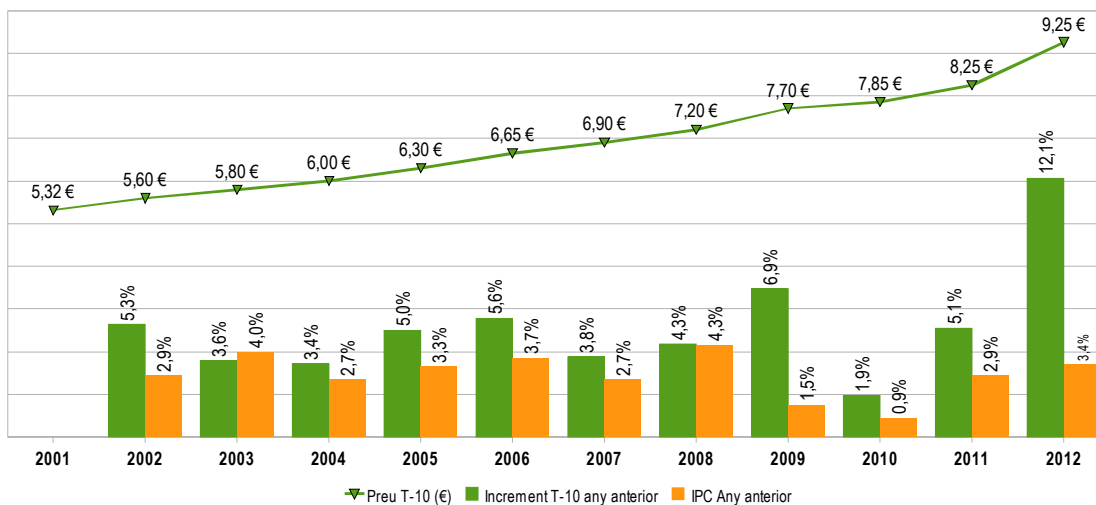


Nota de premsa // 20-12-2011

## La Generalitat aprova una pujada rècord del transport públic amb unes compensacions gairebé nul·les per als usuaris habituals i amb retallades en el servei

- El problema econòmic és la manca de finançament no les aportacions dels usuaris, que són generoses
- Per primera vegada en 10 anys, una pujada de tarifes s'acompanya d'un pla de retallades del servei
- Per poder utilitzar l'únic bitllet que no puja de preu cal fer més de 68 viatges mensuals a la corona 1, i entre 51 i 59 a la resta de corones. Ni tan sols dona temps material de fer tants viatges
- La Generalitat rebutja una proposta de la PTP que pretenia afavorir aquells usuaris habituals ara perjudicats pel sistema tarifari: els que fan desplaçaments amb un nombre variable de zones i els que viuen o treballen fora de la 1a corona metropolitana.

### Portem 10 anys amb pujades per sobre de l'IPC i el problema financer no es resol



Gràfic 1. Increment del cost del títol de transport més utilitzat, la T-10, en comparació amb l'IPC general i amb l'IPC del transport, ambdós harmonitzats amb la UE, en el període 2001-2012. Font: PTP a partir d'Autoritat del Transport Metropolità de la RMB.

El transport metropolità porta 10 anys repetint un esquema financer que no aconsegueix equilibrar els comptes i un sistema tarifari obsolet que no aconsegueix fidelitzar els usuaris. El futur immediat del transport públic passa per l'estímul de la demanda, la reducció de costos operatius i una llei de finançament. La PTP ha presentat un informe preliminar sobre el finançament del transport públic amb una bateria de quasi 40 propostes per capgirar la situació actual, en la que l'administració no troba recursos suficients i els usuaris han de fer front a pujades considerables. Existeix un problema seriós de costos (veure informe), no de taxa de cobertura: en el període de 2001-2010 la recaptació s'ha incrementat un 67% front creixements dels IPC general i dels transports més moderats: del 29% i 26% respectivament al mateix període. De fet el títol més venut, la T-10 d'una zona, s'ha encarat un 74% en el període 2001-2012, un increment que no seria problemàtic si no fos perquè aquest títol representa el 84% de les targetes venudes. Tota una demostració que l'actual estructura tarifària no afavoreix als usuaris més habituals (veure taula annexa número 3). Però alhora cal destacar també l'esforç fet per l'administració, que ha incrementat les subvencions al transport públic un 134% en el període 2001-2010. En el

darrer exercici l'ATM s'ha vist obligada a autoritzar les empreses operadores a fer elevats endeutaments per fer front a les despeses corrents. Una situació que esdevé insostenible i que té com a única solució la proposta d'un nou model de finançament on el transport privat, que causa més congestió i estralls a la societat, assumeixin una part del finançament. En un futur caldrà buscar noves vies de finançament, recuperar les aportacions de l'Estat, i buscar noves imposicions de tipus general o sobre la mobilitat privada, que és la que causa els problemes econòmics de la mobilitat (congestió, contaminació, accidents...).

