

Barcelona, 27 d'abril de 2020

## Ara més que mai, no deixem caure el transport públic

La PTP emet aquest comunicat per la crisi sanitària del Covid-19, tot recordant la importància de mantenir un transport públic essencial a curt i llarg termini.

### El transport públic avui

En un context de davallada històrica de la mobilitat, **s'ha produït una reducció en l'ús del transport públic molt superior a la del vehicle privat motoritzat**, fent que per primera vegada en moltes dècades l'ús diari del cotxe i la moto siguin superiors al del metro i bus a Barcelona (vegeu ANNEX 01). Sortosament ha crescut la mobilitat a peu.

Tot i la reducció històrica de la demanda, de prop del 90%, els diversos serveis de transport públic col·lectiu (bus, tramvia, metro i tren) presten una oferta al voltant del 60% per assegurar el distanciament personal entre persones usuàries. **El transport públic actual, aparentment buit, assegura la mobilitat segura de centenars de milers de persones treballadores de les activitats laborals més essencials així com les cuidadores de la part de població més vulnerable i depenent.** Cal recordar que per distància o per no disposar de vehicle propi, no tothom pot optar per la mobilitat individual. La PTP vol agrair l'esforç dels treballadors i treballadores del sector del transport públic així com la resta de serveis essencials, que estan permetent mantenir els proveïments i atencions bàsics per a la ciutadania.

**Efectes socials.** Però l'actual política del distanciament personal, variable entre 1 i 2 metres segons les fonts, i la confusió sobre l'efectivitat dels sistemes de protecció personal està provocant una **percepció negativa cap al transport públic**. Tampoc no han ajudat els missatges i mesures de suport al vehicle privat per part d'algunes administracions, com l'eliminació de l'àrea blava i verda d'aparcament per als cotxes per part de l'ajuntament de Barcelona, o la intenció de suprimir l'impost del CO2 per part de la Generalitat de Catalunya. Volem recordar que **l'Organització Mundial de la Salut no recomana explícitament la substitució del transport públic pel privat, sinó prendre mesures d'auto-protecció als usuaris** (vegeu ANNEX 02).

**Efectes econòmics.** El manteniment d'una oferta de transport públic que eviti aglomeracions, amb una demanda tan reduïda, implica mantenir els costos operatius elevats al mateix temps que cau de forma radical la recaptació, que és proporcional a la demanda. Tenint en compte algunes estimacions de tresoreria, aquest fet implicarà el col·lapse de l'economia que sustenta el transport públic abans de final d'any, posant en greu perill aquest servei públic essencial.

***“La reducció de la demanda i de quota modal fan que el transport públic avanci cap a una crisi econòmica i de percepció sense precedents. Cal un pla per prestigiar i potenciar la mobilitat sostenible incloent-hi la mobilitat a peu, en bicicleta, vehicles de mobilitat personal i el transport públic col·lectiu”.***

## El transport públic a mig i llarg termini

**L'actual preeminència del vehicle privat motoritzat als carrers de l'àrea metropolitana i centres urbans només és possible en un context de mobilitat mínima.** Si no actuem ara, a mesura que es produeixi la desescalada del confinament i s'incrementi la mobilitat, el vehicle privat tornarà a col·lapsar els nostres carrers i a omplir-los de pol·lució, accidents i soroll i incrementant l'escalfament global. A aquests problemes coneguts s'afegiria un nou risc, la relació entre pol·lució i transmissibilitat del Covid-19, identificada per diversos estudis científics.

També cal recordar que el vehicle privat no és accessible a la majoria de la ciutadania i que el 40% de la població catalana ni tan sols té permís de conduir (vegeu ANNEX 03). Per tant, **la intensificació de la mobilitat farà inviable una mobilitat basada en el cotxe i la moto mantenint un transport públic infrautilitzat.**

El transport públic, com els centres de treball o els supermercats, són espais comuns imprescindibles per desenvolupar la nostra vida quotidiana, abans, durant i després d'aquesta crisi sanitària. **Amb una adequada gestió, el transport públic pot evitar la seva estigmatització - com la resta d'espais comuns- i mantenir la seva imprescindible aportació contra la congestió, la contaminació i les desigualtats en la mobilitat.**

