

# RECULL DE PREMSA

## 158. Millorar el transport públic

### L'aposta pública per a l'horitzó 2030: transport

**Els alts nivells de contaminació marquen la necessitat de combatre el vehicle privat**

**Es vol disminuir del 25% el milió de viatges en cotxe que es fan al dia a la regió metropolitana**

**Més metro i tren i bus més ràpid**

JORDI PANYELLA - BARCELONA - 14 abril 2022



Un comboi dels FCGC circula entre les estacions de Sarrià i Peu del Funicular JUANMA RAMOS.

L'estrena del túnel de les Glòries en el sentit d'entrada a Barcelona es va convertir, la setmana passada, en un escàndol mediàtic i polític per la poca fluïdesa del trànsit i les retencions que es van formar a la Gran Via. El que cap mitjà ni cap polític van subratllar és que la majoria de cotxes que entraven aquell dia a la ciutat, i encara ho fan, portaven només un passatger. El fenomen del cotxe ocupat només pel conductor és un dels factors que contribueix a col·lapsar el sistema viari de la regió metropolitana de Barcelona, a la vegada que es constitueix en font de contaminació de primer ordre. Ara, el departament de Vicepresidència, Polítiques Digitals i Territori s'ha marcat com objectiu per al 2030 reduir del 25% els desplaçaments que es fan cada dia a la gran àrea de Barcelona amb una estratègia clara: la potenciació del transport públic.

El secretari general del departament de Vicepresidència, Polítiques Digitals i Territori, Ricard Font, i el director general de l'ATM, Pere Torres, van comparèixer ahir per explicar quin són els plans de futur immediat en relació a la mobilitat, els quals fonamentalment es basen en la idea que els diners públics ja no es destinen a construir grans infraestructures

que facilitin el moviment dels cotxes contaminants, sinó que s'inverteixen en aquells sistemes de transport col·lectiu i sostenible que fan que, precisament, els vehicles privats es quedin a casa.

“Descarbonitzar i més transport públic.” Aquestes són les dues idees mare que han de guiar la política del departament, segons va dir Font. Es concretarà amb una aposta per construir més metro i tren, amb major freqüència de pas a les estacions, més autobusos de transport de passatgers i més ràpids i millorar el transport en els àmbits suburbans, que vol dir una millor connectivitat entre els municipis petits i aquells eixos de transport col·lectiu com són línies de bus exprés o de tren.

L'actuació que durà a terme l'administració de la Generalitat sobre la mobilitat parteix d'aquesta foto fixa. A la ciutat de Barcelona hi ha un 80% de desplaçaments que es fan en transport públic, bicicleta, patinet o caminant, contra el 20% que es fa en vehicle privat. A la segona i tercera corona la proporció passa a ser del 70% al 30%, mentre que a la resta del territori metropolità la relació s'altera i guanya l'ús del cotxe amb un 60%.

En conjunt, a la gran àrea metropolitana de Barcelona hi ha un milió de desplaçaments diaris amb vehicle privat, i es calcula que amb la política que es vol dur a terme d'aquí al 2030 hi haurà una reducció de 250.000 d'aquests desplaçaments.

Perquè els ciutadans deixin el cotxe a casa i pugin al transport públic es calcula que hi haurà un increment de 360 milions de desplaçaments anuals en les diverses modalitats i això ha de permetre arribar a 1.200 milions de viatges en transport públic el 2025 i fer el salt fins als 1.500 milions el 2030. Com a referència, l'any rècord en nombre de viatges va ser el 2019, amb 1.050, però després va venir la pandèmia i tot es va alterar.

### **El metro ronda**

Una de les principals infraestructures que han de permetre guanyar públic al transport públic és la culminació de la línia 9 del metro de Barcelona, en el seu tram central. Ahir, Ricard Font va explicar que quan l'obra estigui acabada funcionarà com "una ronda del metro", perquè descongestionarà la línia 1 i la línia 5. Font no va voler concretar quan es reprendran els treballs de la tuneladora, que, si tot va segons es preveu, es tornarà a posar en marxa aquesta primavera pel subsòl del carrer Mandri.

Pel que fa a les milleres sobre rails, també cal comptar amb la prolongació de la línia 3 del metro, que deixaria de morir a la Zona Universitària per arribar fins a l'hospital de Sant Joan de Déu i a Esplugues de Llobregat, la prolongació de la línia 1 des de Fondo, a Santa Coloma, fins a Badalona, i també de la línia 4 del metro, la connexió de la línia de ferrocarrils de la Generalitat del Baix Llobregat amb la del Vallès i la unió dels tramvies per la Diagonal i la prolongació d'aquest servei fins al municipi de Sant Joan Despí.

En els plans de la conselleria també hi ha intervenir en l'alta velocitat regional gràcies a la liberalització del sector ferroviari. Es tracta d'oferir servei de trens ràpids amb trens d'abast regional a Figueres, Tarragona, Lleida i també l'Ebre

Una de les claus de la revolució del transport ha de ser la potenciació de la xarxa de busos que uneixen Barcelona amb les principals ciutats de l'entorn. La xarxa Exprés.cat és una experiència d'èxit i ho ha de continuar sent amb reforços a les línies de l'Anoia, el Baix Llobregat, el Garraf i el Penedès, entre altres, segons va dir el mateix Ricard Font.

La millora d'aquest servei de transport de passatgers per carretera s'ha de notar amb l'habilitació de nous carrils reservats per a aquest servei. Un d'aquests projectes consisteix en la prolongació del carril que hi ha a la C-31 i que arrenca a Montgat. Precisament, aquest carril ara arriba fins a l'altura de la plaça Monumental, dins de Barcelona, gràcies a l'obertura del túnel de les Glòries en sentit entrada, fet que provoca retencions en els cotxes però agilitza el pas dels autocars.

