

Els serveis de transport a les comarques de muntanya i a les zones de baixa densitat de població

Les àrees rurals i de muntanya de Catalunya es caracteritzen per la baixa densitat de població, que es concentra bàsicament en nuclis petits molt dispersos.

SINGULARITAT DE LES ZONES DE POBLACIÓ DISPERSA

La problemàtica de l'organització dels serveis públics de transport a les zones poc denses no té, aparentment, la complexitat de les dificultats que ha d'afrontar el transport urbà o metropolità.

La inexistència de congestió, de sorolls, de contaminació atmosfèrica, etc., poden induir a pensar que les condicions de desplaçament en aquestes zones són globalment bones. Tanmateix la satisfacció de les necessitats de transport públic dels diferents col·lectius socials residents en aquests àmbits planteja un seguit de qüestions (serveis escolars, serveis per a persones grans que no disposen de vehicle, serveis per a persones de mobilitat reduïda, etc.) a les quals cal donar solució.

La recerca d'aquestes solucions respon fonamentalment a l'objectiu de restablir els desequilibris causats per les progressives transformacions del territori en el sentit de concentrar activitats i usos (residència, centres de treball, d'ensenyament, de salut, de serveis, etc.) i d'abordar les noves demandes de transports que se'n deriven.

Aquests darrers anys, tant als països més capdavanters d'Europa i de l'Amèrica del Nord com a casa nostra, s'han produït avenços importants pel que fa a tècniques i metodologia dels recursos que cal emprar en el camp dels serveis de transport en zones de feble densitat de població, a fi d'adaptar, tan estretament com sigui possible, l'oferta a les demandes dels diferents grups d'usuaris, sense discriminacions en termes geogràfics, socials, etc.

Les àrees rurals i de muntanya de Catalunya es caracteritzen per la baixa densitat de població, que es concentra bàsicament en nuclis petits molt dispersos. Les piràmides d'edats desequilibrades, i fins i tot invertides, palesen les peculiaritats demogràfiques d'aquest tipus de població envellida. Les responsables d'aquestes localitzacions i d'aquestes característiques han estat les intenses migracions, ja sigui internes, dins de la mateixa comarca, cap als nuclis més poblats situats al fons de les valls o en indrets més accessibles, o externes, cap a les ciutats grans dotades d'equipaments industrials, comercials i de serveis.

L'estructura territorial d'aquestes zones genera uns fluxos de desplaçaments cap als centres socioeconòmics comarcals, ja sigui per accedir als llocs de treball o d'estudi o a l'oferta d'equipaments i de serveis que s'hi concentren, ja sigui per gaudir de les activitats civoculturals que s'hi puguin desenvolupar.

ELS PROJECTES DE MILLORA DE SERVEIS

Els plans comarcals de muntanya constitueixen el mitjà fonamental de planificació a les deu comarques catalogades de muntanya i responen al que estableix la Llei d'alta muntanya que els configura com a instruments per a l'aplicació de la política de la Generalitat de Catalunya en aquests àmbits. Els objectius globals d'aquesta política són:

Estadística dels projectes comarcals de millora dels serveis de transport de viatgers per carretera Any 1998.

Consell comarcal	km recorreguts	Passatgers transportats	Recaptació (PTA)	Cost servei (PTA)
Alt Urgell	86.292	5.591	974.389	10.551.414
Alta Ribagorça	26.682	3.850	3.823.647	6.296.952
Berguedà	48.557	4.086	1.282.190	10.604.209
Cerdanya	48.996	11.109	1.189.225	12.598.960
Conca de Barberà	6.380	3.113	372.745	2.147.093
Garrotxa	163.753	643.242	16.018.356	31.284.242
Montsià	97.750	45.804	11.206.452	20.087.625
Pallars Jussà	10.185	4.160	1.040.000	6.684.745
Pallars Sobirà	45.263	5.078	1.285.480	6.778.988
Ripollès	46.778	6.012	751.500	11.998.210
Segarra	21.570	772	106.065	942.000
Selva	160.918	23.587	6.653.657	25.198.854
Solsones	7.460	285	28.500	1.566.573
Val d'Aran	288.988	11.595	9.585.125	14.987.976

