

“L’Estat no ha tingut interès a invertir en xarxa ferroviària bàsica”



Adrià Ramírez, que presideix des de l'any passat l'associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP), a l'estació de Sant Joan de FGC JUANMA RAMOS.

L'associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP) reivindica des del 1993 un millor transport públic per aconseguir un país més sostenible i una societat més cohesionada, amb més igualtat d'oportunitats.

El traspàs de Rodalies millorarà la situació del transport públic a Catalunya? Tenim un problema de governança amb les Rodalies de Catalunya perquè hi ha dos responsables parcials a l'hora de prendre decisions i de fiscalitzar-les. Creiem que les Rodalies s'han de gestionar des de Catalunya i tot el que sigui avançar amb un

traspàs és positiu però no sabem ben bé si aquests petits passos es podran veure de manera palpable d'aquí a poc temps. Esperem que serveixi com a mínim perquè algunes de les propostes de millora, que a hores d'ara no es fan perquè no hi ha un acord entre la Generalitat i Renfe sobre qui les ha de pagar, tirin endavant. La millora total s'obtindrà quan la Generalitat pugui gestionar totes les rodalies i l'operador que hi hagi hi aposti de manera clara. Falta molt perquè Catalunya sigui un país de trens? Malauradament, sí. L'Estat no ha tingut interès a invertir en xarxa ferroviària bàsica, ni a Catalunya ni a cap altre lloc que no fos Madrid. La Generalitat també podria haver-se plantejat portar el ferrocarril en zones on té competència per fer-ho i el tren podria funcionar i no ho ha fet. Quines haurien de ser les inversions prioritàries en Rodalies? Sobretot les inversions que ens permetin descongestionar el túnel de Barcelona i fer guanyar capacitat a la xarxa. És important que totes les línies que tenim funcionin bé, es redueixin els retards i es pugui augmentar la freqüència. Obrint el focus, hi ha tres operacions, que són el túnel de Montcada per millorar els temps de viatges de Cerdanyola, Sabadell, Terrassa i Manresa; i els desdoblaments de l'R3 fins a Vic i de l'R1 entre Arenys de Mar i Blanes per millorar també la fiabilitat i la freqüència. Tot això està majoritàriament inclòs en l'actual pla de Rodalies i, per tant, si es complís, tot i que anem molt endarrerits, seria bo. Cal assegurar i fiscalitzar el compliment d'aquest pla de Rodalies, cosa que no s'ha fet en les dècades anteriors. La Generalitat ha anunciat que FGC operarà les Rodalies de Lleida. Servirà per millorar el servei? D'entrada, canviarà el model amb què s'opera la línia Lleida, Manresa i Barcelona, que des que hi ha el TAV no té gaire sentit. Ens sembla perfecte, és mantenir el servei entre Lleida i Manresa i poder duplicar les freqüències. De fet, la Generalitat ho podria haver encarregat a Renfe perquè té competències per fer-ho, però ha preferit que ho operi FGC. Tots dos operadors són bons en un aspecte tècnic, però és cert que FGC dona una atenció al client de molta qualitat quan hi ha problemes i incidències. En aquest sentit veiem que serà positiu. Recentment hi ha hagut la caiguda d'un talús a la línia de Terrassa de FGC i un despenjament a l'R3 a Puigcerdà. Es fa prou manteniment a la xarxa? Tenint en compte que les catàstrofes sempre poden passar és molt important que s'extremi les mesures de prevenció. En el cas de FGC es va resoldre la incidència molt ràpid. A l'R3, que va estar tallada durant força temps per fer millores, és una llàstima que no s'aprofités per fer un manteniment integral. Des de la PTP donen suport al projecte del ferrocarril a Andorra. És viable? Hi ha més projectes de millora de carreteres molt més cars que s'han plantejat i mentrestant no es considera l'alternativa ferroviària. Cal fer els estudis que pertoquen per veure quin és l'import econòmic, quins són els trams que poden tenir més sentit. Veiem que hi ha una forta demanda entre la Seu d'Urgell i Andorra de gent que viu en un punt i treballa en un altre i seria lògic que aquest ferrocarril comencés de la Seu a Andorra i que posteriorment es pogués enllaçar amb la línia R3. Creiem que falta voluntat política per tirar-ho endavant mentre hi ha altres projectes als Pirineus amb menys retorn, com ara els Jocs Olímpics d'hivern, que sí

