

VIURE

13 - 14 d'abril del 2017



Mónica Cruz, Marta Torné i Andrea Duro, noves noies de les galeries Velvet

PÀGINA 8

La T-10 és la targeta de transport més competitiva d'Europa

El bitllet senzill, en canvi, està per sobre de la mitjana i és un dels més cars



ANA JIMÉNEZ

Un avantatge per a tothom. L'abonament de deu viatges és el més utilitzat fins i tot pels turistes que visiten Barcelona

DAVID GUERRERO
Barcelona

Els 9,95 euros que costa cada targeta de deu viatges en transport públic de Barcelona és poc si es compara amb el que costa agafar el metro i l'autobús en altres grans ciutats europees. Un estudi elaborat per l'**Institut Cerdà** en què s'analitzen els sistemes de transport de vuit àrees metropolitanes europees situa la popular T-10 com el títol multiviatge més econòmic d'Europa Occidental.

Segons dades de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM), el 58% dels viatges es fan amb aquest tipus d'abonament, amb què cada viatge costa un euro. Fins i tot els estudiants universitaris que haurien d'utilitzar targetes específiques per a ells, com ara la T-Jove, aposten en molts casos per la T-10 ja que, al capdavant, els surt més barat segons el nombre de viatges que facin.

Dir que una cosa és barata o cara és molt relatiu. No és el mateix el preu d'un bitllet a Barcelona que a Londres o París, igual que tampoc no costa el mateix un cafè o una cervesa en un lloc o un altre. L'informe, encarregat per l'Autoritat del Transport Metropolità, introdueix la variable del cost de la vida a les diferents ciutats, i encara així la T-10 lidera la classificació com l'abonament de transport més econòmic si es té en compte el percentatge que representa sobre el cost d'una cistella de la compra estàndard o un litre de gasoil, entre altres indicadors econòmics. Si s'observa en relació amb el PIB per càpita i el salari mínim interprofessional vi-

LA DADA
1,00
euro és el preu de cada viatge amb T-10

gent, Barcelona queda pràcticament empatada amb Amsterdam, Brussel·les i París. La capital britànica, en canvi, està en l'altre extrem, amb els preus dels núvols. El potencial de la T-10 de Bar-

celona no és únicament el baix cost per a l'usuari. També és important la integració dels diferents tipus de transport, que permet combinar metro amb autobusos, tramvia, Rodalies i

celona no és únicament el baix cost per a l'usuari. També és important la integració dels diferents tipus de transport, que permet combinar metro amb autobusos, tramvia, Rodalies i

La frontera dels 10 euros

La T-10 va ser creada el 2001 fruit de la integració tarifària que permet viatjar amb un mateix bitllet en els diferents mitjans de transport públic de l'àrea metropolitana. La primera T-10 costava 5,32 euros. Cada 1 de gener anava registrant un petit increment fins que el 2014 va superar la frontera dels 10 euros. Una pujada de 50 cèntims en un moment en què les famílies estaven més tocades per la crisi va situar

el preu de la targeta en 10,30 euros i va provocar la ira dels usuaris. El socialista Jaume Collboni, llavors a l'oposició, va pactar amb Xavier Trias una partida de 9,5 milions més en el pressupost municipal per aconseguir la rebaixa fins als 9,95 euros el 2015. Des d'aleshores el preu està congelat a costa d'una aportació més gran cada any de l'Ajuntament, l'Àrea Metropolitana de Barcelona i la Generalitat.

Ferrocarrils de la Generalitat sense necessitat de pagar un suplement. A Madrid, un viatge amb el metrobus surt per 1,22 euros, però si el passatger necessita fer transbord entre metro i autobús el preu es dispara per la falta d'integració entre la xarxa de metro i l'empresa municipal d'autobusos. Al final, per cada euro gastat per l'usuari en trans-

ESTUDI COMPARATIU

Els abonaments mensuals se situen entre els més barats de vuit ciutats analitzades

TARIFES ADAPTADES

La capital catalana i París són els punts que tenen més varietat de títols socials

port públic a Barcelona, a la capital espanyola és tres vegades superior.

En canvi, el bitllet senzill de la primera corona tarifària a Barcelona no és gens competitiu. És un dels més cars tant en termes absoluts com relatius. Els 2,15 euros que costa cada viatge estan per sobre de la mitjana. Només el superen Berlín (2,70), Amsterdam (2,90) i Londres (3,25). El seu alt preu, comparat amb el que costa una T-10, fan que el seu ús sigui residual i les seves validacions representin entre un 4 i un 5% del total. L'alt preu que es paga per un bitllet senzill és una cosa premeditada i no canviarà, segons el secretari d'Infraestructures i Mobilitat de la Generalitat, Ricard Font. Apunta que d'aquesta manera es busca "penalitzar els usuaris esporàdics per premiar els més habituals i recurrents".

