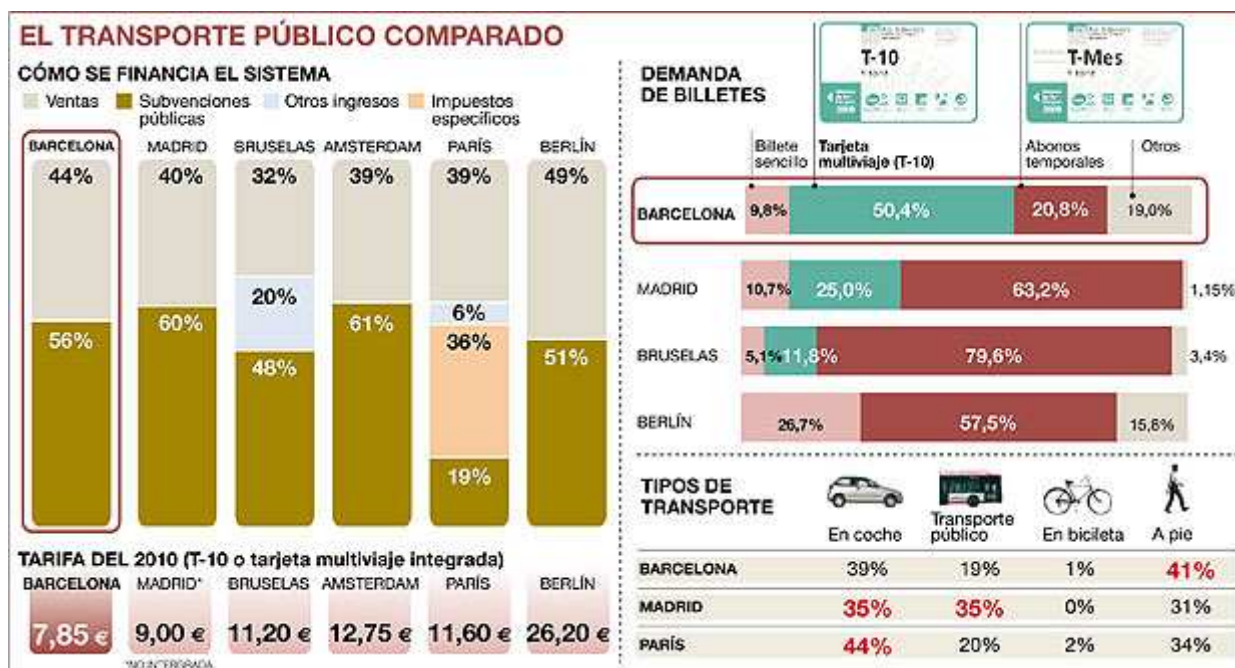


El Periódico, 25/2/2010 FINANÇAMENT DE LA MOBILITAT EN SIS ÀREES METROPOLITANES

Un informe del Govern diu que la T-10 és la més barata d'Europa

- Madrid i Amsterdam superen Barcelona en diner públic per pagar el transport
- BCN té el cost de gestió per viatge més baix juntament amb la capital espanyola



EL PERIÓDICO.

RAMON COMORERA
BARCELONA

Una cosa és la butxaca de cada ciutadà i una altra els comptes de les institucions. Això és una obvietat en molts camps, però encara més en el transport públic. Els últims anys, l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM), el consorci presidit per la Generalitat que regula la tarifa integrada, ha pujat la T-10 (70% de viatges i base del sistema) molt més que la inflació, fins a arribar a 7,85 euros. La decisió sempre ha aixecat «polseguera», segons va dir ahir el secretari per a la Mobilitat, Manel Nadal. Un estudi pagat pel Govern sobre sis àrees metropolitanes europees diu ara que el 2010 aquesta targeta multiviatge encara és més barata que a Madrid, París, Berlín, Brussel·les i Amsterdam. Sense comptar, això sí, el nivell dispar de renda de cada capital.

Les conclusions del prolix treball de 200 pàgines van servir a Nadal per proclamar que Barcelona té «un sistema homologable a Europa», equilibrat entre finançament públic i tarifari (el que aporta l'usuari), eficient pel que fa al cost de gestió per cada viatge i sostenible davant del vehicle privat si s'hi sumen també els viatges a peu.

El treball té dos condicionants a tenir en compte. Un, que s'ha fet (excepte en el cost de la T-10, que és actual) amb dades del període 2004-2007, és a dir abans de la crisi. I un altre, que s'exclou el servei de Rodalies de titularitat estatal fins al desembre davant la dificultat (gran per si mateixa a l'haver de comparar sistemes i realitats diferents, com reconeixen els mateixos autors de l'estudi) per obtenir les mateixes dades a totes les capitals.

Durant els anys analitzats, les subvencions públiques van suposar el 56% del finançament del transport a Barcelona, pel 44% la venda de bitllets. En aquest punt vital per fixar les tarifes, Madrid i Amsterdam aporten més recursos públics, 60% i 61%, davant el 55% de París (on hi ha un impost específic que paguen les empreses), el 51% de Berlín i el 48% de Brussel·les.

19% DELS DESPLAÇAMENTS / Més positiu per a la conurbació catalana és el càlcul de l'eficiència econòmica de la xarxa. El cost d'operació per viatge és aquí (juntament amb Madrid, amb una xifra idèntica) el més baix, 1,27 euros. La relació puja a 1,39 a Amsterdam, 1,56 a París, 1,65 a Berlín i 2,13 a Brussel·les.

L'ús del transport públic a l'àrea barcelonina és, en canvi, el segon més baix, el 19% dels viatges, únicament davant de Berlín, 18%. Madrid té el 35%; Amsterdam, el 30%; Brussel·les, el 27%, i París, el 20%. Només els molts desplaçaments a peu, 41%, fan més sostenible la mobilitat davant del cotxe. Nadal va dir que les institucions van doblar la subvenció del 2003 al 2007 i va concloure: «La proporció actual s'ha de mantenir».