ALT URGELL						
Viatgers dels serveis discrecionals amb reiteració d'itinerari i cobrament individual, 1998.						
Subvencionats pel Pla comarcal de Muntanya						
Zona	Servei/any	1994	1995	1996	1997	1998
1	L'Alzina-Organyà	226	826	542	0	135
2	Cabó-Organyà	263	1.024	1.167	1.237	1.110
3	Ars-la Seu d'Urgell	123	457	501	547	410
4	Bescaran-la Seu d'Urgell	-	165	503	435	442
5	Albet-la Seu d'Urgell	71	452	459	388	238
6	Arduix-Arcavell-la Seu d'Urgell		270	283	418	435
7	Els Castells-la Seu d'Urgell		132	352	446	531
8	Els Arenals-la Seu d'Urgell		73	292	359	316
9	El Querforadat-la Seu d'Urgell		73	252	286	263
10	Ansovell-la Seu d'Urgell		92	486	634	492
11	Vilanova de Banat-Ortedó-la Seu d'Urgell		32	427	426	311
13	Ossera-la Seu d'Urgell				89	228
14	Calvinyà-la Seu d'Urgell				92	55
15	Serinyana-Oliana				99	182
16	La Seu d'Urgell-Sort				33	543
Total		683	3.596	5.264	5.489	5.691

- 1.- Igualar el nivell de vida dels habitants de les àrees de muntanya al de la resta de ciutadans de Catalunya.
- 2.- Garantir a llurs habitants un nivell de serveis equiparable al de la resta de Catalunya.
- 3.- Atenuar-hi la regressió demogràfica i contribuir al reequilibri territorial.
- 4.- Compatibilitzar el desenvolupament turístic i econòmic amb la preservació del patrimoni natural, històric i cultural.
- 5.- Potenciar una infraestructura administrativa que asseguri l'assistència tècnica als municipis muntanyencs.

L'any 1987, quan la Direcció General de Planificació i Acció Territorial va redactar els plans comarcals va incloure entre les seves determinacions la necessitat de millorar la xarxa de transport públic d'aquestes comarques.

Per tal d'assolir aquest objectiu de millora de la xarxa, assegurant la connexió mitjançant transport públic de molts petits nuclis aïllats entre si i amb la capital comarcal, la Direcció General de Ports i Transports del Departament de Política Territorial i Obres Públiques va iniciar la redacció dels projectes comarcals de millora dels serveis de transport de viatgers, d'acord amb els objectius sectorials concrets següents:

- 1.- Disseny d'un nou esquema de transport que millorés l'accessibilitat en transport col·lectiu a tots els indrets de la comarca i les connexions amb l'exterior.
- 2.- Articulació d'una xarxa de transport de viatgers integrada, única i flexible que garantís l'optimització dels recursos i assegurés uns nivells òptims de qualitat del servei.
- 3.- Millora de les condicions de desplaçament, especialment de la població captiva del transport col·lectiu.
- 4.- Foment del transport col·lectiu.

18.- Els serveis de transport a les comarques de muntanya i a les zones de baixa densitat de població

Els itineraris entre petits nuclis dispersos i amb fluxos dèbils en general no tenen rendibilitat financera que els faci atractius per a les empreses privades.

La DGPT ha continuat l'esforç inversor per desplegar totalment el Pla d'estacions d'autobusos, de les quals ja n'ha construït 35. A les comarques rurals i de muntanya hi ha estació en servei a Sort, a Tremp, a la Pobla de Segur, a Solsona, a Ripoll, a Olot i a la Seu d'Urgell. Al Pont de Suert, a Montblanc i a Cervera les terminals hi són en fase de projecte, mentre que a Vielha, a Puigcerdà i a Berga són en fase d'estudi previ.

GARROTXA				
Estadística dels serveis subvencionats pel Pla comarcal de Muntanya. 1998				
	Km recorreguts	Passatgers	Recaptació per billetatge (PTA)	Cost del servei (PTA)
Increment d'expedicions Olot-Girona per Besalú	84.330	440.053 *	10.565.616	16.241.114
Increment d'expedicions Olot-Girona per Amer	41.222	200.282 *	4.919.765	7.938.945
Servei Olot-Vic	21.156	446	198.930	4.074.434
Servei Ridaura-Olot	1.400	1.025	107.225	248.850
Servei a la demanda telefònica	7.805	590	99.920	1.387.339
Servei Hostalets-Olot	7.840	846	126.900	1.393.560
Totals	163.753	643.242	16.018.356	31.284.242

* Total de la línia.

Posteriorment aquests projectes es van estendre a quasi la totalitat de la resta de comarques de Catalunya.

