

PROPERA PARADA

UN TRANSPORT
PÚBLIC PER A TOTHOM

INFORME D'ANÀLISI DE L'ESTAT
ACTUAL I PROPOSTES DE MODEL
2026

1. Context actual

Actualment, la xarxa de transport públic del país es troba en situacions desiguals segons el territori del qual parlem. Per exemple, distingim una AMB interconnectada, amb les seves mancances i deficiències, i amb un centre molt clar, que és Barcelona. Després, trobem tota la resta de territoris “perifèrics”, on la falta de connectivitat, tant dins la mateixa ATM, com amb la resta d’ATM, es fa molt més evident. Deixant de banda les capitals, que actuen com a centre de les ATM, trobem un gran nombre de zones rurals mancades de transport públic o bé amb una freqüència molt reduïda d’aquest. Així, s’evidencia que el lloc on vivim i creixem ens determina a l’hora de decidir on anem a estudiar o a treballar, ja que en funció d’on residim, serà més complicat desplaçar-nos fins a una altra destinació.

Els efectes d’aquesta xarxa segmentada i mancada d’infraestructura nova també repercuteixen sobre l’associacionisme juvenil. Les joves associades es veuen directament afectades pel fet de no poder moure’s pel territori amb les mateixes condicions que ho farien per les grans ciutats. A l’hora d’assistir a reunions o actes juvenils, el transport és un factor clarament condicionant, tant per poder arribar al lloc, com a l’hora de marxar-hi. El lleure no formal n’és un clar exemple. Cada any, caus i esplais es troben amb l’impediment de no poder anar a certs llocs de sortida perquè no hi arriba el transport públic.

A més, és insostenible que el servei de Rodalies continuï funcionant amb la gran deficiència que té i que fa anys que patim. Si posem dades sobre la taula, segons el consorci regional de transport de l’àrea de Madrid, l’any 2024 la xarxa de Cercanías de la capital espanyola va registrar més de 1.000 incidències. Nogensmenys, en el mateix període, la xarxa de Rodalies en va patir unes 10.000.¹ En la mateixa línia, es fa palès l’infrafinançament que pateix la xarxa catalana. La notícia esmentada exposa que “segons un informe de l’Autoritat Independent de Responsabilitat Fiscal (AIREF), entre els anys 1990 i el 2018 l’Estat només va invertir 3.700 milions d’euros a la xarxa de Rodalies de l’Estat. Gairebé la meitat d’aquesta inversió, un 47%, es va destinar a Madrid, i un 17%, a Catalunya.” Per afegir, fa poc Renfe publicava al seu portal de transparència que més de 800 trens inicialment programats van ser suprimits de la graella, al·legant diferents causes com ara avaries o incidències a la infraestructura.²

¹ Pellicer, J. (2025, 24 març). Rodalies té 10 vegades més incidències que Cercanías de Madrid. *ElNacional.cat*.
https://www.elnacional.cat/ca/societat/rodalies-te-10-vegades-mes-incidencies-cercanias-madrid_1385906_102.html

² (2025, 27 octubre). Renfe admet que al setembre es van suprimir més de 800 trens a Rodalies, més d’un cada hora. *3CatInfo*.
<https://www.3cat.cat/3catinfo/renfe-admet-que-al-setembre-es-van-suprimir-mes-de-800-trens-a-rodalies-mes-dun-cada-hora/noticia/3377099/>

A banda, 3cat publicava recentment dades a les que havia tingut accés de manera exclusiva respecte Rodalies. Les xifres s'expliquen per si soles: “entre el gener i el setembre del 2025 es van registrar, en el conjunt de la xarxa de Rodalies i Regionals de Catalunya, 922 incidències amb afectació rellevant en el servei. Són aquelles que van causar retards de més de 100 minuts o cancel·lació de trens. Són, de mitjana, gairebé 3 i mitja al dia. Aquestes incidències han provocat que 1.984 trens s'endarrerissin. Entre tots, van acumular prop de 270.000 minuts de retard. A més, 3.054 combois directament es van suprimir. Com a conseqüència, més de 3,4 milions de passatgers es van veure afectats en el conjunt de línies arreu de Catalunya.”³ Pel que fa al total d'incidències, s'han informat d'aquestes un 93% dels dies, és a dir, que nou de cada deu dies hi ha incidències en el servei. En últim lloc, com a dada més xocant, només hi ha hagut dos dies seguits en què el servei hagi funcionat correctament: el cap de setmana del 3 i 4 de maig.⁴