Els autobusos del futur seran moguts per energies netes, ja siguin de propulsió amb bateries elèctriques o hidrogen. A Barcelona, TMB ja té un bus mogut per hidrogen..

### **Més inversió, el bitllet més car**

Res és de franc en aquesta vida i les inversions en transport públic repercutiran en un futur en un increment del preu del bitllet del transport, segons va avisar ahir Pere Torres, màxim responsable de l'ATM. En un moment on hi ha sobre la taula el debat impulsat per Ada Colau sobre la possibilitat d'ajustar els preus del transport a la situació de crisi econòmica que viu el país, Torres va explicar que les inversions es financen amb els diners que aporten les administracions públiques i els usuaris. En la seva intervenció Torres també va explicar els plans de l'ATM de facilitar l'ús del transport públic a través de l'establiment d'aparcaments d'enllaç que, com diu el seu nom, permeten aparcar i enllaçar amb el tren.

Informació publicada al diari El Punt Avui. Dijous, 14 d'abril del 2022.

# **La desena d'infraestructures del Principat que han d'augmentar la capacitat del transport públic**

## **El tram central de l'L9, la unió del tramvia de la Diagonal, l'L8 i la Sagrera, entre els principals projectes de la pròxima dècada**

ACN - 18.04.2022



El govern de Catalunya s'ha proposat en els pròxims deu anys que la xarxa de transport pública de l'àrea metropolitana de Barcelona registri 360 milions de desplaçaments més anuals. Abans, però, caldrà acabar com a mínim una desena de grans actuacions, com a mínim, per augmentar la capacitat i reduir el percentatge de conductors de utilitzen el vehicle privat per entrar a la ciutat de Barcelona en un 25%.

### **Millorar el servei de Rodalia**

Fa pocs dies, el secretari general del Departament de la Vicepresidència i Polítiques Digitals i Territori, Ricard Font, anunciava en una trobada amb els mitjans l'objectiu d'augmentar la capacitat del transport públic d'arribar als 1.500 milions d'usuaris el 2030. Primer, però, cal que estiguin en marxa una sèrie d'infraestructures que resultaran imprescindibles, algunes de les quals no depenen de la Generalitat sinó que van a càrrec d'Adif per millorar el servei de Rodalia. El govern en té actualment la titularitat però en reclama des de fa anys el traspàs complet.

### **Carrils bus d'entrada a Barcelona**

En la darrera reunió bilateral i després de dues dècades, el govern i l'executiu espanyol es va arribar a un acord per a la cessió de la titularitat de la B-23, on la Generalitat hi construirà un carril bus d'accés a Barcelona que ha d'escurçar el trajecte del més de mig miler

de busos que hi entren cada dia. Les obres, que es licitaran aviat, tindran un cost aproximat de 15 milions d'euros i estaran acabades el 2024. El temps de viatge es veurà reduït en 10 minuts per als busos procedents del Baix Llobregat, l'Anoia i el Bages.



A la C-31, el govern va licitar el novembre passat la redacció del projecte per connectar el carril bus a Badalona amb el carril bus de la Gran Via d'entrada a Barcelona. L'actuació inclou la construcció d'un nou viaducte sobre el riu, exclusiu per al pas d'autobusos, amb el que es pretén millorar el temps de recorregut. Tindrà un cost de 9 euros i les obres es desenvoluparan al llarg de l'any que ve.

A la mateixa via, al seu pas per la Gran Via, el carril bus ja està plenament operatiu des de fa temps i enllaça amb el nou túnel de les Glòries. Aquest suposa el principal accés per als residents al Barcelonès i al Maresme que entren a la ciutat en autobús.

A la C-245, hi ha en marxa la construcció d'un carril bus i un carril bici que es preveu que estiguin del tot acabades el segon semestre d'aquest any. Uneix els municipis de Cornellà de Llobregat, Sant Boi de Llobregat, Gavà i Castelldefels i compta amb un pressupost de 32 milions d'euros cofinançats entre la Generalitat i l'Àrea Metropolitana de Barcelona. Un cop estigui plenament en funcionament, aquesta infraestructura permetrà reduir els trajectes reduir en quinze minuts.

### **Unió dels tramvies per la Diagonal**

A principis de març, es va iniciar la primera fase de les obres entre la plaça de les Glòries i el carrer Girona i que inclou tres noves parades: Monumental, Sicília i Verdguer –connectades en set minuts- i un intercanviador. Els treballs d'aquesta fase estaran acabats al gener del 2024.

Quan culmini tota l'obra, la xarxa unificada connectarà l'Hospitalet de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Cornellà de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern, Sant Feliu de Llobregat, Sant Adrià del Besòs, Badalona i Barcelona; i permetrà afegir 33 milions de desplaçaments. A més, el nou tram de tramvia enllaçarà amb quatre línies de metro –l'L1, L2, L4 i L5- i tretze línies d'autobús, a més de les tres línies actuals del Trambesòs, la T4, la T5 i la T6.

### **L8: Unió entre les línies del Vallès i Llobregat-Anoia pel centre de Barcelona**

Es tracta d'un dels projectes més importants en la xarxa de transport públic ja que implicarà la unió de les línies del Vallès i Llobregat-Anoia entre Plaça Espanya i Gràcia a través de les noves estacions Hospital Clínic i Francesc Macià. El nou tram tindrà una longitud de quatre quilòmetres nus de túnel i la reordenació de la Plaça Espanya. L'actuació, que comptarà amb una inversió estimada de 400 milions d'euros, estarà finalitzada el 2026 com a mínim i permetrà sumar 60 milions més de desplaçaments anuals.

