TAULA RODONA. PERSPECTIVES DE FUTUR EN MATÈRIA DE MOBILITAT I TRANSICIÓ ENERGÈTICA

DAVID GUERRERO (MODERADOR)
Periodista de La Vanguardia, especialitzat en informació sobre infraestructures, mobilitat i urbanisme, i soci del CECBLL.

Intervencions

José Manuel Jurado, membre de la direcció i responsable de Mobilitat de CCOO BLLAPAG; Juan Alfaro Hinarejos, secretari general de la Secció Sindical d'UGT a Aigües de Barcelona; Neus Olea, directora general adjunta AEBALL-UPMBALL (Associació Empresarial de l'Hospitalet i el Baix Llobregat - Unió Patronal Metal·lúrgica de l'Hospitalet i el Baix Llobregat); Joan Soler Moll, membre de l'òrgan de govern de PIMEC Baix Llobregat i conseller delegat de l'empresa Soler i Sauret; Mercedes Vidal, vicepresidenta de la PTP (Associació per a la Promoció del Transport Públic); Òscar Miquel, tècnic superior de l'Oficina Comarcal de Transició Energètica del Consell Comarcal del Baix Llobregat i vocal de la Junta de CMES (Col·lectiu per a un nou model Energètic i Social Sostenible); i Víctor Luna, president de Som Mobilitat.

Els participants en una taula rodona sobre perspectives de futur en matèria de mobilitat en el marc de l'Escola d'Estiu del Baix Llobregat coincideixen a destacar l'important paper que té l'autobús en les connexions entre municipis de la comarca, especialment entre les dues ribes del riu. La dependència del vehicle privat continua sent elevada i això té repercussions mediambientals, socials i econòmiques, i arriba a limitar oportunitats laborals de joves i classes baixes a causa de la impossibilitat d'arribar a la meitat dels polígons industrials si no és amb cotxe o moto. Sindicats i patronal, juntament amb entitats socials, coincideixen en la importància de repensar el model de línies de bus per resoldre aquesta mancança, així com altres inversions per potenciar el transport públic al Baix Llobregat.

The participants in a roundtable on future perspectives of mobility, held within the framework of the Escola d'Estiu del Baix Llobregat, agree at highlighting the important role of the bus in connecting municipalities across the region, particularly between the two banks of the river. Private vehicle dependency remains high, with environmental, social, and economic repercussions, and even limits job opportunities for young people and lower-income groups since half of the industrial estates are inaccessible without a car or motorcycle. Trade unions and employers' associations, together with social organizations, agree on the need to rethink the current bus network in order to address this shortcoming, as well as to pursue other investments aimed at strengthening public transport in the Baix Llobregat.

TRANSPORT PÚBLIC · MOBILITAT · AUTOBÚS · POLÍGONS INDUSTRIALS · BAIX LLOBREGAT
PUBLIC TRANSPORT · MOBILITY · BUS · NDUSTRIAL ESTATES · BAIX LLOBREGAT

L'autobús com a peça clau per millorar la mobilitat intracomarcal

La connexió de gran part dels municipis del Baix Llobregat amb Barcelona fa anys que es resol amb una gran oferta de transport públic, encara que es pugui considerar més o menys fiable en funció de la zona i el tipus de mitjà de què depengui. En canvi, els desplaçaments entre municipis de la comarca continuen tenint greus problemes, especialment quan s'han de fer entre una riba i l'altra del riu Llobregat.

Sense necessitat de projectes d'infraestructures faraònics, l'autobús es presenta com el gran aliat i peça clau per millorar aquest aspecte, segons els participants a la taula rodona titulada "Perspectives de futur en matèria de mobilitat i transició energètica", amb la qual es va posar el punt final a la quarta edició de l'Escola d'Estiu del Baix Llobregat. Els set participants de diversos àmbits presents a la taula van coincidir a veure aquest mitjà de transport com la solució més ràpida i flexible per millorar la connectivitat després de compartir també gran part del diagnòstic, que passa per una forta dependència del vehicle privat tot i els avenços fets durant els últims anys en mobilitat sostenible.

