

El dret de ciutadania a la mobilitat i al desplaçament.

El dret a la mobilitat és un dret de ciutadania.

El ciutadà ha de tenir dret a la llibertat de mobilitat i desplaçament.

En els drets humans emergents es contempla el dret a la mobilitat universal.

Tota persona té dret a un transport ordenat, respectuós amb el Mediambient i a moure's amb facilitat pel territori.

Respecte al dret de moure's de les persones també comporta obligacions. Amb el dret a moure's es pot parlar de tenir l'educació de fer-ho amb transport públic o amb privat sostenible i poc contaminant.

Tota persona discapacitada té dret que se li faciliti la mobilitat i a la supressió de totes les barreres arquitectòniques.

La persona té dret a la mobilitat a un preu assequible i a un servei de qualitat.

S'ha de superar la concepció de la persona com a simple usuària d'una empresa o Ens de transport per avançar cap a la consideració de la persona com a titular del dret a la mobilitat a un preu assequible amb relació a un servei bàsic com ara el del transport de persones.

La mobilitat efectiva de les persones és essencial per:

- aconseguir que la igualtat d'oportunitats de totes les persones sigui una realitat.
- augmentar la disponibilitat de persones creatives i de mà d'obra per a totes les empreses del territori sense dependre del lloc de l'habitatge respectiu.

La utilització dels serveis públics de transport constitueix un element essencial per garantir el dret de mobilitat i la plena igualtat de les persones amb discapacitat, perquè la mobilitat és un aspecte rellevant per fer possible l'accés a les diverses activitats de la vida de les persones i, per tant, n'afavoreix la integració.

Els poders públics han de promoure polítiques de transport i de comunicació, basades en criteris de sostenibilitat, que fomentin la utilització del transport públic i la millora de la mobilitat i garanteixin l'accessibilitat per a les persones amb mobilitat reduïda. Així ho determina l'article 48 de l'Estatut d'autonomia de Catalunya. D'acord amb això,

les administracions han de fer una política activa de promoció de la mobilitat sostenible, i han de promoure la igualtat i l'autonomia de les persones (incloses les persones amb diversitat funcional) com a objectiu preferent. En aquest sentit, s'ha de destacar la importància d'impulsar totes les accions necessàries per assegurar l'accessibilitat dels entorns, els productes i els serveis en el transport per ferrocarril.

Totes les persones tenen dret a accedir en condicions d'igualtat als serveis públics i als serveis econòmics d'interès general. D'acord amb això, les administracions públiques han de fixar les condicions d'accés i els estàndards de qualitat d'aquests serveis, amb independència del règim de prestació. Així ho determina l'article 30 de l'Estatut d'autonomia de Catalunya.

El conjunt d'activitats pròpies del sistema de transport públic urbà i interurbà integrat de Catalunya té la consideració de servei d'interès general de caràcter universal, com a mitjà per fer possible la igualtat d'oportunitats en l'exercici dels drets de les persones i assolir els objectius de cohesió social i territorial, amb la correlativa obligació de les administracions públiques competents en aquesta matèria de garantir l'accés de totes les persones a aquest servei, a tot el territori i en condicions d'igualtat i d'equitat.

Planificació coordinada de l'urbanisme i la mobilitat

La definició del model de país concreta la relació entre urbanisme i mobilitat.

Abast territorial. Catalunya és un territori amb **comarques i vegueries** que són àmbits amb contingut econòmic i ambiental, que conté un sistema de ciutats amb una articulació que aplega la major part del país com un sistema metropolità de gran escala.

La planificació de la Mobilitat i la Planificació Urbanística i Territorial estan íntimament imbricades, una planificació és funció de l'altra i en aquest moment tenen dos tasques essencials i prioritàries, i ambdues estan lligades a l'increment necessari de la proximitat com objectiu :

- La (Re)ordenació del territori en tota Catalunya i especialment en el territori metropolità com nucli principal.
- Dins dels espais urbans d'alta densitat cal , en termes de mobilitat, la 'Barrialització' de les ciutats.

I ha una dada significativa que cal tenir en compte. L'Institut d'estadística Europeu (EUROSTAT) té una quadrícula de 1 km² sobre tota Europa per ubicar la població UE-28. El km² més dens d'Europa es a L'Hospitalet de Llobregat (La Florida-Les Planes- IV) amb 53.119 habitants, es un dada que visualitza clarament que la mobilitat cal que consideri essencialment la població, ja que és reproduceix també a Barcelona, Badalona, etc.

Sistemes d'informació de la Mobilitat. Hem de planificar l'urbanisme per dormir, viure i treballar de manera que la mobilitat tingui el mínim impacte. Per considerar un eficient sistema de Transport i Mobilitat s'han de tenir en compte els emplaçaments dels centres de treball, ensenyament, oci, serveis, comerç...

Proximitat. Actualment la ciutadania per raons econòmiques i territorials té els habitatges allunyats dels centres de treball i això vol dir i comporta més mobilitat.

Catalunya compacte. Cal humanitzar els entorns urbans, creant més zones verdes i evitant la dispersió i creixement incontrolat de nous nuclis urbanitzats. Si concentrem la població en àrees humanitzades la mobilitat es fa més fàcil, ràpida i sostenible. Pel que fa a la Mobilitat i l'espai públic urbà cal :

-S'implementi un procés inversament proporcional entre la reducció del espai ocupat pel automòbil i l'increment de l'espai públic urba.

