

Una nova mobilitat



EL TEMPS

A dalt, simulació del tramvia de Palma en passar per la façana marítima de Palma. A baix, simulació del tramvia de Palma, el Tram Badia, a les Avingudes de Palma, a la zona de la plaça d'Espanya.

La conselleria de Mobilitat i Ordenació del Territori del Govern de les Illes Balears implanta un nou model de mobilitat.

L'aposta és clara: el transport públic. Tota la xarxa del transport públic a les Illes ha estat millorada aquests darrers anys. Especialment a Mallorca pel que fa referència al tren, perquè és l'única illa on hi ha transport ferroviari. Hi va ser inaugurant el 1875; són, doncs, 135 anys d'història del tren a l'illa. Però, fins fa molt poc de temps, l'administració no ha tornat a apostar fort ferm per aquest mitjà de transport. Efectivament, a partir dels anys 50 del segle passat el tren i el tramvia entren en decadència, a Mallorca. De fet, el tramvia hi desapareix el 1959. I les línies de tren, en molts casos, segueixen aquell mateix camí. Només hi romanqué la línia pública que uneix Palma i Inca –que fou la primera– i la privada –bàsicament turística–, entre Palma i Sóller. Durant les dècades següents es va viure el gran desenvolupament del transport particular i professional per carretera. Cotxes, motos, camions, busos... es feren els amos de les vies mallorquines. Fins al punt que Mallorca és de les terres del món que tenen una proporció més alta de vehicles per nombre d'habitants: 852 per cada 1.000 habitants. La conseqüència de tot plegat és fàcil d'imaginar: contaminació, embussos...

A final dels anys 90, per primera vegada en molts decennis, l'administració va canviar d'estratègia. Durant el pacte de progrés (1999-2033) el govern volgué començar a capgirar la mobilitat dels illencs. Però l'aposta pel transport públic en general i, particularment, pel tren a Mallorca no es pogué desenvolupar al màxim. Així i tot, es posaren les bases perquè el tren allargàs el recorregut fins a Manacor des d'Inca, cosa que s'assolí al cap d'un temps.

Ara, d'ençà del 2007, el nou govern ha impulsat encara molt més la nova estratègia. Hom vol canviar seriosament la mobilitat. És a dir, que els ciutadans no dependuin tant del cotxe. Que tinguin a l'abast una xarxa de transports públics –per carretera i tren– que els sigui útil, a bon preu, ràpid i còmode. En aquest sentit, el tren i els tramvies esdevenen una peça bàsica de l'estratègia, de la qual és responsable la Conselleria de Mobilitat i Ordenació del Territori, presidida pel conseller Gabriel Vicens.

Electrificació del tren. La conselleria porta a terme la conversió de la força motora del tren: de dièsel a elèctric. L'esgotament dels recursos naturals obliga a canviar les fonts que hem explotat per generar energia. Segons Greenpeace, actualment només un 46% de la demanda d'energia del ferrocarril es genera amb electricitat. El repte és augmentar aquest percentatge, entendre que l'aposta pel tren elèctric és una aposta de futur, una passa necessària cap a un model de mobilitat modern, econòmic, respectuós amb l'entorn i, senzillament, sostenible.

Els trens dièsel consumeixen energies no renovables derivades, principalment, del petroli. Com sabem, el petroli és un recurs natural limitat, i en un termini mitjà haurem de fer servir unes altres menes d'energia per fer funcionar la maquinària que en depèn. Cal recordar, a més, que a l'estat espanyol el petroli és importat, per la qual cosa usar-lo implica unes despeses evitables si es fes servir una font d'energia pròpia. A l'estat espanyol, el ferrocarril usa cada any, per a la tracció, l'equivalent al consum d'uns 90.000 automòbils.

Millores al servei de busos

Al pla estratègic de millora del transport públic, el transport regular per carretera hi ocupa també un lloc ben destacat. En aquest sentit, la Conselleria de Mobilitat ha canviat les freqüències, els horaris i les rutes dels serveis. Aquest canvi va arribant de forma progressiva a les 21 concessions de transport existents (75 línies a l'hivern i 106 a l'estiu). L'objectiu és adequar l'oferta de transport públic a les necessitats actuals i reals de la societat.

Entre les millores, s'ha creat el sistema tarifari integrat, que unifica les tarifes de tota la xarxa del transport públic a Mallorca. El nou sistema redueix notablement les tarifes i simplifica la utilització del transport públic, atès que es basa en un únic bitllet personal i intransferible: la targeta intermodal. Aquesta targeta permet i facilita el transport per tots els mitjans públics: el bus, el tren i el metro.

Els trens elèctrics també consumeixen energia, però les diferències entre tots dos sistemes energètics són bàsicament tres:

—Diferències en la quantitat d'energia perduda en els processos de transformació i transport de l'energia abans d'arribar al vehicle, i dins el vehicle. En la tracció dièsel, les pèrdues abans d'arribar al vehicle són molt baixes, mentre que en el vehicle

són molt altes. En la tracció elèctrica passa exactament el contrari.