que es preveuen. El tren és ara una alternativa a l'avió en trajectes de curt radi? Sense cap dubte. Quan un tren triga menys de 4 hores i té una freqüència habitual guanya de pallissa l'avió, i el cas més clar és el Barcelona-Madrid. A aquesta distància no només hi ha Madrid i Saragossa, hi tenim València i Alacant i podríem arribar a tenir Bilbao quan es fes la infraestructura que toca. També hi ha Tolosa, Narbona i Montpeller. A part, a una distància d'entre 6 i 10 hores arribem a Galícia, Extremadura i Andalusia, París Milà i Zuric. En aquest àmbit el viatger més de negocis fa servir l'avió però hi ha mercat per al tren nocturn. De fet, des de la PTP reclamaven la recuperació dels trens nocturns. La política de Renfe en aquest cas és absolutament nefasta, no s'ho està prenent seriosament. Si mirem a Àustria, que és el referent, està ampliant la xarxa de trens nocturns i a Europa estan en creixement. En aquest context, té sentit ampliar l'aeroport de Barcelona? Nosaltres creiem que no hauria de ser una prioritat. Tenim recursos finits i s'han de destinar allà on podem combatre millor l'emergència climàtica. El transport públic encara no ha recuperat el volum d'usuaris que tenia abans de la pandèmia. Quines són les causes? Hi ha una causa psicològica que serà complicada de revertir. Des de principi de la pandèmia es va assenyalar el transport públic com a focus de contagi quan tots els estudis indicaven que no era un dels llocs amb més risc. Els últims mesos han coincidit amb l'alliberament dels peatges i Barcelona és molt més accessible en vehicle privat. El peatge urbà pot solucionar congestions viàries als accessos a Barcelona? És una de les millors solucions. L'avantatge és que no suposa una gran inversió, és progressiu i permet començar a finançar projectes de transport públic des del principi. Només amb els 5 milions que es dediquen cada any al manteniment de la C-32 podríem posar el doble d'autobusos entre Mataró i Barcelona. Quan triem o no posar un peatge escollim una mobilitat més o menys sostenible. Quina és la millor opció per mantenir la xarxa viària d'altres prestacions? Creiem que seria bo un model de pagament per quilòmetre perquè les tarifes planes fan que s'utilitzi més. És important que la recaptació s'inverteixi directament al territori. La superilla de l'Eixample pot empitjorar la mobilitat? De cap de les maneres. Molts estudis catastrofistes no preveuen l'opció que la gent deixi d'utilitzar el cotxe. Un percentatge superior al 60% dels cotxes que es mouen per Barcelona venen d'àrees de l'entorn metropolità on hi ha un bon transport públic. Si la reducció d'espai per als cotxes afecta la gent que pot venir en transport públic serà una bona opció. Evidentment defensem que calen millores en el transport públic a tot Catalunya. L'única crítica que fem al projecte de superilla és que més d'una vegada no s'ha tingut en compte el paper de l'autobús i s'ha de guanyar espai per al bus igual que es fa amb vianants i bicicletes. La planificació de la xarxa de transport es fa de manera centralista? Sí, primer per una visió centralista del país. També per simplificació, com que és l'àmbit on viu més gent, és més fàcil plantejar solucions però creiem que cal una visió global. A moltes comarques de Catalunya el transport públic és una qüestió de justícia social per reduir les desigualtats i perquè les persones que no s'han pogut pagar el carnet de conduir o no es poden permetre tenir cotxe puguin anar a treballar o a estudiar. Molta gent gran, sobretot dones, no tenen carnet de conduir i tampoc alguns joves. Hi ha estudis que diuen que el fracàs escolar en ensenyament postobligatori és més alt en municipis on no hi ha una oferta educativa variada i la manca de transport públic dificulta els desplaçaments. Quina ha de ser la solució per a territoris on no arriba el ferrocarril i la resta de transport públic és deficient? Reforçar l'autobús. Costa que Catalunya sigui un país de trens però de vegades costa més que l'autobús arribi arreu. Creiem que hi ha una jerarquia de modes de transport públic. El ferrocarril és a dalt de tot però l'autobús dona capillaritat. Cal que tots els transports públics tinguin horaris coordinats per crear xarxa amb el mode adequat en cada punt. S'ha anunciat la congelació de les tarifes del transport públic per l'any vinent. Pot generar més dèficit tarifari? Ens fa patir perquè el transport públic s'està millorant, creix l'oferta sobretot en autobusos i de metro. Per tant, el cost d'aquest sistema de transport s'incrementa i d'alguna manera s'ha de finançar. No volem que les pujades d'avui es converteixin en retallades de l'oferta en el futur. Per assegurar que això no passi demanem la creació de figures de finançament del transport públic i que es vagin reajustant les tarifes de manera que l'usuari recurrent pagui poc i que el finançament de col·lectius vulnerables vagin a càrrec dels departaments corresponents perquè el transport públic no sigui una barrera però tampoc estigui amenaçat. La T-Mobilitat acumula anys de retard. Què en pensa del procés d'implantació? És una absoluta vergonya el que ha passat. Ens preocupa que encara no estigui clar quin model de política tarifària s'oferirà. Creiem que és absurd que ens haguem de preocupar de tenir targetes per diferents zones i no tinguem clar que això s'acabi amb la T-Mobilitat. En quin model de sistema tarifari s'hauria d'emmirallar Catalunya? Hauríem d'anar a

