



21 DE JUNY. ESPAI SABADELL RAMBLA.
JORNADA TÈCNICA
CIUTAT I ESTACIONS
UNA NOVA RELACIÓ ENTRE L'ENTORN
URBÀ I L'ESPAI FERROVIARI.

Estacions i finançament

Mateu Turró, Catedràtic de Transport ETSECCiP (UPC)

Síntesi

La presentació s'emmarca en les propostes sobre finançament del transport públic presentades al recent 3r Congrés d'Economia i Empresa de Catalunya. Es desenvoluparan dues idees bàsiques: 1) la possibilitat d'aconseguir més i millors ingressos comercials a les estacions oferint un servei de transport públic "sense costures", o sigui una experiència agradable per al viatger que obri oportunitats de negoci; i 2) la incorporació de les estacions en un nou model de gestió basat en la creació de l'Agència de Mobilitat de Catalunya, que representaria un canvi substancial en termes de gestió i finançament del sistema de transport públic.

Presentació

El concepte de "mobilitat sense costures" vol fer del viatge una experiència de vida útil, integrada en el canvi de model social que s'està produint com a conseqüència de la transformació tecnològica (digitalització) i de les fórmules relacionals (estructura familiar, treball a distància, etc.). Les "smart cities" i els vehicles autònoms, per una banda, ens porten a un aprofitament del temps de viatge que trenca l'esquema de cost generalitzat tradicional en els models de demanda. El valor del temps de viatge es redueix sensiblement perquè s'aprofita millor, perquè es pot emprar per millorar la salut (bici, caminar) i perquè el component fiabilitat es pot integrar millor en la proposta de la MaaS (mobilitat com a servei). Per altra banda anem inevitablement cap a una reducció del temps de treball "convencional" (horaris de feina) que abocarà a una mobilitat menys concentrada (menys viatges pendulars) que permetran una millor utilització de la capacitat.

Quin paper per a les estacions?

L'automòbil anirà deixant de ser un dels principals vectors de contaminació de la ciutat, però per molt que la capacitat viària pugui augmentar amb els vehicles autònoms, és evident que, almenys en les nostres ciutats d'alta densitat, no és imaginable que pugui

acomodar les necessitats de mobilitat creixents (algunes d'artificials i que caldrà controlar, com el petit repartiment de mercaderies que genera l'e-commerce), de manera que els modes alternatius i, en particular, el transport col·lectiu continuaran essent fonamentals per assegurar un servei de mobilitat acceptable als ciutadans. De fet caldrà estructurar un sistema de pagament per ús del vehicle privat que, en paral·lel a una més gran ocupació de l'espai viari per part dels vianants, mantindrà segurament la participació dels viatges en automòbil en els nivells actuals.

Les estacions són els punts clau de la mobilitat en transport col·lectiu i, de fet, els punts de les ciutats on hi ha la més alta concentració de pas de vianants dins l'àrea urbana. Aeroports, estacions de FC i de metro són, doncs, llocs d'alta freqüentació que, com a molt, s'han aprofitat per alguna activitat comercial "de pas". En el context de la "mobilitat sense costures" haurien d'esdevenir una part essencial de l'experiència de la ciutat compartida, de la ciutat conviscuda. Això ens hauria de portar a un nou disseny que, lluny del model aeroportuari que s'ha anat popularitzant i que entorpeix la funció primordial de l'estació com a punt facilitador de la mobilitat, ha de permetre l'accés ràpid i fàcil als modes de transport col·lectiu però ha de crear l'ambient urbà en el qual es puguin desenvolupar les mateixes activitats que hi ha a les grans vies cíviques. Per posar un exemple, la possibilitat d'utilització del sistema de transport públic en els períodes de menys demanda per al transport de petites mercaderies, que podrien ser recollides o retornades a les estacions (on hi haurà dispensadors o "lockers"). Ja hi ha algunes experiències d'això que semblen ben prometedores.

