

MUNICIPAL



ROSER VILALLONGA

A les màquines expenedores la T-10 és el títol de transport més venut

Un estudi compara els preus dels títols de viatge de l'autobús i el metro de diverses ciutats

El transport a Barcelona, entre els menys cars d'Europa

JAUME V. AROCA
Barcelona

El dia 1 de gener van entrar en vigor les noves tarifes de transport públic. En un any en què arrenca el cicle electoral –amb les municipals al maig– les administracions han congelat els preus i, en algun cas, el de la T-10 en el sistema metropolità de Barcelona, fins i tot els han rebaixat. Però, segons un estudi realitzat per l'Institut Cerdà, de fet els barcelonins ja gaudeixen d'un preu de transport públic que se situa entre els més assequibles i més ajustats al cost de la vida de la majoria de les grans ciutats europees.

D'acord amb l'estudi d'aquesta institució vinculada al Col·legi d'Enginyers i en el patronat de la qual figuren les principals empreses de serveis de Barcelona, la capital catalana ja tenia abans de la rebaixa pactada a finals d'any el títol multiviatge, la T-10, que ofereix un cost unitari de desplaçament més barat del que s'aplica en nou ciutats europees: Barcelo-

na, Lisboa, Madrid, Amsterdam, París, Londres, Roma, Brussel·les i Berlín.

La capital britànica és, en la comparació de tots els títols homologables, la ciutat més cara entre les estudiades. El bitllet senzill de Barcelona, el que utilitzen els que només ocasionalment es desplacen en transport públic, se situa entre els quatre més cars de la seva categoria, superat, això sí, pel bitllet d'un únic viatge de Londres, el preu del qual és senzillament astronòmic, 5,90 euros.

Una singularitat que es posa en evidència en aquest estudi és que l'ús del transport públic no té relació amb el seu preu. Així, es dona la circumstància que malgrat haver de pagar un transport públic generalment més car, els londinencs i els parisencs són els que utilitzen més el metro o l'autobús. Probablement això s'explica perquè els costos en desplaçament en transport privat són encara més cars, com ho demostra el cas de Londres, on el 43 per cent dels residents utilitza el transport públic, com a conseqüència, apunta l'estudi, de la

Congestion Charge, el peatge d'accés a l'àrea central de la regió metropolitana londinenca que encareix l'opció del transport privat. Hi ha una altra possible explicació, l'urbanisme i la proximitat dels serveis de la regió metropolitana que fomenten, com en el cas de Barcelona, que la major part dels desplaçaments es facin a peu, o en bicicleta.

D'acord amb aquest estudi de l'Institut Cerdà, només un 13% de la població resident a Barcelona utilitza habitualment el seu propi vehicle per als seus desplaçaments, mentre que en la resta va a peu, en bici i, com a tercera opció, en transport públic. Tot i que en menor mesura, els ciutadans del conjunt metropolità barceloní tenen un comportament similar i només un 31% utilitza el seu propi vehicle. Aquesta combinació de mitjans de desplaçament que refusa el transport privat només es veu superada pels residents a la ciutat d'Amsterdam, que encara caminen més que els barcelonins o utilitzen com a mitjà habitual pels seus desplaçaments la bici. En l'extrem oposat se situen els lisboetes i els romans.

El finançament públic del sistema de transport també situa Barcelona en un bon lloc, segons les dades d'aquest estudi, que determinen la taxa de cobertura dels títols de viatge més populars, això és, la quantitat de diners que paga l'usuari i la part que paga l'Administració. Des d'aquest punt de vista la taxa de cobertura de Barcelona se situa a mitja taula. La d'Amsterdam és la més alta: el 56,7 per cent del cost del servei repercuteix en la mateixa administració. La de Barcelona

Els barcelonins estan entre els europeus que més es desplacen a peu o en bici per la ciutat

