



Les conseqüències de la crisi

¿Com recuperar passatge?

Barcelona ha de desplegar una nova política de tarifes del transport públic que no sigui a la carta

PAU
Noy



El Govern català ha justificat la caiguda del 3,8% de passatgers en el transport públic l'àrea de Barcelona oferint una sèrie d'arguments d'aparença sòlida. A causa de la crisi, la regió de Barcelona ha perdut 200.000 habitants, un 4,3% de la seva població; cada vegada hi ha menys gent que treballa; i hi ha hagut una llarga cadena de vagues al bus i el metro de TMB. Bona part de lectors podran compartir aquesta visió. La nota de l'ATM també subratlla que el descens de viatges en cotxe ha estat encara més elevat, un 4,7%. Un altre argument que es podria afegir és la lleugera reducció en l'oferta de transport, concentrada en el tramvia i els autobusos urbans de la segona i tercera corones.

MÉS IDEES. Crec que l'actitud de fer els ulls grossos que adopta l'Ajuntament de Barcelona davant les contínues il·legalitats en l'aparcament i la circulació de motocicletes també ha drenat les xifres del transport. Anar en moto a Barcelona és cada vegada més fàcil perquè els seus usuaris aparquen on els sembla bé sense cap contratemps. És fals l'argument que la moto facilita la fluïdesa del trànsit. Si no poguessin aparcar on els donés la gana, els usuaris de la moto farien servir el

transport públic, perquè l'alternativa, aparcar el cotxe en qualsevol lloc, suposaria la immediata retirada del vehicle per part de la grua.

Quan analitzem les pèrdues d'usuaris del transport públic veiem que uns en perden més que d'altres, i aquesta dada constitueix un bon indicador sobre el potencial de creixement. El tramvia ha baixat poc, malgrat la severa reducció de servei, i Rodalies de Renfe no s'ha vist afectada per la crisi, ja que ha aconseguit mantenir el passatge, en part a causa del control del frau, que va arribar a ser cinc vegades superior al de la resta del transport. Se superposen dos fenòmens: per un costat, una pèrdua de passatge per la crisi i l'emigració, i per l'altre, un transvasament d'usuaris del cotxe al transport públic, i d'aquest a viatges a peu i en bicicleta, i a Barcelona, una part a la moto, amb l'argument del cost del viatge com a motor del canvi. També hi ha dades positives, com que cada vegada es fan més viatges no motoritzats. Caminem un 0,7% més, i anem un 4% més en bicicleta, perquè són viatges sense cost. Els desplaçaments sostenibles, és a dir, els que es fan a peu, en bicicleta i en transport públic, s'han mantingut i continuen en el seu màxim històric. Una excel·lent notícia.

Des del punt de vista de generació de recursos per finançar el siste-



LEONARD BEARD

ma de transport, la caiguda del passatge no és una bona notícia, encara que la forta pujada de tarifes aprovada, un 8% de mitjana, ha compensat aquest problema. A causa de la mala situació de les finances, les companyies de transport tindran autèntiques dificultats per obtenir nous crèdits amb què finançar l'operativa diària.

Ara bé, les autoritats tendeixen a imputar les caigudes de passatge en el transport públic a la crisi i a explicar els augments per les millores en el servei. El cert és que en les comparatives internacionals el transport públic de l'àrea de Barcelona queda sempre en un lloc excel·lent. Hi ha hagut una inversió sostinguda i la millora de la xarxa ha estat molt important. Fins i tot Renfe, des de la seva pseudotransferència de servei a la Generalitat, ha millorat també, perquè finalment algú es preo-

cupa seriosament dels usuaris. Però la teoria econòmica assegura que en època de crisi els viatges barats haurien d'augmentar, especialment quan viatjar en transport públic és cinc vegades més econòmic que fer-ho en cotxe amb la tarifa adequada. Per tant, hi ha una línia clara per desenvolupar el camí de recuperació del passatge, i no és cap altra que la creació dels abonaments de transport.

¿SABEN PERQUÈ Suïssa és el país d'Europa on s'utilitza més el transport públic malgrat que és bastant més car que al nostre? Primer perquè té una excel·lent xarxa de transport, com a Barcelona, però també perquè, sobre una població de vuit milions de persones, dos milions tenen abonaments de transport. S'ha de desplegar una nova política de tarifes per aconseguir que un milió de clients es moguin al 100% en transport públic, els dies laborables i també els festius. I això, com en molts altres productes, únicament ho aconsegueix una tarifa plana, la que permet fer un viatge addicional a cost marginal zero. La Unió Internacional del Transport Públic ha llançat el repte a totes les ciutats de duplicar el nombre d'usuaris el 2025. La xarxa barcelonina de transport públic és encara capaç d'absorbir molta demanda. Per aconseguir-ho cal abandonar l'obsolet sistema de tarifes a la carta que tenim ara i concentrar tot l'esforç perquè la majoria de nosaltres viatgem amb un abonament, mensual, trimestral o anual. ≡

Enginyer industrial.