Per aquets motius la PTP creu que cal adoptar una sèrie de mesures:

### **10 recomanacions de la PTP per evitar l'estigmatització del transport públic i tenir una mobilitat més sostenible i segura, durant i després de la crisi del Covid-19**

#### MESURES DE GESTIÓ DE LA MOBILITAT

- 1. Acceptar que hi ha mobilitat prescindible i que es pot reduir el trànsit.** No calen tants viatges motoritzats per mantenir les activitats laborals i educatives. **L'increment de desplaçaments a peu i en bici, el teletreball i la flexibilitat horària** es perceben, ara més que mai, com a eines útils, possibles i acceptables per reduir les aglomeracions, esglaonar l'hora punta i aprofitar millor les infraestructures disponibles. Cal que les administracions es comprometin amb aquest objectiu, passant de les declaracions als programes executius, espaiant l'hora punta i evitant el col·lapse permanent de la mobilitat motoritzada.
- 2. A curt termini, procurar una oferta de transport públic mínima, que garanteixi la mobilitat necessària i que eviti aglomeracions a cada etapa de la desescalada del confinament.** Caldrà prestar atenció als dos casos extrems:
  - 2.1. Increment de serveis quan sigui possible.** Donada la limitació de flota d'alguns serveis, especialment dels ferroviaris, implantar reforços parcials als trams de més demanda, sense necessitat d'esgotar els vehicles en serveis complets. A mig i llarg termini caldrà prendre decisions en l'àmbit de l'autoprotecció perquè distàncies no es podran mantenir.
  - 2.2. Demanda insuficient sobre algunes línies.** En aquells casos en què la davallada de mobilitat ho justifiqui, generar un transport a la demanda, intentar adaptar els horaris als torns laborals (especialment als hospitals), etcètera.

3. **Informació pública i veraç sobre les diverses opcions del transport públic i dels recorreguts on s'hagi detectat aglomeracions** per promoure un repartiment més espaiat de la demanda. Lideratge públic en l'oferiment de dades obertes, actualitzades i fiables. Tota la informació haurà d'estar recopilada en cercadors globals tipus <https://mou-te.gencat.cat/> i garantint la màxima accessibilitat (portals web responsius, aplicacions mòbils, etc.)
4. **Monitorar la demanda en temps real.** El comptatge de validacions no proporciona informació sobre l'ocupació dels transports públics, en no disposar-se de l'origen-destinació dels viatges. Resulta imprescindible aplicar sistemes tecnològics per conèixer l'ocupació real dels transports públics, amb o sense crisi sanitària, i desenvolupar les polítiques anteriors. Són bons exemples les proves on s'ofereix informació de la demanda i càrrega en temps real que ja estan funcionant a la línia 5 del metro (TMB) i al Metro del Vallès (FGC).

## MESURES DE SEGURETAT SANITÀRIA I HIGIENE

5. **Assegurar la seguretat sanitària al transport públic, de forma anàloga a com s'hauria de fer als supermercats, centres de treball i altres espais comuns.**
  - 5.1. Mantenir i reforçar si s'escau els protocols de neteja i desinfecció dels vehicles del transport públic i les estacions, i comunicar-los a la població adequadament.
  - 5.2. Avançar cap a sistemes de pagament sense diners en efectiu i la no necessitat de manipulació de màquines expenedores.
  - 5.3. Avançar cap a la validació sense contacte, especialment relacionada amb la T-Mobilitat.
  - 5.4. Obertura de portes sense contacte
  - 5.5. Ús de totes les portes de l'autobús per entrar i sortir, millorant la velocitat comercial.
6. **Proporcionar a la població informació veraç i comprensible sobre les mesures d'autoprotecció a prendre en espais comuns**, com els vehicles de transport no individual, els supermercats o els centres de treball. Especialment clau és la transparència sobre l'efectivitat en l'ús de mascaretes i altres mesures higièniques. **No posar el focus comunicatiu únicament al transport públic, sinó en tots els espais comuns amb concentració de persones**, que cada vegada seran més nombrosos fins a recuperar l'anhelada normalitat.
7. **Assumir que, a mig termini, el distanciament social de 2 metres impedirà al transport públic oferir una capacitat mínima per complir les seves funcions socials i ambientals:** una mobilitat per a tothom i assequible econòmicament, la descongestió dels carrers, i la reducció dels accidents, de la pol·lució i del soroll. Vegeu ANNEX 04 d'estimació de la reducció de la capacitat en hora punta. Per tal d'aconseguir oferir més capacitat i al mateix temps evitar contagis, **caldrà estudiar l'obligatorietat de les mesures d'autoprotecció en espais comuns sota els següents paràmetres:**
  - 7.1. **Aval científic i mèdic, especialment relatiu a l'eficàcia de les mascaretes**
  - 7.2. **Garantir els equips de protecció als usuaris per part de l'administració**, pensant no només en el transport públic sinó també en el centre de treball i altres espais comuns.
  - 7.3. **Evitar els processos especulatius amb el preu d'aquets equips.** No és raonable que una mascareta costi més que un bitllet del transport públic.