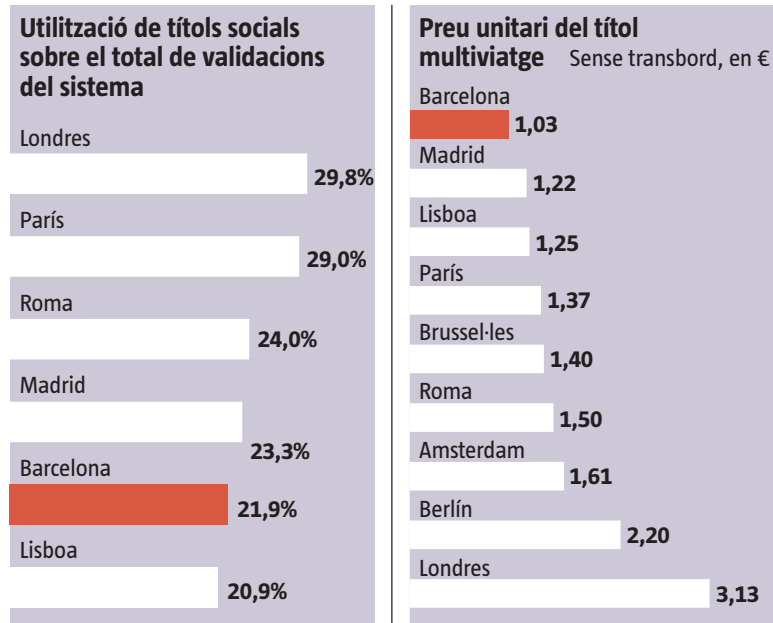
se situa en cinquè lloc entre les ciutats incloses en aquest estudi comparatiu.

L'informe de l'Institut Cerdà revela, per altra banda, que en Barcelona té molt camí per recórrer és en la millora dels títols de transport. La majoria de les ciutats amb què el sistema de transport s'ha comparat ja utilitzen targetes intel·ligents que, en teoria, haurien de facilitar un ús més òptim i ajustat a les necessitats de cada usuari. En algunes ciutats s'ha començat a introduir el telèfon mòbil personal com a sistema de pagament. De fet, està previst que el 2016 entrin en servei ja a Barcelona els nous títols de contacte, la gestió dels quals s'ha adjudicat la Caixa.

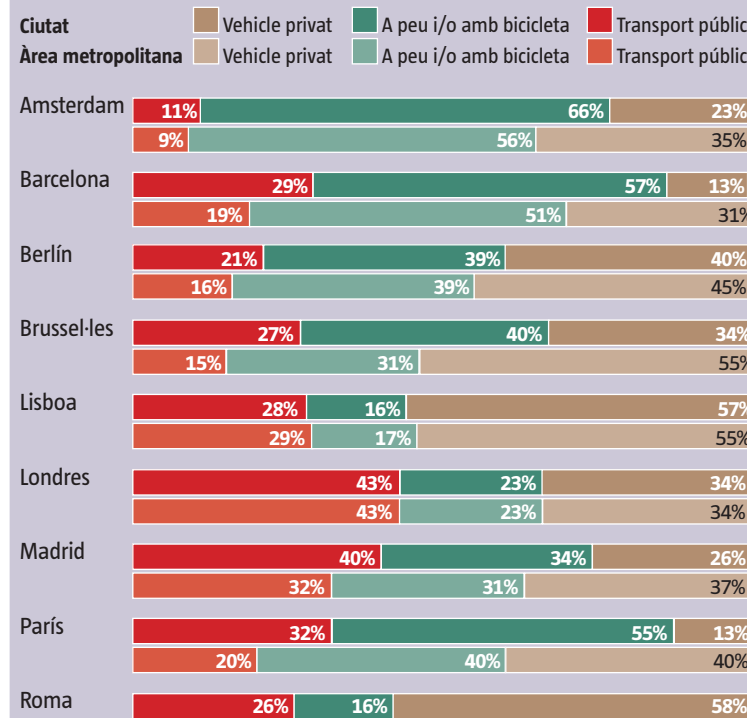
Això hauria de permetre una extensió dels títols socials, un aspecte en el qual la xarxa de Barcelona està sensiblement per sota de la resta de ciutats i només per sobre de Lisboa.

En el mateix sentit, la utilització d'aquest tipus de sistemes hauria de permetre que els títols de transport s'associessin a activitats en les quals el desplaçament té un paper rellevant. Un cas interessant en aquest sentit és la targeta que, a Amsterdam, combina la venda del transport i d'una entrada al teatre.●

COMPARATIVA DEL TRANSPORT PÚBLIC A LES GRANS CAPITALS EUROPEES



La mobilitat a les ciutats i les àrees metropolitanes En percentatge



L'àrea metropolitana de Londres i la ciutat tenen la mateixa definició administrativa. Sense dades de l'àrea metropolitana de Roma