

EL 9 MON

MONOGRÀFIC ESPECIAL
**SOSTENIBILITAT
I EMERGÈNCIA
CLIMÀTICA**

Dilluns, 27 de maig de 2024



EL REPORTATGE

La mobilitat sostenible

És un dels reptes de gran complexitat que cal afrontar davant la crisi climàtica

L'ENTREVISTA

Adrià Ramirez, president de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic

Detalla la importància d'infraestructures ferroviàries i de serveis d'autobús eficients

Electrificació, nous combustibles i transport públic potent i eficient són clau per a la mobilitat sostenible

Es tracta d'un repte crucial que cal afrontar per reduir emissions que implica també un canvi d'actitud de la ciutadania

Lourdes Corominas

Més del 30% de les emissions de CO₂ a la Unió Europea provenen del sector del transport i un 80% de l'espai públic de les ciutats es dedica a l'automòbil. Són dades de l'organització ecologista Greenpeace, que sosté que un model de mobilitat basat en el vehicle privat genera greus impactes en la salut pública, la sinistralitat, les emissions d'efecte d'hivernacle i l'ocupació de l'espai públic. De les dades que facilita Greenpeace se'n desprèn també que el transport és el major emissor de CO₂ de l'Estat espanyol. El transport per carretera és el responsable del 72% de les emissions, sense deixar de banda, però, les del sector marítim i aeri.

La mobilitat sostenible és un dels reptes més importants que cal afrontar quan es parla de reducció d'emissions i de contaminació. Però és un repte majúscul si es tenen en compte la multitud de factors d'alta complexitat que cal considerar. Dibuixar el mapa ideal de la mobilitat sostenible podria passar per disposar d'una àmplia i atapeïda xarxa de transport públic elèctric, la promoció del vehicle privat elèctric, la disponibilitat de carregadors per aquest, la utilització de combustibles molt més eficients per a avions i vaixells i replantejar l'urbanisme de les ciutats per facilitar la convivència amb els vehicles de mobilitat personal.

Poques matriculacions de vehicles elèctrics

La necessitat de reduir emissions, les directives europees sobre medi ambient i l'abandonament dels combustibles fòssils (també per qüestions geopolítiques) portaran un canvi de paradigma en molts aspectes al nostre model de societat. I un d'aquests aspectes és la mobilitat. En aquest sentit "ens estem preparant, però si ens hem de comparar amb la resta de països d'Europa, anem tard". Ho afirma Alejandro Valdovinos, coordinador del Grup de Treball d'Electromobilitat del Clúster de l'Energia Eficient de Catalunya. I anem tard per diversos motius. Valdovinos apunta que el nombre de matriculacions de vehicles elèctrics (tant de dues com de quatre rodes) a Catalunya i a l'Estat "són baixes tenint en compte els països del nostre voltant. Fins i tot són baixes en comparació amb Portugal, un país amb una renda per càpita inferior" a la de Catalunya i a la de l'Estat. Destaca la importància que hi hagi polítiques a mitjà i llarg termini que es canviïn poc i que



El vehicle elèctric té un paper cabdal, però per incentivar-ne la compra cal incrementar la xarxa de carregadors

siguin continuistes. Això no obstant, al nostre país, com a Europa, sí que "tenim clar que no hi ha altra sortida que l'electromobilitat. Europa no és productor d'hidrocarburs, per això ha d'impulsar iniciatives de transport més sostenibles i, per una altra banda, "que s'utilitzin solucions de generació d'energia que ens puguem permetre sense dependre de països tercers". Assegura que ja s'estan fent passos per avançar en aquesta direcció i posa l'exemple del pla d'ajudes per a vehicles sostenibles, especialment l'elèctric, l'híbrid endollable i l'híbrid no endollable. Aquí, a banda de plans d'ajudes, el que també compta és la percepció i convicció personal que aquesta opció és útil.

Valdovinos subratlla que calen polítiques valentes, "que no dic que no s'hagin fet", però posa de manifest la necessitat de "fer una labor de conscienciació i de difusió permanent" per tal que, des de l'educació, es posi en valor el respecte al medi ambient i que la ciutadania faci accions en aquest sentit que estiguin al seu abast. El vehicle privat, a més, tant si és elèctric com de combustió, "està

tendint a encarir-se molt" i aquesta és una raó més perquè el transport públic agafi més pes.

És per això que un acord entre administracions per integrar de manera efectiva totes les xarxes de transport perquè la ciutadania tingui un servei òptim hauria de ser viable a la llarga. El transport públic d'una regió metropolitana com Madrid o Barcelona depèn de moltes administracions: ajuntaments, una autoritat del transport metropolitana (ATM), l'administració autonòmica o el govern de l'Estat, "perquè no hem d'oblidar que moltes de les actuacions clau en temes de mobilitat són aeroports, estacions de tren... que al final depenen de grans inversions estatals", precisa, i "totes elles haurien d'estar millor sincronitzades del que estan. Però em consta que hi ha iniciatives en aquest camí". Valdovinos apunta que el paper que té l'ATM a Catalunya en els seus principals nuclis de poblacions "precisament va d'això, d'intentar integrar les diferents iniciatives de totes les administracions per tractar que el que es faci tingui coherència".

Quan parlem de mobilitat urbana, el vehicle elèctric és la millor opció? Valdovinos assegura que "és la millor que coneixem" i totes les accions que es facin per reduir emissions "seran ben vingudes". Sí que està clar que el vehicle privat elèctric no eliminarà desplaçaments ni embussos de trànsit a les grans ciutats, però sí que aquesta mobilitat "serà més neta". L'altre debat seria si el transport públic podria arribar a substituir el vehicle privat: "Hi ha moltíssims desplaçaments que no te'ls pots estalviar utilitzant el transport públic perquè hi ha moltes zones que no estan ben connectades".

Xarxa de carregadors insuficient

Tant a les carreteres com a altres punts d'accés, la xarxa de carregadors per a vehicles elèctrics "és clarament insuficient", diu Valdovinos, que afegeix que una part "molt important" de la responsabilitat correspon a l'Estat. De fet, és de qui depèn la Llei del Sector Elèctric i la de Contractació Elèctrica. També seria responsabilitat de l'Estat que hi hagi *hubs* de recàrrega a les carreteres, ja que moltes són

El ferrocarril, un servei estratègic

L.C.

El Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Catalunya en la seva publicació *Camins* considera el transport ferroviari de Rodalies “un servei estratègic”. L'elevat nombre de viatges diaris tant en transport públic com privat entre la ciutat de Barcelona i la seva àrea metropolitana (1,8 milions) “obliga a crear una oferta de transport massiu capaç de satisfer les exigències de la demanda de forma competitiva”. I en aquest cas s'apunten tres reptes estructurals que en qüestionen l'eficiència: la capacitat, la fiabilitat i la velocitat comercial. És per això que “cal abordar sense demora la planificació del ferrocarril per assegurar la inversió imprescindible, però també la governança ordenada i experta, amb coneixement de primera mà del territori”.

En ple procés de traspàs a la Generalitat i amb incidències constants a Rodalies, Alejandro Valdovinos diu que aquesta és una xarxa “molt complexa, on sempre apareixeran problemes en el seu dia a dia d'utilització”. Apunta el fet “que la presa de decisions de part d'aquestes incidències i que l'estratègia de manteniment i inversions sigui aquí hauria d'ajudar que es prenguin decisions per resoldre-les amb més celeritat”. Tot plegat hauria d'implicar, entre d'altres coses, “un millor servei als usuaris”. Això no obstant, assegura que abans d'emetre un judici de valor sobre la qualitat del servei un cop es traspas-



Estació de Rodalies de Vic

si a la Generalitat “ho hauríem d'agafar amb una perspectiva de tres a cinc anys com a mínim”.

La imperiosa necessitat d'executar els projectes per millorar la qualitat

i la fiabilitat d'aquest servei és una de les reivindicacions que posa de manifest Josep Mateu, president del Reial Automòbil Club de Catalunya (RACC) i vicepresident de la Comis-

sió d'Ordenació del Territori del Consell de Cambres de Catalunya. Mateu demana “potenciar la transversalitat de tot el sistema” de Rodalies més enllà de l'àrea de Barcelona “impulsant un nou model de serveis regionals que connecti les ciutats mitjanes amb el conjunt de la xarxa ferroviària”. Des del RACC i el Consell de Cambres consideren necessari fer pressió a les administracions per “accelerar les inversions necessàries” al corredor del Mediterrani (tant ferroviari com viari) i consideren “imprescindible” transformar a l'amplada internacional les línies convencionals “per canalitzar els trens de mercaderies i separar-les dels serveis de passatgers”.

Pel que fa a les línies d'alta velocitat de l'Estat espanyol, el mateix Valdovinos explica que la seva rendibilitat no s'ha de veure només sota el prisma de la utilització del transport ferroviari. Es tracta d'infraestructures que s'han de mantenir i que “permeten utilitzar-se com a xarxa de comunicacions i xarxa de potència de gran capacitat” que es podria utilitzar per a altres usos.

Explica que entre els pròxims “cinc i deu anys, seguint la directiva europea AFIR”, s'haurien de construir molts *hubs* de recàrrega per a vehicle elèctric, i aquestes permetrien resoldre un problema de manca de potència en llocs amb menys densitat de població en vies principals que estarien al costat de la infraestructura ferroviària.

de titularitat estatal.

En aquest punt, però, també posa de manifest que els ajuntaments “i la Generalitat, encara que moltes de les competències no les tinguin traspasades, segurament podrien arribar a fer moltes més coses de les que estan fent”. Defensa una proposta públicoprivada per dotar les vies de carregadors, perquè en els punts on hi haurà un retorn de la inversió o una recuperació molt ràpida d'aquesta el sector privat estarà disposat a invertir; però, en canvi, “si volem garantir una xarxa transversal i universal, hi ha moltes carreteres de poblacions petites i mitjanes que mai no tindrien carregadors, si haguessin de dependre de la inversió privada”.

El que també sembla molt clar és que sense una bona xarxa de carregadors la ciutadania tampoc no comprarà vehicles elèctrics. Per això tot fa pensar que s'ha començat a fer la casa per la teulada. Tesla Motors, la cèlebre companyia d'Elon Musk, va ser la primera que se'n va adonar. A banda de fabricar els seus innovadors models d'automòbils, va veure que la manera d'arribar de forma més ràpida al vehicle elèctric era desenvolupar xarxes de grans infraestructures de recàrrega tant a Europa com als Estats Units. En canvi, els grans fabricants d'automoció amb moltes més vendes no ho estaven fent “i la

gent es preguntava: per què ho fa Tesla i no ho fa Volkswagen, Renault o Seat?”.

Mobilitat multimodal a les ciutats

Bicicleta, patinet, una espessa xarxa de transport públic multimodal... Els desplaçaments dins les ciutats recullen tots aquests models de mobilitat, diu Valdovinos, que afegeix que totes les ciutats que han desenvolupat plans de mobilitat urbana sostenible “un dels punts que han tocat és garantir que a les principals vies de comunicació hi hagi un carril bici, que també utilitzen els patinets”; i la gent ha deixat d'utilitzar el vehicle privat o el transport públic per passar a utilitzar els vehicles de mobilitat personal (VMP), “una tipologia de transport més porta a porta”. Aquesta nova quotidianitat ha comportat també que molts centres de treball i centres comercials s'hagin preparat per aquestes noves modalitats de transport: “Tenen a la planta baixa o a l'entrada cabines o taquilles perquè la gent pugui deixar el patinet o la bicicleta mentre compra o mentre treballa”. Aquí apunta que hi ha hagut un canvi de paradigma més important que en el fet d'anar d'un punt A a un punt B, que és la importància de tenir un espai o un aparcament on guardar/deixar amb seguretat el VMP.

Per altra part, en un context



Autobús de la ciutat de Barcelona

d'emergència climàtica, de polítiques de reducció d'emissions i de finitud dels combustibles fòssils, l'autobús elèctric “és una molt bona opció per a busos urbans i interurbans de mitjana distància”, diu Valdovinos. A més, apunta que tots els grans operadors de busos urbans “porten temps” desenvolupant pilots i desplegaments de primera fase d'autobusos amb biocombustibles, elèctrics i també amb hidrogen, i diu que cal conscienciació de la necessitat d'una inversió per una infraestructura de recàrrega de vehicle elèctric “i un augment de

potència a les cotxeres” on pernocten els busos que “triga uns anys a amortitzar-se” i que hauria d'entrar en joc “en els terminis d'adjudicació de la mateixa concessió”.