## MESURES ECONÒMIQUES I DE GESTIÓ DE LA MOBILITAT

### 8. Incrementar la velocitat comercial de l'autobús permet aprofitar millor el vehicle i el personal disponibles i donar més capacitat amb qualsevol de les ocupacions màximes que es determini.

8.1. **En zones urbanes, recuperem els carrers per a tothom, també per a l'autobús.** L'excés de vehicles privats, l'amplada insuficient dels carrils bus i els actuals programes semafòrics, redueixen la velocitat comercial dels autobusos fins els 11 km/h a Barcelona, incrementant substancialment els costos operatius. La davallada històrica de la mobilitat a causa del confinament dona una oportunitat històrica per donar l'espai necessari i més verd semafòric al transport públic, amb un baix cost social i econòmic. No malbaratem la davallada del trànsit com es va fer amb la crisi del 2008 i apliquem les millores necessàries des de fa dècades.

8.2. **Conversió del carril esquerre a carril BUS-VAO a totes les autopistes d'accés a Barcelona i accessos a Barcelona i altres grans ciutats.** Aquesta mesura és positiva també en un escenari sense crisi sanitària.

El pla de recuperació d'espais públics presentat per l'ajuntament de Barcelona és una mesura a molt curt termini, però cal efectuar revisions d'amplades de carrils bus, dotació de segons carrils bus i segregacions més ambiciosos i globals.

### 9. Taxa Covid-19 per finançar urgentment l'increment de dèficit del transport públic.

Aquesta mesura és basaria en l'agrupació de taxes ja previstes i no aplicades de la llei de finançament del transport públic i de la llei del canvi climàtic. S'hi inclourien gravàmens sobre els vehicles, combustibles fòssils, recaptació de peatges i aparcaments públics o privats per generar recursos necessaris per sostenir el transport públic en uns moments tan crítics.

### 10. Desplegament efectiu l'European Green Deal com a eina per a la motor del creixement econòmic.

Els recursos públics per a infraestructures es reduiran dràsticament. Per això es proposa prioritzar les mesures que esdevinguin vectors de dinamització econòmica en sintonia amb les polítiques europees: convergència cap a la fiscalitat ambiental, pagament per ús de les infraestructures per part dels usuaris directes, potenciar infraestructures de mobilitat sostenible, etcètera. Del "think global" al "work local", cal desenvolupar immediatament aquelles infraestructures del transport públic pendents de fa dècades que són necessàries per donar capacitat al nostre transport públic:

10.1. **Moratòria en l'ampliació d'autopistes i autovies.** No executar l'ampliació de la Ronda Litoral, l'autopista Sagrera – Trinitat ni les ampliacions viàries de la C58 destinant els recursos a les millores que el transport públic necessita fa dècades.

10.2. **Accelerar les mesures del Pla de Rodalies que donen capacitat al sistema,** basades en l'equilibri en l'ús dels túnels urbans, la senyalització i els desdoblaments de via més urgents.

10.3. **Unió dels tramvies per la Diagonal destinant els autobusos a altres línies,** millorant la capacitat del transport públic a l'Eixample i les connexions metropolitanes entre 9 municipis.