—Diferències pel que fa a l'origen de l'energia. Una de les diferències bàsiques entre ambdós models és que el consum d'energia primària és un 25% inferior en els motors elèctrics, i es consumeix un 45% menys d'energia d'origen fòssil. Els motors elèctrics tenen la possibilitat d'usar energies renovables, mentre que els dièsel no. Pel que fa a l'emissió de CO₂, el motor elèctric arriba a emetre'n un 59% menys. És evident, per tant, que els motors dièsel contribueixen a esgotar les fonts fòssils (principalment el petroli, però també el gas i el carbó) i a contaminar mitjançant l'emissió de gasos d'efecte hivernacle.

—Possibilitat d'usar frens regeneratius per reduir el consum. Una altra diferència fonamental és que els trens elèctrics permeten de recuperar l'energia dels frens, que es regenera i serveix per als serveis auxiliars del tren. Si no s'aprofita, pot ser retornada a la catenària perquè la utilitzin uns altres trens o unes altres instal·lacions. Si no hi ha trens al mateix moment, aquesta energia es pot retornar a la xarxa pública. Si cap de les opcions anteriors no és possible, l'energia es dissipa en unes resistències anomenades *frens reostàtics* (només el 63% de l'energia que reben els trens s'usa per vèncer les resistències per avançar; el 37% restant correspon a l'energia generada pels frens elèctrics).



TERESA AVUGA

Gabriel Vicens, conseller de Mobilitat i Ordenació del Territori del Govern de les Illes Balears.

Inauguració de l'Enllaç

El 3 d'octubre proppassat es va inaugurar el desdoblament de la via ferroviària entre l'estació d'Inca i la de l'Enllaç. Aquesta obra té una gran importància en el disseny global ferroviari mallorquí, perquè dóna fluïdesa i més seguretat a tota la xarxa del tren. El desdoblament, d'uns 5 quilòmetres, tots a Inca, millora l'operativitat general de la xarxa, la regularitat del servei, la seguretat i les freqüències quan es disposi de les unitats elèctriques i de l'electrificació de tota la xarxa.

D'una altra banda, l'aposta per l'electrificació és interessant perquè ajuda a combatre la contaminació. Els trens dièsel contamineixen per l'emissió de gasos d'efecte hivernacle, que es produeixen a conseqüència de la combustió. En aquest sentit, contribueixen decisivament en el procés de canvi climàtic. Segons les dades disponibles, si tots els trens dièsel de l'estat espanyol passassin a tracció elèctrica s'evitaria l'emissió anual de 183 milions de quilos de diòxid de carboni. Però és que també el dièsel participa en la contaminació local perquè fa renou, embruta l'aire i produeix residus dels lubricants (uns residus que després s'han de tractar adequadament, amb les conseqüències econòmiques que això implica; és important de destacar, doncs, que els arguments econòmics no sempre afavoreixen l'opció del motor dièsel).

L'electrificació també té avantatges econòmics. Amb la tracció elèctrica es redueixen els costos operatius, per la qual cosa el ferrocarril esdevé més competitiu. Aquest fet s'ha de reflectir en el preu del bitllet dels usuaris en el cas dels trens de transport de passatgers, cosa que fa el sistema més atractiu als usuaris.

I, finalment, l'electrificació dóna més seguretat i comoditat. Els trens elèctrics són més silenciosos que no els dièsel, i no produeixen fums



EL TEMPS

Simulació del tren tram entre Manacor i Artà durant el seu trajecte.

derivats de la combustió dels carburants. A més, assolixen velocitats més altes, per la qual cosa el temps esmerçat en els desplaçaments es redueix considerablement. En aquest punt hem d'afegir que la tracció elèctrica accelera més ràpidament que no la dièsel, i també és més gran la capacitat de frenada. Totes aquestes característiques reverteixen en la seguretat i en la sensació de confort dels passatgers.

Els tramvies. Una de les apostes més ambicioses de la conselleria, a través dels Serveis Ferroviaris de Mallorca, és la recuperació dels tramvies. Un a Manacor i un altre a Palma.