"L'autobús és un vehicle molt menystingut i se n'infravalora la importància", va apuntar la vicepresidenta de l'associació per a la promoció del transport públic (PTP), Mercedes Vidal; va indicar que en viatges d'entrada i sortida de Barcelona la xifra d'usuaris de l'autobús és més gran que la del ferrocarril, encara que l'atenció sempre es posi en els problemes que pateixen els usuaris de Rodalies. "La inversió ha d'estar a l'alçada, amb una extensió i un increment de l'oferta allà on calgui", va defensar Vidal, "perquè allà on inverteixes, el servei millora i creix en nombre d'usuaris". Per Vidal, s'ha d'apostar pel ferrocarril en llocs amb molta densitat i pel bus on no n'hi ha tanta, a més de complementar-ho amb la mobilitat activa en bici i patinet. "A més, és el transport públic més feminitzat, invertir en l'autobús no és només una inversió en mobilitat sostenible, és una inversió en igualtat", va remarcar Vidal, no oblidant tampoc el biaix de classe que representa la capacitat de poder utilitzar un vehicle privat davant dels que no tenen més remei que optar pel transport públic.

El fet que l'autobús sigui el parent pobre del tren el coneix bé Joan Soler Moll. El conseller delegat de l'empresa Soler i Sauret va lamentar que les inversions es concentrin sempre en el transport ferroviari, encara que el 40 % dels desplaçaments en transport públic siguin en autobús, i va instar les administracions a resoldre la mobilitat a la comarca en els propers cinc anys. "Es pot tenir d'una manera ràpida i es pot graduar l'increment d'oferta en funció de la demanda", va apuntar Soler després de lamentar que en algunes línies ara ja no porten més gent perquè l'oferta existent no pot absorbir-la. "No hi caben! El repte és incrementar l'oferta de manera immediata", va concloure el també membre de la junta directiva de la Federació Empresarial Catalana d'Autotransports de Viatgers (FECAV), de la junta directiva de la patronal de la petita i mitjana empresa (PIMEC) i vicepresident al Clúster Logístic de Catalunya.



El repartiment de les noves adjudicacions de línies de bus interurbà que la Generalitat ha de fer abans del 2028 seran un moment crucial pel sector.

Òscar Miquel, tècnic superior de l'oficina comarcal de transició energètica del Consell Comarcal del Baix Llobregat i vocal de la junta del Col·lectiu per a un nou model energètic i social sostenible

David Guerrero (moderador)



(CMES), considera que "s'ha d'aprofitar aquest moment per reconfigurar i millorar les línies estudiant tota la xarxa en el seu conjunt, perquè el transport en autobús funcioni el millor possible". I per Miquel, aquest funcionament passa en gran part per millorar el confort i la sensació que experimenta l'usuari. "Moltes vegades anem com sardines, i la gent no el vol agafar en aquestes condicions, cal fer-lo una mica atractiu, que es vagi a gust".

En l'àmbit metropolità, els canvis fets en les licitacions dels últims anys no han funcionat com s'esperava. "L'administració pública, l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), treu concursos on es valora sobretot el tema econòmic, i el resultat d'això és que el conflicte laboral està servit. I si hi ha un conflicte laboral, hi ha conflicte també amb la qualitat del servei que pateixen els usuaris", va lamentar José Manuel Jurado, membre de la direcció i responsable de mobilitat de Comissions Obreres Baix Llobregat, Alt Penedès, Anoia i Garraf. El líder sindical va insistir que, a part de les línies urbanes i interurbanes, és fonamental tenir en compte la mobilitat als polígons industrials, on el problema de la manca de transport públic és especialment flagrant.

En la mateixa línia, Juan Alfaro Hinarejos, secretari general de la secció sindical d'UGT a Aigües de Barcelona, va considerar que "l'accés als polígons és el principal dèficit que s'ha de treballar perquè hi ha cada cop més ofertes de feina a les quals hi ha treballadors que han de desistir d'optar-hi perquè no poden accedir-hi ja que no tenen vehicle propi". Estudiants en pràctiques, joves i treballadors menys qualificats són els principals afectats d'aquest escenari apuntat per Alfaro. "Ningú no es pot quedar enrere en aquesta transició justa que tots volem: el Baix Llobregat sempre ha estat una potència industrial i hem de fer que sigui una indústria verda i que l'accés dels treballadors sigui també sostenible", va concloure el representant d'UGT, convençut que "la mobilitat no pot ser un luxe, sinó que ha de ser un bé per a tothom".

"Tenim un problema de reclutament de talent", reconeixia Joan Soler, "perquè costa molt trobar persones que vulguin treballar en algunes empreses del Baix Llobregat per la falta de transport". Soler, que forma part de la junta de PIMEC, va explicar com els departaments de recursos humans cada cop es troben més gent que va a l'entrevista i expressa els seus dubtes per la dificultat d'arribar al lloc de feina. I és que, segons les dades aportades per Soler, dels més de 120 polígons que hi ha al Baix Llobregat, la meitat no tenen oferta de transport públic.