Aquelles persones que utilitzen el transport públic cada dia, més enllà de la T-10, tenen a l'abast diferents tipus de bitllets mensuals en què Barcelona no és la ciutat més competitiva, però sí que està en el grup de les més barates. L'abonament mensual il·limitat, la T-Mes (52,75 euros), és

CONTINUA A LA PÀGINA SEGÜENT >>>

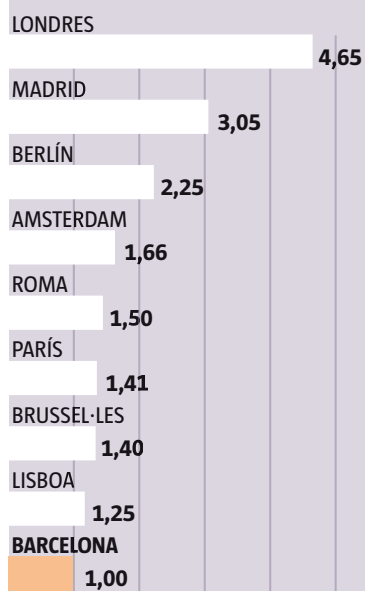
ANÀLISI COMPARATIVA SOBRE LES TARIFES DEL TRANSPORT PÚBLIC EN DIVERSES CIUTATS

Girona ofereix el seu aeroport com a quarta pista

L'aeroport Girona-Costa Brava podria assumir el rol de quarta pista del Prat. Així ho assegura l'alcaldessa de Girona, Marta Madrenas, que considera que, quan sigui necessari, les instal·lacions gironines podrien "assumir perfectament i sense grans inversions" la funció de complement davant l'augment de passatgers del Prat. L'Ajuntament confia que l'estudi encarregat a la Universitat de Cranfield (Regne Unit) sobre les possibilitats de futur de la instal·lació de Girona i la seva complementarietat amb la del Prat permetrà afegir arguments a aquesta proposta. / B. Julbe

TÍTOL MULTIVIATGE (T-10)

Preu unitari, en euros, amb 1 transbordament (metro+bus)

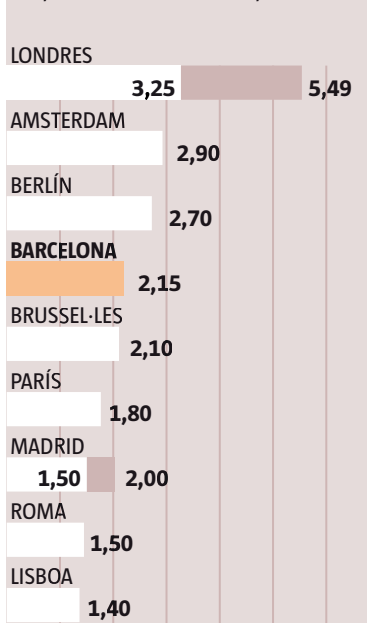


LONDRES: mitjana de la tarifa en hora vall i en hora punta.

ROMA no disposa de títol multiviatge. Per a la comparativa s'ha utilitzat el billet senzill

BILLET SENZILL

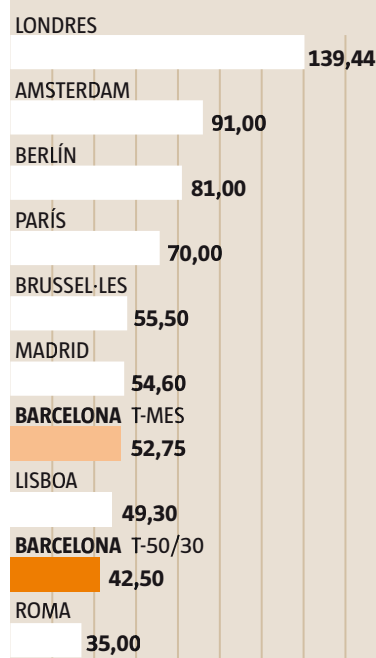
Preu mínim del billet senzill de metro, fins a 5 parades



FONT: ATM/Institut Cerdà

ABONAMENT MENSUAL

Preu unitari, en euros



LA VANGUARDIA

PREU MENSUAL DEL TRANSPORT PER ALS JOVES

Jove i/o estudiant



* BERLÍN: estudiants universitaris sense semester ticket, de formació professional... LISBOA: estudiants amb ajudes socials LONDRES: descompte de 16 a 18 anys

La targeta per a joves és de les menys econòmiques

>> VE DE LA PÀGINA ANTERIOR

el tercer més econòmic de les vuit ciutats analitzades, superat pels baixos preus de Lisboa (49,30) i Roma (35 euros). La capital italiana ha apostat per tenir uns preus especialment atractius en els abonaments mensuals, però en canvi no té l'equivalent multiviatge a les tan utilitzades T-10. Per la seva part, la T-50/30 (50 viatges en 30 dies), pensada per a aquells que utilitzen transport públic dues vegades al dia per anar i tornar de la feina, que-

da com la segona opció més econòmica (42,50). Introduint la variable del cost de vida, el preu de la T-50/30 resisteix com el segon més barat de les regions comparades tant en relació amb el cost de productes quotidians com en termes de renda (salari mínim) i de riquesa (PIB per càpita).