- La reocupació per part de la ciutadania tant la tercera edat com la infància serà un procés paral·lel al del desallotjament de l'automòbil. un cop mes les ciutats centre Europees son l'exemple a seguir. Cal entrar en la transició cap a les ciutats més visibles : la Post Car-City

Disposar d'un transport públic de viatgers, accessible eficaç i eficient

Promovent la Mobilitat neta i sostenible i el Transport públic col·lectiu, just socialment i respectuós amb el medi ambient.

El motor de combustió interna ha revolucionat la mobilitat i la societat del segle XX. Aquesta revolució ha conformat les ciutats en funció del seu model, també ho va fer el ferrocarril en la seva entrada a les ciutats. Ara s. XXI és patent les conseqüències negatives que cal eliminar, sols citem-ne les principals:

- Els costos urbans en termes de reclusió dels seus habitants als habitatges.
- Les dependències financeres en termes de costos dels combustibles, amb la conseqüència la capitalització i dependències globalitzada.
- Els costos en termes d'ocupació del territori.
- La dependència econòmica i social dels ciutadans del vehicle propi.
- La seguretat viària com la principal malaltia intergeneracional en termes d'accidentabilitat.
- La principal amenaça pel medi ambient i generació del GEH.
- El principal generador de pol·lució atmosfèrica directament productor de mort ciutadana.
- Els cotxes es venen com a símbol de llibertat, de poder i d'èxit, no sols com un mitjà de transport, sinó com un dret fonamental. Aquest fet cultural està canviant i cal erradicarlo.

Enfortint la funció social del transport públic i garantint una mobilitat durable i sostenible en el temps. Cal donar prioritat al transport públic com un instrument de promoció de l'accessibilitat de la persona als centres de treball, d'estudi, de cultura, de convivència i de salut. Els índexs d'accessibilitat no poden ser inferiors als de les àrees metropolitanes, en cap ciutat de més de 20.000 habitants. I en la resta del territori la xarxa de transport ha de garantir-se a tots els nuclis de població. El transport individual i privat haurà de regir-se per economies baixes en carboni i no contaminants i a tal efecte es promouran les energies renovables, els carrils en bicicleta que hauran d'arribar a tots els habitatges i els centres de treball i la xarxa de camins i vials per a vianants que ha de garantir sostenibilitat i seguretat amb les millors tecnologies a aplicar en cada moment. Cal recuperar els espais públics per als ciutadans i a tal efecte els vehicles s'hauran d'aparcar en àrees especialitzades pròximes als punts de transport públic.

Implementant millores, imprescindibles, en el transport urbà i interurbà, especialment, a l'àrea metropolitana de Barcelona

A la recerca del temps perdut. Acabant totes les infraestructures aturades -L9, tramvia per al Diagonal, intercanviadors, ...- fent la prioritització amb la participació ciutadana.

Potenciant la **intermodalitat i connectivitat** entre tots els transports públics. S'ha de planificar la Intermodalitat i l'oferta coordinada amb la demanda. Promoure la connectivitat entre els mitjans de transport: públic-públic i públic-privat. Definició dels punts d'intercanvi perquè quedi clar on són.

Més transport Metropolità. Amb una Xarxa de Bus d'àmbit metropolità: que guanyi espai al vehicle privat i que es millori la flota des del punt de vista del medi ambient.

Recuperant i potenciant el **Bus de proximitat**.

Apostant per la **bicicleta pública** amb plantejament metropolità integrada en el transport públic. Millora de les infraestructures amb via segregada a la calçada. Priorització de la bicicleta elèctrica en els barris de la muntanya.

Assegurar la inversió necessària per fer el **transport públic competitiu** en temps i qualitat respecte la mobilitat particular motoritzada. Es proposa el desdoblament de les vies úniques i la millora de la capacitat dels accessos a Barcelona, així com la dignificació de les estacions actuals i crear-ne de noves quan sigui necessari.

Transversalitat ferroviària complementària a la radialitat. Afavoriment de la comunicació no radial entre centres de mobilitat. Complementar la transversalitat amb línies d'autobús allà on no hi hagi xarxa ferroviària.

Garantint per llei una **política de mínims** en l'oferta territorial que sigui suficient, ajustada a la demanda a tot el territori, en termes de freqüència, fiabilitat i temps de recorregut.

Disposar d'un transport ferroviari de qualitat.

Objectius mig i llarg termini. Podríem dir que Catalunya es un país on el ferrocarril és el sistema de transport més discriminat en front al transport per carretera i l'aeri. Aquesta situació és fruit de les circumstàncies històriques i polítiques i les pressions dels altres dos sectors sobre el ferrocarril. En termes d'objectius, i de manera sintètica, podem enunciar els següents:

- Lligar el hinterland de Barcelona amb el món europeu.
- Ports i Aeroports han de estar a un temps curt de viatge de cada punt del territori
- Lligar internament el territori. Els eixos transversals.
- Impedir "fronteres" internes. Barcelona es un "tap" entre Nord i Sud.
- Cohesionar la societat i l'economia del territori via un transport de ciutadans i mercaderies fàcil, econòmic i efectiu.
- Cercar que tots els ciutadans i professionals amb drets similars en termes de mobilitat ferro.
- Acostar-se a la isocronia entre tots els recorreguts.
- Reduir els temps de trajecte entre distàncies allunyades.
- Minimitzar les zones mortes sense cobertura ferroviària.

Política ferroviària de la Generalitat. Sintèticament resumirem els criteris principals que cal que informin la política ferroviària futura de Catalunya.

A.- Infraestructures per viatgers.