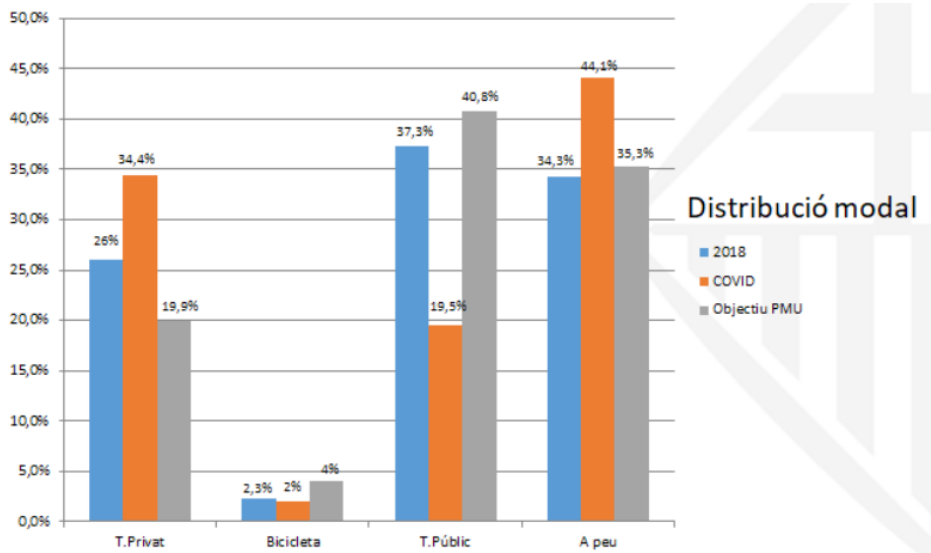
10.4. **Millorar els intercanviadors de metro més problemàtics, especialment Urquinaona (L1/L4), Verdguer (L4/L5) i Passeig de Gràcia (L3/L4), i acabament de la línia 9 i 10**

10.5. **Convergència europea en la pressió fiscal sobre la gasolina i el dièsel.**

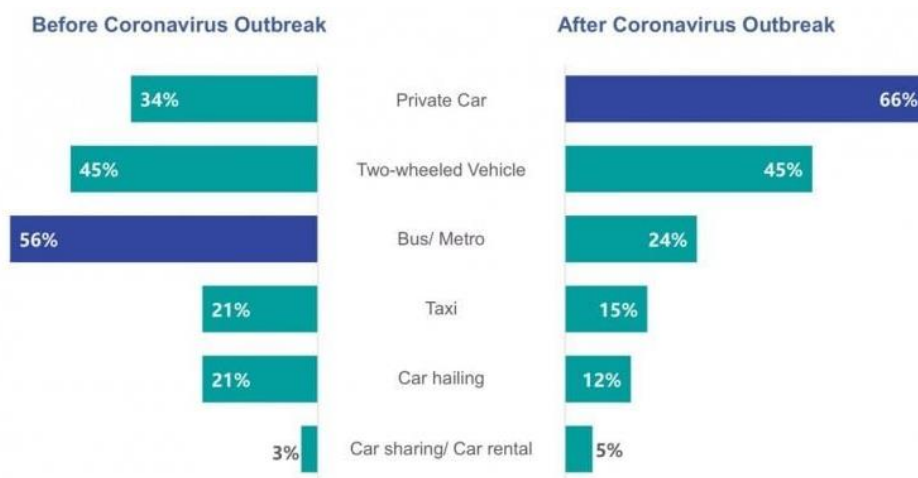
La crisi sanitària del Covid-19 passarà, però els problemes històrics de contaminació, canvi climàtic, soroll, accidents i congestió, perduraran si avui no es prenen mesures.