D'altra banda, les inversions que implica per a un ajuntament o una àrea metropolitana és el problema més important que s'ha d'abordar en el cas del tramvia. Per contra, els principals avantatges són la comoditat per als usuaris i la sostenibilitat, “ja que és un mitjà lliure d'emissions que permet transportar molts usuaris amb menys costos operatius”.

Un transport logístic i de viatgers cada vegada més descarbonitzat

L.C.

El transport de viatgers i el de mercaderies és l'altra gran branca de la mobilitat sobre la qual cal actuar per complir els objectius de baixada d'emissions. Quan es parla de mobilitat sostenible el transport aeri està en el punt de mira. Recentment des de l'Associació de Línies Aèries d'Espanya (ALA) deien que serà una temporada d'estiu rècord, ja que les companyies aèries han programat 240 milions de seients a l'Estat. Segons dades fetes públiques l'any 2020 pel Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports, el de Barcelona és el sisè aeroport d'Europa en trànsit de passatgers. El primer és Heathrow (Londres). Si bé sembla que el trànsit aeri està lluny de disminuir, Alejandro Valdovinos subratlla que a l'Estat espanyol "el nombre de seients per ponts aeris entre Madrid i Barcelona hauria disminuït diàriament enfront del transport ferroviari".

És de l'opinió que el transport aeri "sempre tindrà el seu mercat, i ens consta que totes les grans companyies operadores i fabricants d'avions fa temps que treballen per ser més sostenibles i amb objectius de reducció d'emissions molt ambiciosos". Davant d'una alternativa als avions que sigui viable per al turisme i els viatges de negocis, Valdovinos considera que "els viatges de negocis necessiten molta rapidesa. El tren pot ser una bona alternativa en la mitjana distància, però calen moltes connexions". Pel que fa al transport de mercaderies en avió, destaca que és significatiu "en el nínxol de transport que necessita molta rapidesa amb independència del cost que impliqui".

Les infraestructures aeroportuàries

El debat d'ampliar o no l'aeroport de Barcelona "no s'hauria de barrejar amb la sostenibilitat", assegura Valdovinos, perquè si el transport aeri assoleix els objectius que també

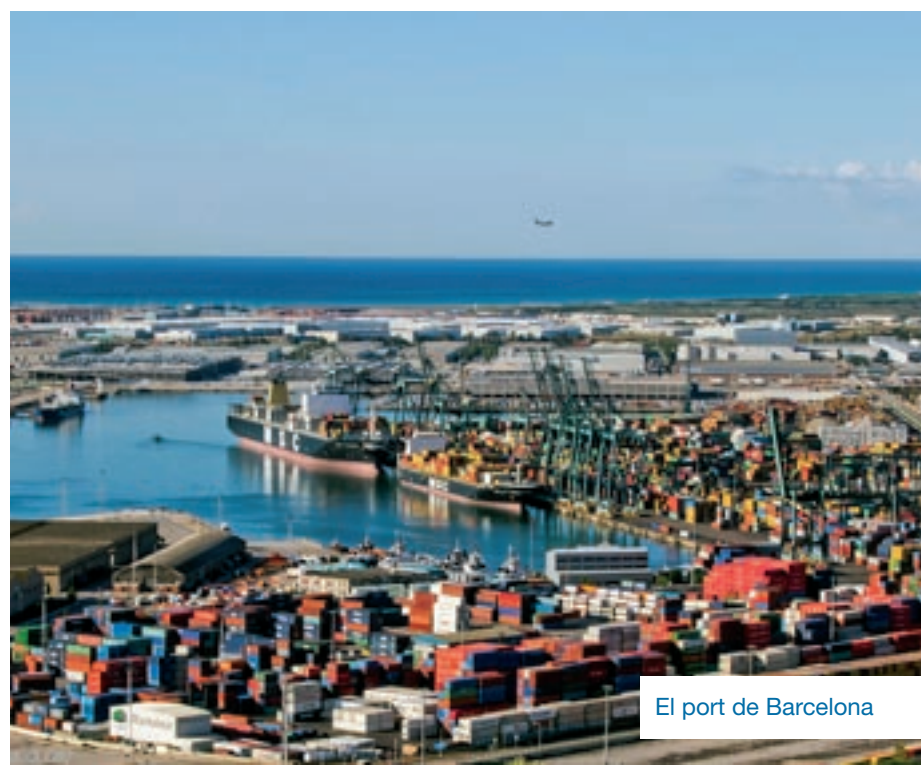
té fixats de reducció d'emissions per als anys 2040 i 2050 "no ens hauria de preocupar que es pugui fer una ampliació de l'aeroport de Barcelona. És de l'opinió que les grans ciutats "competeixen contínuament" per atraure empreses, congressos i visitants, i "per això és imprescindible mantenir i créixer amb una gran quantitat de connexions aèries".

Des del RACC i la Comissió d'Ordenació del Territori del Consell de Cambres, Josep Mateu indica que cal definir el model que volem per a l'aeroport de Barcelona per tal d'incrementar-ne la capacitat operativa i consolidar-lo com un node de vols intercontinentals. També veu amb bons ulls que s'utilitzin els aeroports de Girona i Reus "per canalitzar el creixement del trànsit europeu". Sobre aquest punt, Valdovinos apunta que els aeroports de Girona i Reus "ja s'haurien vist beneficiats per fer de *host* de vols de Barcelona". Subratlla, però, que encara "hi ha molt camí per recórrer i caldria una estratègia més transversal de tot el conjunt d'aeroports".

En el transport de viatgers els creuers també estan en el punt de mira perquè es considera un turisme molt poc sostenible. En aquest sentit, Valdovinos assegura que els vaixells pesats "també tenen un full de ruta de reducció d'emissions molt ambiciós"; a més, totes les autoritats portuàries "tenen un pla estratègic per electritzar-se i valorar nous combustibles, com el metanol o l'amoníac" tant per a passatgers com per a mercaderies. De fet, al seu entendre estem "en un moment clau de canvi de paradigma" si tenim en compte que les autoritats portuàries estan invertint en infraestructures *Onshore Power Supply* (OPS) (subministrament elèctric en terra) amb connexions de 5-10 MW que demanen una gran quantitat d'energia elèctrica "que en algun cas comporta el desplegament dins del



La Terminal 1 de l'aeroport de Barcelona



El port de Barcelona

port de subestacions elèctriques".