- Copiar el model holandès. Encara que el nostre territori i població no és similar, aquest model és equitatiu amb els ciutadans i impulsa el creixement empresarial.
- Ample ibèric a canviar, cal sortir ja del s.XIX de una vegada, hi han mecanismes de tot ordre.
- Dissenyar els nodes de la xarxa (Sagrera-Prat i Aldea-Figueras-Lleida).
- Regular rodalies integrant xarxa FGC. I que FGC sigui el operador únic.
- Llarg recorregut: eixos Valencia-Zgz-Avinyó.
- Cal impulsar la singularitat a la línia Barcelona-Toulouse. La EuroRegió.
- Connexió xarxa amb Aeroport Prat. Nord-sud.

B.- Integrar-se a la UE.

- Unificar els estàndards operatius abans del 2022:
 - Ample de 1435 mm a totes les vies (Adif, Fgc, Metro, Tram)

- Tensió d'alimentació trifàsica a 25 KV
- Control de circulació ERMTS-2
- Triplicar el tràfic de Viatgers mig-llarg recorregut al 2030
- Multiplicar el tràfic de Mercaderies per 4 al 2030
- Triplicar la participació ferroviària a l' AMB.

Aquest pocs, però difícils criteris permetrien:

- Inter operar els nostres ferrocarrils amb els europeus.
- Estandaritzar la nostra xarxa amb la europea.
- Refer la xarxa d'acord amb nostra orografia i topografia.
- Dissenyar la xarxa seguint els principis ferroviaris.
- Dissenyar la xarxa en funció dels serveis a realitzar.
- Dimensionar xarxa i serveis, segons demanda a satisfer.

C.- Disseny, principis, serveis i demanda.

- Dissenyar la xarxa ferroviària segons els seus principis. Intermodalitat- Interoperativitat, capacitat, serveis, densitat-mida-mode, efecte carrousel, corredor.
- Dissenyar la xarxa segons els serveis a realitzar: Capil·laritat, Rodalies, Regional, Inter-Regio, Inter-City.
- Dimensionar xarxa i serveis, segons demanda a satisfer, que es treu a partir de la demanda total.

Renovar i millorar les infraestructures

Trencar la Radialitat. Està sobre la taula el ferrocarril Orbital i Transversal. Cal avançar en aquests projectes que donarien un creixement menys radial i més equilibrat al País. Calen opcions d'estendre el ferrocarril, per exemple a totes les poblacions majors de 20.000 habitants.

Millora competitiva. Incrementant (si és possible) la capacitat, la velocitat i la freqüència dels combois (trens), fer més accessible tota la infraestructura a persones amb mobilitat reduïda, cal més confort a l'espai destinat a les persones.

Inversió i Modernització. Cal que s'impulsi de manera decidida les actuacions necessàries per fer efectiu el desdoblament de les línies de rodalies i regionals, com a mínim en els trams de més demanda de persones, ja que les dades mostren que són les més impuntuals. Hi ha línies que encara conserven moltes característiques del seu traçat original, com ara les seccions de via única a partir de Montcada Bifurcació en la línia R3 o bona part de la línia R16. Tot i que hi ha projectes de convertir a via doble alguns dels trams, les limitacions actuals que provoquen les vies úniques fan que, en casos d'avaria o incidència en què l'única via es veu afectada, no hi hagi alternativa de transport ni possibilitats de realitzar de mantenir el servei ferroviari fins a la resolució final de la incidència.

Conseqüències de la manca d'inversió. Cal que es treballi de manera activa per assegurar l'estat correcte de les infraestructures (com ara vies, talussos, catenàries o altres instal·lacions o elements imprescindibles per al funcionament del servei de ferrocarril). Les limitacions de velocitat en molts trams o les conseqüències de descarrilaments de trens de mercaderies (com ha succeït, per exemple, a la línia R15 en el primer trimestre del 2016) afecten negativament els temps de viatge i la qualitat dels serveis de Rodalies, per la qual cosa cal evitar que aquestes limitacions temporals de velocitat es perllonguin en el temps sense un calendari concret de resolució.

Endarreriments històrics. És urgent adoptar mesures i programar actuacions per a la supressió i millora de la seguretat en els passos a nivell, sobretot quan es troben en carrers centrals de poblacions o zones d'alta aflluència de vianants. Especialment en els casos de Montcada i Reixac, Sant Feliu de Llobregat i l'Hospitalet de Llobregat, cal iniciar amb urgència les obres per soterrar les vies que creuen els nuclis urbans d'aquests municipis, en compliment dels acords amb l'Administració de l'Estat que així ho preveuen.

Qualitat del Servei. La política de tancament d'estacions o de supressió de personal a les estacions pot representar un dèficit en l'atenció a les persones usuàries que més ho necessiten, especialment si es té present que el legislador ha atorgat una protecció especial a determinats col·lectius en les seves relacions de consum (infants i adolescents, persones grans, persones malaltes, persones amb discapacitats, etc.). Per

això, cal avaluar si aquesta política compleix l'objectiu de promoure la mobilitat sostenible que fixa l'ordenament jurídic.

Cal completar el sistema ferroviari català, ja que el de la xarxa viària bàsica (autopistes + autovies) ja se situa als estàndards de dotació territorial més elevats d'Europa, comparable a països com Holanda (no el ferroviari que està molt endarrerit). El model de transport ha de partir d'un model territorial de país, bàsicament d'un sistema metropolità a escala del conjunt del país. Avui més de 6,5 milions d'habitants estan situats al corredor litoral i prelitoral, més la branca fins Lleida, que combina autopista i Alta Velocitat ferroviària. Aquesta escala de país metropolità i, alhora, de sistema urbà polinuclear és d'una potència extraordinària.

