Societat | | Actualitzat el 20/08/2019 a les 12:00

«La xarxa del transport públic a Catalunya hauria d'arribar a tots els municipis de més de 1.000 habitants»

En el marc de les jornades "Som Elèctrics!", el director del Centre d'Estudis i Recerca sobre Àsia Oriental de la UAB, Minkang Zhou, va exposar diverses actuacions per transformar la mobilitat



El director del Centre d'Estudis i Recerca sobre Àsia Oriental de la UAB, Minkang Zhou. | Anna Mira

La transformació energètica i de mobilitat del present i el futur van centrar el quart congrés de "Som Elèctrics!" que es va celebrar al museu Nacional de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya (mNACTEC). Entre les conferències que es van poder escoltar, destaca la del Doctor Minkang Zhou, director del Centre d'Estudis i Recerca sobre Àsia Oriental de la UAB.

En una exposició molt concisa, Zhou va destacar la Xina com un exemple d'absoluta transformació en la mobilitat i en l'energia pel gran volum de persones i quilòmetres que gestiona un sol país, que és comparable amb Europa. Zhou explica que a Catalunya caldria fer arribar la xarxa de transport públic a totes les poblacions de més de 1.000 habitants o promoure les zones gratuïtes

d'aparcament al voltant de les estacions de transport públic per tal de reduir significativament l'ús del transport privat.

- Vostè ha fet la comparació entre la Xina i Europa, els europeus hem de mirar més a la Xina en relació al canvi de model energètic?

- Europa no hauria de mirar a la Xina en relació al canvi de model energètic per la gran diferència en el nivell del desenvolupament econòmic. La Xina encara és un país en desenvolupament que necessita bastant temps per a aconseguir baixar el consum de carbó fins a deixar d'utilitzar-ho mentre que Europa ja té la possibilitat de deixar enrere els centres nuclears o hidroelèctrics per noves tecnologies com la fotovoltaica i l'eòlica.

- La mobilitat a la Xina és un repte. Aquí (Catalunya) s'està potenciant el transport públic i es comença a posar sobre la taula l'opció dels peatges per a entrar a les ciutats, com valora aquestes propostes? Són suficients?

- Crec que desenvolupar i potenciar el transport públic de manera significant és la tasca primordial per al present i el futur immediat en l'evolució econòmica social a Catalunya. La qüestió és dissenyar i construir una xarxa de transport públic que hauria d'arribar a totes les ciutats i a tots pobles de més de mil habitants com si fos una xarxa de metros connectant-la amb la xarxa de metro de Barcelona. És la millor opció encara que a l'inici costa bastant però a llarg termini ens donarà un efecte molt positiu reduint dràsticament l'ús de cotxe ja sigui d'energia tradicional com d'energia neta.

El peatge no pot servir per a reduir de manera significant l'ús de cotxe per a entrar a les ciutats perquè si no s'ofereix una alternativa eficient, còmoda i econòmica, els ciutadans, sobretot de classe mitjana i alta, seguiran amb el seu costum habitual d'agafar el volant per al desplaçament urbà i/o interurbà. L'alternativa acceptable, eficient i còmoda és el transport públic que arribi a totes les ciutats i els pobles evitant el trànsit cada dia més greu com per exemple el de les autopistes amb C-58, C-31, Rondes, etc.

Els pàrquings gratis al voltant d'una estació del transport públic són la millor solució per animar als ciutadans a utilitzar el transport públic net i ecològic en el segle XXI

Crec que per animar als ciutadans a utilitzar àmpliament el transport públic cal construir espais de pàrquing gratis al voltant de les estacions del transport públic per deixar el cotxe allà. És un cas d'èxit a Washington DC. (EUA), Tòquio (Japó), Seül (Corea del sud) on no hi ha massa transit. Cal pensar en la comoditat i el cost del desplaçament per a un ciutadà en lloc d'imposar peatges. Sortir de casa, conduir 5 o 10 minuts, aparcar el cotxe en un espai gratis i caminar un minut per a arribar a l'estació per agafar el transport públic és el model que cal promoure en el segle XXI.

- Hi ha gent que qüestiona els vehicles híbrids, què en pensa?

- Cal entendre que el desenvolupament de la indústria automobilística és un cicle que l'ésser humà no ens podem saltar. Al segle XIX es va passar del carro humà al vehicle de gasolina, després es va passar a l'híbrid; el següent pas és l'elèctric i després vindrà el vehicle d'hidrogen. Tots aquests salts tenen un objectiu clar que és la mobilitat humana més còmoda, més segura i

més ràpida però amb una major protecció del medi ambient. Aquest cicle també representa l'evolució de la humanitat en aquesta terra.