Per Mateu, és necessari treballar en l'ampliació i descarbonització dels ports de Barcelona i Tarragona i "en la millora dels seus accessos terrestres".

Les mercaderies per tren i carretera

Segons un estudi de FERRMED, el lobby europeu de transport ferroviari nascut a Catalunya, el transport de mercaderies per tren a l'Estat espanyol només representa el 4% del total de transport de mercaderies terrestre, lluny del 18% dels països de la Unió Europea. Segons el treball, aquest fet té una repercussió ambiental negativa de prop de 275 milions de tones de CO₂ anuals.

L'informe que s'ha debatut a la Comissió d'Ordenació del Territori del Consell de Cambres de Catalunya reclama ampliar les línies d'interconnexió entre els vuit grans *hubs* de la Unió Europea, entre els quals hi ha el binomi Barcelona-Tarragona, pel pes de la indústria i la potència dels seus ports. Aquestes línies d'interconnexió "s'haurien de dotar d'estacions d'accés al sistema ferroviari a través d'estacions intermodals". L'objectiu final ha

de ser "traspasar el transport per carretera en trajectes superiors als 300 quilòmetres al ferrocarril" per complir amb l'objectiu de la Unió Europea que el 30% del transport de mercaderies sigui per tren l'any 2030.

El transport de mercaderies per carretera, per la seva part, té oberts fronts d'investigació en nous combustibles no fòssils per a la reducció dels contaminants, com el biometà o el biogàs. El passat 17 de maig va tenir lloc a Vic una taula rodona per debatre la qüestió promoguda per Translog Osona. En trobareu la informació en aquest QR.



AL DETALL

La nova Llei de Mobilitat Sostenible

El febrer passat el Consell de Ministres va donar llum verda al projecte de Llei de Mobilitat Sostenible, que s'hauria d'aprovar abans que acabi aquest any.

La llei consta de quatre pilars: La mobilitat com un dret social. Una mobilitat neta i saludable. Un sistema de transport digital i innovador. I invertir millor al servei dels ciutadans.

• **Dret social** Per primera vegada la llei reconeixrà la mobilitat com un dret de tota la ciutadania i un

element de cohesió social.

• **Neta** Avançar en la descarbonització del sector i prioritzar un transport públic col·lectiu.

• **Digitalització** Compartició de dades entre empreses de transport, gestors d'infraestructures i administracions per optimitzar la presa de decisions.

• **Inversió** Millorar la qualitat de decisions d'inversió i despesa en transport i mobilitat i incloure eines que permetin una participació pública més gran.

Entrevista a Adrià Ramirez, president de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic, entitat integrada a la Taula de Mobilitat d'Osona

“El transport públic també ens serveix per poder donar **igualtat d'oportunitats** a tothom”

L.C.

La mobilitat sostenible no consisteix només a baixar les emissions de gasos d'efecte d'hivernacle o a reduir la contaminació. S'hi inclouen altres aspectes. Un d'ells és que el sistema de mobilitat permeti que tothom arribi en un temps raonable a la seva destinació. L'altre és l'accessibilitat; és a dir que tothom, independentment de la seva condició, tingui un bon servei que li garanteixi poder-se desplaçar quan ho necessiti. Adrià Ramirez és president de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP). En aquesta entrevista fa un repàs exhaustiu a com hauria de ser un transport públic descarbonitzat i com ha de contribuir a la igualtat d'oportunitats.

Estem en ple procés de traspàs de Rodalies a la Generalitat. Quines estratègies s'haurien de considerar sí o sí perquè un sector que acumula com cap altre les crítiques dels usuaris pugui oferir un bon servei?

Com que venim de molts anys de falta d'inversió, els problemes són múltiples i, per tant, necessitem segurament molts anys per anar resolent tota una sèrie de problemes diferents. A curt termini, sobretot, la informació als viatgers. És important que quan hi ha una incidència s'informi al màxim de bé de quines característiques té, quina afectació té a la xarxa, quines alternatives tenen, quina previsió hi ha de poder-ho solucionar. I que expliquis *a posteriori* per què es va produir i de vegades demanar disculpes. En segon lloc, dotació de recursos de personal: maquinistes, serveis centrals, etc., i de comunicació d'aquest personal amb la titular del servei, que és la Generalitat. Recuperar aquest clima de confiança és un element clau perquè tothom posi en comú les problemàtiques que s'afronten i allà on hi hagi processos a dins de l'operativa del dia a dia que es podrien fer millor, doncs que es puguin millorar. I l'últim, és el més senzill d'explicar però el més complicat, és posar-hi molts diners i millorar molt la infraestructura.

Es poden rendibilitzar o potser ja s'estan rendibilitzant les línies d'alta velocitat que es van construir a l'Estat espanyol en temps del govern del PP?

En el cas de Catalunya, la línia Barcelona-Madrid és de les línies més exitoses i té risc de començar a trobar els seus límits. El tema és com podem aprofitar això també per al transport del dia a dia. Està funci-



Adrià Ramirez

onant molt bé en zones com Girona i Lleida, Girona i Lleida ciutat i els pobles del voltant han trobat aquí un salt qualitatiu impressionant en el transport cap a Barcelona. No és el mateix en el cas de Tarragona i Reus i passa el mateix a la resta de ciutats del país. Al Penedès, per exemple, Vilafranca, o baixant cap a les Terres de l'Ebre, s'haurien de poder trobar solucions per, aprofitant la línia d'alta velocitat, fer serveis com els que s'estan fent entre Girona, Figueres i Barcelona, o Lleida i Barcelona. El mateix per a Tarragona i Reus, arribant amb alta velocitat, està prevista una estació intermodal entremig que hauria d'estar connectada amb el tramvia.

A escala internacional, seria viable que un servei ferroviari comunicés capitals europees i que permetés prescindir de l'avió?

Sí. De fet és una de les coses per les quals s'hauria d'apostar molt. S'ha dit que un viatge en tren que duri per sota de quatre hores *canibalitza* l'avió. I s'ha vist amb el Barcelona-

Madrid. Això ens permet accedir a distàncies de 800 quilòmetres. Tenim París a 1.000, es triguen 6.30 hores per arribar-hi des de Barcelona i 5.30 hores des de Girona, podríem arribar a rebaixar el temps 1.30 hores. Això sumat a un bon servei ens permetria potser no arribar a treure tota la demanda de l'avió, però sí que la demanda fos similar.

