per avaluar la despesa energètica dels viatges: el consum general pel propi vehicle en el seu desplaçament, el cost energètic de processar l’energia (amb el mix elèctric peninsular de 2014) i fer-la arribar als vehicles (de la natura a la benzinera o a la xarxa elèctrica) i el cost energètic emprat en la construcció dels vehicles repercutit sobre la seva vida útil. No s’han contemplat despeses energètiques del manteniment dels vehicles, desballestament al final de la seva vida útil ni aquelles relacionades amb la construcció i manteniment de les infraestructures que utilitzen. Amb tot, s’expressa d’una banda el consum d’energia primària i per l’altra el consum d’energia fòssil d’acord amb el mix elèctric espanyol (segons *Ministerio de Industria “Balance energético de España en 2010”*.)

Emissions de CO₂. S’han tingut en compte dos conceptes per avaluar les emissions dels vehicles: les del propi desplaçament i les emeses per la construcció dels vehicles, repercutides al llarg de la seva vida útil. No s’han contemplat despeses energètiques del manteniment dels vehicles,

desballestament al final de la seva vida útil ni aquelles relacionades amb la construcció i manteniment de les infraestructures que utilitzen.

Resultats. Veure annex.

La cursa de mobilitat interurbana se celebra als quatre àmbits integrats de Catalunya i és una de les activitats programades en el marc de la Setmana de Mobilitat Sostenible i Segura que, sota el lema “Tria. Canvia. Combina”, proposa una cerca de noves formes de mobilitat, allunyar-nos del domini del cotxe particular, cap a un transport més sostenible.

Lleida, 9 d'octubre de 2015