

Jornada sobre la 'Movilidad en Catalunya: retos y oportunidades'

El 17,6% de la movilidad en la región metropolitana de Barcelona se efectúa en transporte público, en contraposición con el 30,3% que se lleva a cabo en vehículo privado. Unas cifras que se mantienen más o menos iguales durante los años, a excepción de 2020 y 2021, y que demuestran cierta estancación en el uso del transporte público. Sin embargo, la movilidad activa (a pie, bicicleta o VMP) ha aumentado notablemente, alcanzando el 52,1% del total.

Si nos centramos en la capital catalana, el panorama cambia. El uso de autobuses, metro, tranvía y otros medios de transporte público escala hasta el 34,2% de la movilidad total, mientras que el vehículo privado ha bajado a menos del 20%. ¿Una buena oferta de transporte público reduce la movilidad privada? ¿Cómo podemos trasladar estas cifras fuera de Barcelona? ¿Cuáles son los retos para que ese porcentaje que aún utiliza vehículo privado, deje de hacerlo?

Para contestar a estas preguntas, en la jornada de *Movilidad en Catalunya: retos y oportunidades*, organizada por *El Periódico*, el lunes se reunieron **Joaquim Balsera**, director de Negocios Corporativos, Internacional y Marketing de TMB; **Diego Fernández**, director de Servicios de Transporte Público del AMB; **Humberto López Vilalta**, director general de TRAM, y **Josep Maria Martí**, CEO de Moventis.

Llegar al puerta a puerta

«El 22% de los pasajeros de transporte público hacen intermovilidad – señaló **Martí** –. El usuario quiere que el transporte le deje en su puerta, pero no siempre se puede conseguir, la intermovilidad es clave para cubrir esos casos donde no podemos llegar de forma directa». La buena conexión entre diferentes modos de transporte, así como accesibilidad e información, facilitan la intermovilidad cómoda y eficiente. «No es una opción, es una exigencia», sentenció **López**.

Aunque todos deseáramos que el metro o autobús nos dejaran en la puerta de nuestra casa, es inviable, aunque sí que es esencial poder llegar de forma fácil hasta el transporte público. «Realmente, donde conseguiríamos un aumento del transporte público, es hacer más transporte público fuera de Barcelona», señaló el director general de TRAM. «En determinadas poblaciones, estás a un kilómetro de donde puedes comenzar a coger el transporte público, es tan disuasorio que coges el coche», añadió.

«En las zonas más densas hay más transporte público, pero es

La intermovilidad, clave para fomentar el uso del transporte público

Instituciones de transporte recalcan la importancia de aumentar la comodidad y la accesibilidad en la movilidad sostenible para que crezca el número de ciudadanos que dejan de usar el coche

MARINA TOVAR



Un momento de la segunda mesa de debate, moderada por el periodista Carlos Márquez Daniel (izquierda) y que contó con la presencia de (de izquierda a derecha) Josep Maria Martí, CEO de Moventis; Humberto López Vilalta, director general de TRAM; Diego Fernández, director de Servicios de Transporte Público del AMB, y Joaquim Balsera director de Negocios Corporativos, Internacional y Marketing de TMB. | Maite Cruz



El director de 'El Periódico', Albert Sáez (izquierda), conversa con el vicepresidente ejecutivo del AMB y alcalde de Cornellà, Antonio Balmón, durante la jornada. | Maite Cruz

necesario pensar en zonas de menos densidad. El origen es muchas veces una barrera para la ciudadanía», coincidió **Fernández**. «TMB no es solo Barcelona, tiene la M de metropolitana», añadió **Balsera**. El director de negocios corporativos puso como ejemplo el éxito del AMBicing y el Bicing, un punto clave de la intermovilidad, que permite trasladarse entre ciudades del área metropolitana, pero también acercarse a otros medios de transporte.

Saturación de Barcelona

Otro de los aspectos más valorados del transporte público es la rapidez con la que se puede llegar al lugar deseado. Es difícil pedir a alguien que haga un trayecto de dos horas en tren, cuando tarda 20 minutos en coche. Para ello, además de ampliar y mejorar la red de transporte fuera de Barcelona, también se destacó la velocidad de los autobuses dentro y fuera de la capital. El bus comercial dentro de la ciudad, solo puede ir a 12 kilómetros por hora. Por mucho que se ha querido aumentar, hay dos factores que lo dificultan: la saturación del carril bus y el aumento de demanda.

«Barcelona está densificada y masificada, y el carril bus se utiliza mucho, también de forma inadecuada», destacó **Balsera**. «Con las líneas exprés fuimos innovadores, más velocidad, menos paradas». El aumento de personas que quieren subirse en cada parada también hace que se retrasen los autobuses, por una saturación del servicio.

Récord de usuarios

A pesar de las cifras que demuestran que el transporte público aún no ha superado el privado, el número de pasajeros aumenta año tras año. «Desde el punto de vista de usuarios, batimos récords cada vez más», incidió **Balsera**. «Se está desbordando el número de viajeros, si nos utilizan es porque es más cómodo, no por solidaridad», señaló el director de Moventis. Esta alta demanda, sin embargo, también conlleva que se tenga que aumentar la oferta para poder darle respuesta, con una mayor necesidad de inversión.

«Se empieza a contemplar el transporte público como un derecho equivalente y comparable con la salud y educación –expresó **López** –. Es un problema de país, y de como se gestiona el dinero». Para la ciudadanía, los elementos que más valoran del transporte público es que haya una buena frecuencia, que sea cómodo y que les permita llegar a su lugar de trabajo.