Dis la teva! | Redacció | Actualitzat el 22/02/2021 a les 17:03

Mobilitat en zones rurals i d'interior davant l'escassetat energètica

Article d'opinió de Pau Noy, membre de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic i usuari del tren de la Pobla

[despiece]Senyor director,

En el meu penúltim article, *Qué hacer ante la próxima pandemia, la de la escasez energética*, anunciava l'article de fa uns dies en el que detallo *Cómo organizar la movilidad en áreas metropolitanas*, posant Barcelona com a exemple. Però com la majoria del nostre país té una baixa densitat de població, i vist que tothom accepta que hi ha vida més enllà de les grans conurbacions metropolitanes, publico ara aquest nou article, a mode de segona part de l'anterior, en el que explico què podem fer per fer front a la futura pandèmia de l'escassetat energètica en zones de baixa densitat. I focalitzo la proposta sobre un territori concret, perquè les mesures anunciades tinguin nom i cognoms. He triat posar el focus en la província de Lleida amb cert detall per al Pallars Jussà, una comarca molt poc poblada (14.000 habitants). Es tracta d'un territori veritablement difícil per al desenvolupament d'alternatives al cotxe privat utilitzat de forma individual.

Hem de donar alternatives a tothom, també per a la meitat de la població de territoris rurals i de baixa densitat que no podrà pagar-se la gasolina a 3 euros/litre.

Solucions ferroviàries

Sorprèn que una província tan poc poblada com la de Lleida -menys de 500.000 habitants sobre una gran extensió de 12.000 quilòmetres quadrats, que li proporciona una feble densitat de 36 habitants per quilòmetre quadrat- disposi d'una vasta xarxa ferroviària de 314 quilòmetres amb 30 estacions. Hi ha cinc línies, quatre regionals i una d'alta velocitat, sobre les que només s'ofereix un bon servei a la línia d'alta velocitat: 33 serveis diaris per sentit cap a Barcelona, front els 10 serveis cap a Balaguer, quatre a la Pobla de Segur, dos a l'Aragó, cinc a Tarragona i sis a Cervera. Basant-se en aquesta xarxa és totalment realista pensar en un substancial increment de l'oferta de servei ferroviari, la qual, a més, requereix molt poca inversió, perquè només cal comprar trens, no s'han posar noves vies. Com a qualsevol racó d'Europa, la idea és que hi hagi servei cadenciats en aquests quatre eixos regionals. Lleida amb Cervera i Balaguer, servei horari, és a dir 16 diaris per sentit. A la resta de línies, servei bihorari, cap a Vinaixa, la Pobla de Segur i Monzón, és a dir entre set i vuit viatges al dia. Tots aquests recorreguts són en via única, de manera que caldrà habilitar l'encreuament de trens en algunes estacions duent a terme algunes petites obres d'infraestructura.

També caldrà comprar trens, potser una desena, no més, i electrificar la línia de la Pobla. Sobre la línia d'alta velocitat cap a Barcelona hi ha d'haver un substancial increment de trens regionals veloços Avant passant dels vuit diaris actuals a un cada hora, en servei cadenciat; és a dir, cal més que doblar l'oferta fins a 16 trens per sentit. Per fer-ho caldrà comprar fins a cinc trens Avant. Amb aquest esquema Lleida i la seva província disposaran d'un bon servei ferroviari amb emissions zero. Justament el que necessitarem en breu.

Quina oferta ferroviària es podrà fer amb aquesta duplicació de servei

Diàriament, un flux equivalent al 5% de la població es desplaça a Barcelona -o cap a Lleida des de Barcelona- des d'algun punt de la província per fer gestions diverses. La gran majoria d'aquests desplaçaments es realitzen des d'una superfície definida per una circumferència de 25 quilòmetres

de radi amb centre a l'estació de Lleida. Això vol dir que dels 50.000 viatges diaris, entre els dos sentits, una part important d'ells poden realitzar-se en ferrocarril a la que es modifiquin les circumstàncies del viatge. Avui, la immensa majoria d'aquests viatges es realitzen en cotxe, tot i que els temps de viatge en ferrocarril, des de Lleida, o amb correspondència a l'alta velocitat a la capital, són extremadament competitius amb el cotxe, sense patir congestió ni accidents. Però l'increment de preus de la gasolina, juntament amb un sistema de preus del ferrocarril que resulti atractiu, aparellat amb un increment en l'oferta de trens, crearan les condicions per atraure el ferrocarril a la meitat d'aquests viatgers. El viatge des de fora de Lleida sempre tindrà dues etapes, la del ferrocarril regional fins a Lleida i la de el tren veloç fins a Barcelona.

