

DISCURS PRESIDENT DE PTP A L'11a JORNADA AMTU
PRESENT I FUTUR DEL TRANSPORT URBÀ A CATALUNYA

En primer lloc vull agrair a l'AMTU permetre participar la PTP a l'11a jornada AMTU, que ja és mereixedora del seu nou nom "Jornada Catalana de la Mobilitat".

Per a la PTP és una oportunitat excepcional poder compartir i debatre en aquest magnífic fòrum el nostre punt de vista sobre el transport urbà de més enllà de l'àrea metropolitana de Barcelona. La meua intervenció respon a la filosofia existencial de l'AMTU, la necessària millora de la governança dels municipis amb el seu transport públic urbà.

Per als que no ens coneixeu, explicar que l'any 1993 va néixer la PTP com a lobby ciutadà en defensa del transport públic més enllà de la visió estricta de l'operador, l'administració pública o del consumidor de bitllets. El transport públic està necessitat d'una forta conscienciació pública per fer que l'engranatge entre societat, administració i empreses del transport giri a la perfecció. La PTP ha volgut aportar el seu gra de sorra de forma **desinteressada**, posant la visió de xarxa per sobre de la línia o l'operador; de forma **lliure**, sense condicionants polítics, però atents a tots aquells polítics que s'acosten a nosaltres; i de forma **atrevida**, amb propostes innovadores sovint influenciades per experiències de centreeuropa.

La pròpia existència de l'AMTU i d'aquestes jornades són indicatives de que queda camí per recórrer, i el que és més important, hi ha ganes de fer-ho.

Anem per feina. Seguint un símil futbolístic, el transport públic urbà de Catalunya juga a tres divisions:

- **La "Champions" europea.** Amb més de 150 usos de transport públic per habitant i any, o el que és el mateix, amb un 50% de la població utilitzant el transport públic diàriament, només hi participaria un únic equip català: l'Àrea Metropolitana de Barcelona, que precisament es correspon amb la zona "no AMTU". A aquesta lliga hi juguen els grans referents del transport públic europeu, tant de grans ciutats -París, Viena, Praga, Londres, Madrid...- com ciutats mitjanes i petites, però amb gran equipament de transport públic: Freiburg, Dresden, Lyon, Leipzig, Grenoble, Nantes, Estrasburg...
- **Lliga espanyola.** Entre 65 i 100 usos per habitant i any (mitjana espanyola 2011 de 68). Hi juguen ciutats mitjanes. A Catalunya hi participarien dos casos: Tarragona (70) i Sabadell (65).
- **Lliga regional.** La resta, amb demandes també dignes, però amb bastant camí per recórrer.

Aquesta ràtio no és massa científica però quan es comparen ciutats semblants pot ser bastant indicativa. Pertanyer a una lliga o a una altra no només depèn de la demografia, la morfologia urbana i la tradició del transport públic; des del punt de vista de gestió política també depèn dels següents factors:

- La **política d'espai públic**: que determina el grau de velocitat comercial i cobertura territorial; ja sigui amb carrils bus, prioritat semaforica, àrees de circulació restringida amb accés privilegiat per al bus, etcètera...
- La **política de finançament, que determina el nivell d'oferta** (fixats uns índexs d'eficiència), atenent a la regularitat, la capacitat, la comoditat, l'oferta de serveis cadenciats (repetibles als mateixos minuts de cada hora)...
- **L'adaptabilitat a les necessitats dels usuaris**: règim tarifari, fronteres zonals, fronteres de servei, coordinació de transbordaments... Cal recordar que a banda de la crisi del finançament del transport públic s'ha viscut una gran crisi tarifària, amb mobilitzacions socials sense precedents.

Què ha fet possible el model d'èxit de l'àrea metropolitana? Què en podem aprendre per a la resta de Catalunya?

A partir de la creació de la Corporació Metropolitana de Barcelona l'any 1974 i sobretot a partir de l'Entitat Metropolitana del Transport des de 1987, es mancomuna la gestió del transport públic metropolità a partir de quatre polítiques:

- **Cessió de competències dels ajuntaments a una estructura administrativa superior**; donat que els desplaçaments motoritzats difícilment es circumscriuen a un terme municipal. Tot i la cessió de competències, la gestió és municipalista i també té en compte les necessitats locals.

