

El transport és un dret

ANTONIO BALMÓN*

EL PERIÓDICO, 31.12.07-1.01.08

La situació tan complicada que està patint la mobilitat ciutadana en aquests últims temps ens obliga a reflexionar per tal d'actuar amb diligència. Voldria començar afirmant que els ciutadans tenen dret al benestar, a la qualitat de vida i a l'esperança de poder aprofitar les oportunitats que se'ls ofereixen per tirar endavant, per assolir el seu projecte de vida. Però per aconseguir tot això necessiten una mobilitat eficient, i si no en disposen no és solament que se'ls creen incomoditats, sinó que se'ls posa en perill el dret a desenvolupar en llibertat els seus anhels personals.

El transport públic ha de complir la imprescindible funció social d'assegurar la mobilitat per a tothom, i s'ha d'equiparar a qualsevol altre dret social (salut, educació, treball...). Ha de conviure amb el privat, que també és necessari, però sobretot en territoris molt densos ha de tenir un paper subsidiari del públic, perquè si no és així la mobilitat s'encamina cap al col.lapse. Tanmateix, l'assumpte es complica, perquè la utilització de l'automòbil privat respon a la manera com els ciutadans disposen del seu temps, per raó de noves realitats familiars, d'horaris laborals fraccionats o d'activitats de lleure. Això genera uns problemes específics, que es concentren principalment els caps de setmana, i que són

atribuïbles més a aquesta forma d'utilitzar el temps, sovint imprevisible, que a una possible desídia de les administracions.

Reprenent el fil principal, vull remarcar que els fets ocorreguts aquests dies són la gran febrada d'una malaltia covada des de fa anys. Diguem-ho d'una vegada i amb claredat: històricament, a Catalunya, a l'àrea metropolitana de Barcelona, hi ha hagut sempre molta negligència en la creació d'infraestructures de mobilitat, i especialment de mobilitat pública. A Catalunya hem tingut governs apocats que o bé no s'han atrevit a encarar aquest problema o bé no han estat prou actius a l'hora de prendre les decisions necessàries. Això és un fet i aquest article no pretén esbrinar qui en té la culpa, entre altres raons perquè la ciutadania afectada per les mancances no està per a aquesta mena de subtileses. Simplement, exigeix al Govern i a l'Administració pública que solucioni els problemes.

I és que administrar una societat avançada vol dir resoldre els problemes en clau de proximitat. És evident que hem de parlar de planejament territorial o d'estratègia, però fet i fet el món ja gira, i el que cal és estar atent als problemes del dia a dia, saber-hi fer front i actuar amb capacitat d'anticipació perquè estiguin en vies de solució tan bon punt es presentin.

CONCRETEM-HO en el moment actual: a part de la necessitat urgent de resoldre la interrupció dels serveis de rodalies i de portar-ho a terme amb totes les garanties de seguretat exigibles, hi ha un seguit d'actuacions que s'han d'emprendre en nom d'aquest elemental sentit d'anticipació. Entre aquestes vull destacar, sense voler fer-me exhaustiu, el Quart Cinturó, el corredor ferroviari del Vallès (per a persones i mercaderies),

l'ampliació de la línia 3 del metro, els accessos viaris i ferroviaris al port i a l'aeroport, la nova línia de Rodalies Cornellà- Castelldefels i la transformació de vies interurbanes en espais intermodals que facilitin el trànsit dels autobusos.

Hi ha tot un paquet d'altres actuacions, que potser no són tan visibles, però sí igualment indispensables per assegurar la mobilitat de milions de persones. Es tracta de la xarxa de vies metropolitanes de segon nivell, les quals serveixen per procurar la connexió dels municipis metropolitans amb els grans eixos viaris, així com la connectivitat d'aquests municipis entre ells. Aquest sistema té moltes mancances i necessita inversions importants que no poden assumir els ajuntaments per manca de recursos i de competències.

Aquestes darreres actuacions se circumscriuen a l'àrea metropolitana de Barcelona, i les de més abast també l'afecten directament o indirectament. I és que aquest territori d'unes dimensions tan reduïdes (600 km²), però d'una població tan elevada (3,5 milions de persones) i, per tant, tan concentrada, resulta més perjudicat que cap altre pels problemes del dèficit i la debilitat de les infraestructures de mobilitat i, en conseqüència, els seus habitants són els més vulnerables pel que fa als drets abans esmentats de disposar d'oportunitats per desenvolupar una vida plena. Com a alcalde d'un municipi metropolità i vicepresident de la Mancomunitat de Municipis de l'AMB, em pertoca fer un al·legat a favor del respecte del dret al benestar dels meus conciutadans.

ELS PROBLEMES d'infraestructures exposats i la seva afectació als ciutadans ens obliguen a concertar ràpidament mesures concretes entre les administracions, recordant que és més fàcil construir amb el concurs

dels que representem el territori que no pas girant-s'hi d'esquena. Es necessita una agenda concreta: és l'única forma de retornar a la ciutadania "el temps perdut". Segur que alguns buscaran beneficis polítics a curt termini, oblidant-se de les seves incapacitats històriques, però això serà estèril, perquè no resol res i, a sobre, ens distancia de la ciutadania.

No estem per a optimismes ingenus: cal tractar la gent amb respecte, i no valen explicacions de previsions contemplades en desenes de documents oficials. És el moment no només de fer un esforç inversor, sinó de passar al terreny del compromís social i de sumar sinergies territorials, perquè ja sabem quines han de ser les actuacions concretes.

*Alcalde de Cornellà de Llobregat.