Barcelona/Catalunya. El model de país metropolità constitueix un gran node europeu que redimensiona la relació Barcelona – Catalunya, superant el model envellit de la Barcelona olímpica confrontada amb Catalunya (“les ciutats seran presents al món futur, no els països”, com es va arribar a afirmar). No hi ha d'haver contradicció entre capital i país, en un model territorial en gradient des del centre dens als extrems més naturals. La planificació assegurarà un model de continuïtat i en ell la mobilitat és un element clau. **Calen opcions d'estendre el ferrocarril, per exemple a totes les poblacions majors de 20.000 habitants** (a semblança de com en l'època a la Mancomunitat es va plantejar telèfon, carretera i biblioteca a cada poble).

Hi han molts problemes històrics pendents en el disseny del Nus de Barcelona. 1ª Fase

- Unificar estàndards (ample via, tensió, control).
- Tap als túnels de Barcelona:
 - Acabar amb els cisallament
 - Posar dos vies més al by-pass del Vallés.
 - Posar el túnel Aragó al 100 %. (treure els Regionals).
 - Ampliar el servei del túnel de la LAV per Regionals.
 - Fer el tram Glories-França-Morrot-Can Tunis-Prat.
 - Rectificar (el que es pugui) i acabar l' Estació Sagrera.
 - Resoldre el nus del Sud de Barcelona.

Interoperabilitat. Cal una xarxa més integrada que combini el transport en Bus com a últim recorregut després del ferrocarril, el ferrocarril convencional i l'Alta Velocitat (dins Catalunya i en els serveis regionals, millor Velocitat Alta), jeràrquicament organitzats. **La xarxa [ferroviària] ha de ser integrada i interoperable**, tot ella ha de canviar a ample internacional de forma gradual però sostinguda. Interoperable indica que no se segreguen tres xarxes: AV, convencional i mercaderies i, a més, amb tres amplades avui presents (mètrica, ibèrica i internacional), si no que funcionen conjuntament (per exemple com a Suïssa).

Inter operar. Com els avions i camions de companyies diferents, utilitzen els mateixos corredors. Els combois ferroviaris de diferents serveis i d'altres companyies també ho faran. Això optimitzarà els serveis i la productivitat.

Estandarditzar. Es la condició prèvia a normalitzar, certificar, liberalitzar i fins i tot privatitzar. Les línies han de ser internacionals del mateix ample, tensió de tracció i sistema de control amb requisits i tècniques medibles.

Model FGC. La xarxa viària és pública, alguna part en concessió que ha de revertir al seu venciment concessional. **La xarxa ferroviària ha de ser pública i podran actuar diferents operadors,** però amb una base pública important. **El model FGC** que integra infraestructura i serveis és un model d'èxit, bo de partida.

El sistema elèctric ha de garantir el subministrar energia al transport públic. Per això s'ha de planificar on fem la producció elèctrica i sobretot, com s'ha de fer el transport de l'energia, impulsant la mobilitat elèctrica.

Prioritzant el **ferrocarril convencional,** amb el manteniment i la millora d'aquesta infraestructura, davant de l'alta velocitat

Incrementar i millorar els intercanvis modals, especialment de transport de viatgers

Catalunya en xarxa. El país ha d'estructurar millor una xarxa urbana de ciutats i viles, relligats per transport públic, situant el ferroviari a la jerarquia més gran i el Bus com a complement. En funció d'aquesta estructura urbana que relligaria tots els nuclis (inclosos polígons industrials, urbanitzacions, ...) es pot assegurar un millor intercanvi modal, una menor despesa energètica, una major equitat, ...

Línies orbitals i transversals. S'han de potenciar les línies orbitals. Si no es poden fer tot en ferrocarril, que es puguin fer en bus, disposant de millors estacions intermodals de transport. Ha de ser una obligació de les administracions públiques, planificar com es fa la mobilitat combinant de manera òptima els diferents modes de transport.

En una **àrea metropolitana** tan densa de població com la de Barcelona, és complicat ordenar el trànsit de diferents modalitats de transport sense evitar cues, embossos i retencions. Una solució seria, diversificar els horaris laborals per repartir durant el dia el trànsit de vehicles.

Una altra solució, poc estudiada, seria crear i explotar la via marítima per les comunicacions i el transport entre la mateixa Barcelona i altres localitats costaneres. Per exemple, creant línies regulars marítimes amb vaixells sostenibles d'altres capacitats, freqüència i velocitat. (?)

Trencar radicalitat. Pel que fa a la connexió de la xarxa, cal millorar les estacions intermodals i establir noves comunicacions entre localitats que no hagin de passar forçosament per Barcelona. Per exemple, entre les comarques interiors o perifèriques de la gran àrea metropolitana. No té massa sentit anar del Bages o el Vallès fins al Baix Llobregat o el Garraf, per exemple, passant per Barcelona.

Millorar les condicions d'accessibilitat, especialment de les persones amb discapacitat, a les xarxes de ferrocarril (Trens, FGC i Metro)

Accessibilitat interior. Cal garantir l'accessibilitat de les estacions, tant a l'interior i a les andanes com a l'exterior (entrada i sortida de les estacions), i especialment:

- S'ha de tenir present que els passos elevats o soterrats per accedir a determinades estacions o andanes compliquen l'accessibilitat per a les persones amb mobilitat reduïda.
- S'ha de garantir l'accessibilitat dels trens i dels vagons (trens adaptats).

- S'ha de treballar i buscar les millors solucions tècniques per eliminar el espai vertical d'accés (cas de Rodalies) o horitzontal (cas de les estacions en corba d'FGC i metro).