models com ara el de Suïssa on existeix un abonament anual de transport públic que permet viatjar per tot el país de manera il·limitada. Amb aquest model la gent passaria a incorporar el pagament del transport públic amb les despeses anuals que tenim com ara l'aparcament o l'assegurança del vehicle. Això podria incloure serveis de cotxe i bicicleta compartida per als casos que el transport públic no doni resposta. Cada cop té més sentit plantejar la intermodalitat entre el transport públic i els vehicles de mobilitat personal? Totalment, la mobilitat personal és tot un ecosistema que permet capillaritat en tots aquells trajectes que no tenen una massa crítica suficient, poc freqüents i en àmbits poc poblats. El més important es poder fer tota una cadena i que no es trenqui. Quan hi ha un bon servei de trens però algú necessita agafar el cotxe per poder accedir a l'estació, aquella persona ha de tenir un cotxe i ja es planteja si li surt a compte agafar el tren. També cal tenir espais segurs per a patinets i bicicletes a les estacions i que hi hagi carrils per desplaçar-se perquè aquests vehicles no siguin un perill per als vianants. L'objectiu seria poder viure sense cotxe a Catalunya? Sí, i això no es basa exclusivament en el transport públic. En molts pobles pot tenir sentit disposar de vehicles compartits finançats en part per l'administració i que qualsevol veí o empresa pugui pagar per usar-lo unes hores. També pot ser necessari que hi hagi taxis per a determinats serveis. Hem d'avançar cap a aquest model que requereix un transport públic de primera qualitat però també camins en condicions i ben il·luminats per desplaçar-se caminant de manera segura.

Publicat a:

-El Punt Avui. Girona 17-12-2021, Pàgina 16

-El Punt Avui. Nacional 17-12-2021, Pàgina 16

Font del document:

<http://www.elpuntavui.cat/societat/article/5-societat/2072996-l-estat-no-ha-tingut-interes-a-invertir-en-xarxa-ferroviaria-basica.html>