“Els hidrocarburs de l'avió no paguen impostos i els trens paguen peatges. Estan perjudicant els trens i afavorint els avions”

I tenir en compte els trens nocturns. Són aquests que triguen 12 hores, però gran part d'aquestes hores les passes dormint. Fins a l'any 2010 hi havia aquest tipus de trajectes, i es va creure que això deixava de tenir sentit, quan és mentida. I, en canvi, estem promocionant l'avió perquè els hidrocarburs de l'avió no paguem impostos. Els trens, per passar pel túnel del Pertús i per utilitzar les vies d'Adif, paguen peatge. Cada tren paga peatge per l'ús de la via. Estan perjudicant els trens i afavorint els avions des de les administracions públiques. I no s'entén.

En un context d'emergència climàtica, de polítiques de reducció d'emissions, de finitud de combusti-

bles fòssils, quin paper hi juga l'autobús? L'elèctric, per exemple, seria una bona opció?

L'autobús juga un paper importantíssim en tot el sistema de transport públic. Et surt més a compte que construir un tren, si la demanda no és molt alta. Si la demanda és molt alta, et surt a compte aprofitar les vies que ja tinguis o fins i tot construir-les i als trens hi caben centenars de persones. En un bus t'hi caben 50 persones. Segueix sent molt més eficient. Perquè hem de tenir en compte que la contaminació són moltes coses: els gasos que emets, el que suposa construir-lo, les partícules que aixequen els pneumàtics, etc. Hem d'anar electrificant tots els vehicles que tinguem. Un bus emet cinc o sis vegades més que un vehicle. Per tant, si tenim cinc, sis o set persones dalt d'un autobús, ja estem emetent menys que si cadascú anés amb el seu vehicle. Una xarxa de transport públic d'un país ens l'hem de representar com un arbre. El tronc central i les branques principals són el tren i tota la resta de branques, des de les mitjanes –els busos exprés, per exemple– fins a les branques més petites –els autobusos que a Osona ens permeten moure'ns entre Vic i la majoria dels pobles de la comarca– i

els branquillons i les fulles, són els transports a demanda, que poden volar per zones més de fora de la plana. El tren i el bus es complementen i es necessiten mútuament. Igual que la bicicleta, o potser fins i tot l'última milla si cal un cotxe compartit.

I el tramvia, quins problemes comporta i quins avantatges té?

El tramvia és una part intermèdia dins d'aquesta escala de les branques entre les mitjanes grans. Ara, el tramvia té molt sentit a llocs on hi ha una demanda que és prou gran com perquè l'autobús comenci a notar problemes de capacitat, i, en canvi, prou petita com per no justificar inversions molt més cares com un tren o un metro. Els trens i els metros tenen la via tancada. Els tramvies van en superfície i tenen una via que comparteix espai. Per exemple, a la Diagonal de Barcelona, nosaltres creiem que és absolutament necessari el tramvia. Un dia laborable en hora punta, per exemple, a Diagonal-Passeig de Gràcia, veus com els busos paren de dos en dos, es fan nosa els uns als altres, perquè hi ha busos cada tants pocs minuts que gairebé un ha d'esperar l'altre, i la gent va arribant a la parada i fa llargues cues. Per què? Perquè fan falta vehicles més grans. Quan els vehicles van guiats per rails, poden anar més ràpid. I tenen l'avantatge que ja estan electrificats. Evidentment no és per tot arreu. Ja s'està planificant un tramvia entre Tarragona-Reus, Salou i Cambrils. Es parla també de l'àmbit del Bages: com que de Manresa cap a Súria i Sallent ja hi ha unes vies i no s'estan aprofitant per a viatgers, hi tindria bastant sentit fer un model entremig, un tramvia interurbà per poder connectar Sallent, Santpedor i Manresa.

El vehicle elèctric sembla una bona opció per al transport privat, però és la millor?

Quan parlem de mobilitat sostenible hi ha moltes coses que hem de tenir en compte. La part de contaminació n'és una, però n'hi ha moltes més: que el sistema permeti que tothom arribi en un temps raonable a la seva destinació i no hi hagi embussos, i l'altra és l'accessibilitat, independentment de la seva condició. És a dir, hi ha gent que no té carnet de conduir: els de menys de 18 anys, la gent gran que a certa edat deixa de poder conduir, les persones migrants que solen trigar més a poder-se treure el carnet... Per tant, hi ha una sèrie de barreres. És important saber que el transport públic també ens serveix per poder donar igualtat d'oportunitats a tothom. En aquest context, un vehicle elèctric emet menys gasos. Però no resol els embussos o l'accessibilitat. El vehicle elèctric és bo? Ajuda en algunes coses, és un pas més en la bona direcció. Hem d'anar electrificant tots els vehicles, però hem d'aconseguir que hi vagi més gent a dins de cadascun, per tant, més gent a dins dels autobusos i que també hi hagi més opcions per a tothom, que puguis arribar a tot arreu: a la feina, al metge, al teatre, al bar. Tot això ho hem de tenir en compte, i si només ens focalitzem en l'elèctric ens oblidem de tota la resta.

I al seu entendre, per on passaria la mobilitat a les ciutats? Per bici-



Des de la PTP, entitat que Ramirez presideix, es treballa per difondre i incidir en decisions polítiques sobre transport públic

clera, patinet, a peu i una espessa xarxa de transport públic, per exemple?

És una combinació de tots els mòduls. Hem d'aconseguir que la mobilitat sigui el màxim de sostenible, tant des del punt de vista ecològic com social, com d'eficiència, ser el màxim d'equitatiu possible amb tota la societat... I per aconseguir-ho està demostrat que el millor és tenir una molt bona xarxa de transport públic com a element central; un entorn molt bo per poder-se moure a peu i en bicicleta; un sistema perquè tots aquells trajectes que no puguem cobrir per aquí es puguin cobrir amb un taxi o amb un cotxe compartit. Les xarxes de vehicle compartit són molt importants. I, evidentment, la possibilitat de poder anar amb vehicle privat també hi ha de ser. Així, no generem tots els embussos que tenim, que no fan falta i, en canvi, generem les oportunitats que tothom, tingui o no tingui vehicle privat, es pugui moure.