**Es fa difícil equilibrar els comptes del transport públic quan s'estimula la demanda del vehicle privat per sobre del transport col·lectiu.** Ajuntament i Generalitat dissuadeixen la demanda del transport públic aplicant pujades més altes al transport públic que al privat (veure taula número 2), tot i ser aquest la principal causa de congestió, accidents i contaminació a l'àrea metropolitana de Barcelona. En comptes d'afavorir la demanda del transport públic com es fa amb el vehicle privat (peatges a l'ombra, plans Prever, descomptes a l'impost de matriculació i l'àrea verda...), s'apliquen retallades del servei amb un nivell d'improvisació sorprenent. En poques setmanes serem testimonis de la supressió dels dos únics autobusos (35 de TMB i B22 de Tusgsal) que comunicaven l'Hospital de Sant Pau amb la línia 1, 5, 9 i 10 del Metro i Renfe. A més de les decisions en matèria tarifària, cal recordar que mentre s'ha paralitzat les obres al tram central de la línia 9 del Metro (el més important del Pla d'infraestructures) s'han accelerat i inaugurat abans de termini les obres de l'autovia entre Vilanova i Manresa amb un peatge a l'ombra que resulta molt onerosos per als recursos públics.

Transport públic	Transport privat
<b>ÀREA METROPOLITANA</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La T10 i la T-50/30 d'una zona pujaran un 12% i un 10%. S'aplica un descompte d'un Euro sobre la T-Mes, un títol amb un escàs índex d'utilització.</li> <li>• No s'afavoreixen els viatges en grup esporàdics front el vehicle d'alta ocupació (com es fa a Alemanya i altres països).</li> <li>•</li> </ul>	<b>ÀREA METROPOLITANA</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Els peatges pujaran entre un 4,8% i un 6,67%</li> <li>• Descomptes del 40% al peatge amb 3 o més ocupants</li> <li>• Descomptes del 30% al peatge per als vehicles menys contaminants</li> <li>• Descomptes del 30% si es passa 16 vegades pel mateix peatge (subvencionant l'ús de l'autobil en comptes de dissuadir-lo)</li> </ul>
<b>BARCELONA</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• El sistema de bicicleta pública Bicing s'incrementarà un 25%, de 35 € a 44 €</li> </ul>	<b>BARCELONA</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• S'aplicarà una reducció de l'impost de matriculació entre un 3 i un 7%</li> <li>• Gratuïtat de l'àrea Verda als residents que no hagin estat sancionats durant el darrer any</li> </ul> Per als no residents l'increment de l'àrea verda se situarà entre el 2 i 2,6%

Taula 2. Algunes modificacions de preus per a l'any 2012. Font: PTP

### **El Departament de Territori i Sostenibilitat rebutja la T-Ambiental**

El passat 29 de novembre, la PTP va enviar una carta al Departament de Territori i Sostenibilitat, proposant una mesura compensatòria davant la previsible pujada general de tarifes: un abonament, que es denominava Ambiental, consistent en una T-Mes de 3 i 6 zones a un preu de 51 € i 100 € respectivament. Des del punt de vista tècnic i econòmic donava solució als usuaris habituals (més de 40 viatges mensuals) ara perjudicats pel sistema tarifari actual, que són els que fan desplaçaments amb un nombre variable de zones i els que viuen o treballen fora de la 1a corona metropolitana. La proposta eliminava, per preu, les T-Mes d'una a sis zones i les T-50/30 de dues a sis zones, uns títols que amb el plantejament actual requereixen una intensitat d'ús del transport públic tan extraordinària que gairebé no s'utilitzen mai (veure taula annexa número 3). Finalment, els serveis tècnics de l'ATM han rebutjat la proposta al·legant raons tècniques i econòmiques que la PTP no comparteix.