A tot això, és necessari sumar-li la quantitat de temps que perdem com a usuaris a causa d'un servei públic que no és garantit en les correctes condicions. I la situació no és cap novetat, ja que fa temps que hem assumit el seu mal funcionament i encara s'espera que hi hagi algun canvi al respecte.

Es fa evident, doncs, la necessitat d'un traspàs integral i urgent a la Generalitat de Catalunya respecte a la competència en matèria transport. D'una banda, per tal d'actualitzar i millorar-ne les infraestructures així com el servei que s'ofereix en general, i, d'altra banda, per posar fi a la situació d'infrafinançament que està impossibilitant un servei públic digne i de qualitat.

Tanmateix, també cal posar sobre la taula els avantatges de la nostra xarxa de transport públic. La T-16, d'una única zona, o la T-Jove, que arriba a englobar totes les zones de l'ATM corresponent, són títols tarifaris que han contribuït a fer del transport públic un servei accessible i assequible, així com promoure el seu ús entre la gent jove. Ara bé, d'una banda, cal mencionar que actualment la T-Jove es troba bonificada en un 50% del seu preu real, però que es tracta d'una mesura de caràcter temporal que es desconeix fins quan s'aplicarà. D'altra banda, és necessari remarcar que el preu de la T-Jove no està uniformitzat en tot el país, per tant, el preu varia en funció del territori on es comprí.

Finalment, un altre factor a tenir en compte és la crisi ecosocial actual que patim. Mentre que el cost de la vida s'encareix els salaris es mantenen estancats, i l'habitatge ha passat a esdevenir la principal preocupació dels joves en tant que és pràcticament impossible poder

³ Bosch, P. i Oliveres, V. (2025, novembre 23). Les incidències a Rodalies, al descobert: 12.000 trens amb retard i més de 3.000 cancel·lacions. *3CatInfo*.
<https://www.3cat.cat/3catinfo/les-incidencies-a-rodalies-al-descobert-12000-trens-amb-retard-i-mes-de-3000-cancellacions/noticia/3380685/>

⁴ *idem*.

emancipar-se en unes condicions dignes. A més a més, estem podent comprovar com el planeta ha topat amb els seus límits biofísics, a conseqüència d'un model depredador que arrasa amb tot allò que se li posa al davant per tal d'extreure'n el màxim benefici econòmic. La sequera o els desastres naturals en són un clar exemple, evidenciant la urgència del moment per revertir la situació actual. Així doncs, l'ús del vehicle privat és un element que també agreuja la crisi ecosocial, contribuint a l'augment de contaminació en pobles i ciutats. Per aportar dades, l'any 2024 s'estimaven unes 3.000 morts anuals a Catalunya directament per la contaminació de l'aire.⁵ Cal remarcar que principalment ens trobem amb dos factors contaminants. D'una banda, el CO₂ emès pels cotxes, i, d'altra banda, la pol·lució, que ens afecta directament a les persones, sobretot al sistema pulmonar. Aquí se'ns planteja el dilema en tant que com a joves només podem permetre'ns vehicles de segona mà, la majoria dels quals contaminen molt i no poden entrar a les ciutats amb zones de baixes emissions (ZBE), però el vehicle privat és l'única opció que ens pot garantir poder moure'ns per tot el territori.

Per tant, és imprescindible potenciar el transport públic en la conjuntura actual com a model alternatiu de transport sostenible, universal i accessible, en detriment de l'ús del vehicle privat, que és un element que també agreuja la crisi ecosocial i contribueix a l'augment de contaminació en pobles i ciutats.