## ANNEX 01 – Davallada del transport públic a Barcelona, Xina i Suïssa

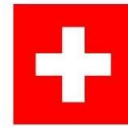
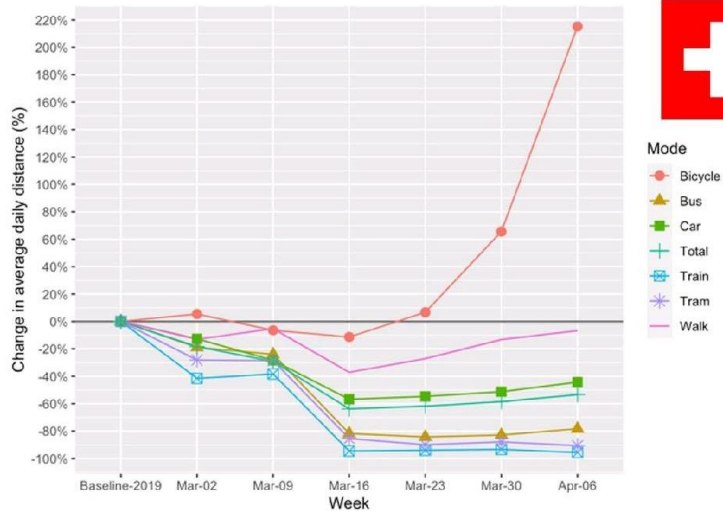
*Evolució de la quota modal a Barcelona. Font Ajuntament de Barcelona*



*Evolució de la quota modal a la Xina. Font IPSOS*



*Evolució dels viatges-quilòmetre a Suïssa. Font ETH & Universitat Basel*





## ANNEX 02 – Recomanacions de l'OMS pel que fa mobilitat

# Moving around during the COVID-19 outbreak



While cities around the world are introducing a broad range of measures to limit physical contacts to prevent and slow down the COVID-19 pandemic, many people might still have a need to move around cities to reach their workplaces when possible, meet essential daily needs or provide assistance to vulnerable people.



**Do not move around if you have a fever, cough and difficulty breathing.**

In this case, stay home and seek medical attention as your local health authority advises.



**Whenever feasible, consider riding bicycles or walking.**

This provides **physical distancing** while helping you to meet the minimum requirement for daily physical activity, which may be more difficult due to increased teleworking, and limited access to sport and other recreational activities.



**Be considerate of other passengers if you need to use a private car.**

- **Practise respiratory hygiene:**
  - Cover your mouth and nose with your bent elbow or a tissue when you cough or sneeze. Then dispose of the used tissue as soon as possible in a closed waste bin.