- **Organització de línies coherent a escala metropolitana**, amb nomenclatura unificada (L- Llobregat, B- Besòs), eliminació de les prohibicions de càrrega i homogeneïtzació tarifària (prèvia a la integració tarifària) i de tarificació social. Els autobusos urbans també travessessin fronteres.
- **Nou model de gestió basat en la gestió interessada**, les concessions estan subjectes a estrictes contractes amb bonus / malus i no únicament pagant bus-km. Criteris de puntualitat, neteja, disposició d'informació, etcètera. Tenim exemples de bons i dolents operadors, públics i privats. L'essencial és el grau de control públic sobre els mateixos.
- **Recursos financers propis a partir del recàrrec de l'IBI** amb caràcter finalista per finançar el transport públic.

El màxim exponent d'aquest procés d'integració va ser el disseny i planificació del Trambaix, un tramvia modern que recorre set municipis sobre plataforma segregada; el projecte del qual fou finalment transferit i liderat per la Generalitat de Catalunya.

Aquest model és exportable? S'han fet avenços en aquesta matèria fora de l'àmbit metropolità? Naturalment. No es pot obviar el gran avenç que va significar la integració tarifària de l'ATM de 2001, les millores de finançament de la Generalitat aconseguides per l'AMTU, el hub coordinat dels tres urbans de Lliçà d'Amunt, diverses actuacions Generalitat - Ajuntaments per millorar relacions interurbanes de curta distància, la gestió mancomunada del transport urbà de Vic o més recentment la creació de la xarxa TransGran a Granollers. Però el transport urbà de la zona AMTU i àrees de Girona, Lleida i Camp de Tarragona tindria un potencial de demanda superior si pogués superar alguns inconvenients reconeguts:

1. **Donar solució al desigual finançament entre municipis AMTU / no AMTU**, mancomunats / no mancomunats o de poblacions inferiors o superiors als 50.000 habitants. Generalment es detecta una manca de recursos i un desequilibri entre les fonts. Caldria abordar aquest problema amb la **nova llei de finançament del transport públic**, en discussió al Parlament de Catalunya.
2. **Aprofitar i ordenar tota l'oferta disponible**. Eliminar totes les **prohibicions de càrrega i fronteres competencials** fent possible la sinèrgia entre línies urbanes i interurbanes.
3. **Més descentralització dels serveis**. Més poder de gestió dels ajuntaments sobre les línies suburbanas, convenientment coordinats o fins i tot mancomunats sota el paraigües de l'AMTU o les ATM. A França alguns Departaments estan cedint competències i finançament als Ajuntaments coordinats en aquest sentit.
4. **Evitar el trencament zonal d'unitats de mobilitat com el Vallès**. L'actual sistema zonal és radial i perjudica algunes microàrees urbanes o zones comarcals d'elevada demanda. La T-Mobilitat hauria de resoldre aquest problema.
5. **Garantir un control públic prenent com a referència el model de gestió de l'àrea metropolitana**, basat en concursos de gestió interessada amb criteris bonus/malus. Un sistema concessional basat únicament en el pagament a operadors dels quilòmetres realitzats (model de la Generalitat i alguns ajuntaments) és totalment insuficient per garantir un transport públic de qualitat. La demostració més palpable de la insuficiència d'aquest model és la línia suburbana Reus - Tarragona, d'Hispano Igualadina (Grupo Monbus).
6. **Caldria premiar els Ajuntaments que facin més esforços per assegurar un transport públic d'èxit**, seguint el model dels *plans de déplacements urbains* (PDU), on els municipis que capten més demanda i recursos econòmics procedents del vehicle privat reben finançament extra per a la prestació del seu transport públic.
7. **Generació de projectes de carrils bus interurbans i sistemes de prioritat** en l'àmbit del PDM de la RMB, dels PMU locals, així com àrees d'accessibilitat privilegiada per al bus. S'ha de trencar l'estigma de la peatonalització sense transport públic.

Per a la PTP, el transport públic urbà del futur no hauria de tenir problemes de finançament, hauria de superar les barreres competencials actuals i hauria de gaudir de més protagonisme a la via pública.