A més, aquest any s'estan incorporant quinze trens nous a la línia del Vallès que s'afegeixen als actuals i que permetran incrementar l'oferta en 30 milions de seients a l'any. En l'àmbit de la mitja distància d'alta velocitat, la Generalitat reitera l'interès que FGC pugui optar a operar trajectes entre capitals i ciutats catalanes quan es liberalitzi el sector i aconseguir una connectivitat més "transversal" arreu de Catalunya.

### **Connexió amb la T1 de l'Aeroport del Prat**

Aquesta línia, que ja té els treballs adjudicats, ha d'unir la T1 i el centre de Barcelona en uns vint minuts. Després d'acabar els treballs de perforament del túnel per sota les pistes de l'aeroport, al novembre del 2020, fa prop d'un any es va adjudicar la segona fase dels treballs amb un termini d'execució de 24 mesos. La construcció va a càrrec d'Adif i un cop acabada l'obra l'entregarà a la Generalitat, que ha encarregat a FGC l' explotació de la línia.

Tot i així, Renfe no tira la tovallola i proposa d'allargar els actuals trajectes de l'R4 i l'R2 al·legant la congestió dels túnels de Rodalies que creuen Barcelona. Està previst que aquest tren, que sumarà el metro que arriba a l'aeroport des de fa uns anys, aporti fins a 10 milions de viatgers anuals a la xarxa de transport públic.

### **Represa de les obres del tram central de l'L9 aquesta primavera: 200 milions de viatgers més per al transport públic**



Els trams nord i sud de l'L9 ja fa uns anys que estan en funcionament però encara queda finalitzar els treballs del tram central, que consta d'una dotzena entre Zona Universitària i Sagrera. Quan aquesta línia de metro estigui acabada, al 2029, serà la més llarga d'Europa amb la connexió entre l'Aeroport i Can Zam i ajudarà a descongestionar l'L1 i l'L5. Aportarà uns 200 milions de passatgers més a la xarxa de transport públic de Barcelona. Aquesta primavera, amb una data encara per concretar, la tuneladora reprendrà els treballs des de Manuel Girona cap a Lesseps després d'una dècada inactiva. El Govern destinarà 946 milions d'euros i preveu posar en marxa esglaonadament diferents trams a partir del 2026.

D'altra banda, a mig i llarg termini hi ha planificat el perllongament de la línia 3 fins a Esplugues de Llobregat, l'L4 fins a La Sagrera, que a mitjans d'aquesta dècada s'ha de convertir en el principal 'hub' del transport públic de Barcelona; l'L1 des de Fondo cap a Badalona i en l'altre extrem cap al Llobregat. Aquests perllongaments han d'ajudar a millorar les connexions amb altres línies de metro o Renfe.

### **L'R3 avança cap al desdoblament fins a Vic**

És una de les actuacions destacades incloses en el Pla de Rodalies 2020-2030. Actualment, ja hi ha en marxa el desdoblament entre Paret del Vallès i la Garriga i fa unes setmanes, el Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana va adjudicar l'estudi informatiu per instal·lar la doble via de Vic a Centelles. En el primer d'aquests trams, la Generalitat espera que amb el desdoblament s'incrementi un 15% la capacitat i una freqüència més per hora; i quan ho estigui fins a Vic, s'incrementaria un 40% amb tres o quatre freqüències per hora.

Quedaran pendents dos trams per executar i sobre els quals no hi ha data: La Garriga-Centelles i el de Montcada Bifurcació-Paret del Vallès, aquesta darrera una obra de gran complexitat tècnica perquè ha de creuar nuclis urbans consolidats, segons consta en el Pla de Rodalies.

A banda, fa pocs dies, es va presentar oficialment el projecte per soterrar quatre quilòmetres de rails amb una inversió de 465 milions d'euros. En aquest cas, els treballs, que encara no estan adjudicats, afecten l'R2 i han de posar fi a la perillositat en aquest tram, on 176 persones hi han perdut la vida després de ser atropellades. Les obres començaran previsiblement a principis del 2023, tot i que l'adjudicació s'ha endarrerit per l'encariment de les matèries primeres i deixar més temps a les empreses candidates a presentar les seves ofertes.



### **La Sagrera: les obres continuen a l'espera d'afectacions en el servei**

És una altra de les grans actuacions pendents des de fa anys i serà el nou punt intermodal de la ciutat on hi confluiran alta velocitat, Regionals i Rodalia, les línies 4, 9 i 10 del metro i el bus urbà i interurbà. A més, implicarà una reurbanització de la zona i el canvi d'ubicació de l'estació de Sant Andreu Comtal. Abans de l'entrada en funcionament de la Sagrera, que no té data d'inauguració oficial per ara, caldrà reconfigurar les vies del seu voltant, com es va fer amb l'R1, que ja hi circula pel nou traçat però no s'hi atura.

Informació publicada al digital Vilaweb. Dilluns, 18 d'abril del 2022.

## **L'ATM demana a l'Estat que augmenti "de manera notòria" les aportacions al transport públic**

### **El Govern qualifica de "decepció" la proposta de llei de mobilitat espanyola i anuncia que hi presentarà al·legacions**

Natàlia Vila - BARCELONA - 13/04/2022



El metro de Barcelona en una imatge d'arxiu. FRANCESC MELCION

"Tot el que fem [en matèria de transport públic] va lligat als objectius que marca l'Estat i per tant trobem lògic que sigui l'administració que fixa els objectius la que faci més aportacions al sistema". Així de clar ha sigut el director general de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM), Pere Torres, que ha reclamat aquest dimecres a l'Estat que augmenti "de manera notòria" les aportacions que fa al transport públic per poder afrontar el repte de la reducció d'emissions global. Els últims anys, les aportacions de diners estatals han anat baixant, mentre que les exigències en relació amb la descarbonització, la qualitat de l'aire i les

zones de baixes emissions han augmentat, ha dit Torres, que ha explicat que per aconseguir millorar el transport públic caldran moltes "inversions puntuals i també recurrents" els pròxims anys.