**If you need to use public transport (buses, trams, metro, trains, ferries, taxis):**

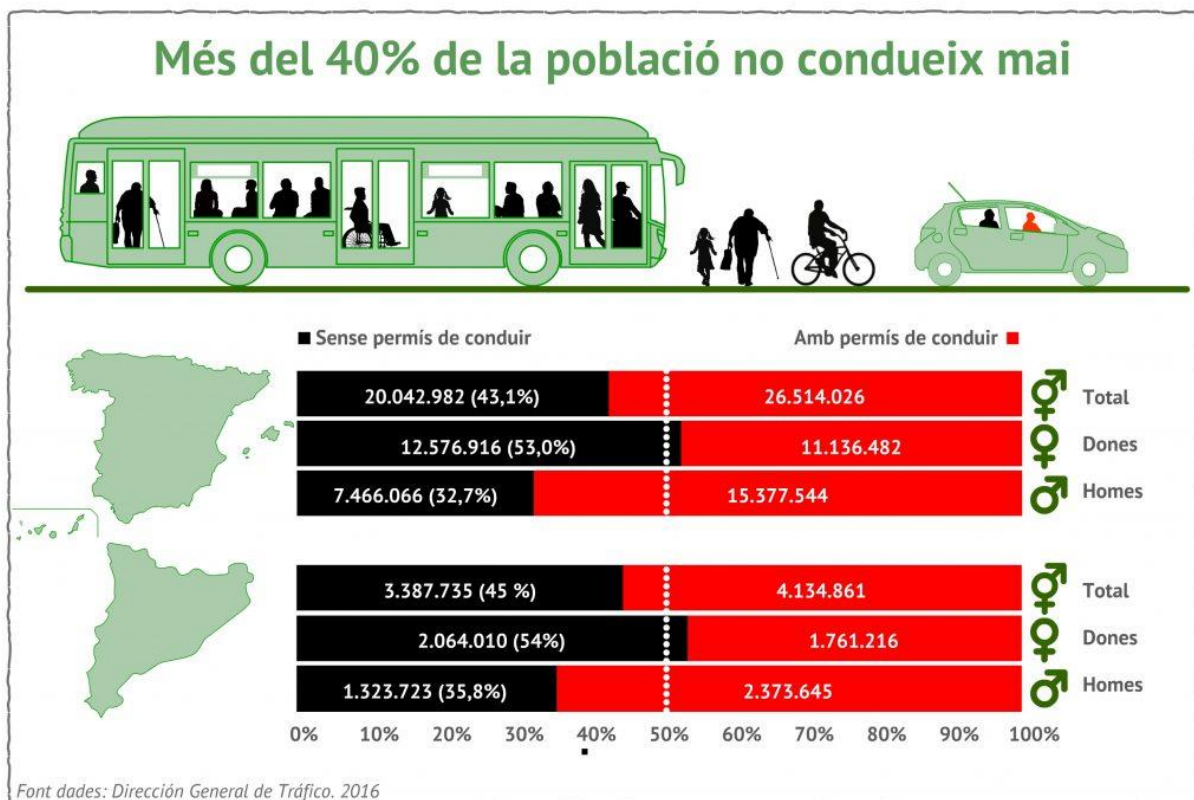
- **If possible, avoid peak hours.**
  - **Practise physical distancing.**
    - To the extent possible, **keep a distance of at least 1 meter from other passengers** when purchasing tickets, waiting to board public transport, and moving around public transport stations (e.g. using escalators).
  - **Practise respiratory hygiene.**
    - **Cover your mouth and nose with your bent elbow or a tissue when you cough or sneeze.** Then dispose of the used tissue as soon as possible, preferably in a closed waste bin.
  - **Avoid touching handrails and other surfaces.**
    - If needed, use a disposable paper tissue to hold on to hand rails while riding public transport. Dispose of the used tissue as soon as possible, preferably in a closed waste bin.
    - **Avoid touching your eyes, nose and mouth.**
  - **If you are healthy, you do not need to wear a mask while using public transport.**
    - Wear a mask if you are coughing or sneezing.
    - Masks are effective only when used in combination with frequent hand-cleaning with alcohol-based hand rub or soap and water.
  - **If you wear a mask, then you must know how to use it and dispose of it properly** (<https://www.who.int/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019/advice-for-public/when-and-how-to-use-masks>).
  - Comply with your health authorities' requirements.
  - **You do not need to wear rubber gloves while riding public transport as this does not prevent COVID-19 infection.**
    - You can still pick up COVID-19 contamination on rubber gloves. If you then touch your face, the contamination goes from your glove to your face and then infects you. Instead, wash your hands with soap and water, or use alcohol-based hand rub.
  - **Avoid sharing taxis.**
    - If you have to use a taxi, avoid sharing it with other passengers, as physical distancing would not be possible.
    - Write down the number of the taxi, or its plate number and keep it for at least 14 days. This will help with contact tracing by the health authorities, in case of need.
    - Practise respiratory hygiene.
- Cover your mouth and nose with your bent elbow or a tissue when you cough or sneeze.** Then dispose of the used tissue as soon as possible, preferably in a closed waste bin.

**When you leave public transport, a taxi or car, clean your hands with water and soap or alcohol-based hand rub as soon as possible, and in any case, as soon as you reach your destination.**



World Health Organization  
Regional Office for Europe  
UN City, Marmorvej 51 • DK-2100 Copenhagen Ø • Denmark  
Tel.: +45 45 33 70 00 • Fax: +45 45 33 70 01 • Email: [euwhocontact@who.int](mailto:euwhocontact@who.int)  
Website: [www.euro.who.int](http://www.euro.who.int)

