



Transport públic sí, però cap a on el conduirem?

Vicenç Soldevila i Borrego



Agraïments

En primer lloc, voldria donar les gràcies a les Jornades de la Societat Andorrana de Ciències per obrir la porta al sector del transport de viatgers mitjançant un diàleg compartit per altres punts de vista. Com bé diu el refrany, *de vegades veiem l'arbre però no el bosc*.

També voldria agrair al Sr. Joan Nadal i Duró, actual president de l'ATVA (Associació de Transport públic de Viatgers d'Andorra), la confiança i l'ajuda que ens aporta constantment.

Presentació

Entrant ja en el tema de la ponència, avui parlaré en representació de dues parts:

- l'ATVA (Associació de Transport públic de Viatgers d'Andorra)
- Viatges Soldevila (empresa de transport de viatgers)

Indistintament de qui representi, també vull deixar clar que de tot el que pugui dissertar avui, cap comentari no serà de tipus polític, sinó que basat absolutament en la crítica constructiva.

· En representació de l'ATVA

Presentació de l'ATVA

Fent una breu presentació, us puc dir que aquesta associació té el privilegi de representar el 100% de les empreses de transport de viatgers d'Andorra, que són una vintena, on cadascuna exposa les seves queixes, opinions o propostes referents al sector o temes relacionats, i es tracten segons el grau de conseqüència que implica i el poder d'actuació de dita entitat.

Evidentment, entre empreses tenim divergències d'opinions, però és que el fet d'estar units per un gremi comú no vol dir unificar polítiques empresarials ni objectius ni haver-se d'agredir, sinó compartir una sèrie d'eines que generalment a mitjà o llarg termini són beneficioses per a tots.

Opinió absoluta

Un clar exemple pot ser l'evolució de les infraestructures de comunicació interiors a Andorra, que estan evolucionant. Considerem que ens afavoreixen molt i que queda clar el sentiment de millora de la mobilitat.

Treball en curs

Internament també s'està treballant en diversos fronts, que tenen com a punt comú la facilitació de l'obertura al mercat exterior. Dins d'aquest marc d'internacionalització o reconeixement internacional intervé la Llei de transports, en la qual vàrem poder fer algunes propostes de modificació. Tenim també propostes de convenis internacionals en espera d'una possible europeització d'Andorra, i a escala logística, la proposta d'una estació d'autobusos nacional. A aquesta última hi donem una especial rellevància, ja que és l'ens que seria el pont entre les línies de transport internacionals, línies urbanes, serveis de taxis i, el més important, el control estatal sobre les fluctuacions i mobilitats des d'un sol punt de control.

Objectius

Aquesta intermediació entre les empreses de transport de viatgers i l'administració l'únic que pretén és agilitar els procediments, les peticions o simplement observacions mitjançant un consens.

• L'opinió personal

Després d'aquesta pinzellada sobre l'ATVA, tractaré el tema de debat inicialment esmentat i, ho repeteixo, és una opinió personal, que pot ser compartida o no per la resta de components de l'ATVA.

La tendència exterior

L'any 2001 a Europa se signa el *Llibre blanc sobre la política europea de transports*. Una seixantena de mesures per reequilibrar els diferents mitjans de transport, ja que havia vist créixer espectacularment la mobilitat de les persones dels 17 km per dia l'any 1970 a 35 km per dia el 1998.

L'any 2005, malgrat els objectius fixats per al 2010, Europa es veu obligada a corregir les directrius prioritàries. L'ampliació, l'acceleració de la globalització, els compromisos internacionals en matèria de canvi climàtic, el context geopolític, l'encariment dels carburants i la sensibilització en temes de seguretat requereixen noves solucions.

Catalunya, l'any 2002, també decideix tractar l'imminent creixement de la mobilitat de persones i defineix un pla de transport de viatgers en consonància amb el

Llibre blanc europeu. També han hagut de redirigir les seves directrius per uns motius similars.

El transport urbà d'Andorra

Un altre cop, es posa sobre la taula el tema del transport urbà. Darrerament no deixa de ser notícia. La pregunta és: és una bona o una mala notícia. Aquí és on es comença a obrir el ventall d'opinions.

