

La mobilitat marca les nostres vides. Es fa present en els hàbits i en les rutines del nostre dia a dia. Fins i tot, va donant forma, a poc a poc, a les nostres ciutats que es configuren segons els sistemes de transport que cada època té al seu abast.

Entre els nuclis antics, petits i atapeïts de moltes viles, fets per anar a peu, i les grans extensions de les metròpolis americanes amb baixa densitat de població i estructurades per moure's exclusivament amb cotxe, hi ha tot un seguit de models urbans com el de la ciutat linial, que creixia seguint el traçat d'una via fèrria o una carretera; o el de l'eixample en retícula, de la Barcelona de Cerdà, molt avançat al seu temps i dissenyat perquè les diferents parts de la ciutat tinguessin uns nivells de serveis i accessibilitat molts similars.

A Catalunya tenim de tot. Àrees urbanes densament poblades; cinturons metropolitans fets de cases en filera i amb densitats baixes, ciutats mitjanes molt actives i amb molts fluxos provinents de la comarca o de comarques veïnes, o zones de muntanya amplíssimes amb població disseminada.

Però la voluntat del Govern ha estat la mateixa en tots els casos: garantir a tots els ciutadans unes possibilitats de mobilitat equiparables; i això ens ha obligat a actuar en fronts molt diversos, però amb la premissa clara d'ajustar l'oferta a les necessitats de cada racó del territori del nostre país. Per això tenim línies d'actuació tant diferents. Línies que tracten la millora dels serveis de transport col·lectiu d'alta muntanya, d'altres d'ajuda al transport interurbà i intercomarcal o programes per a la construcció d'infraestructures a llocs densament poblats com és el cas del metro de Barcelona o dels nous tramvies urbans.

Però treballem també perquè tots aquests serveis funcionin de manera integrada i perquè, fins i tot, el transport privat actuï com a element complementari en una concepció global de mobilitat. Per això tenim un programa de construcció d'aparcaments d'enllaç a les estacions de ferrocarril i hem propiciat una política d'integració tarifària entre les diferents empreses, per això lluitem perquè la línia del TGV no sigui només un tren que passi per Catalunya, sinó que es converteixi en una autèntica xarxa d'altres prestacions que doni servei a totes les capitals catalanes i que enllaci els aeroports. Ho fem perquè volem que, amb la intermodalitat, els diferents serveis de transport públic actuïn com una xarxa integrada i coherent al servei de tothom.

Per aconseguir-ho ha calgut fer una política de concertació. Ha calgut posar d'acord els diferents operadors i, sobretot, unir les voluntats i coordinar els esforços de les diferents administracions perquè el transport públic es converteixi en un autèntic servei global als ciutadans.

Un servei accessible des de tot arreu, però també accessible per a tothom; que pensi en les persones amb discapacitats i en aquelles que ja són grans; que pensi, també, en els que encara són petits i que han d'anar amb cotxet o en els que, com pot ser el cas de qualsevol de nosaltres, anem carregats amb bosses o amb el carret tot tornant de comprar. Un servei que no margini ningú que el vulgui utilitzar.

Treballem, en definitiva, per posar a l'abast de la gent una oferta que, en l'acte quotidià d'exercir un dels nostres drets bàsics -la llibertat de moviment- ens faci atractiva l'opció d'utilitzar el transport públic i de cooperar en l'establiment d'un model de mobilitat sostenible.

Una oferta atractiva