Accessibilitat exterior. Davant la manca d'accessibilitat dels accessos als vestíbuls a les estacions que encara no disposen de portes automàtiques i que mantenen torns per controlar l'accés, cal adoptar les mesures per canviar, com més aviat millor, les portes destinades a l'accés a les vies de les persones amb mobilitat reduïda i que es desplacen en cadira de rodes per una porta que s'activi automàticament, ja que actualment s'han d'accionar manualment.

Informació sobre accessibilitat. Cal atendre i resoldre els problemes detectats a les estacions d'FGC en què el comboi adaptat per a persones amb discapacitat, quan s'atura en aquestes estacions, queda dins del túnel, la qual cosa impedeix accedir-hi o sortir-ne, segons el cas. Mentre es duen a terme les intervencions necessàries a les estacions respectives, cal, almenys, garantir a la persona usuària informació completa i accessible sobre aquesta situació. Aquesta informació hauria d'estar publicada i ser prou visible tant a les estacions afectades com als combois adaptats de tots els trens que cobreixen aquesta línia, i també en un lloc destacat al seu lloc web

Braille. Les màquines automàtiques i tot tipus de senyalèctica han de ser plenament accessibles per a les persones amb discapacitat visual i ceguesa, especialment a les estacions sense personal o a les de dimensió més reduïda.

Mecanismes d'accessibilitat. Garantint el dret per a tothom de l'accessibilitat al 100% de tot el transport públic. (problemes en les rampes, megafonia...)

Accessibilitat total. Caldria fer noves instal·lacions a moltes estacions i combois per tal d'adaptar-los i fer-los més accessibles a persones amb mobilitat reduïda. Exigint l'accessibilitat 100% a les noves concessions i a les existents segons l'any horitzó de la normativa. Quan hi ha incompliment, el règim sancionador ha de contemplar la retirada de la concessió.

Millorem la Mobilitat i el Transport per carretera

Constituir l'Agència Catalana de Mobilitat

ACM. Les infraestructures de l'aigua (sanejament i distribució) han aconseguit un model amb agència i cànon que ha madurat molt aquesta infraestructura. **En el sistema viari cal** anar a una model similar amb una **vinyeta i una agència o autoritat** que assumeixi els sistemes de peatges absorbint-los i no prorrogant-los i que asseguri un finançament a càrrec de la taxa (vinyeta) que no gravi els pressuposts públics en termes de despesa. El sistema està prou madur i complet per poder-se fer. En canvi el gran pas endavant i esforç econòmic caldrà en la xarxa ferroviària, que serà la base del sistema urbà català integrat.

Implantar el sistema de Vinyeta pel transport per carretera

Noves inversions viàries han d'anar a càrrec de l'ús (**vinyeta**).

Reduir el transport privat

Pagar per l'ús. Amb peatges, augment dels aparcaments públics, incrementant taxes, bonificacions per ús del transport públic, etc.

Augmentant la seguretat, en la mobilitat viària, amb les noves tecnologies

ITS. La seguretat s'incrementa amb noves tecnologies, les quals s'han de revisar periòdicament i aplicar les de darrera generació que facin més segura la mobilitat: vehicles sense conductor, sistemes de regulació (semàfors) integrats i ben coordinats i amb diferents mecanismes de seguretat, sistemes de frenada ràpids i eficients en cas d'incident, etc.

Com regulem eficaçment el transport de mercaderies?

Els principals criteris per un sistema de transport de mercaderies,

A.- Infraestructures per mercaderies.

- Cal Adoptar el model holandès i ample UIC.
- Quantes estacions inter modals ? On ? Respectar els umbrals mínims.
- Port Bcn-Tarragona. Tenen d'unificar, també, les seves terminals ferroviàries ?
- Situar els nodes s/Giugiaro i després les línies per l'interior (Martorell-Sant Cugat-Mollet)

B.- Corredor Mediterrani (CM), com Eix Logístic fonamental.

- El CM, serà el motor de l'economia del conjunt del territori
- El CM és un territori d'alta producció industrial i de gran consum i amb potencial d'atracció de noves inversions.
- Compta ja amb connexions amb els principals ports del Mediterrani: Barcelona, Tarragona, València, Algeciras.
- Els principals sectors exportadors són les indústries químiques, l'automoció i el sector agroalimentari, que també són actualment els principals clients del ferrocarril.
- Catalunya constitueix un node de transport i de logística de mercaderies de primera magnitud.
- Ha de ser la porta d'entrada a Europa des d'Àfrica/ribera sud mediterrània i dels països emergents d'Àsia.

Algunes xifres il·lustratives, en aquest corredor es concentra:

- el 48% de la població
- el 44% del total del PIB
- gairebé el 50% de les importacions i exportacions estatals
- el 48% de la producció industrial
- el 50% dels turistes que visiten Espanya

Els estudis realitzats calculen que el Corredor Mediterrani, una vegada acabat, des de la frontera amb França fins a Algesires generarà una activitat socioeconòmica que incrementarà cada any entre un 0,5-1% el PIB durant, al menys, una dècada. És a dir, uns 100.000 milions d'euros en deu anys, segons exposa la Taula del Ferrocarril.