Si socialment tot ho volem sostenible, podem dir que el transport urbà d'Andorra és sostenible?

La importància del transport urbà

Sense cap mena de dubte, afirmo que el transport urbà és útil, necessari i sovint imprescindible. Al nostre país, la implantació del transport urbà ha evolucionat en funció d'una demanda constant, provocada bàsicament per un creixement urbà i per un increment turístic. Són símptomes que justifiquen a bastament la seva funcionalitat.

Breu descripció de la seva evolució

D'origen privat, ha sabut afrontar al llarg d'uns quants anys les evolucions socials, polítiques i econòmiques. Sens dubte, tant per volum de gent com per les seves exigències qualitatives i de seguretat creixents, va provocar que disposéssim de transport urbà amb molt retard (en tots els sentits), i és que les infraestructures de què es disposava aleshores no ajudaven gens, sinó més aviat al contrari.

Així doncs oferir una mobilitat col·lectiva entre les diferents parròquies s'ha convertit en un servei imprescindible, ja sigui per a usuaris locals com turistes. L'any 2006 el principal motiu¹ de queixa era el trànsit, i certament el transport públic és una eina per fer-lo més fluid. El transport públic estava en sisena posició com a elements de queixa. Per tant, vista l'evolució exterior com la demanda nacional, era obvi que requeria una important reforma.

Tot i estant físicament dins d'Europa, no hem seguit la mateixa línia de treball. Les peculiaritats polítiques, socials i geogràfiques del nostre país no justifiquen el retard que tenim en tema de transports públics. Avui dia parlar de parades intel·ligents, de plànols per via telefònica, avisos a les agendes i/o mòbil per anunciar el proper autobús, localització i ubicació de transport urbà per via satèl·lit pot semblar ciència-ficció. Però tot això ja existeix!

L'efecte mimetisme

Comuns i Govern, i Govern i comuns, tots han ben detectat una mancança i, segurament accelerant el procés d'implantació, han apostat per una actualització massiva del transport públic, amb grans mitjans econòmics. Un conjunt de lluites individuals que han aconseguit sobredimensionar les estructures de transport, no perquè una tendència ho marqui, sinó perquè cada corporació vol marcar la seva tendència.

Són molts els elements a favor del transport públic i bona la voluntat de promoció

de cada parròquia. No criticaré cada sistema emprat per cada comú, però sí que falta una intervenció o assessorament del sector en qüestió.

Què no s'ha tingut en compte ?

Aquesta reacció comunal és conseqüència de la bona atenció que es presta a la ciutadania. Ara bé, siguem realistes: podem mantenir aquesta situació gaire temps? Quant li costa a un comú aquesta generosa actuació? Quan ens acabarà costant a nosaltres, ciutadans? Si reunim tots els pressupostos de tots els comuns, no podríem compaginar els transports interparroquials i juntament amb un bus exprés cobrir tota la demanda?

Quan fa tot just un any la gent criticava el preu del bitllet², avui segueix sent una de les principals queixes dels usuaris (s'ha publicat en premsa i s'ha detectat per via d'estudis), ara els comuns ofereixen transport a preus subvencionats i fins i tot gratuïts.

El fet d'oferir gratuïtat acostuma a desvalorar el bé o servei. Certament és difícil una entesa intercomunal i fins i tot governamental. Però hi ha una mancança, basada en una entitat amb poder decisiu i arbitrari que actuï per tal d'igualar els tipus de subvencions rebudes pels diferents operadors de transport urbà, un bitllet vàlid entre operadors (com bé es va anunciar la intenció)³, preus unificats, sistemes de gestió compatibles, interrelació constant amb el servei de Mobilitat, de transport escolar... i altres departaments públics. No seria sobrer establir lligams amb empreses del sector privat per tal de negociar variacions horàries dels empleats a fi de complementar el transport urbà en moments de poca afluència. La promoció de jornades intensives pot ser un bon argument per omplir el transport urbà en hores mortes.