"La reivindicació és clara. Evidentment, és una mala notícia que després dels 149 milions d'aportació que va fer l'Estat [a l'ATM] el 2019, aquest 2022 només hi hagi previstos 109 milions", ha concretat Torres, que ha afegit que l'Estat manté congelada la seva aportació als nivells del 2010. També ha recordat que precisament aquest dimecres s'acaba el termini per presentar aportacions a l'avantprojecte de la llei estatal de mobilitat sostenible i que l'ATM ja hi ha presentat al·legacions "per demanar més aportacions de l'Estat a tot el sistema de transport públic".

El director de l'ATM ha fet aquestes declaracions en una trobada amb periodistes liderada per la conselleria de Vicepresidència, Polítiques Digitals i Territori. Al seu torn, el secretari general del departament, Ricard Font, ha qualificat la nova llei espanyola de mobilitat de "decepció" i ha anunciat que la Generalitat també hi ha presentat al·legacions. "Aquesta llei estatal que està ara en tramitació hauria de ser la resposta a les necessitats d'incrementar el transport públic per lluitar contra el canvi climàtic", ha argumentat Font. "En canvi, la llei diu que no hi haurà més aportacions a les grans ciutats, Barcelona i Madrid, que són els grans generadors de CO<sub>2</sub>, i que ja tenen advertiments de sanció per contaminació per part de la Unió Europea", ha afegit. "Així, el que diem que cal fer i el que podem fer no quadra", ha resumit Font.

Torres també ha avisat que les millores en infraestructures requereixen inversió inicial i també un manteniment i que si no s'augmenta el preu de les tarifes als viatgers són les administracions les que ha de fer front a l'augment del cost. "Caldran tarifes, subvencions o fórmules miraculoses, però les aportacions hauran d'augmentar significativament", ha justificat.

#### **Objectiu: reduir un 25% el vehicle privat**

El departament de Vicepresidència, Polítiques Digitals i Territori ha explicat que l'objectiu del Govern és eliminar un 25% dels vehicles privats que fan desplaçaments diàriament. Per aconseguir-ho tenen previst augmentar l'oferta de transport públic amb fins a 360 milions de desplaçaments més a l'any durant els pròxims 10 anys. La posada en funcionament del tram central de la L9 i la connexió de les línies de FGC del Vallès i del Llobregat-Anoia ja suposaran una nova oferta de fins a 260 milions de nous desplaçaments anuals al sistema. I a més d'aquests, el departament té previst un seguit d'actuacions viàries de millora dels carrils bus per reduir el temps dels trajectes i assolir una mobilitat cada vegada més descarbonitzada. El secretari general del departament, Ricard Font, també ha aprofitat la trobada d'aquest dimecres per reclamar una vegada més la gestió integral de la xarxa de Rodalies, els deutes pendents i les obres promeses i no executades.

Informació publicada al diari Ara. Dimecres, 13 d'abril del 2022.

# Falta de competència i batalles judicials: les concessions del transport metropolità s'enquisten en el conflicte

## La majoria dels grans concursos públics, entre requeriments i denúncies

Jordi Mumbú – BARCELONA - 19/03/2022



Autobusos de l'Aerobús, el servei que comunica l'aeroport amb el centre de Barcelona. PERE VIRGILI

Els serveis d'autobusos que comuniquen la major part de ciutats de l'àrea metropolitana de Barcelona (l'AMB) els gestionen empreses privades a canvi de diners públics –i de les tarifes que paguen els usuaris– a través d'un contracte de concessió. Les xifres d'aquests contractes són astronòmiques (n'hi ha un de sol que arriba als 1.000 milions d'euros i altres ronden els 600 milions) i la seva resolució és força preocupant: tots els grans contractes de l'AMB amb empreses de transports han estat denunciats o han rebut algun tipus de requeriment per una possible mala praxis.

"La problemàtica d'aquests concursos públics acostuma a ser sempre la mateixa: es dificulta molt l'entrada de noves empreses que puguin optar a explotar el servei", explica el director general de l'Autoritat Catalana de la Competència (ACCO), Marc Realp. Aquesta institució, que depèn de la Generalitat de Catalunya, vetlla per "garantir, millorar i promocionar la competència", i l'àrea metropolitana ocupa bona part de la seva feina. Molts concursos públics organitzats per aquesta administració inclouen unes condicions que limiten la participació a poques empreses.

"Sovint només hi pot participar l'actual prestador i com a molt algú més", denuncia Realp, que reivindica la importància que hi hagi una veritable concurrència entre empreses: "La competència permet garantir que el servei es presti bé i al preu més baix. Quan hi ha poca concurrència, l'administració paga un sobrecost, que acaben pagant tots els ciutadans".

La quantitat de causes obertes i les pròrrogues eternes provoquen que algunes línies estiguin, a dia d'avui, funcionant en precari. Una d'elles ja fa nou anys que va acabar el contracte i no ha sigut fins ara que tot just s'acaba de convocar el nou concurs. El director de l'àrea de Mobilitat, Transport i Sostenibilitat, Joan Maria Bigas, justifica aquesta situació i recorda que "a Espanya l'AMB és l'administració que més contractes de transport licita, i en aquesta època se n'han acumulat molts". A més, també aclareix que hi ha "diferents interpretacions" de la mateixa llei i posa com a exemple "els treballadors i els sindicats" de les empreses que fins ara s'enduen els grans contractes, que "tenen altres postures més proteccionistes que moltes vegades topen amb aquesta obertura a la competència i al mercat".