Els projectes de millora de serveis fan, en síntesi, una diagnòsi de la situació dels transports a cada comarca, una avaluació dels dèficits i de les mancances i una proposta de nou esquema que millora l'accessibilitat en transport públic a tots els nuclis comarcals. Aquest objectiu de millora en unes zones de característiques especials -població aïllada i envellida, nuclis petits i dispersos, fluxos dèbils, etc.- s'aconsegueix mitjançant l'aplicació de fórmules tals com la modificació d'itineraris o d'horaris dels serveis regulars, la creació de nous serveis regulars, la integració de serveis de transport escolar amb serveis regulars, o amb la introducció de fórmules com el transport a la demanda. Efectivament, aquesta és una solució innovadora i pionera a tot l'Estat que la DGPT ha implantat a Catalunya en determinats projectes de millora de serveis comarcals de transport públic de viatgers com a expressió de la voluntat de la Generalitat de Catalunya, amb la col·laboració dels consells comarcals, dels municipis i de les empreses transportistes implicades, de donar resposta a la inexistència de transport públic en àrees del territori amb població dispersa i fluxos dèbils i, alhora, d'introduir noves tècniques d'explotació.

Diferentment del que succeeix en el cas dels serveis regionals troncats, entre poblacions importants i amb trànsits més o menys massius, els itineraris entre petits nuclis dispersos i amb fluxos dèbils en general no tenen rendibilitat financera que els faci atractius per a les empreses privades. En conseqüència, ha de ser l'Administració pública qui ha de garantir, mitjançant ajuts o subvencions, l'equilibri d'explotació d'aquests serveis capil·lars intracomarcals a fi i efecte d'assegurar-ne l'existència amb uns estàndards de qualitat mínims.

A fi d'assolir la màxima rendibilitat dels recursos esmerçats per l'Administració es va formalitzar un protocol de col·laboració entre la Direcció General de Promoció Educativa i la Direcció General de Transports per a impulsar els canvis necessaris en la normativa de transport escolar amb la finalitat d'aconseguir la imprescindible integració de les xarxes de transport escolar i regular.

A més, els serveis de transport comarcals requereixen equipaments que els permetin d'oferir un producte de qualitat. En aquest sentit, la DGPT ha continuat l'esforç inversor per desplegar totalment el Pla d'estacions d'autobusos, de les quals ja n'ha construït 35. A les comarques rurals i de muntanya hi ha estació en servei a Sort, a Tremp, a la Pobla de Segur, a Solsona, a Ripoll, a Olot i a la Seu d'Urgell. Al Pont de Suert, a Montblanc i a Cervera les terminals són en fase de projecte, mentre que a Vielha, a Puigcerdà i a Berga són en fase d'estudi previ. Pel que fa als equipaments de les parades de les línies regulars, en el conjunt de comarques esmentades hi ha instal·lades 116 marquesines. Durant el primer trimestre d'enguany se n'hi han construït 15 més corresponents a la 17ª fase, dues a l'Alt Urgell, una al Berguedà, quatre a la Garrotxa, quatre al Pallars Jussà, una al Ripollès i tres a la Segarra.

Fins ara el finançament de les actuacions esmentades per a millorar la xarxa de transport públic de viatgers a les comarques de muntanya ha estat a càrrec del Departament de Política Territorial i Obres Públiques mitjançant la concessió als consells comarcals corresponents de les subvencions adients per equilibrar els dèficits d'explotació dels

serveis establerts amb aquest objectiu, que l'any 1998 van transportar 160.358 passatgers. L'import dels ajuts atorgats pel conseller de Política Territorial i Obres Públiques, aquest mateix any, va ser de 67.220.562 PTA, a les quals s'ha d'afegir una inversió en infraestructures i equipaments dels transports de viatgers a càrrec de la Direcció General de Ports i Transports per un import de 150 MPTA.

Els resultats positius obtinguts amb les millores introduïdes a la xarxa de transports de la majoria de comarques de muntanya, així com l'endegament dels projectes que no han assolit els resultats esperats en d'altres, aconsellen mantenir i potenciar aquesta línia d'actuacions. En aquest sentit, i per tal d'agilitar el procediment utilitzat en exercicis precedents, l'any 98 es va considerar convenient d'establir un nou sistema més semblant a un contracte programa, a fi de garantir que les accions a emprendre es duguessin a terme en els terminis més breus possibles i amb la màxima economia de mitjans. L'any 1998 el Departament de Política Territorial i Obres Públiques va signar amb els consells comarcals de les 10 comarques de muntanya i amb els de la Conca de Barberà i de la Segarra sengles convenis per definir les actuacions de les parts en la gestió i el finançament de les mesures adoptades per a l'aplicació dels plans de millora de serveis de transports de viatgers per carretera a les comarques respectives.



■ Vehicle de transport a la demanda al Berguedà