

Explicación a la opinión pública

Una seria reflexión sobre los problemas planteados con ocasión de la remodelación de los servicios de transporte público en algunos puntos de Badalona, Sant Adrià y Sta. Coloma, impulsa a Transports de Barcelona a una toma de posición pública y a la aportación de unos datos e ideas que sirvan no sólo para enjuiciar la actual situación sino también para poder valorar mejor la problemática general de los servicios de transporte público. Consideramos, por otra parte, nuestra obligación aclarar y denunciar una serie de aspectos de una conflictividad que no proviene sólo, ni siquiera principalmente, de la reacción a unas deficiencias o limitaciones del servicio que, como luego expondremos, han sido notablemente exageradas y manipuladas.

¿Qué pretende esta explicación y denuncia?

- Aportar ideas, cifras y datos necesarios para enjuiciar lo más racionalmente posible la situación creada y la problemática global del servicio público de transporte colectivo.
- Situar los problemas en su terreno y en su dimensión reales, fuera de politizaciones y demagogias.
- Ofrecer soluciones, o elementos de solución, suficientes y adecuados evitando bandazos emocionales y exagerados e intencionados dramatismos.

- Recabar la comprensión y el apoyo de la opinión pública para evitar, o hacer más difíciles y condenables, la coacción y secuestro de conductores y autobuses.
- Reflexionar con serenidad y profundidad sobre lo que está sucediendo. Esta reflexión podría tener su continuación, en el momento y forum adecuados, en un debate y diálogo en el que se analizarán los sucesos, sus causas y razones y las actuaciones de los que, en una u otra forma, han participado en ellos.

Algunas realidades básicas

- El transporte público es caro. Esta realidad no es suficientemente conocida y valorada. A modo de ilustración y hablando en términos generales, puede afirmarse que el coste que supone tener un autobús funcionando durante un año es del orden de 13 millones de pesetas.
- Cuando las razones sociales así lo aconsejen el servicio de trayectos muy poco utilizados debe realizarse de la forma más práctica posible; por ejemplo es un despilfarro innecesario hacer recorrer a 11 buses 2 kms más suplementarios si ese trayecto puede ser atendido adecuadamente por una línea especial de 2 buses que incluso no necesitan estar todo el día de servicio si los usuarios los necesitan sólo a unas ciertas horas.
- Es una inútil y costosa compensación, pretender atender necesidades de marginación social con autobuses que circulen vacíos. El dinero gastado en esos servicios innecesarios podría tener mejor destino para cubrir otras necesidades más urgentes.
- La gestión de un servicio público como el del transporte colectivo no debería ser un campo de batalla político y en todo caso la discusión política debería basarse sobre hechos y cifras comprobados.
- Cuatro o cinco paradas más en una línea pueden suponer un kilómetro y medio de longitud adicional, lo que en una línea en la que se hacen 135 viajes al día, se traduce a lo largo del año en 121.500 kilómetros de más; si se pretende mantener la misma frecuencia de paso, suponen un incremento de 24,3 millones de pesetas en el coste de explotación.
- Es por tanto muy importante para una buena gestión, que sin perjuicio de un buen servicio, se utilicen los menos autobuses posibles y que no se hagan recorridos innecesarios, entendiendo por innecesarios aquellos que son realizados por muy poca gente.

Tres casos concretos

Barrio Pomar. Línea BS

La línea BS era una línea interurbana que comunicaba Badalona con Barcelona.

Al inaugurarse la prolongación de línea 4 la Corporación Metropolitana de Barcelona (C.M.B.) y el Ayuntamiento de Badalona adjudicaron el servicio de transporte del barrio Pomar a la nueva empresa de transporte de Badalona.

De esta forma el barrio Pomar quedaba servido por la línea 4 (Llefià-Pomar) y por la línea B-25 (Barcelona-Pomar).

Análisis de las peticiones de los vecinos

Servicio nocturno y servicio directo al centro de Barcelona.

En relación al servicio nocturno, el Ayuntamiento de Badalona y la C.M.B. gestionaron rápidamente la prestación de un servicio nocturno para varios barrios de Badalona, aunque Pomar (único barrio en Badalona que tenía autobús nocturno, el BS) sólo lo utilizaban 85 personas en un día laborable típico.

Por otra parte desde Pomar hasta el centro de Barcelona o hasta el sector de Pedro IV, únicamente viajaban 362 personas al día, las cuales para su desplazamiento podían tomar un autobús y posteriormente el metro, es decir sólo a una demanda relativamente reducida se le imponían unas ciertas limitaciones.

Valoración de la solución adoptada

Después de una fuerte conflictividad se adopta una solución que prescinde de cifras y que duplica, en gran parte, un servicio ya ofrecido. Esta sobreabundancia en la comunicación Badalona-Barcelona (Metro, línea BS, línea B-25) genera un déficit innecesario en la explotación de la red de transporte público.

Otra posible solución

Una vez que se haya superado la etapa emocional es de esperar que se analice y racionalice, se dimensione y cuantifique y que si se considera que la conexión directa entre Pomar y el centro de Barcelona es social y realmente necesaria, se establezca simplemente, en lugar de la excesiva oferta de la B-25, una línea directa por autopista desde Pomar a Barcelona. Así se podrá llegar a Barcelona en menos tiempo, el número de autobuses en servicio será menor (y por tanto menores los costos de explotación) y se evitará la duplicidad de ofertas entre la línea BS y la B-25.

