

Begoña Floria.
Tinent d'alcalde de mobilitat.

«Si abusem de l'ús del cotxe, entorpim l'equitat social i el dret a la mobilitat en transport públic»

«Estem millorant perquè el transport públic sigui una opció real per a la mobilitat bàsica dels tarragonins: anar a treballar, a estudiar, per l'oci i pel negoci»

Redacció

—Quantes vegades li han dit «guapa» des que va començar a pintar el centre de la ciutat de verd?

—Poques, poques! (riu) És un tema impopular i que sóc conscient...He de dir, però, que estic agraïda perquè ha baixat molt el to d'enfrontament i cada dia s'entenen millor les raons de les mesures. Darrerament he rebut fins i tot felicitacions de persones que van ser molt crítiques al principi!

—Ha merescut la pena?

—I tant. Penso que l'aspiració dels polítics ha de ser transformar a millor la realitat pensant també a llarg termini, malgrat sigui difícil. Governar per deixar les coses tal com estan, sense córrer riscos, mantenint privilegis, només per protegir un projecte que no té en compte el bé comú...no és governar.

—Però els ciutadans a l'inici no acabaven de veure les bondats...

—És molt comprensible desconfiar i rebutjar les coses quan es desconeixen. I és molt humà voler mantenir els hàbits, que a tots ens costen molt de canviar. Per això és tan important informar. Una persona informada no pot eludir la seva responsabilitat. S'adquireix un compromís amb el bé comú.

—Quan estava en plena eferescència el rebuig, no hagués preferit no haver començat?

—Ha estat un procés difícil, però mai he pensat en tirar la tovallola. La implantació del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Tarragona està sent una de les experiències més gratificants del meu quefer polític, amb un càrrega ideològica progressista molt important. És un pla que ha de resoldre els problemes socials, econòmics i mediambientals que genera la híper motorització. Ho fa pensant en tothom ara i en el futur, en les generacions que ens prosseguiran. És un pla que garanteix el dret a moure's amb facilitat i seguretat a tothom, no només als que posseïm un vehicle privat. Això és guanyar qualitat de vida i recuperar espai públic segur per a petits i grans.

—Probablement no pensi el mateix el conductor d'un vehicle.

—El cotxe és individualista per definició i quan conduïx es fa fàcil caure en la temptació de pensar només en «tu». Tot i això la clau es posar-se en el lloc de



Begoña Floria és la responsable municipal del transport i la mobilitat a la ciutat de Tarragona.

Ara més que mai cal potenciar modus de mobilitat més assequibles a tothom com és el transport urbà col·lectiu

l'altre, perquè el model que proposa el PMUS és de convivència perquè equilibra, democratitza, millora i respecta. Cal tenir en compte que el model actual que prioritza l'ús del vehicle individual és ineficient i costós, monopolitza l'espai públic i genera riscos socials, sanitaris i ambientals, que cada vegada més considerem que no són acceptables. Segons l'Organisme Mundial de la Salut (OMS), la contaminació atmosfèrica causada pels vehicles genera dos milions de morts prematures anuals en tot el món i, en un informe recent, atribueix com causa del càncer la contaminació de l'aire, una font principal de la qual és el trànsit.

—Si optem per la proposta de reduir l'ús del cotxe, què guanyem?

—Volem la ciutat pels cotxes o per les persones? Aquesta és la pregunta. Si reduïm l'actual mo-

Els usuaris del transport públic podran ser premiats amb rapidesa, puntualitat, comoditat i seguretat

nopoli del cotxe podrem recuperar espais públics, crear espais per a la convivència i la trobada, on els infants puguin jugar, es pugui caminar amb seguretat, el transport públic funcioni millor i qui vulgui anar en bicicleta ho pugui fer sense la por a que li donin un cop. Garantirem vies públiques segures, accessibles, adequadament mantingudes i sense obstacles per a les persones amb més dificultats. És apostar per un model d'espai públic basat en la qualitat de vida de les persones i en el benestar familiar.

—No són objectius massa generals i que trigarem molt a notar?

—Precisament, els experts destaquen i valoren com distintiu del PMUS de Tarragona respecte d'altres similars el de ser un pla precís en la seva execució i realista en aquest moment de crisi econòmica. Propostes concretes,

àgil execució, efectes visibles per al ciutadà i que incideixen dinàmicament en la mobilitat sostenible.

—La principal crítica en l'inici va ser no intervenir primer en el bus urbà.

—Els autobusos urbans han de circular per la ciutat. I la ciutat, sense fer cap canvi, ofereix carrers col·lapsats, infraccions continuades, ocupacions indegudes, conductes irresponsables. Palliant això, el full de ruta marca un futur on el transport públic, el menys contaminant, podrà circular sense els entrebancs que ara provoca la congestió del trànsit. Els seus usuaris no estaran penalitzats, como ara succeeix, en lloc de ser premiats amb rapidesa, puntualitat, comoditat i seguretat.