Els transports urbans a cada país estan proveïts per diversos operadors. La peculiaritat d'Andorra fa que tinguem un gran nombre d'empreses de petites dimensions, sovint familiars i la política d'empresa que tenen és donar un servei de qualitat, i sobretot, de qualitat humana. Gairebé es podria incloure com a patrimoni en via d'extinció. Com a rivals empresarials tenen les grans empreses, que amb l'objectiu de cobrir uns volums mínims de feina poden, mitjançant un preu sotacost, oferir el transport; però mai no estarà mimat com en la petita empresa. Si quan el Govern fa públic un edicte per regular un transport urbà que, junt amb una infraestructura adaptada (CPM) limita la participació a empreses que ja tinguin autoritzades alguna línia urbana, el ventall es redueix a dues empreses. Què passa quan una sola empresa té una mena de monopoli? Doncs el que ha passat no fa gaire amb Renfe. Ja sigui per raons tècniques, pressions empresarials, discordances polítiques o exigències avalades per l'exclusivitat: bloqueig total sense possibles suplències.

Una altra mancança podria ser la falta d'estudis de mercat abans de promoure aquest tipus de servei. Qui ha analitzat o previst el nombre potencial de treballadors i estudiants en hores punta, l'afluència de turistes i les seves destinacions, de quins càlculs de fluxos de viatgers disposem... Si els trens afegeixen i treuen vagons en funció

dels trajectes, no podríem variar la mida dels autobusos i optimitzar-ne les capacitats? Cal tenir en compte que el factor improvisació sempre hi és present.

Andorra és peculiar

Les zones més desateses pel que fa al transport públic fins ara solien ser les zones residencials. Actualment s'han construït moltes urbanitzacions en zones perifèriques o lluny de les grans poblacions. Això crea una mobilitat menys concentrada, més estesa. Quan es va demanar als enquestats si feien ús del bus exprés, un 88,5% va respondre que no⁴. Tenim una clientela potencial a la qual hem de convèncer.

Estudis realitzats

Des de l'IEA es va fer una enquesta pública sobre el transport públic en què es conclouia que els no-usuaris eren els que feien la valoració més crítica del transport públic d'aleshores. Alguns comuns varen fer consultes veïnals abans d'instaurar el transport comunal, d'altres van jutjar intuïtivament.

Esdeveniments internacionals

Recentment a França hi va haver una de tantes reunions, a Clermont-Ferrand, en la qual la voluntat era tractar la competitivitat del transport urbà envers el vehicle particular, no en volum sinó en qualitat de servei, seguretat i adaptació als ritmes de vida. Evidentment, per assolir aquest objectiu el ministre afectat estava disposat a participar en el finançament del desenvolupament. Aquesta posició té el suport dels constructors d'autobusos, que detecten que el creixement a l'Europa occidental està saturat i que estem en una fase de renovació.

A Catalunya, on la cultura ens és més comuna, la Generalitat està oferint ajuts als ajuntaments per tal millorar el transport urbà existent.

A Catalunya, també, estan enllestit un PITC (Pla d'infraestructures del transport de Catalunya), en què a grans trets intenten promoure la intermodalitat (tren, metro, bus, avió...) conjuntament amb les infraestructures existents i altre eixos previstos, tenint en compte la mobilitat, tenint en compte les entitats de finançament... Preveuen que el trànsit en vehicle privat augmenti un 60% mentre que per al transport públic es preveu un 114%.

Situació actual

Dues empreses exploten un servei regular nacional i dos serveis parroquials. Tres petites companyies exploten serveis parroquials amb esperances de vida posades en dubte a causa d'una gestió comunal.

Conseqüències

Les conseqüències passen de la càrrega financera pública, que ens acaba repercutint a tots, a un desànim públic vista la insostenibilitat d'una tal situació.

Quan es demana col·laboració ciutadana directament o indirectament implica cost econòmic. Per tant, cal trobar un argument que justifiqui aquest cost, i cada usuari tindrà la seva raó. Uns per servei regular, puntual i fiable; d'altres per ajudar el

medi ambient; d'altres perquè els és més econòmic que l'ús del vehicle particular; d'altres per evitar problemes d'aparcament...