2. Model pel qual apostem

Consegüentment, apostem per potenciar el transport públic com a alternativa al transport privat, que necessàriament ha de tenir les següents característiques per a ser utilitzat per tota la població.

Reivindiquem la necessitat de tenir un model de transport públic que sigui **accessible per a tothom, de qualitat, sostenible, territorialitzat i universal**.

Quan parlem d'**accessibilitat**, ens referim a tres aspectes clau. D'una banda, que sigui un transport accessible i adaptat per a tothom, tan pel que fa als vehicles de transport com a la via per accedir-hi. D'altra banda, que el seu ús no estigui limitat pel preu que pugui tenir, és a dir, que sigui gratuït i tothom s'ho pugui permetre. En últim lloc, garantir l'accés a la informació relativa a horaris, freqüències, trajectes i altres aspectes relacionats amb la xarxa de transport públic del territori.

⁵ Camps, J.M. (2025, agost 25). Clam dels metges per millorar la qualitat de l'aire: alerten del vincle amb infarts o càncers. *3CatInfo*.
<https://www.3cat.cat/3catinfo/clam-dels-metges-per-millorar-la-qualitat-de-laire-alerten-del-vincle-amb-infarts-o-cancers/noticia/3324175/>

Pel que fa a la **qualitat**, és evident que la xarxa actual es caracteritza per una infraestructura malmesa i amb moltes deficiències. El transport, com qualsevol altre servei públic com la sanitat o l'educació, també ha de complir uns mínims establerts que permetin el seu correcte desenvolupament i no posin en perill la vida de les persones. Cal, doncs, renovar totes aquelles instal·lacions que així ho requereixen per a oferir un bon servei, sense retards ni incidències constants.

La qualitat, però, implica necessàriament que es tracti d'un transport públic **sostenible** i respectuós amb el medi ambient. Actualment, ens trobem en un moment de crisi ecosocial que no para d'aguditzar-se, per tant, cal que la mobilitat també s'adapti al context. D'aquesta manera, hem de caminar cap a un model plenament sostenible amb tot el que això implica, com pot ser la reducció d'emissions de la mà de la substitució de combustibles fòssils per vehicles electrificats, o bé el foment del transport col·lectiu.

De la mà d'aquesta renovació també cal parlar de la **territorialitat**. És evident que la xarxa actual té greus mancances respecte a la connectivitat plena de tot el territori. Ens cal un model que connecti tot el país, indiferentment del poble o ciutat que es tracti.

Això passa necessàriament per un trencament amb el centralisme que posa per davant les principals ciutats, entenent-les com a grans centres econòmics. Barcelona n'és un clar exemple. S'ha de poder garantir una mobilitat lliure per tot arreu, un factor que permet, entre d'altres, que el moviment associatiu juvenil pugui dur a terme la seva tasca sense obstacles i per tot el país. Alhora, és important poder abandonar la concepció provincial de les ATM per passar a una concepció nacional de tot el principat, amb les mateixes tarifes i zones.

D'aquesta manera, els municipis propers a un canvi territorial d'ATM es podrien moure cap a ambdós sentits. Així, se suprimiria la limitació actual, sobretot econòmica, en tant que és molt més barat moure's cap a l'ATM de residència que cap a la limítrofa, i també permetria una planificació de les línies de transport, especialment de bus, deixant enrere els límits de les ATM i basant-se en les necessitats de mobilitat del territori.

Finalment, ens cal un transport que sigui plenament **públic**. Això comporta acabar amb les concessions privades i que la Generalitat i les administracions públiques recuperin la propietat de la xarxa de transport, per exemple amb el traspàs de Rodalies. Per tant, apostem per una xarxa pública, entenent que serà necessari un procés de transició i de recuperació de competències per arribar a assolir-ho.