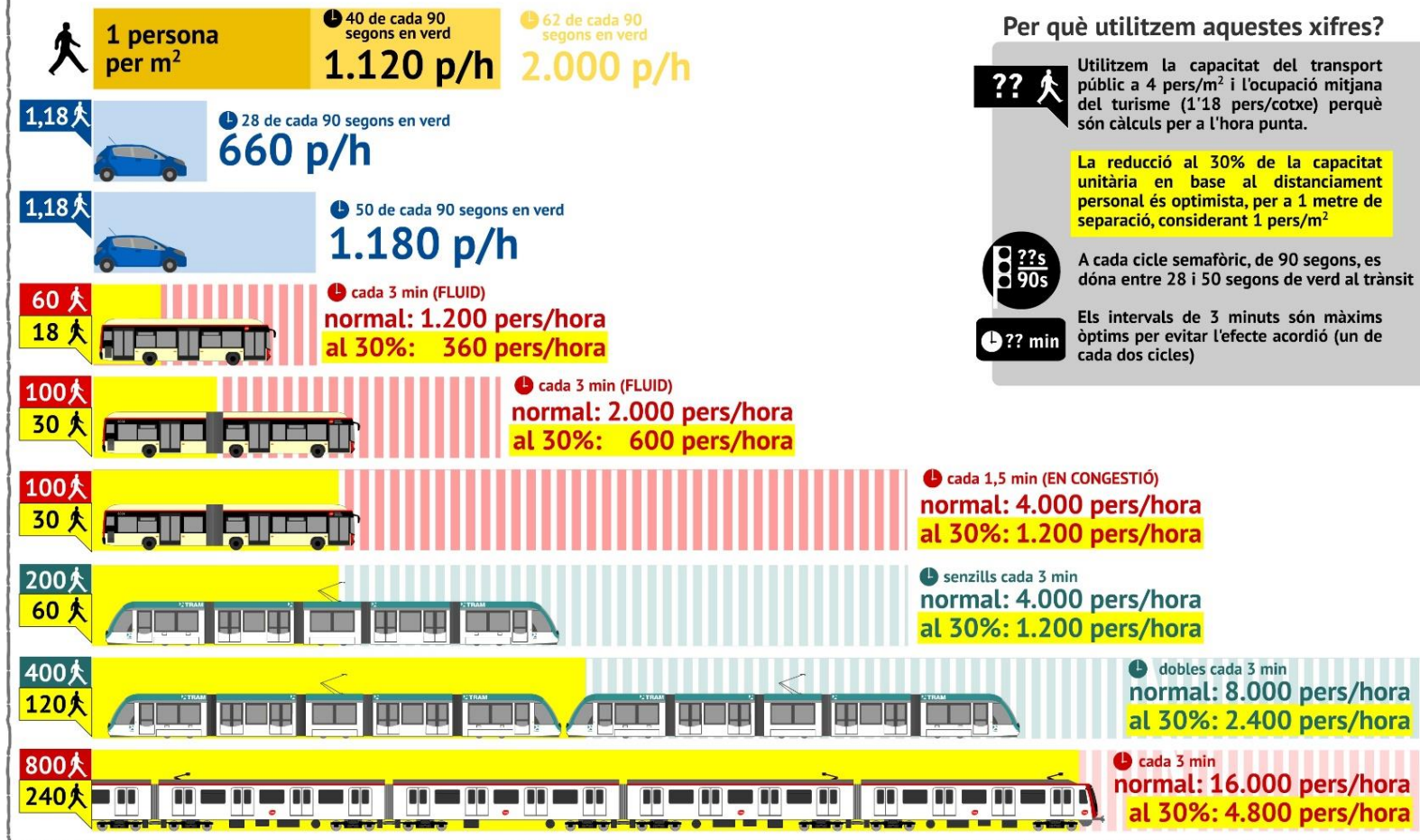
## ANNEX 03 – Proporció de persones dotades de permís de conduir a Catalunya i Espanya.





## ANNEX 04 – Reducció de capacitat als transports públics urbans amb limitació al 30%.

### Persones per hora i per carril als transports urbans en condicions normals i al 30% degut al Covid-19



#### Per què utilitzem aquestes xifres?

- Utilitzem la capacitat del transport públic a 4 pers/m² i l'ocupació mitjana del turisme (1'18 pers/cotxe) perquè són càlculs per a l'hora punta.
- La reducció al 30% de la capacitat unitària en base al distanciament personal és optimista, per a 1 metre de separació, considerant 1 pers/m²
- A cada cycle semafòric, de 90 segons, es dona entre 28 i 50 segons de verd al trànsit
- Els intervals de 3 minuts són màxims òptims per evitar l'efecte acordió (un de cada dos cycles)