Sta. Coloma. Línea SM

La línea SM antes de la remodelación de las líneas de Transports de Barcelona en el sector Besòs, conectaba un barrio extremo de Sta. Coloma (sector R. Berenguer) con Montgat. Su intervalo era de 20 minutos en las horas punta y la mínima tarifa era de 35 pts. en días laborables.

Al comprobar que eran muy pocas las personas que desde este barrio extremo de Sta. Coloma salían fuera del propio término municipal con esa línea, se propuso crear una nueva línea (la 507) que comunicaba también Sta. Coloma y Montgat pero partiendo desde la Pl. de la Vila, o sea, desde el centro de Sta. Coloma. Esta nueva línea -con mejor servicio que la antigua SM- servía los recorridos interurbanos creándose la línea 801 (Plaza de la Vila-R. Berenguer) para los recorridos urbanos. Esta tiene una tarifa más baja que la antigua línea SM y además es posible comprar unos billetes con transbordo que permiten utilizar posteriormente la línea 507 y por tanto hacer el mismo recorrido que antes con un solo billete.

Análisis y valoración

Desde el día 23 de Abril hasta el 6 de Mayo, la línea 801 ha transportado en día laborable un promedio de 262 viajeros de los cuales sólo 23 utilizan los billetes con derecho a transbordo.

La prolongación que algunos reclaman de la actual línea 507 hasta el sector de R. Berenguer y la supresión de la línea 801 supondría un incremento de 41.850 kilómetros anuales, lo cual incrementaría el déficit de Transports de Barcelona en unos 8,4 millones de pesetas. ¿Para qué? Para exclusivamente evitar la molestia de transbordo a 23 personas a cambio de lo cual se perderían 8,4 millones de pesetas de recursos públicos cada año y 239 viajeros (262-23) pagarán 5 pesetas más por un billete de un recorrido más largo que no necesitan.

Sant Adrià. Línea 43

La línea 43 era una línea que cruzaba Barcelona de punta a punta penetrando por su extremo oriental en el municipio de St. Adrià. En ella se aplicaban -incluso en las paradas fuera de Barcelona- las tarifas urbanas y en concreto la tarjeta T-1. Esta era una ventaja, o privilegio, con respecto a otras líneas interurbanas que se consideró equitativo mantener hasta que St. Adrià tuviera Metro.

Efectuadas las correspondientes encuestas a los usuarios que tomaban la línea 43 en las paradas situadas dentro del término municipal de Sant Adrià, se comprobó que la mayoría de sus destinos quedaban dentro de la zona de influencia de la red de Metro. Por lo tanto una vez que se prolongó la línea 4 (recuérdese que Metro tiene dos estaciones en Sant Adrià, Verneda y la provisionalmente llamada Joan XXIII) se modificó el recorrido de la línea 43.

Posteriormente, razones de tipo social más que de tipo técnico condujeron a que, para dar mayor servicio a Sant Adrià, (en compensación del recorte ya justificado de la 43), se prolongara la 44 y se uniera a la TC en un único itinerario desde Pl. Universidad al Barrio de St. Roc de Badalona. De esta forma la nueva línea 44-TC efectuaba el mismo itinerario que la antigua línea 43 desde Sant Adrià hasta la C. Balmes de Barcelona.

¿Qué hay en contra de esta solución?

No hay razones de tipo técnico ni de necesidad de servicio, se invoca como muy

importante -aunque suene paradójico- que el terminal de la línea esté en la población, es decir, se solicita el autobús «nativo».

Análisis y valoración

El municipio de St. Adrià tiene un buen número de líneas de servicio público que lo cruzan (Metro, BS, SC, 507, 42, 44-TC). Al estar situado entre dos municipios mayores (Barcelona y Badalona) se aprovecha de estas líneas a pesar de que ninguna tenga un terminal en St. Adrià. En el fondo la petición de una cabecera de línea, obedece al deseo -nunca declarado por el usuario- de poderse sentar para hacer su viaje y al bastante poco racional de tener «su autobús».

En relación al tema tarifas debemos apuntar que las que deben aplicarse en los recorridos interurbanos son las tarifas interurbanas y que el caso de la línea 43 era una anomalía que tenía que subsanarse. De todas formas se ha creado un billete interurbano que permite desplazarse entre St. Adrià y Barcelona por 35 pts. los días laborables.

Pensamos que con esta solución quedan más que cubiertas las necesidades de transporte de St. Adrià y el sobrecoste de la solución ha sido muy pequeño (se trata únicamente de un desvío de itinerario sin aumentar la dotación de la línea), y debe recordarse, en todo caso, la existencia del Metro que por sólo 25 pts., hace un transporte muy rápido hasta el centro de Barcelona.

A modo de conclusión

La situación planteada es preocupante porque su desarrollo puede llegar muy lejos. La planificación del transporte público debe hacerse con serenidad y racionalidad no por presiones y coacciones, de lo contrario acabarán circulando autobuses no donde más se necesitan sino donde más se presiona. Es por ello que en estos momentos no sólo por lo que ha sucedido sino por lo que puede suceder Transports de Barcelona ha creído su obligación dirigirse a la opinión pública para explicar unas realidades desconocidas o mal interpretadas.