3. Quines demandes tenim a curt/mitjà/llarg termini?

Demandes a curt termini

→ T-lleure

Reivindiquem un nou títol de transport que respongui a les necessitats de caus i esplais. Es tracta d'un títol multizona, multipersonal i intermodal. L'objectiu és crear un títol que s'adapti a la naturalesa dels grups que conformen esplais i caus, per garantir un desplaçament sostenible i eficaç per tot el territori sense que això suposi un elevat cost econòmic.

Fins ara, no hi ha hagut cap titulació que tingui en compte les necessitats d'esplais i caus a l'hora de moure's en transport públic, originant una despesa elevada i innecessària que sovint acaba limitant els desplaçaments arreu del territori. Per això, és imprescindible poder oferir un títol adaptat a esplais i caus, perquè el transport és vital per poder dur a terme la tasca associativa.⁶

Demanda:

1. Crear un nou títol de transport: la T-Lleure

→ Tarifació

D'una banda, reivindiquem que la T-16 s'ampliï a divuit anys, entenent que es tracta d'un títol gratuït, i que passi a ser multizona. Això promouria l'ús del transport públic entre el jovent en tant que esdevindria un servei assequible i accessible, i alhora facilitaria la mobilitat plena arreu del territori. D'aquesta manera, el fet de tenir un títol gratuït permetria que més jovent pogués accedir-hi, promovent i socialitzant l'ús del transport públic.

D'altra banda, necessitem que la T-Jove sigui una única a tot el país, esdevenint un títol multizona per a tot el jovent, i intermodal, per garantir un desplaçament per tot el territori amb els mitjans que siguin. Així, aquest títol podria ser utilitzat tant pel tren com per l'autobús i altres mitjans de transport, per exemple els ferrocarrils o el metro. A més, tindria un preu uniforme independentment del territori on s'adquirís. Aquest preu ha de ser accessible i econòmic per a les joves, deixant de dependre de les bonificacions temporals que pugui haver-hi respecte al títol.

⁶ *L'associacionisme educatiu de base voluntària i comunitària reivindiquem la T-Lleure - CNJC.*
<https://cnjc.cat/ca/projectes/t-lleure>

Amb tot això, tindríem una titulació bonificada fins als trenta anys que permetria a la gent jove moure's per tot el territori amb la possibilitat de diversificar el transport, entenent que seria intermodal, i a més, a un preu assequible per a tothom.

Demandes:

1. Allargar la T-16 fins als divuit anys i sent multizona, convertint-la en la T-18.
2. Aconseguir una T-Jove multizona a escala de país, amb un preu únic

→ Accessibilitat als centres universitaris i d'FP

Actualment, la connectivitat dels centres universitaris respecte dels centres de Formació Professional (FP) és radicalment diferent. Mentre que la majoria d'universitats es troben amb uns mínims garantits de transport públic, els centres d'FP no gaudeixen dels mateixos privilegis a l'hora d'estar connectats amb municipis i ciutats.

Un estudi de l'Institut Metròpoli⁷ posava en relleu que “la mobilitat a l'educació postobligatòria (sobretot FP) és elevadíssima a l'àrea metropolitana de Barcelona, desigual segons territoris i grups socials, desequilibra la relació oferta-demanda, i potencialment font d'iniquitat educativa.” A més, també afegia que “l'oferta formativa d'educació postobligatòria està desigualment distribuïda a l'àrea metropolitana de Barcelona. Mentre que Batxillerat té una presència homogènia al territori, arrelada també als municipis petits, l'FP té una presència heterogènia, concentrada als municipis mitjans i grans.”, i amb una distribució desigual i atomitzada de cada tipologia de cicles formatius.

Amb això, la conclusió és que és necessari fer una bona planificació territorial de l'oferta educativa que vagi acompanyada d'estructurar de forma descentralitzada el transport públic, en tant que els centres de Formació Professional també haurien de tenir com a prioritat el fet d'estar ben connectats amb el territori.