La conseqüència mediambiental també hi és present. Un transport públic optimitzat respondrà a una reducció de gasos contaminants. Mentre que un autobús produeix 5 grams de diòxid de carboni per quilòmetre i passatger, un vehicle particular volta els 150 grams per quilòmetre i vehicle. Però no és per aquest motiu que hem de sobredimensionar les previsions. Si posem 100 autobusos entre Andorra la Vella i Sant Julià de Lòria, segur que els usuaris hi posaran un 10 en freqüència, però el preu del bitllet serà escandalós (cobert per l'administració i/o els usuaris) i ecològicament ens contradirem amb el protocol de Kyoto. Si volem que pagui el que contamina, qui pagaria aquest sobredimensionament? Involuntàriament l'acaba pagant l'usuari, que creu fer un bé a la natura.

Encara hi ha solucions

Si corregir és de savis, encara podem ser savis. Res no està perdut, ni molt menys. De la mateixa manera que Europa s'ha vist obligada a redirigir polítiques de mobilitat, nosaltres també poder reorganitzar el transport urbà i fer-lo rendible. Com a exemple tenim que si el comú d'Andorra la Vella hagués cobrat tan sols 0,25 €, amb 187.000 passatgers com va anunciar la premsa que van transportar, el comú hagués ingressat prop de 50.000 €.

La unificació dels transports parroquials també és factible i sobretot si algun ens amb poder atorgat s'hi implica.

Exemples veïns

El paísos més desenvolupats disposen d'entitats que centralitzen l'organització i la gestió dels transports públics o bé que comparteixen les responsabilitats. Així, poden actuar amb més rapidesa quan les tendències socials i/o de mobilitat varien. Disposen de poder suficient per fixar exigències de funcionament, qualitatives i paràmetres mínims per complir.

La tecnologia al nostre abast

Càmeres amb sistemes de comptatge de persones esperant el bus, avançats sistemes de comunicació, tecnologia puntera audiovisual, tiquetatge intel·ligent, SAE... Tot ho tenim al nostre abast. Fins i tot podem innovar sistemes tecnològics.

Idíl·licament podríem imaginar que quan tenim 16 persones esperant en una parada d'autobús els podem posar un vehicle de 16 places, còmode, espaiós, a preu raonable, amb un conductor simpàtic, amb tan sols 1 minut d'espera, amb el terra baix per a la gent gran i discapacitada... Aquesta realitat encara està molt lluny, però ningú no nega que li agradaria molt i que llavors viatjaria a gust. Aquesta qualitat podria ser la que hauríem de cercar o si més no treballar-hi.

A més a més d'optimitzar un servei, optimitzaríem el volum del servei. Tot això lligat amb el respecte mediambiental, obstrucció del trànsit...

Conclusió

Necessitem el transport públic però amb visió més preventiva.

La diversificació d'operadors provoca una mena d'inquietud individual de millora de la qualitat del servei, independentment de qui porti la gestió. Guanyariem en seguretat i qualitat.

Una gestió centralitzada i coordinada permetria un òptim control. Si aquesta gestió l'acompanyem d'un espai d'intercanvi de passatgers, obrirem el mercat dels taxis (que no deixen de ser un transport públic que cobreix les mancances dels vehicles urbans) i centralitzarem la mobilitat dels transports públics.

Regular l'intrusisme és molt important: permet protegir els nostres espais naturals, culturals, socials i les nostres empreses.

Les subvencions repartides equiparativament i preus del billetatge unificats a escala nacional.

Les empreses innovadores han d'estar gratificades i a les que vulguin invertir a protegir el medi ambient també se les ha de recompensar.

És tan irreal un transport urbà a la carta ?

A partir d'aquí podem vendre un transport urbà, una imatge, una política, un país model.

Vicenç Soldevila i Borrego

Empresari i secretari de l'Associació de Transport
Públic de Viatgers d'Andorra (ATVA)

1- Dades extretes de l'enquesta efectuada per l'IEA (Institut d'Estudis Andorrans – CRES)

2- Dades extretes de l'enquesta efectuada per l'IEA (Institut d'Estudis Andorrans – CRES)

3- Recull de premsa, *Diari d'Andorra*, 12/09/07

4- Dades extretes de l'enquesta efectuada per l'IEA (Institut d'Estudis Andorrans - CRES)