I en zones com la comarca d'Osona?

És molt important que pensem en contextos com Osona. I la comarca, com a tal, té una ciutat principal que és Vic, però funciona també una mica com una espècie de ciutat de més de 100.000 habitants, en el sentit que la gent que som de pobles d'Osona per algun motiu o altre habitualment anem a Vic. I moltes vegades tenim la percepció que ho tenim molt complicat. Aquí proposo un primer objectiu per anar fent pas a pas i no atabalar-nos i veure-ho molt lluny. A Osona, encara no estem al punt on

puguem tenir un transport públic potent de veritat. El podem tenir a l'eix vertical, el que va de Centelles a Torelló: tenim un molt bon servei de bus i un servei de tren que en un futur haurà de ser molt bo. Però per moure'ns entre est i oest el que hem d'aconseguir, com a mínim, és que aquella gent que no té vehicle privat pugui moure's en un temps raonablement similar als que tenen vehicle privat. Potser encara s'està molt lluny d'aconseguir que la gent deixi el vehicle privat, però sí que hem d'aconseguir que aquells que no en

tenen no tinguin un desavantatge a la vida gaire significatiu i que puguin viure en igualtat d'oportunitats. I aquest és un primer objectiu. Quan haguem arribat aquí, segurament estarem més ben preparats i podrem començar a pensar en els següents passos.

Per exemple, un dels primers trajectes que hauríem de començar a pensar a substituir seria el de Vic a Manlleu, perquè comença a haver-hi un servei de bus molt bo.

Quina tasca porten a terme des de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP)?

Aquesta entrevista n'és un bon exemple: hi ha una part de difusió, explicació d'idees, de conceptes i, molt específicament, d'incidir políticament en les persones responsables de decidir: als ajuntaments, als consells comarcals, a la Generalitat, a les empreses que ofereixen aquests serveis. Cada cop que detectem una mancança en un servei actual o quan es parla de plantejar un servei futur, nosaltres som allà per intentar expli-

car i fer arribar aquesta veu dels usuaris i dotada també de coneixement tècnic, demanar reunions a les administracions públiques i explicar què fa falta. Per exemple, en el cas d'Osona, vam acompanyar tant a la creació de la Taula de la Mobilitat com a la del servei de bus entre Vic, Tona i la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB). No va ser un tema exclusiu nostre, però quan es va començar a moure això nosaltres hi vam entrar i vam amplificar aquesta idea parlant amb tots els grups polítics que podien estar implicats en els dos municipis i indicant que ens semblava una bona idea, com justificar-ho i posant en contacte la gent de la UAB amb els ajuntaments perquè si tenien cap problema en poguessin parlar, etc. I també promovent mocions. A Osona també hem promogut el mapa integrat del transport públic, on figuren totes les línies de bus de la comarca i que es pot veure a la majoria de les marquesines. La idea és continuar pressionant perquè el servei de bus de la comarca millori, perquè el servei de transport públic cap a Vic i cap enfora vagi essent més bo. I en això estem.

I en aquestes reunions amb les administracions, perceben bona sintonia? L'administració és conscient d'aquest canvi de paradigma que suposa la mobilitat sostenible?

Com sempre, hi ha de tot, a tot arreu. Normalment, estem en un punt en què en els grans objectius pràcticament tothom hi està d'acord. Quan aquests grans objectius s'han de traduir en accions concretes és on tens més reptes. Ens trobem des de gent que està molt posada en la matèria i que la coneix perfectament fins a casos en què no és així, i allà té tot el sentit del món fer aquesta pressió.

“El millor és tenir una molt bona xarxa de transport públic com a element central. Després, a peu o en bicicleta i si no, taxi o vehicle compartit”

Entrevista a Dídac Amat, jurista, polític i doctorant en Dret Internacional Climàtic per la Universitat Pompeu Fabra

“Sequeres com la del 2008 i com l'actual seran cada cop més freqüents”

Esteve Vallmajor Diez de Andino/
El Monocle

Quan se li va despertar aquesta consciència pel clima?

És una molt bona pregunta. Segurament no hi ha un moment fundacional. Jo soc fruit, afortunadament, d'una generació que gràcies a l'educació pública, i em refereixo no només al sistema educatiu sinó a tot el model d'educació que des de les institucions s'ha anat proposant, han estat capaços d'ajudar-nos a entendre que estem vivint una crisi climàtica i ambiental molt forta. I això òbviament a mi com a qualsevol altre m'ha anat afectant i ha anat dibuixant el Dídac que ha arribat fins al dia d'avui.

I, de nou, Catalunya viu una emergència per sequera [aixecada el 7 de maig i que ha passat a excepcionalitat] que no és nova. Quina diferència hi ha entre la sequera actual i la del 2008?

D'una banda, la intensitat. Giro la pregunta, i et diré no només les diferències sinó allò que tenen en comú: el que ens diu la ciència, i que tenen en comú, és que sequeres com la del 2008 i com l'actual seran cada cop més freqüents. Per tant, es donaran cada menys temps de marge entre l'una i l'altra, i seran més intenses. Aquesta és la consideració que hem de tenir en compte.

I quins nivells podria arribar a tenir aquesta sequera en la nostra vida quotidiana en un futur pròxim?

Des del passat 11 de març [i durant el període d'emergència] ja hi ha set municipis de l'àrea metropolitana de Barcelona que han reduït la pressió de l'aigua. Per tant, surt menys aigua de l'aixeta quan la necessiten. Actualment, ja estem produint aigua de dessaladora, això vol dir que energia que estaria disponible per a la societat l'hem de destinar a treure sal de l'aigua del mar per tal de poder-la utilitzar per a usos civils. En conseqüència, òbviament que ens està afectant.

El govern va declarar algunes mesures, algunes restriccions, però totes sempre tenien aquesta lletra petita. Les restriccions han de ser per a tots?

A mi m'agrada explicar que Catalunya és un país ben normal, no? Té algunes coses que ens fan diferents, però com a norma general són bastant normals i, per tant, les mateixes desigualtats que afecten molts països a Catalunya també l'afecten. En alguns casos, més que d'altres països. Per tant, les desigualtats econòmiques també, i les desigualtats en els usos de recursos, que estan molt vinculades a les desigualtats econòmiques, també ens afec-



Amat diu que per batallar contra la sequera se n'ha d'atacar les causes: reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle

ten. En aquest sentit, el que tindria potser certa lògica és que aquells que estan utilitzant més recursos hagin de patir més les conseqüències de l'ús d'aquests recursos. I això a vegades ens pot costar d'entendre.