Finançant les estacions

La constatació de la necessitat de revisar el paper de les estacions en el sistema de mobilitat ens porta al tema del finançament. La seva necessària reconversió per adaptar-les al concepte de lloc privilegiat de la ciutat conviscuda haurà de poder comptar amb inversions relativament importants que caldrà gestionar de manera adient. Unes reflexions sobre aquests dos punts:

- La majoria d'inversions en transport públic urbà a Europa no es poden recuperar amb l'augment d'ingressos que generen. Moltes d'elles augmenten el dèficit d'explotació característic de la majoria d'àrees urbanes. En particular quan hi ha integració tarifària és molt difícil que les extensions de xarxa o la millora d'estacions puguin empènyer un increment de les tarifes. Per això és important que s'aprofitin les oportunitats de generar ingressos, directes o recuperant part de les plusvàlues generades. Les estacions ofereixen potencial en aquest sentit.
- Pensar les actuacions a les estacions en termes tradicionals (un baixador ben barat), no encaixa en el que han de representar en l'àmbit urbà. Ja sigui com a punt central d'una renovació urbana per al barri, un nou centre (amb un plantejament de park&ride -pensat per als vehicles autònoms- combinat amb activitats comercials i lúdiques amb una demanda complementària) o una gran operació metropolitana (Sagrera, nova estació a Reus-Tarragona vinculada a l'aeroport), cal plantejar les actuacions en estacions des d'una perspectiva superior i que, més enllà de la mobilitat, contempli la funció urbana futura i tot allò que s'hi relaciona (energia, informació, etc.). Els plans d'inversió s'han de fer, doncs, a un nivell superior que ha d'integrar, però, els operadors de mobilitat com a agents principals.

- Les operadores de transport no han demostrat capacitat per gestionar de manera efectiva les operacions immobiliàries. Tant el planejament com la construcció i la gestió comercial haurien de ser executades per empreses (públiques o privades, no entrarem en això ací) especialitzades. Això sí, al ser el sistema de transport l'origen del negoci, és aquest qui hauria de ser-ne beneficiari, almenys d'una bona part dels beneficis nets que es generin.
- Hi ha conceptes, com el dels Fons de Desenvolupament Urbà (FDU), que es va desenvolupar arran de la iniciativa europea JESSICA, que s'adapten bé al finançament de grans projectes urbans amb molts agents amb interessos diferents i que permeten integrar-hi amb facilitat els agents privats. Els FDU poden aportar el volum necessari d'inversió agrupant la majoria d'inversors, des de la UE, amb les seves subvencions potencials, fins als propis residents (propietaris) que poden aprofitar-se de bones condicions de finançament o fiscals per renovar els edificis. Els FDU poden establir mecanismes financers adaptat al projecte i així faciliten l'execució de les obres. La gràcia dels FDU és que agrupen fons públics i privats, amb exigències diferents però, al ser totalment transparents, eviten l'especulació que potencialment pot fer fracassar una operació de transformació urbana. Per altra banda, els FDU tenen un accés molt més fàcil a les subvencions comunitàries (CEF, FEDER, etc.) i als préstecs del BEI i de la banca comercial.
- El plantejament s'alinea amb la idea d'una Agència Catalana de la Mobilitat que, a l'agrupar tota la participació pública al finançament de la mobilitat, permet fer una política d'optimització del sistema tot assegurant que és financerament autosuficient. Aplicant els principis de qui usa paga i qui contamina paga, l'Agència gestionaria els peatges de manera més idònia (tipus de vehicle, congestió - podem pensar en l'aplicació de peatges urbans, etc.), canalitzaria de manera més eficient les ajudes als operadors de transport col·lectiu i vetllaria per les inversions en infraestructures i serveis i pel seu manteniment. Entre les possibles fonts d'ingressos caldria contemplar els beneficis de les operacions en estacions que, per altra part, en la part corresponent, serien finançades per l'Agència.

Conclusió

Les estacions són uns nodes claus, no tant sol del sistema de mobilitat sinó també de les àrees urbanes. Cal contemplar les actuacions que s'hi facin des de l'òptica de la ciutat conviscuda, que porta a revaloritzar el paper que tenen en l'àmbit urbà i a cercar els mecanismes financers que poden donar suport a unes necessitats complexes d'inversió. La creació de l'Agència de Mobilitat de Catalunya podria contribuir a desllorigar els mecanismes que han de permetre accelerar les realitzacions que estan pendents i d'altres de noves que són clarament necessàries.