Malgrat tot, Bigas reconeix tots aquests desajustos i assegura que en els últims contractes "hi ha hagut una evolució" i "molts dels requeriments de l'ACCO o del Tribunal Català de Defensa de la Competència (que depèn de l'ACCO) en els quals es constata que efectivament podien representar alguna dificultat han estat incorporats de manera efectiva a les licitacions de l'AMB". "Entre tots hem anat aprenent", continua, i pronostica que en els pròxims concursos "s'anirà reduint la litigiositat".

### Conflicte amb els sindicats

Les correccions per obrir els concursos a la competència han sorgit efecte i ja han permès que entrin empreses noves. El canvi, però, ha topat amb els sindicats, que critiquen que ha vingut acompanyat d'"una pèrdua dels drets dels treballadors", ja que els nous contractes "tenen més en compte que l'oferta sigui baixa que no pas la qualitat del servei", segons denuncia el responsable del sector de carretera d'UGT de Catalunya, Juanjo Pérez. Els sindicats UGT i CCOO van organitzar una protesta aquest dimarts davant les oficines de l'Àrea Metropolitana de Barcelona per denunciar que els concursos públics dels autobusos "s'estan convertint en subhastes" i en un "mercadeig salvatge" entre les empreses, segons denuncia Pérez.

La llei de contractació pública es va modificar l'any 2017. "Nosaltres hem sigut els primers que ens hem trobat amb concursos de transport des de la nova llei i no hi havia casuística", explica Bigas, que considera que han pagat "una mica la novetat". Mentre comencen a rectificar i posar ordre per garantir la participació de més empreses, el sector fa sonar els tambors de guerra: els sindicats i la patronal ja han interposat un contenciós administratiu contra l'Àrea Metropolitana per aquestes noves adjudicacions.

El diari ARA ha fet un recull de tots els serveis que han estat denunciats o aturats perquè s'hi ha detectat alguna possible irregularitat.

### L'Aerobús i l'acord de no-agressió

Un dels processos més escandalosos és el de la línia Aerobús, considerada una de les més rendibles. Aquest cas és diferent a la resta perquè el Tribunal Català de Defensa de la Competència (que depèn de l'ACCO) va optar per sancionar directament. Ho va fer el 4 d'agost del 2020 i va interposar una multa de 3,9 milions d'euros a quatre empreses i els va prohibir participar durant 18 mesos en qualsevol altre concurs públic organitzat per l'AMB.

Aquesta línia havia estat explotada durant 20 anys per Transports Ciutat Comtal (TCC), una societat formada per Moventis i TMB (que, per cert, depèn en un 100% de la mateixa AMB). L'any 2009, però, una altra empresa, Tusgsal, va guanyar el concurs públic. Aquesta firma, que és una cooperativa nascuda del sindicat UGT, va fer un moviment molt estrany i va decidir que, tot i ser la guanyadora, explotaria la línia conjuntament amb el seu competidor, que és TCC, l'anterior adjudicatari del servei. Així, per explotar aquesta línia van crear l'UTE SGMT. La relació entre les dues empreses es va enfortir durant aquesta experiència i, passats deu anys, quan va arribar la tercera licitació d'aquesta línia que comunica Barcelona amb l'aeroport, ja es van presentar conjuntament (TCC i Tusgsal) i aprofitant l'UTE que havien creat les dues firmes. En el plec de l'AMB es demanava tanta experiència per poder gestionar

aquesta línia que ni tan sols aquestes empreses (que ja havien explotat el servei durant anys) complien els requisits. En aquesta tercera licitació, de 90 milions d'euros, hi va haver, de nou, una jugada estranya: una altra empresa, l'Alcoyana, es va presentar amb una proposta molt pobre però demanant un import molt elevat per cobrir el servei.

L'ACCO va fer registres a aquestes empreses i va obrir dos expedients sancionadors al considerar que s'havien posat d'acord per no fer-se competència. A més de les multes, els va prohibir contractar serveis amb l'administració. Les empreses ho van recórrer al TSJC, que va dictar mesures cautelars, de manera que, a l'espera de la sentència, poden seguir treballant per l'AMB. Després de tot aquest entrenou, però, aquestes empreses van acabar retirant l'oferta i el servei es va adjudicar al segon classificat en el concurs públic.

Pel que fa a l'empresa Alcoyana, l'ACCO considera que es tractava d'una "oferta fictícia", feta sense cap intenció d'aconseguir el servei. El preu final de les adjudicacions a l'AMB es calcula fent la mitjana del preu que proposen les empreses que participen al concurs, de manera que si l'Alcoyana fa una oferta més cara, l'adjudicació acaba donant més marge a l'empresa adjudicatària.

### **Fins a tres licitacions diferents**

L'adjudicació per set anys de la línia d'autobús que uneix 13 municipis del Baix Llobregat amb Barcelona també ha aixecat polèmica i s'ha hagut de licitar fins a tres vegades. En el plec de clàusules per explotar aquest servei –que té un valor estimat de 319 milions d'euros– hi havia unes condicions que l'ACCO va considerar "altament restrictives per la competència", de manera que va enviar diferents requeriments. Entre les condicions que restringien la competència segons aquest organisme destaca la necessitat de tenir les cotxeres per als autobusos a una determinada distància d'on s'ha d'explotar el servei, argumentant que es tracta d'una mesura ecològica. Aquesta condició, però, fa pràcticament impossible la competència i, segons l'ACCO, "hi ha altres maneres de valorar la sostenibilitat", com per exemple premiant que la companyia tingui vehicles elèctrics. Una altra mesura inacceptable segons l'ACCO és una clàusula que a la pràctica no permetia presentar-se agrupat en una UTE, ja que obligava que la solvència econòmica la tingués una sola empresa. Aquesta mesura deixava fora les firmes més petites. L'AMB va anar corregint les deficiències a partir de les sentències del Tribunal Català de Defensa de la Competència i, finalment, el concurs va tirar endavant l'abril del 2021.