⁷ *La mobilitat als centres de Formació professional de l'àrea metropolitana de Barcelona - Mobilitat - Àrea Metropolitana de Barcelona.* (2022, 12 gener). Mobilitat.
<https://www.amb.cat/ca/web/mobilitat/planificacio/estudis-de-mobilitat/detall/-/estuditerritorial/la-mobilitat-als-centres-de-formacio-professional-de-l-area-metropolitana/16754699/11704>

Demandes:

1. Incloure els centres d'FP com àmbits d'atenció especial pel que fa a la planificació i gestió de la mobilitat generada.
2. Oferir més alternatives de transport públic i no motoritzat per les àrees de fora de l'AMB.
3. Incrementar l'accessibilitat del transport públic, tenint en compte que la majoria d'estudiants són persones joves.

→ Transport nocturn

Finalment, ens trobem amb el transport nocturn, una opció molt utilitzada pel jovent però amb serveis insuficients i poc territorialitzats arreu del país.

En primer lloc, cal posar sobre la taula el fet que gran part del transport nocturn connecta la ciutat de Barcelona amb moltes capitals de comarca, però no amb totes. Ara bé, també podem observar que el problema de connectivitat es dona entre aquestes mateixes capitals, que no tenen opció de transport nocturn entre elles. Aquest fet suposa una limitació directa en els desplaçaments de nit amb transport públic.

Troblem una gran diferència entre els nit busos de l'AMB, sobretot els que circulen per la ciutat de Barcelona i rodalia, i els de fora l'AMB. Aquesta diferència s'explica, en gran part, per la freqüència de cada zona, però també per la territorialitat d'aquests, ja que cal tenir present que la manca de connectivitat també es dona en el transport nocturn, i de manera molt més accentuada.

Per posar un exemple, el bus nocturn de l'Àrea Metropolitana de Barcelona va registrar 10,1 milions de viatgers durant l'any 2024, un milió i mig més que l'any anterior. Si comparem les dades amb l'any 2022, el creixement encara és major, suposant un 40%.⁸

⁸ Cabús, R. (2025, setembre 2). El bus nocturn bat rècords amb un 40% més de passatgers en dos anys: línies més utilitzades. *3CatInfo*.
<https://www.3cat.cat/3catinfo/el-bus-nocturn-bat-records-amb-un-40-mes-de-passatgers-en-dos-anys-linies-mes-utilitzades/noticia/3350012/>

En aquesta línia, l'associació Promoció pel Transport Públic (PTP) comentava que la mobilitat nocturna es veu afectada també per la manca de connectivitat, en tant que ciutats de fora de l'AMB, com Vic o Vilafranca, no gaudeixen de les mateixes condicions de mobilitat nocturna.

En conclusió, cal remarcar que la mobilitat nocturna és quelcom que ens afecta directament a les joves associades, tenint en compte que la majoria de les reunions impliquen desplaçar-se i són en horari de tarda i vespre. Així doncs, sovint veiem limitada la nostra tasca associativa perquè no tenim cap opció de transport nocturn per anar i tornar del lloc on ens hem de reunir. Una vegada més, es fa palesa la necessitat de tenir una xarxa ben articulada per tot el territori i en unes condicions dignes i al servei de la població.

Demandes:

1. Augmentar la freqüència entre setmana del transport nocturn
2. Millorar la connectivitat fora de l'AMB

La llarg termini...

→ Territorialitat

Com a joves, la planificació i el desenvolupament del territori ens afecta i condiciona especialment, ja que el disseny territorial ens facilita o ens perjudica en el nostre desenvolupament personal, educatiu, laboral, social, cultural i d'emancipació. On hi ha bones connexions, és més fàcil establir-s'hi i associar-s'hi que en zones aïllades o mal connectades. Per tant, si la planificació del territori no té en compte la seva plena connectivitat, es continuaran perpetuant les desigualtats territorials existents avui en dia.

