

Preparar la mobilitat pel Crash-Oil

Com es deia en el document de referència, **Preparar Catalunya pel Crash-Oil**, l'increment de preus del petroli i dels combustibles fòssils afectarà d'una forma molt severa l'actual esquema de mobilitat basat en la motorització privada i individual. El sector del transport, en el que es gasta el 40% de l'energia neta primària total a Espanya, de la que el 95% és petroli, de cap manera no podrà encaixar el cop de l'escassetat. Serà un daltabaix.

Tot seguit es donen algunes criteris bàsics de com organitzar a Catalunya la mobilitat basada en una època de forta escassetat de combustible.

Criteris, **per ordre d'importància**

1. Promoure sobre tot allò que no val diners: desplaçament en bici, a peu i en cotxe compartit
2. Promoure l'ús del transport públic començant pel que és més econòmic
3. Canvi en la prioritat en les inversions

1. Promoure sobre tot allò que no val diners: desplaçament en bici, a peu i en cotxe compartit

Bicicleta

Cal posar l'èmfasi en la qüestió de la seguretat, tan pel que fa als robatoris com a la seguretat rodada: ampliar la xarxa de carrils bici a pobles i ciutats; promoure bones pràctiques del tipus "anar en bici al cole, a comprar, etc". Els països centreeuropeus usen la bici en el 20% de desplaçaments urbans. Per tant, molta gent la podrà usar com a alternativa. És gratis. De fet, ja comença a passar.

A peu

A cada ciutat gran o mitjana dissenyar 30, 50, 100 rutes a peu explicades per l'ajuntament. Els catalans ja caminem molt.

Cotxe compartit

El model *fes-edit* de Girona (autoestop electrònic sobre una comunitat que crea confiança) demostra que es pot generalitzar la pràctica del cotxe compartit. Cal oferir als municipis la generalització del *fes-edit* amb incentius: desgravacions fiscals i incentius directes, prèvia certificació del viatge; aplicar la llei de mobilitat als centres de treball, redacció dels plans de desplaçaments d'empresa, PDE, etc... I recordar que sense incentius el canvi és difícil pel mer fet de l'encariment o escassetat de combustibles. Avui les tecnologies d'informació i comunicació, TIC, permeten convertir la xarxa de vehicles privats en una xarxa paral·lela de transport compartit, quasi col·lectiu i s'han de poder aprofitar

Cal un portal de portals com a servei públic de cotxe compartit, de la mateixa manera que ho és la informació sobre el transport públic .

Suport de la Generalitat als municipis

Oferir des de la Generalitat un paquet de suport als municipis de promoció de l'ecomobilitat centrat en la informació i les noves TIC, amb condicions mínimes, a preu molt reduït, cofinançat al 50% pels consistoris, per promoure la mobilitat sense cost o la de molt baix cost (cal pensar que fora de els grans ciutats la gent ni tan sols coneix com funciona la xarxa de TP).

Formació

Cursos de formació "Consells per resistir al Crash-Oil" i conferències divulgatives

2. Promoure l'ús del transport públic començant pel que és més econòmic

Mesures de baix cost

Barcelona té una excel·lent xarxa de transport públic, TP, i una bona xarxa de ferrocarril suburbà, saturada en el cas de FGC però amb capacitat de multiplicar per tres la demanda en el cas de Renfe. A més, cada cop hi ha menys hora punta i més hora vall per la qual cosa el transport públic pot fer front a increments de passatge en els propers anys del 50% sense problemes insolubles, més enllà d'una baixa confortabilitat relativa a les hores punta en determinats trajectes interurbans de no més de 15'.

D'altra banda, tot el TP ferroviari pot funcionar amb energia 100% renovable. Ja ho fa Renfe, i ho hauria de fer immediatament TMB, FGC i Tram. El missatge que el TP funciona amb zero emissions és d'una gran potència.

Convertir les flotes de busos urbans en busos híbrids. En recorreguts urbans gasten un 30% menys de gasoli. TMB ha fet ja passos importants i té tecnologia per liderar el recanvi. L'estalvi és d'unes 20.000 litres per any i bus.