El tren tram de Manacor és la solució per arribar des de Manacor fins a Artà amb aquest transport públic. El tren amb sortida a Palma arriba a Inca, se'n va a Manacor, capital del llevant

mallorquí, i des d'allà els passatgers transbordaran al tramvia que passarà per la ciutat i enfilirà cap a Artà. D'aquesta manera es recuperarà el servei ferroviari que entre les dues poblacions va ser abandonat durant els anys 70 del segle passat. Així doncs,

Setmana Europea de la Mobilitat

El mes de setembre passat, entre el 16 i el 22, la Conselleria de Mobilitat va organitzar la Setmana Europea de la Mobilitat, amb la finalitat de despertar la consciència ciutadana sobre la necessitat de canviar vells hàbits i apostar per una mobilitat més saludable i sostenible. La Setmana –que tindrà continuïtat anual– va ser un èxit de participació, i



s'allargarà la xarxa ferroviària general i això permetrà de connectar des de la badia de Palma fins al llevant de l'illa. Les obres del tren tram començaran durant el primer trimestre de 2010 i les previsions inicials apunten que a final del 2011 puguin estar enllestides.

s'ha d'entendre que el seu objectiu serà assolit a llarg termini: la incidència dels actes realitzats va més enllà dels set dies que va durar. Per això, les activitats es varen presentar com una peça més en el camí cap a una mobilitat sostenible a les Illes, amb més presència del transport públic i més respectuosa amb el medi. Els grans canvis estructurals s'han d'exigir a les administracions, però tots els esforços serien debades sense un canvi d'hàbits de tothom a l'hora de desplaçar-nos.

Llei d'ordenació del transport marítim

La Conselleria de Mobilitat i Ordenació del Territori també impulsa l'aprovació de la llei d'ordenació del transport marítim, que ja ha estat aprovada com a projecte de llei per part del Consell de Govern de les Illes. Establirà el marc normatiu per al transport marítim entre les illes, competència exclusiva del govern de les Balears; permetrà que el govern fixi quines són les línies indispensables i es podran declarar de servei públic aquelles que hom consideri oportú. A més, estableix els drets i deures dels passatgers, les potestats administratives de control i sanció en transport marítim i el Registre Balear de Naviliers. I, finalment, preveu que el transport marítim es pugui veure condicionat quan sigui necessari per protegir el medi.

El projecte del tram de la badia de Palma va més endarrerit. Aquest tramvia connectarà en el futur l'aeroport de Son Sant Joan amb el centre de Palma, i passarà per les barriades des Coll d'en Rabassa - Can Pastilla i Portitxol-Molinar i entrarà al centre urbà de Palma pel traçat de les Avingudes, que segueixen l'antic traçat de les muralles. És una de les apostes fonamentals en mobilitat, tant de la conselleria de Mobilitat i Ordenació del Territori com de l'Ajuntament de Palma. Hom confia que el 2011 se'n podran començar les obres, amb el finançament promès per part del govern espanyol.

L'oportunitat esvaïda d'Alcúdia.

Els plans estratègics en ferrocarril de la Conselleria de Mobilitat incloïen d'allargar el servei ferroviari des d'Inca fins a Alcúdia. D'aquesta manera hauria quedat completada una xarxa que hauria unit Palma –a la badia de la capital, on també hi ha els altres municipis més poblats: Calvià, Lluçmajor i Marratxí– amb Inca –al centre de l'illa– i, des d'aquesta localitat, un tram se n'anirà cap a Manacor i arribarà a Artà; i, llavors, un altre tram hauria sortit d'Inca fins a Alcúdia, a la zona nord de Mallorca. Tanmateix, el projecte ha trobat un entrebanc que l'ha fet aturat.

Dur al tren a Alcúdia era un punt clau dels acords que signaren les diverses forces polítiques per formar govern després de les eleccions del maig de 2007. La Conselleria de Mobilitat ha fet tots els estudis tècnics, d'alternatives, ambientals i de

mobilitat. Fruit d'aquesta feina elegí un traçat, però els grups polítics de l'Ajuntament d'Alcúdia el rebutjaren. Els Serveis Ferroviaris de Mallorca van fer els estudis previs durant un any i mig que avalaren el traçat proposat per la conselleria. Qualsevol altre no era factible. Sobre això, el conseller Gabriel Vicens ha repetit moltes de vegades que no farà mai una línia de tren amb els informes tècnics i ambientals desfavorables. I, d'una altra banda, cal tenir present que les infraestructures s'han de plantejar de manera correcta, transparent i d'acord amb els interessos generals. Però no ha estat possible l'acord amb els grups d'Alcúdia.

Fer arribar el tren a Alcúdia amb el finançament d'un conveni amb el govern de l'estat era una oportunitat mai no aconseguida. Una oportunitat que donava, tant a la badia de Pollença com a la d'Alcúdia, la possibilitat d'un transport que els hauria units amb Palma d'una forma ràpida i eficient, sostenible ambientalment i amb uns índexs de seguretat molt elevats.

Ara la conselleria haurà de desviar les inversions previstes –després de negociar-ho amb Madrid– cap a uns altres objectius ferroviaris, amb tot el retard que significa.

La conselleria confia que aquesta oportunitat de dur el tren fins a Alcúdia no es trobi definitivament tancada i, en un futur no gaire llunyà, es pugui tornar emprendre aquest projecte tan necessari per a la mobilitat general de Mallorca.

R. P.