El **Pla Nacional de Joventut de Catalunya 2030** situa l'emancipació com a eix estratègic, inclòs el repte d'assegurar una vida digna amb trajectòries educatives, laborals i d'accés a l'habitatge d'una manera equitativa per tot el territori. En el mateix document, es remarca que "el fet de viure en un municipi concret, caracteritzat per la disposició de serveis públics i privats i d'una xarxa de transport determinada, influeix en les oportunitats que té una persona jove en el seu projecte de vida. Així doncs, encara podem trobar diferències notables en àmbits com l'accés als serveis i recursos, l'ocupació i la mobilitat, entre d'altres.

Per aquest motiu, és fonamental treballar per l'equilibri territorial per detectar les necessitats específiques de cada zona i analitzar els recursos disponibles. Així, es poden identificar possibles reforços i reformular aquests recursos per afavorir la igualtat d'accés i el desplegament d'una vida plena a qualsevol indret del país, enfortint el vincle amb el territori.“⁹ Així doncs, necessitem una plena territorialitat per poder viure i associar-nos amb unes condicions dignes i per a tothom.

Demandes:

1. Elaborar una diagnosi d'aquelles zones que es troben mal connectades o directament desconnectades
2. Garantir la connectivitat plena i eficient de tot el territori català, reforçant i ampliant la xarxa actual de transport públic

→ Zones

El model actual de tarifes per zones (especialment a Catalunya) genera desigualtats: trajectes amb distàncies similars poden costar molt més depenent de la zona. El sistema beneficia l'àrea de Barcelona, precisament la que té un millor servei de transport públic. A més, cal remarcar que el model tarifari és complex i no respon a una lògica de l'usuari, i per afegir, deixa fora dotze comarques de les Terres de l'Ebre, l'Alt Pirineu i l'Empordà, i la Val d'Aran.¹⁰

Des del CNJC, apostem per caminar cap a l'abolició de les zones per poder uniformitzar el model de transport públic així com el preu dels títols tarifaris. Si això es complís, seria una garantia més d'un model de transport públic accessible i territorialitzat. Així doncs, compartim les demandes que exposa la Plataforma de Promoció del Transport Públic (PTP) al respecte:

Demandes:

⁹ Pla Nacional de Joventut de Catalunya 2030. (2025). *Departament de Drets Socials i Inclusió. Direcció General de Joventut*. https://dretssocials.gencat.cat/web/.content/JOVENTUT_documents/arxiu/pla_nacional_de_joventut_de_catalunya/PNJCAT-2030.pdf

¹⁰ Del Transport Públic, P. (2024, 4 novembre). La PTP demana accelerar la integració tarifària a tot Catalunya - Transport Públic. *Transport Públic*. <https://transportpublic.org/sistema-tarifari-integrat/>

1. Accelerar la implantació d'un sistema tarifari integrat (STI) unificat per a tota Catalunya, amb un model de tarifes coherent i no discriminatori, una gamma de títols unificada i que permeti integrar qualsevol viatge dins de Catalunya.

→ Nacionalització del transport públic

En últim lloc, cal caminar cap a una nacionalització de tot el transport públic, és a dir que el transport públic sigui gestionat directament per les administracions públiques i no a través de concessions privades, com passa actualment, sobretot amb els mitjans rodats per carretera. A més, per tal de caminar cap aquí, és imprescindible que la llei blindi el finançament destinat al transport públic per poder assegurar el seu sosteniment.

El transport públic ha de ser un servei de qualitat i universal, i això implica necessàriament que estigui desvinculat del benefici econòmic que pugui generar.

Això només es pot assolir a través d'una gestió directa, eliminant les concessions en mans d'empreses privades i atribuint les competències a l'Administració Pública. D'aquesta manera, es podran planificar línies i serveis en funció de les necessitats de la població i del territori, deixant de banda la seva viabilitat econòmica. Per tant, apostem perquè el transport públic sigui garantit en les mateixes condicions que es garanteix el dret a l'educació o a la sanitat pública. Un dret al servei de tothom, que s'articuli arreu del territori amb l'objectiu de cobrir la mobilitat de la gent arreu del país.

Demandes:

1. Abolir les concessions privades de gestió de línies de transport públic
2. Gestionar de forma directa tota la xarxa de transport públic