### **Un cas similar a Barcelona ciutat**

Dins de la ciutat de Barcelona també hi ha dues línies d'autobusos que gestiona l'AMB i que també van donar feina a l'ACCO. Es tracta de les línies 86 i 87 que circulen pels barris d'Horta i Gràcia. El contracte d'explotació té una durada de vuit anys i un valor estimat de 36,5 milions d'euros. Aquest cas és similar al de la línia del Baix Llobregat: després de diferents requeriments de l'ACCO per clàusules que "limiten de manera greu la competència", es van suprimir alguns dels requisits i el concurs ja es va adjudicar.

### **També al Port de Barcelona**

De totes les adjudicacions denunciades, la del transport col·lectiu urbà de viatgers al port i al ZAL és la d'un import més baix: només són 1,7 milions d'euros. L'Àrea Metropolitana va adjudicar aquest servei l'1 d'octubre del 2019 i l'ACCO directament hi va presentar un contenciós administratiu després de detectar clàusules amb unes condicions "altament restrictives". Una vegada més, les clàusules que limiten la competència són les mateixes: unir lots en lloc de dividir-los, exigir massa experiència en quilòmetres urbans (cosa que deixa fora les empreses que potser tenen molta experiència en transports interurbans però no en urbans) o haver de tenir les cotxeres en un determinat radi. A aquest concurs, que està pendent de resolució judicial, només s'hi va presentar una empresa, i va ser l'adjudicatària.

### **Unir diferents lots**

L'explotació de la línia de Castelldefels, Gavà, Barcelona i altres municipis es va adjudicar el 25 de febrer del 2020 i quatre mesos més tard l'ACCO va enviar un requeriment perquè es modifiqués l'adjudicació, ja que les condicions "restringien la competència". En aquest cas, l'AMB va unir en un sol concurs (per valor de 602 milions d'euros) tres serveis que fins aleshores s'explotaven per separat. Unir-los suposa una "greu restricció a la competència" i ignora la llei de contractes del servei públic, que diu que sempre que sigui possible s'ha de dividir en blocs, per facilitar la participació d'empreses petites. En aquets cas, l'ACCO no ho va denunciar però si va fer un informe advertint: "Els plecs que regeixen la licitació [...] han restringit injustificadament la concurrència d'operadors". De fet, es va haver de presentar al concurs una UTE de vuit empreses i una altra de fins a 10 empreses per poder complir els requisits.

### **Nou anys amb el transport diürn i nocturn caducat**

El concurs amb un valor de negoci més gran, que té un valor estimat de contracte de 997,2 milions d'euros sense IVA –com citàvem al principi de l'article–, encara no s'ha resolt i ja fa nou anys que l'operador continua explotant-lo a partir de pròrrogues. Una vegada més, l'Àrea Metropolitana va optar per unir dos serveis que ja eren grans en un de sol i va crear així una macroconcessió. El 28 de juny del 2021, l'Autoritat Catalana de la Competència va requerir a l'Àrea Metropolitana de Barcelona que declarés nul·la l'adjudicació, que es va acordar el 25 de maig del 2021. L'ACCO entenia, una vegada més, que algunes de les clàusules "limiten de manera greu la concurrència". Al primer requeriment, l'AMB va aplicar algun canvi, però, segons l'ACCO, encara quedaven deficiències, de manera que va enviar un nou requeriment.

Una de les condicions que no compartia l'ACCO era que l'AMB demanés a l'empresa que volgués assumir aquest gran servei que subrogués tota la plantilla de l'empresa Tusgsal (l'actual gestor), inclosa tota la directiva. Les dues línies que es van ajuntar en un sol concurs (el servei diürn i el nocturn) les havia explotat fins aleshores aquesta cooperativa formada per sindicalistes de la UGT, però el 2013 es va acabar el contracte. Des d'aleshores, la mateixa empresa segueix gestionant el milionari servei a partir de pròrrogues. Curiosament, aquest sindicat, juntament amb la Diputació de Barcelona, defensa en una Guia de bones pràctiques de la contractació pública del 2018 la "divisió en lots més petits" per així "afavorir l'entrada de pimes".

Des de l'AMB, Bigas explica que aquestes pròrrogues tan llargues "són habituals" i justifica el perquè d'haver ajuntat els dos concursos en un de sol, un fet que deixa fora moltes petites i mitjanes empreses: "La utilització de vehicles en un mateix servei diürn i nocturn és òptim, ja que així tenen una utilització màxima. Si separen els dos serveis, aquests 50 o 60 autobusos els has de comprar a part, ja que mentre circulen els diürns els nocturns han d'estar aturats". Fer un gran concurs que inclogui el diürn i el nocturn "permet fer el mateix servei amb una flota més reduïda". Sobre aquesta qüestió, Bigas defensa els "concursos grans" i explica que hi ha altres concursos més petits "en què ja es poden presentar empreses més petites". Aquest concurs s'acaba de licitar i està pendent d'adjudicació.

## Principals deficiències denunciades

Durant els últims anys, l'Autoritat Catalana de la Competència ha presentat desenes de requeriments als concursos de l'Àrea Metropolitana de Barcelona i ha forçat que es modifiquessin les clàusules i es tornessin a convocar. Sovint, les deficiències detectades, eren les mateixes en diferents concursos:

UTES. A les clàusules es permetia la fusió d'empreses per explotar el servei, tal com fixa la llei, però s'exigia que almenys una d'aquestes empreses, per si sola, tingués una gran solvència econòmica. Això, a la pràctica, impedia que es presentessin pimes.