- Quin paper juguen les administracions en relació a les subvencions per a afavorir els canvis? Fan falta més subvencions en aquest sentit?

- A l'inici de cada canvi en l'etapa dels salts exposats amb anterioritat són necessàries les subvencions per part de les administracions, que juguen el paper de la promoció i l'embranzida en el desenvolupament social per a canviar el concepte, la tradició i el costum del consum del vehicle. Actualment fan falta més subvencions fins que el percentatge dels vehicles d'energia neta superi en més d'un 50% la resta de vehicles. Seràa partir d'aquest moment quan el canvi ja rodaria per la seva pròpia força.

- En quin punt es troben Catalunya i Espanya en relació a la promoció de l'energia renovable? Ha posat diversos exemples de models energètics a la Xina, anem pel bon camí?

- Catalunya i Espanya es troben en un nivell bastant alt en relació a la promoció de l'energia renovable i van en bon camí gràcies al gran recurs natural solar i eòlic i a les tecnologies que tenen les empreses espanyoles i catalanes. Tot i això, encara que falten força inversions per a avançar de manera més ràpida en aquest terreny.

- Espanya és el 3r país en número de km d'AVE (3.152km) després de la Xina i el Japó però, realment considera que dóna la resposta esperada en transport públic?

- L'AVE a Espanya és un transport complementari al vehicle per a la distància entre 300 Km i 1.000 Km mentre que a la Xina l'AVE és el transport principal per als ciutadans per a la mitjana i llarga distància. Crec que la resposta al transport públic com l'AVE és positiva però només per als usuaris que viuen en les ciutats on hi ha AVE, però en el cas de Terrassa, Sabadell i els pobles perifèrics a aquests grans nuclis urbans no tenen un accés fàcil i còmode al transport públic ni molt menys a AVE i la millor solució per a tenir una resposta àmpliament positiva és el model de pàrquing gratis.

- Ha posat l'exemple del tren magnètic, com funciona?

El tren magnètic és la tecnologia alemanya de Siemens però els xinesos l'han aplicat i l'han desenvolupat fins avui. És el tren que corre sense tenir el tacte amb el carril usant l'efecte magnètic i evitant la vibració i resulta que pot arribar a la velocitat a 600 Km/h. S'està treballant i desenvolupant l'AVE magnètic que arribi fins als 4.000 km/h l'any 2030.

- Ha parlat també del tren non-stop, de què es tracta? Quan es podrà veure en funcionament?

L'AVE ha de parar en diverses estacions al llarg del seu recorregut entre ciutats reduint la seva eficiència de velocitat. I seria ideal si l'AVE no parés en cap estació en tot el seu recorregut, però reduint el seu ús per a molts ciutadans. La solució d'aquesta contrarietat és dissenyar un AVE sense parar però en el qual els usuaris poden pujar i baixar en cada estació que vulguin. Com seria el tren non-stop? Els passatgers que vulguin parar a la següent estació van a l'últim vagó. Aquest vagó es desenganxarà del tren a l'estació i s'aturarà perquè els usuaris baixin però la resta de tren incorporarà un nou vagó que estava estacionat amb passatgers a dins i seguirà el seu recorregut. Els nous passatgers van al seu seient i mentre els que vulguin baixar en la pròxima estació van a l'últim cotxe i així successivament.

- Des dels anys 80 al 2010, hem comès errors de prevenció?

- L'error més gran que hem comès sense prevenció és no construir espais de pàrquing gratis al

voltant de cada estació del transport públic o almenys de les estacions principals per animar als ciutadans a fer ús del transport públic. Cito un cas concret a Terrassa: l'estació d'FGC en les Nacions Unides inaugurada fa només un parell d'anys no té pàrquing al seu voltant i això limita dràsticament al nombre d'usuaris d'FGC. Si aquesta estació s'allarga un 1 km més fins a arribar a la vora del nord de ciutat on es pugui fer un gran espai de pàrquing, en aquest cas els usuaris ja no són només del barri sinó de Matadepera, Talamanca, Mura, etc. Pensant la possibilitat de construir un pàrquing gratis al voltant d'una estació del transport públic és la millor solució per animar als ciutadans a utilitzar el transport públic net i ecològic en el segle XXI.



Conferència del director del Centre d'Estudis i Recerca sobre Àsia Oriental de la UAB, Minkang Zhou. Foto: Anna Mira