### ***Proposta d'abonament ambiental. Any 2011***

Proposta T-Ambiental	1 zona	2 zones	3 zones	4 zones	5 zones	6 zones
<b>T-50/30 actual (preus 2011)</b>	33,50	56,25	78,95	98,20	116,00	129,00
<b>T-Mes actual (preus 2011)</b>	51,00	73,60	99,45	118,00	135,50	145,00
<b>T-Ambiental 2012</b>	--	--	51-60	--	--	100

Taula 3. Abonament Ambiental a proposta de la PTP

## ANNEX NÚMERO 3.

### Comparativa econòmica a escala d'usuari. Any 2011

	Quants viatges hem de fer per a què ens surti a compte un títol de transport? Un usuari habitual del transport públic -sense cotxe- pot fer només 40 viatges en un mes.											
	1 zona		2 zona		3 zona		4 zona		5 zona		6 zona	
Quants viatges he de fer per a què surti a compte compar-me una...	Comparat amb una T-10	Comparat amb una T-50/30	Comparat amb una T-10	Comparat amb una T-50/30	Comparat amb una T-10	Comparat amb una T-50/30	Comparat amb una T-10	Comparat amb una T-50/30	Comparat amb una T-10	Comparat amb una T-50/30	Comparat amb una T-10	Comparat amb una T-50/30
T-50/30	41		34		35		34		35		37	
T-Mes	62	76	45	65	44	63	41	60	41	58	41	56
T-Trimestre	57	70	41	60	41	58	38	56	38	54	37	50
T-Familiar	59	72	42	61	42	59	40	58	40	57	40	55
T-Jove	48	59	35	51	34	49	32	47	32	45	31	42
T-Dia	8	9	6	9	5	8	5	7	5	7	5	7

Font: PTP

### Comparativa econòmica a escala d'usuari. Any 2012

	Quants viatges hem de fer per a què ens surti a compte un títol de transport? Un usuari habitual del transport públic -sense cotxe- pot fer només 40 viatges en un mes.											
	1 zona		2 zona		3 zona		4 zona		5 zona		6 zona	
Quants viatges he de fer per a què surti a compte compar-me una...	Comparat amb una T-10	Comparat amb una T-50/30	Comparat amb una T-10	Comparat amb una T-50/30	Comparat amb una T-10	Comparat amb una T-50/30	Comparat amb una T-10	Comparat amb una T-50/30	Comparat amb una T-10	Comparat amb una T-50/30	Comparat amb una T-10	Comparat amb una T-50/30
T-50/30	40		34		35		34		35		36	
T-Mes	54	<b>68</b>	40	<b>59</b>	40	<b>57</b>	37	<b>54</b>	37	<b>53</b>	37	<b>51</b>
T-Trimestre	49	61	36	54	37	53	34	50	33	48	33	45
T-Familiar	56	70	41	61	41	59	39	58	39	57	40	55
T-Jove	36	45	27	39	26	38	24	36	24	35	25	34
T-Dia	8	9	6	9	5	8	5	7	5	7	5	7

Font: PTP

## ANNEX NÚMERO 4.

### Tarifes 2011, Tarifes 2012 i increments percentuals segons zona i títols de transport.

2011	1 zona	2 zones	3 zones	4 zones	5 zones	6 zones
T-10	8,25	16,40	22,35	28,70	33,00	35,10
T-50/30	33,50	56,25	78,95	98,20	116,00	129,00
T-Familiar	48,40	68,15	93,50	114,50	131,50	142,00
T-Mes	51,00	73,60	99,45	118,00	135,50	145,00
T-Trimestre	140,00	203,00	274,00	327,10	372,60	386,00
T-Jove	119,00	172,00	231,00	277,00	316,00	328,00
T-Dia	6,20	9,75	12,25	13,80	15,65	17,50

2012	1 zona	2 zones	3 zones	4 zones	5 zones	6 zones
T-10	9,25	18,40	25,05	32,18	37,00	39,35
T-50/30	37,00	62,15	87,20	108,50	128,10	142,50
T-Familiar	51,80	75,30	103,50	126,50	145,00	157,00
T-Mes	50,00	73,50	99,50	118,00	135,50	145,00
T-Trimestre	135,00	200,00	275,00	325,00	370,00	385,00
T-Jove	100,00	147,00	199,00	236,00	271,00	290,00
T-Dia	6,95	10,95	13,75	15,50	17,50	19,60

Increment 2012-2011	1 zona	2 zones	3 zones	4 zones	5 zones	6 zones
T-10	12%	12%	12%	12%	12%	12%
T-50/30	10%	10%	10%	10%	10%	10%
T-Familiar	7%	10%	11%	10%	10%	11%
T-Mes	-2%	0%	0%	0%	0%	0%
T-Trimestre	-4%	-1%	0%	-1%	-1%	0%
T-Jove	-16%	-15%	-14%	-15%	-14%	-12%
T-Dia	12%	12%	12%	12%	12%	12%

Barcelona, 20 de desembre de 2011