Repartiment modal de transport de mercaderies a Catalunya 2010

- Ferrocarril: 02,4%
- Ports: 21,5%
- Carretera: 76,1%
-

Racionalitzant, al màxim, la utilització dels modus de transport més adequats

Racionalització. El transport de mercaderies, dins la mobilitat, és el que ocupa la major part de la vialitat. Amb els centres intermodals TIC'S(Centres de Transport Intermodals), els grans camions ja no arriben a la ciutat però hi arriben quantitat de petits camions i/o furgonetes que, com que no comparteixen el transport, un paquet ocupa una camioneta. Els serveis de repartiment des de les TIC'S haurien de ser llançadores i sortir amb els vehicles plens i un recorregut ordenat i minimitzat, o, amb els vehicles plens per repartiment a zones concretes.

Evitar la contaminació atmosfèrica produïda pels mitjans de transport

S'ha de fer una anàlisi molt concret de qui, com i què genera contaminació

Mesura i coneixement. El factor més gran que genera contaminació atmosfèrica és la mobilitat. Per exemple a Sta. Perpètua de Mogoda les 2/3 parts de la contaminació del municipi la generen les dues autopistes que hi ha i no els 16 polígons industrials. S'ha de tenir en compte qui, com i què genera de contaminació. Les micro partícules de l'atmosfera moltes es generen produïdes pels frens (ferodos) dels cotxes, però també les calderes elèctriques i l'activitat agrícola.

El canvi climàtic ja és aquí i les seves conseqüències:

- Efectes greus (major insolació, increment temperatura –especialment en àrees urbanes-, illes de calor...)
- Principal emissor Gasos Efecte Hivernacle i el transport (motor explosió, carburants fòssils,..)
- Estratègia 1: mitigació (reducció emissions reducció ús carburants fòssils).
- Estratègia 2: adaptació (ciutats amb més espais verds –absorció CO2, ombra...).
- El Transport, amb el 27,84% del total és un dels principals emissors de GEH.-
- Morts prematures per contaminació (UE, Espanya, Barcelona...)-
- Efectes sobre la salut (per contaminació), especialment infants.-
- Efectes sobre la salut (per sedentarisme): obesitat. El transport urba tipus bicicleta ajudaria-
- Segons el darrer informe de l'Agència Europea de Medi Ambient, alerta dels greus problemes causats per la contaminació atmosfèrica.-
- A Espanya hi ha uns 27.000 morts a l'any per l'aire contaminat.-
- Hi ha estudis que aporten evidències sobre els efectes de la contaminació atmosfèrica en el desenvolupament neurològic, que fa que disminueixi la capacitat d'atenció dels nens.
-

S'han d'incentivar les millores tècniques per fabricar vehicles no contaminants

Pròxim futur. Respecte a els cotxes elèctrics per fer 100 Km es necessiten 15KW d'energia. El factor limitant serà la disponibilitat massiva de punts de recarrega. **Punt estratègic veritable.**

Tecnologies i limitacions del biogàs. Les depuradores fan 25 megawatts de biogàs. Barcelona necessita de 4000 a 5000 megawatts. Els Ecoparcs intenten fer biogàs pels transports públics, però els digestors dels ecoparcs, a vegades, han de parar perquè

arriben més antibiòtics per la xarxa i anul·len la producció dels digestors. La majoria de motors de biogàs han quedat bloquejats perquè produeixen altres productes (ciclohexans) que mesclats amb oli el converteixen en aigua que bloqueja els motors. Amb turbines encara s'aguanta perquè no es necessita que algú que lubrifiqui.

Establir una política de preus i tarifes més justa

En les polítiques tarifaries podem constatar que:

- Model no harmònic de peatges tant com per la distribució territorial com per la política tarifaria.
- Forta concentració de peatges a l'arc mediterrani, especialment a Catalunya.
- La política tarifaria obeeix el finançament de la construcció i el manteniment així com si hi ha hagut ampliacions o no durant període concessional.
- Llevat de molt petites excepcions no s'ha utilitzat els peatges com a instrument de regulació de demanda

Actualment tenim un fet notable en l'horitzó proper que es pot sintetitzar: I si no es renoven les concessions?. Hi han diferents opcions,

- Incorporació per part de l'Estat a la xarxa sense peatge, assumint-ne els costos de manteniment
- Convocatòria per part de l'Estat de nou concurs de gestió amb peatge més reduït
- Possibilitat de finançament de les concessions fallides amb peatges de l'arc mediterrani, que generaria un major greuge.
- Aprofitament de la finalització de la concessió per a implantar una nova política a partir de la Directiva sobre pagament per ús de les infraestructures (**Eurovinyeta**).

El supòsit d'implantar el pagament per ús al conjunt de la xarxa viària d'altres prestacions, amb un **peatge tou** es podria:

- Finançar el manteniment
- Resoldre la problemàtica de les concessions fallides. Greuge històrica que esperem no es produeixi.

Tenim un horitzó de decisions ample, difícil i gran abast:

- Fixar criteris de mobilitat sostenible (afavorir hores vall, vehicles menys contaminants, major ocupació als vehicles...).
- L'aplicació de la directiva de l'Eurovinyeta és de caràcter voluntari per part dels Estats. 8 estats de la UE han aplicat la directiva. Oposició frontal per part dels transportistes.
- l'experiència de França i altres estats cal que s'estudii a fons amb les seves alternatives a l'hora d'aplicar-la. El Govern de Catalunya és favorable a aplicar-la però amb tarifa plana.

En transport de carretera els preus han d'anar a càrrec de l'ús.

Vinyeta. En transport viari els preus han d'anar a càrrec de l'ús, implementant la vinyeta.

Fiscalitat progressiva. S'ha de gravar l'ús del transport privat en favor del transport públic via: taxes d'aparcaments de cotxes i motos, impostos sobre els combustibles (benzina...), impostos de matriculació sobre vehicles de combustió interna.