I amb els agricultors?

Amb els agricultors és evident. Tens una economia agrícola que és molt més dependent dels ecosistemes. Això ens ho porta dient la ciència des de l'any 1992, fins i tot abans... 1980 llargs, quan es crea el Grup Intergovernamental sobre el Canvi Climàtic (IPCC); ens diu que els que depenguin més dels ecosistemes patiran més les conseqüències del canvi climàtic. Per tant, que si la teva indústria es basa en l'ús de l'aigua, el dia que no hi ha aigua a conseqüència d'aquests canvis estructurals en el clima patiràs més que si la teva indústria no depèn de l'aigua o té menys dependència de l'aigua.

Parlava d'aquest combat polític. Hem d'entendre el canvi climàtic com un combat amb ideologia política?

El canvi climàtic és un fenomen biofísic que té conseqüències polítiques, no? I que, per tant, com qualsevol fenomen que té causes i conseqüències polítiques, les hem d'intentar abordar. Cadascú intentarà fer una proposta en la seva línia i avui en dia en tenim moltes. En l'àmbit internacional tenim el que anomenem el capitalisme verd, tot i que segurament crec que es podrien utilitzar altres noms. Perquè el *Green Deal* s'anomena capitalisme verd, però segurament és una posició molt

socialdemòcrata. També tenim altres posicions, com pot ser el decreixentisme i potser també altres com el postdesenvolupament. Per tant, hi ha moltes posicions polítiques.

És possible lluitar contra el canvi climàtic dins del sistema capitalista?

No tinc clar que es pugui donar una resposta absoluta a això. Bàsicament perquè el capitalisme es caracteritza per la seva capacitat de mutar en el temps i d'adaptar-se. Alguns autors, com Jeremy Rifkin, et diran que el capitalisme, ben dominat i ben regulat, pot ser un aliat en la lluita contra el canvi climàtic. Més que en la lluita contra el canvi climàtic, en la lluita per la descarbonització de l'economia. Altres autors com Jason Hickel, per exemple, et diran que ni de broma, no? Que si no tens un canvi de model, serà impossible. Hi ha una autora que a mi m'agrada recomanar especialment que és Kate Raworth, que va ser professora a la Universitat d'Oxford, i és una persona molt compromesa amb la lluita contra les desigualtats. Ella ens parla d'un concepte que és l'economia del donut. I una mica la seva perspectiva és que hem de tenir tant creixement com sigui possible, d'alguna forma, però no hem de posar el creixement per sobre la protecció del medi ambient. Per tant, si és possible créixer, creixem. Perquè el creixement, no ens enganyem, té coses positives, en termes socials especialment. Ara, si no és possible, no. Hem de tenir clar que juguem dins d'uns límits.

I en l'àmbit social, com podem

començar a imaginar nous horitzons? Perquè molts cops dins de l'ecologisme hi ha aquest discurs catastrofista. Com construïm aquesta esperança?

Jo soc optimista patològic, que això no vol dir que no haguem de ser realistes i, per tant, explicar a la gent que ens n'anem a la catàstrofe directa, i que a més ja no podem revertir alguns efectes del canvi climàtic. És a dir, que no tindrem estius més frescos que els dels últims anys. Com a molt podem anar a pitjor o mantenir-nos tal com estem ara, però que el canvi climàtic d'alguna forma també ens dona la capacitat de repensar algunes coses del nostre sistema social. I aquí és clau, acompanyada també de la imaginació política. És a dir, imaginem polítiques públiques. Imaginem com fem que el sector privat, d'alguna forma, també pugui contribuir en aquests termes a la transformació del país. O, per exemple, imaginem que hi hagi una xarxa de trens nocturns que ens connecti per Europa. Imaginem que puguem connectar Mataró amb Granollers, Terrassa, Sabadell i arribar fins a Vilafranca amb una xarxa de trens. Aquests són els macroprojectes que jo soc capaç d'imaginar-me. Imaginem-nos, per exemple, que hi ha plaques solars de propietat pública, per tant, propietat de tots, que estem generant energia col·lectiva. Jo crec que hem de ser capaços d'imaginar coses com aquesta. Imaginem ciutats on puguem anar caminant d'un lloc a l'altre, on la bicicleta tingui un paper més important.



Agustí Danés
Director editorial d'EL 9 NOU



El que es pensa, si no s'executa, no existeix. Les idees són fum



Les idees són fum. La frase, deliberadament provocativa, té un fons: el que només es pensa, si no es duu a terme, no existeix. Per això a vegades el fracàs és invisible. La reflexió és de l'aventurer Albert Bosch, que sempre diu alguna cosa així com que moltes vegades els fracassos són les decisions que no s'han pres. Per tant, el fracàs d'una idea no és que no fructifiqui, sinó que no s'intenti portar-la a la pràctica. I això, precisament, és el que passa amb el transport públic a Osona. Moltes idees, molts projectes, molts titulars, moltes diagnosi però a l'hora de la veritat ningú fa res. L'exemple: la proposta de crear un metro comarcal. Se'n va parlar, se'n va fer un estudi, es va presentar, però mai es va intentar implantar seriosament.

Per això és un fracàs. El que passa amb el transport públic és com tenir tos, anar al metge, que t'escoltin, que t'auscultin, que et receptin un xarop i que no te'l prenguis. Els problemes, tant en el transport públic com amb la tos, abandonats a la pròpia inèrcia sempre tendeixen a empitjorar. I el de la manca d'una oferta eficient de transport públic a Osona és una realitat coneguda. A les conclusions del grup de Medi Ambient del segon Pla Estratègic Osona XXI, elaborat fa un quart de segle, ja es parlava d'estudiar la viabilitat de fer un metro comarcal entre Centelles i Torelló. Per què? Perquè la diagnosi ja estava feta: la mobilitat, basada en el cotxe particular, ja aleshores era un despropòsit. Avui ho continua essent.

