



ENTRE PREGUNTA Y PREGUNTA

“Enfrentar el bus y el tranvía es erróneo”

SERGI SAURÍ Director del Cenit/ El experto en transporte aboga por extender los peajes para entrar a Barcelona para atajar la contaminación. Cree que la mejoría económica lo hará posible, pero advierte de que antes habrá que mejorar las Cercanías.

Artur Zanón, Barcelona

Al frente del Centre d'Innovació del Transport (Cenit) desde hace tres años, Sergi Saurí aboga por un cambio radical en el uso del transporte para atajar un grave problema como es la contaminación. El experto lo cree urgente, pero considera que el debate se alargará varias décadas.

– En Madrid estuvieron a punto de prohibir la circulación a la mitad de los coches a principios de mes por la contaminación. El problema no es menor en Barcelona. ¿Qué se puede hacer para atajarlo?

Tenemos que desincentivar el vehículo privado a favor del transporte público con medidas como el coche compartido o los peajes urbanos de congestión. Pero hay que aumentar la oferta de transporte público. Una cosa sin la otra es sólo una medida recaudatoria. Acciones como la de Madrid, de prohibir los coches pares o impares en ciertos casos, son fáciles de aplicar, pero no juegas con otros factores: ¿cuánto contamina cada coche?, ¿qué distancia recorre?, ¿tiene un transporte alternativo?, ¿viaja en hora valle?, ¿con cuántos pasajeros?...

– La piedra angular, de nuevo, la mejora de Cercanías...

En los años 90, cuando mejoró la oferta ferroviaria, hubo una correlación con más uso. Existen una demanda y unos corredores muy claros. Si mejorase la calidad, habría un trasvase de usuarios de la carretera al tren. Es entonces cuando se pueden aplicar medidas más audaces. Los autobuses exprés que se han puesto suponen una mejoría, pero la clave son las cercanías.

– ¿Propone extender los peajes a todas las entradas de Barcelona?

En el debate académico hay coincidencia, pero socialmente, no; es algo que se tendrá que afrontar alguna vez, pero no como una medida para recaudar, sino para reducir

En la Diagonal existe una demanda de 220.000 viajeros diarios y eso tiene que cubrirse con un tranvía”



Fotos: Elera Ramon

Sergi Saurí dirige desde 2013 el Cenit, un centro de la UPC que investiga en transporte y movilidad.

la contaminación. Es mejor aplicarlo en momentos de bonanza económica. La tecnología ya lo permite hacer. El problema es que montar un sistema complejo se coma todos los ingresos. Por eso aquí deberíamos de ir a modelos más sencillos, que permitan recaudar para mejorar el transporte público.

– Londres hace pagar por acceder en coche al centro de la ciudad.

El pago por entrar a Barcelona ya existe: los Túneles de Vallvidrera; falta extenderlo al resto de arterias”

Infraestructuras como los aeropuertos y los puertos ya son financiadas por los usuarios”

¿Estaremos igual dentro de 15 años?

Coche eléctrico, vehículo compartido, mayor concienciación de la población por el medio ambiente, evolución tecnológica... Con una perspectiva optimista se podría pensar que en pocos años las ciudades reducirán la elevada contaminación que sufren. Sergi Saurí confía en la evolución, pero considera que el cambio no será radical. “Hemos visto un cambio estructural con la generación millennial, que optan por la intermodalidad y muchos no tienen vehículo; pero la transformación no se notará mucho en los próximos 10 o 15 años, ver algo radical es difícil”, sostiene. “Si hacemos un ejercicio al revés –prosigue–, vemos que las cosas no han evolucionado mucho; en los próximos años se definirá el modelo que después se desarrollará”. El director del Cenit advierte de que el debate se prolongará durante varios años: “Los cambios irán más lentos de lo previsto”.

Un centro que se financia con sus proyectos

El Cenit es un consorcio participado de la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) y la Generalitat que investiga sobre movilidad urbana, dirección de infraestructuras de transporte y logística marítima. La entidad tiene un presupuesto de 820.000 euros y se autofinancia con los estudios que realiza por encargo de instituciones públicas y de algunas empresas, así como con proyectos que gana en convocatorias comunitarias o nacionales. Sergi Saurí (Caldes d'Estrac, Maresme, 1976) dirige el Cenit desde 2013. Doctor ingeniero de Caminos, Canales y Puertos por la UPC y licenciado en Economía por la Universitat de Barcelona, Saurí fue director de proyectos en planificación de transporte en la ingeniería Sener. Es profesor de la UPC, vocal del Col·legi d'Enginyers y autor de diversas investigaciones.

En Estocolmo y Milán se han aplicado medidas similares. Hubo críticas al principio, pero había una conciencia ambiental para hacerlo.

– ¿Y aquí?

Ya existe: los Túneles de Vallvidrera. Falta extenderlo al resto de arterias y mejorar las cercanías. Habría que evitar que la gente con menos recursos se viera perjudicada.

– Tras intentar introducir la euroviñeta, el Govern de-

sió. Dice que debe implantarse en toda España.

Estoy de acuerdo, pero no sólo para los camiones. Así se incorporarían las externalidades [emisiones, por ejemplo] del transporte. Otros modelos de transporte ya tienen tasas: en puertos y aeropuertos las empresas están acostumbradas a pagar por el uso. Estas infraestructuras son autofinanciadas o cofinanciadas por los usuarios.

– Parece que no se ha aprovechado la crisis para cambiar el modelo de transporte. Las retenciones vuelven a repetirse con más frecuencia e intensidad.

Ahora sí que hay conciencia medioambiental. La sociedad está preparada para aceptar medidas para las que antes no lo estaba. Se ha demostrado que el descenso de vehículos ha sido coyuntural. Introducir cambios, como el pago por uso, es más fácil con bonanza, cuando hay congestiones se puede justificar mejor.

– En Barcelona parece contraponerse la conexión del tranvía a los autobuses...

Debe hacerse un planteamiento conjunto; enfrentar el bus con el tranvía es erróneo. Según los estudios, en la Diagonal existe una demanda de 220.000 viajeros diarios; esto se tiene que cubrir con un tranvía. Los autobuses en el tramo central no pasan de los seis ó siete km/hora. La unión produciría sinergias.

– El vehículo eléctrico no termina de arrancar...

El resultado es tímido, pero mejorará según bajen los precios. La industria hará el cambio para decir: “Nuestros vehículos ahora son limpios”.

– Usted cree que habría que abordar la distribución urbana de mercancías.

Está creciendo mucho y supondrá ver más vehículos pesados en la ciudad. En distritos como Ciutat Vella se han hecho pruebas de microdistribución. Una opción sería transportar mercancías de noche y distribuirlas durante el día. También, incrementar el uso del coche eléctrico.



Saurí es partidario de imponer gravámenes al uso del coche para mejorar el transporte público.