Cotxeres. En alguns concursos es demanava que l'empresa tingués les cotxeres en un radi de menys de 25 quilòmetres del punt on havia de prestar el servei. Aquesta condició volia reduir al mínim els "quilòmetres morts", que són aquells que fan els autobusos per anar des de les cotxeres fins allà on presten el servei. En alguns casos, però, aquesta exigència limitava el concurs a una sola empresa.

Subrogar tota la plantilla. En el concurs del Nit Bus, que també inclou el servei diürn, l'ACCO va denunciar que el contracte obligava el nou operador a assumir tota la plantilla de l'empresa que explotava el servei fins aquell moment, Tusgsal. Això incloïa l'equip directiu.

Lots massa grans. Un altre del requeriment constant de l'ACCO és que els concursos públics són de lots massa grans i que convindria dividir-los per permetre així la participació de pimes. Lluny d'això, la tendència de l'Àrea Metropolitana és més aviat la contrària i serveis que abans es licitaven per separat ara s'han unificat.

Transport només urbà. Una altra condició que no agrada a l'ACCO és que s'exigeixi una gran experiència prèvia en transport urbà, fet que deixa fora molts altres operadors amb una llarga trajectòria, encara que no sigui en ciutat sinó en trajectes interurbans. Incloure a l'experiència el transport no urbà facilitaria l'entrada de noves empreses i, per tant, hi hauria més competència i millors ofertes.

## Jutge i part

A més de totes aquestes causes encara n'hi ha una altra d'oberta per l'Oficina Antifrau. Aquesta institució investiga si és legal la participació de l'empresa Transports Ciutat Comtal (TCC) en els concursos públics que organitza l'AMB. TCC és una UTE formada per Moventia (67%) i per Transports Metropolitans de Barcelona (33%), que és una empresa pública que depèn directament de l'AMB. És a dir, l'òrgan licitador (AMB) té interessos en una de les empreses que participa en els concursos i que, en alguns casos, acaba guanyant. La investigació va iniciar arran de l'adjudicació de la línia Aerobús. L'octubre del 2018 l'AMB va adjudicar aquesta línia per 89,5 milions d'euros a la UTE formada per Tusgsal, TCC (Moventia i TMB) i SGMT (participada per Tusgsal i TCC). L'Autoritat Catalana de la Competència (ACCO) va entendre que hi podia haver un "conflicte d'interès" i va derivar el cas a l'Oficina Antifrau, que des de 2019 investiga si existeixen irregularitats administratives. El cas, segons fonts de l'oficina, "ha passat la fase de versemblança" i, per tant, la investigació segueix el seu curs.

Informació publicada al diari Ara. Dissabte, 19 de març del 2022.

# Escac al vet al trànsit

## L'anul·lació de la ZBE per part del TSJC posa en risc la restricció més potent dels vehicles contaminants

## Mentre els busos de viatgers esperen una nova moratòria, altres afectats demanen al tribunal que paralizï immediatament la ZBE

## El trànsit lliure al Port, focus clar de pol·lució, és un dels punts febles

XAVIER MIRÓ - BARCELONA - 16 abril 2022



Zona de control de les càmeres de la zona de baixes emissions de Barcelona JUANMA RAMOS.

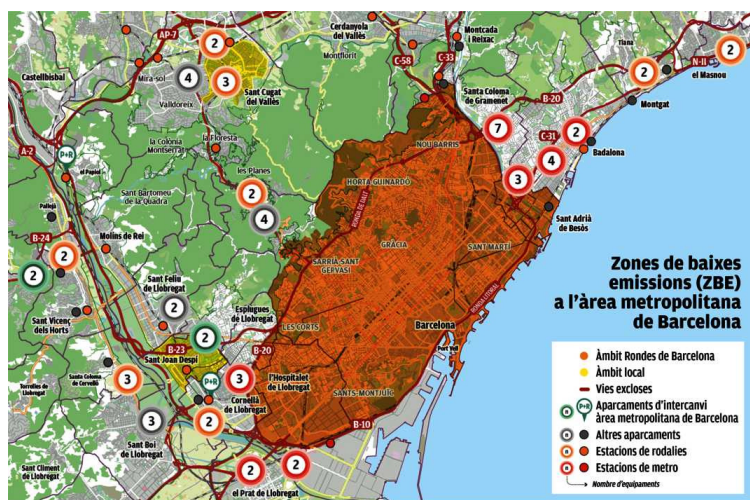
La zona de baixes emissions (ZBE) de Barcelona per reduir la contaminació que provoquen els vehicles de gasolina i dièsel ha rebut una galleda d'aigua freda amb la sentència del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC) que l'ha anul·lat donant la raó a les entitats que van recórrer contra aquesta mesura. La Plataforma d'Afectats per les Restriccions Circulatories (PARC), l'Associació de Famílies Nombroses de Catalunya, el Gremi Provincial de Tallers de Reparació d'Automòbils o la Federació Empresarial Catalana d'Autotransport de Viatgers (Fecav), entre altres, han celebrat la sentència, però per a les administracions –que han impulsat la iniciativa unànimement– i els experts en contaminació de l'aire és una decisió que va contra corrent de l'acció i les polítiques urbanes europees. Es mostren perplexos.