Estenent el sistema tarifari integrat, especialment en les àrees on no arriba el transport per ferrocarril.

Catalunya com un tot. El sistema serà únic i assoliria una major capacitat en els grans eixos o corredors de comunicació on la via ferroviària serà més present, però servirà tot el país i compensarà la capacitat més gran dels grans troncs amb freqüències més socials en els extrems o branques menudes de la xarxa.

Inici. Cal ampliar la tarifa integrada a tot el territori d'alta mobilitat. Si no existeix línia fèrria cal crear o millorar la xarxa de línies d'autobusos regulars, amb més combois i més freqüències. Només ha de ser gratuït el transport per a persones desfavorides econòmicament: aturats sense prestacions econòmiques, pensionistes amb baixes pensions, persones discapacitades, etc.

Adaptabilitat tarifaria al ús. La creació d'un nou títol de transport que respongui millor que els actuals a les característiques més comunes entre la població pel que fa al nombre de desplaçaments diaris per motiu laboral. Si s'accepta que la pauta més habitual és de dos desplaçaments "residència-lloc de feina" al dia, cal acceptar que una T-40/30, amb el cost unitari de desplaçament equivalent a l'actual T-50/30, s'adequaria millor al nombre de desplaçaments de caràcter laboral realitzats per una persona en un període de 30 dies.

Algunes de les xifres i conseqüències de la solució Tarifa Plana:

- Els viatges en el 2013 van ser 900 milions, pels quals es van ingressar 723 milions d'euros. Fent la divisió i arrodonint, el preu mitjà d'un viatge va ser de 0,80€.
- Si l'augmentem d'un 24,42% que és el percentatge de viatges encadenats, bus-metro etc. queda en 1€ per passatger.
- D'això se'n desprèn que tot el territori podria ser una zona única en la que una T-10 vindria a costar uns 10€ sense cap reducció dels ingressos.
- Centrem els càlculs en la T-10 perquè el 61% dels viatges es fan amb ella.

IPC. Atès que, segons les dades estadístiques, la targeta T-10 és el títol de transport integrat més utilitzat, cal assegurar que no sigui objecte d'incrementos anuals superiors a l'IPC per facilitar una mobilitat assequible al conjunt de la població

S'ha de seguir una **Política de fidelització** als usuaris del transport públic amb abonaments indexats al salari mínim i gratuïtat per a determinats col·lectius

Simplificació de la zonificació del transport públic perquè no generi desequilibris en el territori. En el cas de Rodalies:

- La mobilitat en tren a Catalunya està estructurada en cercles concèntrics al voltant de la Plaça de Catalunya de Barcelona. Les tarifes són molt discriminatòries en favor dels habitants de la capital, cosa que, ultra el greuge comparatiu per als que no hi viuen, és un càstig per a les empreses de tot el país i per als territoris discriminats.
- El territori s'ha dividit en zones, sis corones tarifaries i diversos sectors, i diu l'Autoritat de Transport Metropolità que "es defineixen en funció de la distància quilomètrica" (Memòria 2014).
- No és real que les zones siguin en funció de la distància.
- És indesitjable i innecessari que el preu sigui funció de la distància.

Millorem el model de gestió del transport.

Com s'ha de fer? Noves idees.

- Fer servir al màxim possible la tarifació plana.
- Crear el Regulador de la Zona Nord-Est.
- El Regulador, independent, tindrà el màxim status Polític.
- S' integraran totes les xarxes catalanes en una sola.
- El Regulador, a més, coordinarà la reforma de la xarxa.

Controlant la gestió i corresponsabilitzant, usuaris, treballadors i administració.

Amb un control de la gestió i **corresponsabilitat i representativitat en la presa de decisions** per part d'usuaris/es treballador/es i Administracions

És important conscienciar a les AAVV que, com a usuàries, facin les seves reivindicacions i propostes.

Amb un servei complet d'informació als usuaris.

S'ha de **millorar més la informació** sobre el servei i sobre els drets de les persones usuàries que ofereix el personal de les empreses operadores present en estacions, andanes i trens perquè puguin oferir una informació acurada i de qualitat sobre qualsevol aspecte relatiu al servei, i més especialment en el cas d'incidències, de retards o de cancel·lacions.

Cal que les empreses operadores incrementin i **millorin la informació** sobre el servei a les persones usuàries per mitjà de la megafonia a les estacions i andanes i a l'interior de trens i vagons, element informatiu rellevant per a les persones usuàries en casos d'incidències, alteracions del servei o canvis d'última hora i imprescindibles per a les persones amb discapacitat visual o ceguesa.

S'han **d'editar els horaris** de les línies de ferrocarril en paper o cartó (format butxaca) perquè les persones que no tenen accés a Internet puguin tenir-los a l'abast en qualsevol moment

Millorar la consulta física. Les oficines d'informació, i els cartells o les vitrines amb els horaris dels llocs i altres informacions sobre el servei han d'estar situats a les estacions en espais o vestíbuls que en permetin la consulta per part de les persones usuàries abans de validar els bitllets. Per tant, cal adoptar les mesures adequades per ressituar aquests elements informatius abans de les màquines validadores a les estacions en què actualment no estiguin així.

Fins al moment en què tots els trens en servei estiguin adaptats, s'ha d'incorporar en totes les taules horàries de cadascuna de les línies de ferrocarril a Catalunya la **informació referent al nivell d'accessibilitat** de la línia, especificant-hi el nombre de trens adaptats que circulen per trajecte i dia, i també els horaris fixats de circulació, la via per la qual circulen i les estacions accessibles. Aquesta informació també s'hauria d'identificar amb el símbol de l'accessibilitat estès a tots els àmbits.