La mateixa estructura de la comarca, amb una capital que s'acosta als 50.000 habitants, però moltes poblacions a la Plana de Vic que, en conjunt, sumen una xifra notable d'habitants, com Manlleu, Torelló, Tona, Centelles, Taradell o Roda, fan d'Osona una comarca singular. A diferència d'altres de veïnes, com el Bages i la Garrotxa, que són capgrosses, en el sentit que hi ha una capital molt forta amb municipis molt més petits, Osona funciona amb el concepte comarca-ciutat. Vic, que centralitza la majoria de serveis, desborda les seves cultures. D'una banda, hi ha la ciutat administrativa, que se circumscriu al terme municipal, i, de l'altra, la ciutat real, que va molt més enllà. Vic irradia per la influència dels fluxos de mobilitat que s'articulen a l'entorn del triangle residència-treball-estudis. Però, a més, està acompanyada d'un sistema de municipis

El problema de la mobilitat: fa un quart de segle ja es parlava de fer un metro comarcal. És com tenir tos, anar al metge i no prendre's el xarop que et recepten



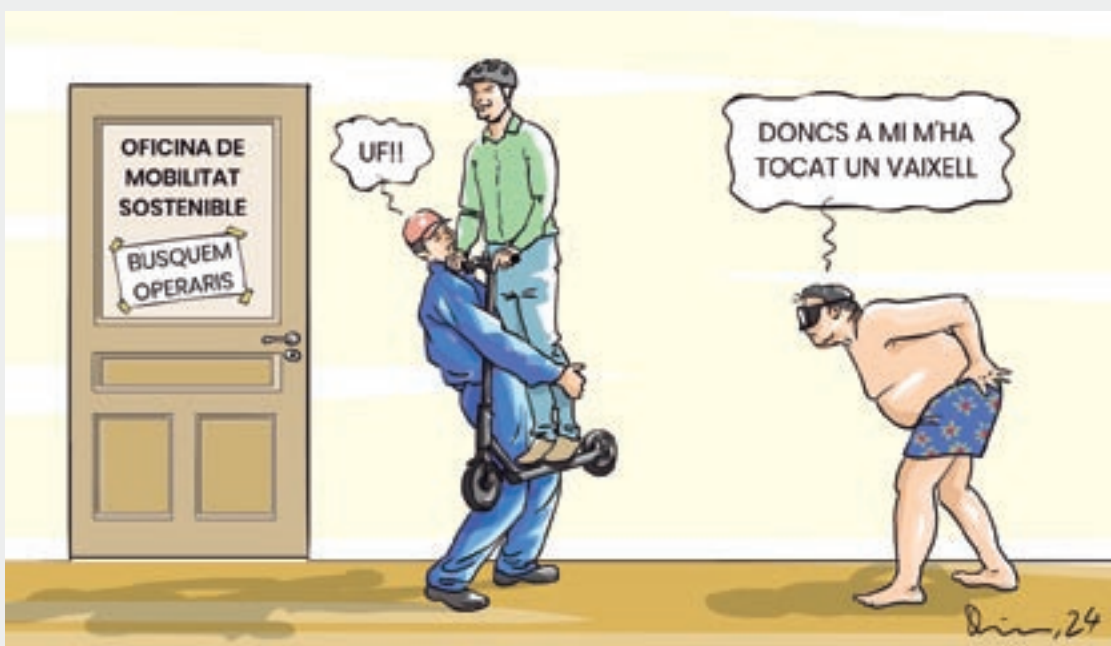
BERNAT CEDÓ

més petits que, al seu torn, també tenen la seva pròpia àrea d'influència. Això genera desplaçaments diaris constants, però a Osona, tot i tenir aquesta diagnosi, no s'han abordat amb contundència les necessàries palanques de canvi per resoldre un problema endèmic. Les solucions serioses que s'han plantejat mai s'han dut a terme.

La proposta de metro comarcal n'és una. La va fer el geògraf Jaume Font l'any 2002. Es va presentar en un acte a la Sala de la Columna de Vic. Segons es va explicar aquell dia, no era res inimaginable. Calien dos combois, una mínima infraestructura perquè s'esperessin els trens i adequar els mecanismes de control del trànsit a Manlleu i Torelló perquè aleshores només estaven automatitzats fins a Vic. La notícia era que no calia ni la doble via. L'estudi, tot i tenir tota la lògica del món perquè donava resposta a un problema, deu estar guardat en algun calaix de l'Ajuntament de Vic. "I el metro comarcal?", es preguntava EL 9 NOU l'any 2004. "Dos anys després, el projecte presentat per Vic continua aturat", es podia llegir al subtítol. La resposta a la pregunta, vint anys després, seria la mateixa.

Malauradament, mai s'ha fet cap aposta gaire seriosa. Les accions sovint han anat més en línia amb la celebració d'activitats lúdiques o de conscienciació que no pas de donar resposta a un problema real. Avui és evident que la del tren és una carta guanyadora. Amb la creació de l'oficina tècnica de l'R3 per primera vegada s'ha posat el focus on toca: en el coneixement tècnic i no en el debat polític. No són excloents, sinó complementaris. Els projectes tècnics sense voluntat política mai prosperen. La política es fa amb calés. Per inversions ferroviàries, ara de calés n'hi ha d'haver. De fet, sempre n'hi ha. Però no n'hi ha per a tot. La política, en el fons, són prioritats. El tren ha de ser una prioritat. Encaixa amb la idea de prioritzar l'ecologia com a motor de reactivació econòmica amb inversions verdes que incloguin punts de recàrrega per a cotxes elèctrics, rehabilitació d'immobles per fer-los més eficients i aposta per la via ferroviària, tant per al transport de persones com de mercaderies. Aquests són plantejaments que algú s'ha de prendre seriosament amb l'amenaça d'una nova pandèmia, la del canvi climàtic, per la qual, de moment, no hi ha vacuna.

AMB HUMOR



FINESTRA

Presidenta Beth Codina

Director editorial Agustí Danés

Coordinació Lourdes Corominas

Correctora Cristina Anfruns

Fotografies Albert Llimós, Bernat Cedó,

Claudi Cervelló, El Monocle, Iberia

Airlines, Mika Baumeister (Unsplash),

Flickr, TMB (Flickr)

Disseny Neus Páez

Publicitat Jordi Roca

Edició i distribució Premsa d'Osona SA, plaça de la

Catedral, 2 Vic

www.el9nou.cat