José Manuel Jurado també va alertar dels riscos del vehicle privat. A la comarca, entre un 20 i un 25 % dels accidents laborals mortals són *in itinere*, de treballadors que van o tornen de la feina en cotxe o moto. "Per reduir aquest risc, hem de canviar el model i no dependre tant del vehicle particular per potenciar altres sistemes de transport", va valorar el representant de CCOO. Alfaro d'UGT apuntava una visió d'"optimisme amb intel·ligència".



Una opinió compartida en aquest cas per sindicats i patronal. Neus Olea, directora general adjunta de l'Associació Empresarial de l'Hospitalet i el Baix Llobregat (AEBALL) i directora a AEMES Smart, va instar a elaborar més plans de mobilitat "amb una visió de conjunt del polígon i de la mà de les associacions empresarials, els sindicats i els ajuntaments". Olea no es referia als plans de desplaçament d'empresa que l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) impulsa des de fa gairebé 20 anys i que s'han demostrat fallits en molts casos, sinó que advoca per un nou model de pla de mobilitat de concertació "amb un diagnòstic compartit, dialogat, basat en les necessitats del polígon i que equilibri totes les necessitats: les de sostenibilitat i les de competitivitat de les empreses".

No serien precisament un model per seguir les taules de mobilitat fetes a la comarca: una al Delta, que englobava la Zona Franca i el Prat; una altra, a l'aeroport, i una tercera, al polígon El Pla entre Sant Feliu i Molins de Rei. "Aquesta darrera està congelada i no funciona, la del Delta fa dos anys que no es reuneix, i la de l'aeroport, similar, tot i tenir darrere l'Administració i empreses públiques com Aena", va lamentar Jurado.

Una solució intermèdia pot passar pel vehicle compartit, el model que desplega Som Mobilitat, que a més ho fa amb cotxes elèctrics. El seu president, Victor Luna, va suggerir a l'Administració pública i a les empreses que facin servir vehicles elèctrics compartits al matí per anar a la feina i que els mateixos vehicles puguin ser utilitzats pels mateixos treballadors a les tardes i el cap de setmana. "No podem arribar a peu, en bicicleta o en transport públic a tot arreu, i allà on no es pot, millor facilitar aquests vehicles elèctrics compartits que uns altres", va resumir Luna, que també és membre de la comissió de coordinació del Col·legi d'Ambientòlegs de Catalunya. Per Luna, "l'objectiu final



és reduir la quantitat de cotxes, recuperar les ciutats per a la ciutadania com el propi nom indica".

Sobre el vehicle privat, Neus Olea, de la patronal AEBALL, també va posar de relleu la importància industrial del sector de l'automoció al Baix Llobregat. "Hem de liderar les solucions en matèria de mobilitat i sosteniblitat, amb carregadors elèctrics i transformacions del sector més tradicional a innovacions més sostenibles", va suggerir, considerant que "hi ha un teixit econòmic preparat per fer-ho però cal que s'activi la demanda".

Quant a la transició energètica, Óscar Miquel també va defensar altres estratègies com l'aplicació més generalitzada del teletreball per reduir desplaçaments, o fer una hora punta més esglaonada que eviti que tothom surti a la carretera a la mateixa hora.

Tornant al transport públic, el carril bus de la B-23 posat en marxa aquest estiu des de Sant Feliu fins a la Diagonal va ser el millor exemple de bones pràctiques posat sobre la taula. En només dos anys s'han fet les obres que beneficiaran milers de viatgers, estalviant un quart d'hora en el trajecte d'entrada a la capital catalana. Mesures similars haurien de ser replicables a la comarca.

Tot i que el bus es va convertir en l'inesperat protagonista de la taula rodona, la reivindicació d'una major inversió en infraestructures llargament reivindicades durant anys també hi va ser present. Neus Olea, de l'AEBALL, va recordar que del llistat de 100 infraestructures pendents a Catalunya elaborat per la Cambra de Contractistes d'Obres de Catalunya, un 25 % es troben al Baix Llobregat i l'Hospitalet. En aquest sentit, Mercedes Vidal, de la PTP, va reclamar el desbloqueig del tramvia, no per la Diagonal, que és un problema de Barcelona, sinó per Laureà Miró, "un problema d'índole política, de bloqueig al tramvia", segons Vidal, que perjudica els usuaris de Sant Just, Sant Feliu i, en un futur, Molins de Rei.