S'ha d'assegurar el funcionament correcte i més fàcils d'interpretar, de les **pantalles informatives** en estacions, andanes i a l'interior dels trens, elements informatius imprescindibles per a les persones amb discapacitat auditiva i sordesa en casos d'incidències, alteracions del servei o canvis d'última hora. En aquesta línia, cal un protocol d'avís per part de les persones usuàries del mal funcionament de pantalles o altres errors perquè les empreses operadores puguin corregir-los amb la màxima celeritat.

Atès que molts dels canals d'informació són telemàtics, cal estudiar la instal·lació de **wi-fi gratuït** a les estacions i als vagons.

Augmentant la confiança de l'usuari amb els serveis

L'increment de la qualitat del servei (en termes de fiabilitat, puntualitat, seguretat, accessibilitat, manteniment, etc.) fa que **augmenti la confiança** de les persones en el servei i, per tant, fa que es guanyi en l'ús del servei de ferrocarril. És, per tant, un element cabdal de foment de la mobilitat sostenible

S'ha de **millorar la fiabilitat** (puntualitat) dels serveis, especialment a les línies de rodalia i regionals amb unes ràtios més baixes.

S'han de determinar per reglament unes **normes de qualitat del servei** i implantar un sistema de gestió de la qualitat per assegurar-ne el manteniment. D'acord amb l'article 58.4 de la Llei estatal 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, aquestes normes de qualitat del servei han d'incloure els aspectes pel que fa a: informació i bitllets; puntualitat dels serveis i principis generals per fer front a les seves perturbacions; cancel·lacions de serveis; neteja del material rodant, qualitat de l'aire i higiene als vehicles, etc.; estudis sobre satisfacció dels usuaris; tramitació de reclamacions, reemborsaments i indemnitzacions per l'incompliment de les normes de qualitat del servei, i prestació d'assistència a les persones amb discapacitat i les persones de mobilitat reduïda.

S'ha de **garantir el manteniment adequat** de les estacions (andanes, vestíbuls, lavabos, pantalles, megafonia, ascensors, escales mecàniques, màquines expenedores, etc.) i dels trens (neteja dels vagons, funcionament de pantalles i megafonia a l'interior dels trens, plafons informatius, etc.). També s'ha de garantir que, amb caràcter general, a les estacions de ferrocarril (tren) hi hagi lavabos d'ús públic.

Els combois (especialment en el cas de Rodalies i Regionals i FGC) han d'estar **dimensionats per atendre la demanda** esperada de persones, especialment a les hores i en les dates en què és previsible una utilització més alta del servei, per evitar les aglomeracions de persones.

S'ha de garantir un tractament àgil i acurat de les **queixes i reclamacions** presentades per les persones que fugi especialment de les respostes estandaritzades.

S'ha d'establir un **sistema de compensació** pels retards que sigui comú a totes les empreses operadores de ferrocarril a Catalunya. En el cas d'FGC, caldria incorporar de forma clara en les seves condicions generals d'utilització dels serveis quin és el règim de compensacions en els casos de retards o cancel·lacions del servei.

FUTUR PROPER Mobilitat 4.0. Nous Paradigmes.

Vectors de futur visualitzables avui, 2018:

- La electrificació total i la digitalització estan fora de dubte.
- Els Vehicles autònoms: en evolució i transformació.
- Vehicles autònoms i convencionals: coexistència propera.
- Es preveu que aproximadament d'aquí a 30 anys hi hagi en el mercat tants vehicles semi automàtics i totalment automàtics, com convencionals i d'aquí a 50 anys la quasi totalitat dels vehicles siguin totalment automàtics.
- A partir d'ara s'han d'anar prenent decisions sobre els següents condicionants: legals, compatibilitat, seguretat, funcionalitat.
- El creixement del número de vehicles de manera infinita esta en qüestió, la gestió es a l'horitzó. La massificació és qüestionada.
- La salut a les zones urbanes es cada cop més mesurat i impacta en la opinió pública.
- Les virtuts com, Seguretat, Flexibilitat, Connectivitat, Accessibilitat, Door to door cada cop són més patents.
- El vehicle compartit és encara lluny culturalment però s'acabarà imponent, com ara ja ho és en el lloguer de vehicles per viatges professionals o domèstics.

Un exemple proper: L'objectiu és que, en un futur, els clients de companyies com VW no siguin necessàriament propietaris d'un vehicle sinó usuaris dels seus serveis de mobilitat - Noves solucions per a la mobilitat amb serveis digitals: Pooling services via app, Get app (ride hailing), mobilitat sostenible...

La aliança entre els constructors de vehicles i els generadors de tecnologies TIC es una situació de present, s'estan invertint quantiosament en Drive Handling and Car Sharing, companyies com Toyota&Uber, GM&Lyft i d'altres

EDITORS i CONTRIBUIDORS.

- **Joan Guarch i Calvet.**
- **Jaume Miranda i Canals.**
- **Joaquim Sempere-Carreras.**

CONTRIBUÏDORS i FONTS.

- Informe del Síndic de Greuges sobre els drets de les persones en els serveis ferroviaris a Catalunya.

-Memòria resum de la 7^a reunió de l'àmbit d'Ecologia i Medi Ambient de la CCCC.
22-12-16

- MUNICIPALISME Teresa Mira arq.2017.

-Propostes del 1r Congrés en Defensa del Transport Públic. 2015

-Manel Larrosa

-Salvador Cid

- Santiago Moreno

- Jordi Griera

- Pau Avellaneda

- Manel Villalante