Un altre aspecte que destaca de l'estudi dut a terme per l'Institut Cerdà són els nombrosos títols socials existents a Barcelona que suposen tarifes reduïdes per a certs segments de la societat: tercera edat, joves, menors, famílies

nombroses, monoparentals, discapacitats... En aquest apartat, la capital catalana i París són les dues conurbacions analitzades que ofereixen descomptes per a més grups poblacionals. Els nens en són els més beneficiats; a Barcelona poden viatjar de franc fins als 16 anys. A Madrid no tenen tarifa especial per a ells, i altres ciutats com ara Londres i Roma limiten el passatge gratuït fins als deu anys.

En el cas dels joves, Barcelona i Brussel·les destaquen per ser les que ofereixen descompte fins a

una edat més avançada (25 anys), però, en canvi, la capital catalana és en aquest aspecte una de les més cares. La T-Jove -105 euros i de validesa trimestral- surt per 35 euros mensuals i queda per sobre de la mitjana de les vuit ciutats analitzades. És el punt més feble dels diferents tipus de targetes existents en l'àrea de Barcelona. Només és més car l'abonament per a joves a Lisboa, Amsterdam i Londres.

El secretari d'Infraestructures de la Generalitat admet que "hi ha recorregut per oferir noves

polítiques de bonificacions per als joves d'entre 16 i 25 anys". Ricard Font reconeix que en funció del nombre de viatges que facin els joves catalans els surt més a compte utilitzar diverses targetes T-10 que la pensada especialment per a ells, una absurditat que haurien de corregir.

L'entrada en funcionament de la T-Mobilitat, prevista per a finals de l'any que ve, pot ser una excusa perfecta per resoldre els punts febles detectats amb l'estudi. Es presenta com la revolució més important del sistema de transport públic català, encara que en un primer moment "serà un canvi purament tecnològic; no afectarà les tarifes", afirma Font. Quan la tecnologia estigui totalment desplegada es podrà fer un pas més i s'aplicarà automàticament la tarifa òptima en funció del nombre de desplaçaments que faci l'usuari sense obligar-lo a fer càlculs. ●

La Sindicatura envia a la Fiscalia les irregularitats de Marina Badalona

FEDE CEDÓ
Badalona

La fiscalització de l'empresa pública Marina Badalona SA que ha dut a terme la Sindicatura de Comptes de Catalunya ha generat quatre expedients que detallen les irregularitats detectades, algunes de les quals van més enllà de les pròpies de la gestió empresarial, per la qual cosa han estat derivades a la Fiscalia. La Sindicatura aprecia l'existència de responsabilitats que correspon dirimir a la jurisdicció competent, com la venda de parcel·les públiques a preu molt més baix que el del mercat.

Segons l'expedient quart de la Sindicatura, que fa referència a la gestió de Marina Badalona (MBSA), l'organisme fiscalitzador, analitzant detalladament totes les operacions i del seu contingut, entén que hi ha irregularitats en els acords per part del conseller delegat. Precisament, des del de-



LLIBERT TEIXIDÓ/ARXIU

Obres de construcció del port de Badalona

sembre un jutjat investiga la responsabilitat de Juan Felipe Ruiz i Francesc Panella com a exconsellers delegats de l'empresa pública badalonina.

"De les operacions se'n desprenen irregularitats relatives a transaccions d'alienació de patrimoni, a preus inferiors al seu valor de mercat". És el que diu l'informe que la Sindicatura ha enviat a la Fiscalia, a més d'altres suposades infraccions com ara l'adquisició de compromisos "no assumibles per l'Administració" com la resolució de tràmits o el fet d'assumir despeses de reparació de tercers. L'informe també detalla que es van adjudicar obres "sense complir amb els principis de publicitat, concurrència i imparcialitat" que han de regir la contractació pública.

Durant el període fiscalitzat, segons la Sindicatura de Comptes, sorprèn que el conseller delegat tingués poder per actuar en nom d'MBSA sense l'autorització prèvia del consell d'administració i "disposés d'una firma bancària unipersonal, cosa que suposa un risc en la gestió i control de l'empresa". Així, MBSA va vendre finques per evitar sentències favorables a les denúncies de diverses empreses promo-

tores a 617 euros el metre quadrat, quan quinze mesos més tard el mateix espai es va pagar a 1.365 euros.

En la mateixa línia, els contractes d'emergència per al dragatge de sorra de la dàrsena pesquera presenten incidències relatives a la falta de la declaració d'emergència. Fins a set contractes i cinc modificacions posteriors van ser adjudica-

L'adjudicació directa del dragatge de la dàrsena pesquera va suposar un increment de 23,8 milions d'euros

cats directament malgrat que comportaven una modificació de les condicions del contracte inicial i que van incrementar el cost de l'obra en 23,8 milions d'euros, un 138,7% respecte a l'import inicial.

Dels 26 contractes que ha analitzat la Sindicatura de Comptes es desprèn que 12 no van passar per cap procediment de licitació, entre ells el que fa referència a l'exploració d'un hotel i locals comercials al port. ●