La ZBE Rondes de Barcelona també inclou Sant Adrià de Besòs, l'Hospitalet de Llobregat i parts d'Esplugues i Cornellà. Però la sentència és un precedent també per a Sant Cugat del Vallès i Sant Joan Despí, que han posat en marxa les seves pròpies ZBE en període de proves, així com per a municipis que les preparen, com ara Sabadell, el Prat o Girona. Les ZBE estan pensades per restringir progressivament la circulació dels vehicles més contaminants. Per l'àmbit intern de la ZBE barcelonina només hi poden circular els vehicles que disposen dels distintius ambientals 0, ECO, C i B. Els que no tenen cap etiqueta ambiental de la direcció general de Trànsit no hi poden circular des de les set del matí fins a les vuit del vespre els dies laborables. La restricció no inclou les mateixes rondes ni les autopistes perquè sí que es permet travessar l'àmbit metropolità amb un vehicle contaminant sempre que no se circuli pels carrers. Es consideren vehicles contaminants els turismes i furgonetes de gasolina matriculats abans del 2000 i els dièsel d'abans del 2005 o 2006, així com les motos d'abans del 2003. Des de l'1 de gener tampoc poden circular-hi els camions i autocars petits d'abans

del 2006 i 2007, mentre que els autocars i autobusos de transport col·lectiu dels mateixos anys també estaran afectats per la restricció a partir de l'1 de juliol – la ZBE Rondes ha entrat en funcionament progressivament i s'hi han fet moratòries–. Per exemple, els camions poden disposar d'una segona moratòria fins al 30 de juny i els autocars de transport col·lectiu podran demanar una extensió fins al 31 de desembre. També les furgonetes, camions i busos la poden sol·licitar a Sant Cugat fins al 31 d'octubre i a Sant Joan Despí fins a l'1 de juliol. Els vehicles comercials i de transport de passatgers han disposat automàticament de la primera moratòria, però per obtenir la segona han de complir el requisit d'inscriure's en el registre metropolità de l'AMB, que obliga a demostrar que se substituirà el vehicle contaminant per un de nou que disposi de distintiu ambiental. La progressivitat de la mesura suposa que, per exemple, els vehicles amb l'etiqueta groga B encara puguin circular sense restriccions enguany, però ho tindran vetat en el futur, no està decidit quan.

La Generalitat i els cinc ajuntaments recorren al Suprem contra la sentència i, mentre no es pronuncii l'alt tribunal, tenen la intenció de mantenir operatives les restriccions, però la PARC ha anunciat una petició d'execució de la sentència que podria paraitzar la ZBE en poques setmanes. Entretant, s'agafa a la prolongació de moratòries una de les entitats que van presentar un recurs contenciós, la Fecav. El seu president, José María Chavarría, parla de bona predisposició al diàleg de l'Ajuntament i la Generalitat, i confia que s'allargarà la moratòria al transport públic de carretera atenent l'aturada que ha patit durant la pandèmia i l'increment actual dels preus del combustible: "El sector s'ha de recuperar, les administracions són sensibles al problema." Atenent aquesta voluntat d'acord, la Fecav no preveu demanar al TSJC que s'executi la sentència.

Més bel·ligerant, sí que ho ha fet la PARC, que destaca les raons dels jutges: desproporció de les restriccions; perjudici per a les per-



sones amb menys poder adquisitiu obligades a comprar un vehicle; dades del 2015 per justificar l'inici de la ZBE el 2020, i que, encara que només l'Eixample i Gràcia superen els límits permesos de contaminants, la restricció és uniforme en tot l'àmbit. La vicepresidenta de la PARC, Mónica Xufré, destaca un dels arguments forts: no hi ha restriccions al Port, un important focus de contaminació, "amb 3.000 camions diaris", afirma.

L'Ajuntament de Barcelona ha rebut el suport immediat del govern català, i la consellera d'Acció Climàtica, Teresa Jordà, ha instat els ajuntaments a no rebaixar l'ambició de les ZBE. També les ciutats de Roma, París, Londres i Milà han criticat la sentència del TSJC perquè consideren que va en contra de les directives europees, les recomanacions de l'OMS i "l'evidència científica que és una mesura que salva vides".

Plànol de les zones de baixes emissions.

## LES XIFRES

8,6 µgr/m<sup>3</sup> s'ha reduït la concentració de diòxid de nitrogen al districte amb més pol·lució de l'Eixample segons l'Ajuntament.

69.145 multes s'han pagat per infringir les restriccions de circulació dels vehicles sense etiqueta ambiental.

4 per cent dels vehicles que circulen dins de l'àmbit de la ZBE de Barcelona no tenen etiqueta –el 2017 eren el 20%.

50.000 habitants és el límit de població que obligarà a posar en marxa ZBE segons la nova llei estatal de canvi climàtic.

## 609.000 desplaçaments menys

Segons l'informe municipal d'avaluació de la ZBE Rondes de Barcelona que va entrar en vigor el 2020, aquesta mesura ha reduït en 609.000 els desplaçaments de vehicles més contaminants. Al desembre s'havia reduït 8,6 µgr/m<sup>3</sup> el volum de diòxid de nitrogen a l'Eixample, el districte amb més trànsit i pol·lució, quan la previsió inicial era reduir la concentració entre 3,1 i 7,7 µgr/m<sup>3</sup> –la reducció a tota la ciutat ha estat de 4,3 µgr/m<sup>3</sup>–. Turismes i furgonetes sense etiqueta ambiental han estat els vehicles que més s'han reduït. Si el 2017 el parc mòbil sense distintiu que circulava era el 20% del total, tot i les moratòries de l'any passat o encara vigents, al desembre s'havia reduït al 3-4%. Al desembre s'havien pagat 69.145 multes per infringir la restricció.

Informació publicada al diari El Punt Avui. Dissabte, 16 d'abril del 2022.

# Recull de premsa

## Maig del 2022

# 158. Millorar el transport públic