—Vol dir que només minvant la presència del vehicle privat l'autobús millorarà?

—No, no només així. És clar que cal actuar sobre la xarxa de transport públic, que és antiga, que es va planificar quan la ciutat no era com és ara i ha anat creixent amb demandes parcials, sense tenir en compte la ciutat en el seu conjunt. Per posar-li

un exemple, fins l'any passat hi havia quatre línies duplicades, o amb recorreguts molt llargs, amb poca freqüència fora d'hores punta, horaris difícils de recordar...Estem millorant tot això, malgrat les limitacions del mal moment econòmic, perquè el transport públic sigui una opció real per a la mobilitat bàsica dels tarragonins: anar a treballar, a estudiar, per l'oci i pel negoci.

—Tot plegat sembla una condemna en tota regla del cotxe

—Al contrari, seguim defensant també el cotxe però amb un millor ús, que s'utilitzi només quan cal. Cal recordar que Tarragona va triar de manera participada fomentar les accions que afavorissin canvis d'hàbits en mobilitat perquè els ciutadans optin per fer ús del vehicle privat només quan sigui estrictament necessari i donin preeminència als vianants, no als conductors. El cotxe és un mitjà de transport car per les famílies i que és impossible de democratitzar. Si abusem del seu ús entorpim l'equitat social i el dret a la mobilitat en transport urbà.

—Serà molt difícil canviar comportaments que fa molts anys que duren?

—Difícil, però no impossible. Algú recorda quan el cinturó no s'ho posava ningú? I ara en canvi és al revés. Vivim en un model de societat on caminar, la manera de transport més natural, econòmica i saludable, s'ha convertit en una elecció marginal a les ciutats. La gent que tria caminar es troba davant d'importants barreres perquè l'elecció fins ara ha estat un model centrat en el vehicle privat com a mitjà de transport habitual. Aquest model s'ha d'anar transformant no dic de cop, però si gradualment amb accions que modifiquin els patrons progressivament.

—Són els conductors els únics que no són cívics?

—D'incivisme hi ha a tot arreu, però un mal comportament des d'un cotxe perjudica més. Per exemple, deixar un cotxe aparcats «un moment» a un carril bus pot significar que una persona en cadira de rodes que viatja en transport públic no pugui baixar on vol perquè la plataforma no es pot desplegar. Com he dit abans, cal posar-se al lloc dels altres.

—Quin ha estat el paper de la oposició en el Pla de Mobilitat?

—He de dir que aquest ha estat un pla molt participatiu, on hem comptat amb el suport i

aportacions d'oposició, entitats i persones interessades. És un projecte de fàcil «atac» si es vol entrar en la demagògia tacticista del moment. Hi ha hagut intents per part d'alguna força política de fora de l'Ajuntament però finalment les coses s'han anat situant perquè és un projecte de llarg abast, que potencia el interès públic i que pensa en tothom.

—Molts altres problemes afecten la societat, era necessari un PMUS ara?

—Els actuals problemes de mobilitat de la ciutat afecten el nostre entorn, la nostra salut i la relació amb l'espai urbà, que cal guanyar-lo per a la convivència. No són conflictes ni recents ni secundaris. A més, ara més que mai, amb la crisi, cal potenciar modus de mobilitat més assequibles a tothom com és el transport urbà col·lectiu.

—Què és el que més valora de tot el procés?

—Anar redescobrint la ciutat sostenible, amable i respectuosa que ja comença a ser. També la certesa de transformar una realitat que pot millorar, malgrat la comprensible incomprensió que desperta qualsevol canvi, i que m'ha permès no perdre el contacte amb els meus conciutadans i conciutadanes així com trencar aquella altra creença que limita el contacte dels polítics als períodes preelectorals.

—Pensa que això mateix és el que es valora? Parlar amb la ciutadania cada dia?

—No és un procés fàcil, la proximitat té molt de desgast perquè l'esforç personal és molt gran. Tot i això aquest és el camí, la proximitat, informar, baixar a peu de carrer cada dia. Aquesta és la meua manera d'entendre la política, és el mandat que tenim tot l'equip de l'alcalde Josep Fèlix Ballesteros. Cal que expliquem molt bé totes les decisions que pren l'administració i que afecten els nostres béns, les coses que valorem i, en definitiva, a la nostra vida com a ciutadania.

—Tant parlar de mobilitat...i vostè, com es mou?

—Per la ciutat, caminant, en bicicleta o en transport públic i, tot i que de vegades agafo el cotxe, sempre em faig la pregunta si cal o no fer-ho servir i procuro evitar-ho si no és estrictament necessari. Quan vaig fora, agafo el tren si puc tot i que un dels problemes és que tinc horaris infernals molt difícils de combinar de vegades.