Podria definir-se una tarifa plana, per anar a Barcelona des de qualsevol punt de la província amb estació ferroviària, al preu de, per exemple, 25 euros en viatge d'anada i de 40 euros pel viatge d'anada i tornada. Un preu molt atractiu. I sobre aquesta base podrien formular-se ofertes familiars: els joves fins als 15 anys no paguen quan el viatge es fa en família de al menys quatre persones. I a aquesta oferta podrien sumar-ne d'altres del tipus 20 viatges a Barcelona l'any per 350 euros, o fins i tot un abonament amb tarifa plana anual. "Mou-te per tota la província de Lleida durant tot l'any, amb connexions a Barcelona a servei Avant per, per exemple, 1,000 euros l'any, 3 euros dia, i el teu abonament el podràs pagar en còmodes mensualitats de 85 euros". Com un cotxe pagat a terminis però a un terç del seu cost, i sense càrrecs addicionals de gasolina, assegurances o aparcaments.

Però clar, no només cal anar a Barcelona o venir d'ella. Fonamentalment, el sistema ferroviari de la província serveix per connectar aquests 30 municipis que tenen estació de ferrocarril amb la capital, Lleida. I aquí és on cobra ple sentit la proposta d'un servei cadenciat i fiable. El sistema tarifari integrat actual de l'àrea metropolitana lleidatana s'ha d'ampliar a tota la província. El cost de fer-ho és molt baix, ja que la població resident fora d'aquesta àrea no arriba al 15% del total provincial. Però així i tot, cal no oblidar que, sobretot en eixos com el Cervera-Lleida, es donen nombrosos viatge de cabotatge entre municipis veïns distants 10 quilòmetres. No tothom va a Lleida o a Barcelona. També hi ha força gent que va de la Pobla a Tremp i a Balaguer, o de Cervera a Tàrrega o a Mollerussa, per posar un parell d'exemples. I aquests viatges es multiplicaran al menys per tres en els propers anys a causa de l'escassetat energètica.

Adaptació de l'oferta d'autobusos

Avui, a la província l'autobús està competint amb el ferrocarril en tots els corredors de transport. Resulta inacceptable. Cal evitar redundància. Duplicació d'oferta significa increment de costos i de consums energètics. Com es fa als països centre-europeus, s'ha d'establir el principi que el que fa el ferrocarril no ho ha de fer l'autobús. El tren dóna servei als corredors amb ferrocarril, i en ells, l'autobús fa d'alimentador; és a dir, porta els viatgers al corredor. A més, els que planifiquen serveis de transport públic ja saben que el ferrocarril transporta estructuralment un 50% més de viatgers a igualtat d'oferta. Perquè tots preferim viatjar en ferrocarril, fins i tot també aquells responsables de l'administració que diuen que s'han posar autobusos en lloc de trens perquè resulten més econòmic. Miopia planificadora en estat pur.

Però un cop reconduïda aquesta oferta d'autobús, cal dir que, per multiplicar la demanda, l'oferta global d'autobús a la província caldrà que es dobli, perquè hi haurà molta més demanda de transport urbà, que es fa en autobús, i perquè en 200 municipis de la província no hi ha servei ferroviari.

Gestió del transport a la demanda

Però, per exemple en el cas del Pallars Jussà, no serà suficient que hi hagi un tren cada dues hores entre la Pobla i Tremp. Caldrà definir noves alternatives al cotxe particular. La solució òptima no són autobusos, perquè en zones de molt baixa densitat no hi ha demanda suficient per a un viatge de 20 quilòmetres. La solució òptima és que hi hagi un ampli grup de conductors que ofereixin places en el seus cotxes i cobrin per fer aquesta feina, per exemple, 0,20 cèntims per quilòmetre, amb

control telemàtic de les operacions. Es tracta d'un sistema de *car-pool* massiu, en un radi de 20/30 quilòmetres, impulsat per les administracions i amb garanties de servei i de seguretat. Però no més enllà d'aquesta distància, perquè per a recorreguts superiors, el servei es cobreix amb el transport públic regular.

A més, cal impulsar sistemes de *car-sharing* de base comarcal perquè els ciutadans que decideixin no tenir cotxe puguin llogar-ne un de forma puntual, amb aparcaments en tots els pobles. I per a la gent gran i escolars, ha de generalitzar-se el transport a la demanda, amb una antelació de reserva de 12 hores, que s'ha d'organitzar a partir de la flota actual de taxis, segurament ampliant-la, establint-hi una retribució que resulti atractiva per al professional. No s'han d'oblidar mai que les polítiques de promoció de la mobilitat sostenible creen sempre ocupació neta, de qualitat i no deslocalitzable.

La bicicleta

Què és el que diferencia la província de Lleida de qualsevol província alemanya o holandesa quant a l'ús de la bicicleta? Que allà fa decennis que la promouen, perquè es pot anar a qualsevol lloc amb ella, tant en recorreguts urbans com interurbans. Per tant, aquí hem de fer el mateix que allà van fer però fent-ho molt més ràpid, perquè portem molts anys de retard. Tot aquest catàleg de propostes pot implementar-se sense dificultats ni contratemps en cinc anys.
[nointext]
Pau Noy
Membre de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic[/despiece]
[noticiadiari]68/12444[/noticiadiari]