



***“25 anys de vida d’un espai de
consens, de coordinació i de cooperació
per a impulsar el transport públic”***

Pere Torres, director general de l’ATM.

El 19 de març del 1997 va néixer l’Autoritat del Transport Metropolità en constituir-se un consorci entre la Generalitat de Catalunya, l’Ajuntament de Barcelona i l’Entitat Metropolitana del Transport. Aquesta última va incorporar-se posteriorment a l’Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), que la va substituir al consorci. També s’hi va adherir l’Associació de municipis per a la Mobilitat i el Transport Urbà (AMTU).

Són, doncs, 25 anys de vida d’un espai de consens, de coordinació i de cooperació per a impulsar el transport públic i una mobilitat més sostenible a l’àmbit territorial sobre el qual opera: les comarques de l’Alt Penedès, l’Anoia, el Bages, el Baix Llobregat, el Barcelonès, el Berguedà, el Garraf, el Maresme, el Moianès, Osona, el Ripollès, el Vallès Oriental, el Vallès Occidental, més alguns municipis del Baix Penedès i la Selva.

A totes aquestes administracions i municipis, cal sumar-hi una setantena llarga d’operadors, és a dir, d’empreses que ofereixen els serveis de transport públic als usuaris, els quals van fer més de 1.000 milions de viatges l’any 2019, el previ a la pandèmia.

Tots aquests actors conformen el sistema integrat de mobilitat metropolitana de Barcelona, carregat alhora de complexitats i de potencialitats. El seu element principal de nucleació és, sens dubte, el sistema tarifari únic, amb una concepció encara d’avantguarda a escala mundial. El complementen els plans directors (d’infraestructures i de mobilitat) i una prolixa varietat de grups de treball que coordinen els criteris i les actuacions en aspectes com la descarbonització, l’assetjament, el finançament, l’energia, la mobilitat com a servei, la seguretat...

Arribem als vint-i-cinc anys enmig, també, d’una profunda transformació del model de bitlletatge, de gestió de la informació i de relació amb els usuaris: la T-mobilitat. Malgrat els retards, els errors i les dificultats sobrevingudes que ha patit el projecte, ja és una realitat parcial que anirà creixent i completant-se els pròxims mesos, com a pas previ a una reforma tarifària que enterrarà les actuals corones tarifàries i establirà els preus en base a la distància quilomètrica i la freqüentació d’ús.

Tot plegat indica que, malgrat la feina feta en aquest quart de segle, la feina pendent encara és molta i l'ATM s'ha de continuar construint. Així ho volem fer, amb els ingredients que l'han de caracteritzar: consens, coordinació i cooperació entre tots els agents del transport públic i la mobilitat. Aquesta és la nostra expectativa i el nostre brindis d'aniversari.