Racionalització del servei

Racionalitzar la xarxa de TP. Encara trobem municipis on es preveu la realitat franquista que els autobusos urbans estan competint amb el interurbans en comptes de col·laborar-hi. Un exemple és Sabadell però n'hi ha d'altres. Això no passa enlloc d'Europa i suposa una malbaratament de recursos. La integració de les xarxes urbanes i interurbanes, que de fet juguen un paper 100% urbà, la remodelació de les xarxes de bus per fer-les més eficients (menys línies amb més freqüència i velocitat), són els dos grans objectius a assolir en el camí d'aconseguir l'objectiu de la Unió Internacional del Transport Públic de doblar el nombre de passatgers en el 2025. HI haurà, a més, un important estalvi d'energia.

Preparar un model reforços del TP per a una eventual situació d'emergència.

Cal anticipar-se als problemes i dissenyar un esquema de reforç que sigui viable des del primer dia.

Canvi en el model tarifari

El canvi del sistema tarifari és clau. Els països amb taxes molt altes d'ús del TP són els que tenen abonaments. Integrar els abonaments amb l'estratègia ja de la T-Mobilitat que l'ATM ha posat ja en marxa. Per a més de 80 viatges mensuals, no hi ha diferència entre un abonament i la T-Mobilitat. Fer una oferta potent per abonaments anuals del tipus

- a) Per Barcelona, zones 1, 2 i 3, i les 3 ATM de LL, T i G, 400 € /any (preus semblants als d'Europa)
- b) Àmbit provincial de B, T, LL i G, 550€/any
- c) Tot Catalunya, 700€/any

Cada família catalana rebrà a casa una carta convidant-la subscriure un o més d'un d'aquests abonaments i oferir el primer any un descompte de 49€ i la integració en el car-sharing (Barcelona) i els sistemes de bicicletes públiques com a alternativa complementària.

Cada família catalana rebrà a casa una carta dient que si deixen el permís de conduir durant tres anys, rebran gratis el TP el primer any i un descompte del 10% en els dos següents.

Nous serveis bus-taxi

Crear el servei de bus-taxi a la demanda, per als que caldria trobar un nom cridaner, per exemple Free-Bus, liberalitzat en zones de baixa densitat i en el transport nocturn, que funcioni amb els abonaments de transport, basat en el disseny automàtics de rutes segons peticions on-line o amb una antelació de 30' amb registre de clients per evitar abusos i frau (tecnologia disponible a fes-edit).

Gestió del peatges

Tots els vehicles amb 3 ocupants, peatges gratis

Eurovinyeta per a tots els camions i per a tot el territori català, no només per les xarxes d'alta capacitat. Part de l'recaptació s'ha d'invertir en la renovació del sector.

3. Canvi en la prioritat en les inversions

La Generalitat ha de racionalitzar les seves inversions abandonant els projectes faraònics que han convertit Espanya en la riota d'Europa. Per aguantar el crash-oil la clau són les rodalies, una xarxa que és de l'estat i per això la Generalitat no hi inverteix. La situació és com la d'un peix que es mossega la cua, i l'únic camí per sortir d'aquesta situació és que la Generalitat es converteixi en administració actuant i cobri del Ministeri de Foment un cop acabada la inversió, perquè al govern espanyol únicament li importa l'alta velocitat que vertebrava Espanya amb centre a Madrid

Projectes prioritaris de rodalies

1. Tercer túnel de Barcelona per a rodalies
2. Túnel de Montcada, per fer arribar trens ràpids a Barcelona des del Vallès i el Bages
3. Desdoblament Montcada-La Garriga, perquè és barat de fer.
4. Convertir el Vallès Occidental en una xarxa de metro a base de lligar les xarxes de FGC i Renfe, a cada creuament un nus d'intercanvi
5. Reforç del servei de regionals, capacitat hi ha de sobres amb les noves vies d'AV.

Pensar en ferrocarrils barats

Un dels problemes que hem tingut a Catalunya és que els nous ferrocarrils tendeixen a ser soterrats. Això multiplica per deu el cost de la seva construcció. Cal dissenyar un pla de tramvies (que són ferrocarrils) a 5 M€/km i atorgar els crèdits per concurs, seguint el model francès, de forma que s'emporti els recursos el millor projecte que també ha de ser el que tingui al darrera un millor pla de mobilitat sostenible. El ferrocarril pot funcionar amb energia 100% renovable i capta entre un 50% i un 100% més de passatger que l'autobús, amb la qual cosa les inversions s'amortitzen en 10/15 anys. A més, suposen una despesa energètica per passatger 10 cops més baixa que el bus. Són un excel·lent sistema de defensa davant la crisi energètica i són elèctrics, per tant amb energia renovable que no s'ha d'importar.

Barcelona, maig de 2013

Pau Noy