



“Hem de reforçar la xarxa ferroviària, però també el transport per carretera o els aparcaments d'enllaç”

Entrevistem al cap del servei d'Infraestructures de l'àrea de Mobilitat de l'ATM, Francesc Calvet, per parlar sobre el procés d'elaboració del Pla Director d'Infraestructures 2021-2030.

El Pla Director d'Infraestructures és una eina per planificar les infraestructures de transport públic col·lectiu a l'àmbit del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona, impulsada per l'ATM. Normalment té una periodicitat de deu anys, amb una revisió quinquennal, i requereix d'una tramitació específica i una aprovació formal. El pla d'infraestructures es centra sobretot en la xarxa ferroviària, de metro, de FGC, RENFE i tramvia, però també pot incloure actuacions del servei de bus o d'altres com els aparcaments d'enllaç o la xarxa ciclable vinculada al transport públic, per exemple, com és el cas del que es troba en elaboració actualment: el 2021-2030.

El pdi és un document que determina les actuacions que s'han d'executar al territori?

No les determina exactament, ja que no és vinculant. Posa les bases d'aquestes actuacions i serveix per guiar o assessorar a les respectives administracions públiques competents sobre cap a on haurien d'avançar en matèria d'infraestructures i mobilitat. Però és un document molt important en el procés d'execució d'aquestes obres o mesures, ja que fa una feina prèvia clau d'estudi de necessitats, i abasta un territori que inclou el 74% de la població de Catalunya. A més, el PDI ha de ser coherent amb el Pla Director de Mobilitat de la pròpia ATM de Barcelona, que tot just es posa en marxa aquest 2020, el PEMV (Pla estratègic de mobilitat del Vallès), i altres documents de planificació en curs (PDU i PMMU de l'AMB).

Quins objectius generals es marca el PDI?

El més important, sense dubtes, és el d'incrementar significativament la quota modal del transport públic col·lectiu enfront el vehicle privat, a més de garantir una major eficiència econòmica i social en les inversions públiques destinades a la xarxa de transport. Això també passa per maximitzar la integració dels diferents sistemes de transport públic, que és un dels objectius originals del consorci de l'Autoritat del Transport Metropolità. Tot plegat ha d'acabar revertint en una millora de la vida de les persones del nostre territori i de Catalunya, incorporant polítiques de gènere i d'equitat social, per exemple, o contribuint a disminuir la nostra petjada ambiental i la contaminació.

Quins són els principals reptes del pla que tot just s'està elaborant?

Com dèiem, incrementar significativament la quota modal del transport públic enfront el vehicle privat sempre és la màxima dels nostres estudis. I això, traduït en mesures més o menys concretes, posa la mirada en l'ampliació de la xarxa de metro, bus i tramvia; en els plans de la xarxa ferroviària estatal, en fomentar el transport públic per carretera i els intercanviadors modals, i en la modernització i millora del sistema, al capdavant. La demanda anual de transport públic està creixent en els darrers anys entre el 3 i el 4%, a causa de l'augment de la mobilitat en general i de l'aplicació de mesures sostenibles en el conjunt de l'àmbit SIMMB (Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona), la qual cosa fa que hi hagi la necessitat d'invertir en el sistema de transport. Actualment ja s'han superat els 1.050 milions de viatges anuals, també gràcies a l'aplicació d'una política tarifària incentivadora. L'aplicació conjunta del pla pot suposar que el nombre total de beneficiats sigui de 330 milions de persones a l'any.

Es pensa en alguns punts en concret?

Gràcies als estudis realitzats prèviament, tenim clar que hi ha certes zones on s'ha d'atacar problemàtiques de saturació de passatge, per exemple. És el cas de les línies L1 i L5 de metro; de les línies R1 i R4 de Rodalies; de les zones de Glòries i Zona Universitària de tramvia o del tram comú de FGC, que es troba al Túnel de Collserola amb un repte que s'ha d'afrontar. A tot plegat se li ha de sumar el creixement de la mobilitat del Vallès o els efectes de la Zona de Baixes Emissions que va entrar en vigor l'1 de gener. És evident que les infraestructures ferroviàries són importants i atenen una part molt rellevant del pes del trànsit del transport públic, però també hem de proposar mesures que puguem assolir a terminis més curts per sumar, com ara millorar els carrils busos i la velocitat comercials de les expedicions interurbanes, millorar la xarxa ciclable i els aparcaments que hi ha a moltes estacions o impulsar nous aparcaments d'enllaç que la ciutadania pugui utilitzar per deixar el seu vehicle

de forma segura a una estació del territori, i des d'allà optar pel tren o el bus per desplaçar-se.

Veurem en aquest PDI algunes de les grans feines pendents de la xarxa?

Segur. A més de la gran obra de futur del nou túnel ferroviari de Collserola, també són assignatures pendents la finalització de la L9, la unió de la L8 entre plaça Espanya i Gràcia, i impulsar la unió del tramvia. Pel que fa a mesures sobre el territori, com deia, hi haurà els aparcaments d'enllaç i la xarxa de busos ràpids BRCAT. I, evidentment, tot i no ser una obra física, no hem d'oblidar la T-mobilitat i tot el procés de digitalització que comportarà i que facilitarà la gestió de les persones usuàries i el dimensionament dels serveis que circulen per les infraestructures. El conjunt de les propostes contingudes en el pdi pot suposar una inversió que se situarà entre els 13 i els 15 mil milions d'€.

En quina etapa es troba l'elaboració del PDI 2021-2030?

Després de la primera presentació oberta al Col·legi de Camins, el passat mes d'octubre, aquest mes de febrer comença el gruix del procés participatiu que inclou l'elaboració del PDI. Les properes setmanes s'impulsaran diferents punts informatius al territori, concretament a Terrassa, Barcelona i Cornellà. El mes de març se celebraran les sessions participatives, a Igualada, Vilanova i la Geltrú i Granollers, amb les quals pretenem abastar tota o bona part de la població del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona, per tal que exposin les necessitats i demandes de cada territori i que les puguem recollir. A mitjans del mes de març, hi haurà una quarta sessió, que posarà la mirada en l'àmbit metropolità, i posteriorment es faran algunes sessions específiques i sectorials, com ara dedicades a bus o a entitats.

I quin és el calendari amb el qual es treballa?

La idea és que el procés participatiu conclogui cap a finals del 2n trimestre d'aquest 2020, i llavors comenci la seva tramitació, que avançarà de manera paral·lela a l'aprovació ambiental que l'acompanya. A mitjans de 2020 està prevista l'aprovació inicial, i durant la segona meitat de l'any s'eleva als òrgans consultius i preceptius pels quals ha de passar. Esperem que l'aprovació definitiva pugui ser una realitat a principis de 2021.

Barcelona, 4 de febrer de 2020