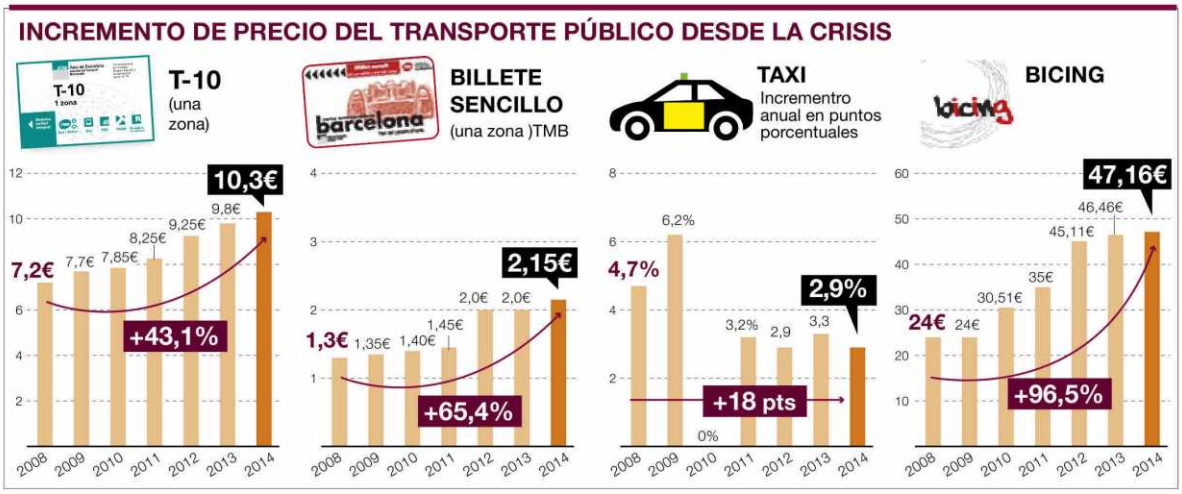
EL PERIODICO DE CATALUNYA
BARCELONA
09/01/14
Prensa: Diaria
Tirada: 79.269 Ejemplares
Difusión: 61.485 Ejemplares
Cód: 77721815
Página: 36
Sección: LOCAL Valor: 16.411,00 € Área (cm2): 801,7 Ocupación: 69,38 % Documento: 1/1 Autor: EL PERIÓDICO I BARCELONA Núm. Lectores: 654000

DEBATE SOBRE LAS TARIFAS DE UN SERVICIO URBANO



El lujo de ir en autobús

Los títulos de transporte público más usados se han encarecido más del 42% desde que Lehman Brothers quebró en el año 2008 ≡ **En este mismo periodo,** el IPC ha crecido el 13,8%

EL PERIÓDICO
BARCELONA

En el 2008, año en el que Lehman Brothers quebró, inaugurando la primera gran crisis del milenio, una T-10 de una zona costaba 7,20 euros. Hoy, esa misma tarjeta sale por 10,30 euros, un 43% más. El billete sencillo ha pasado de 1,30 euros a 2,15 euros, un 65% más. Y la T-50/30, de 29,80 a 42,50 euros, un aumento del 42,6%. El taxi, en este mismo periodo, ha subido 18,5 puntos porcentuales, y el Bicing ha pasado de los 24 euros del primer año a los 47,16 euros actuales, aunque es justo apuntar que la infraestructura de la bicicleta pública es ahora muy superior a aquellos tímidos inicios del mes de marzo del 2007. El encarecimiento del transporte público en Barcelona es indiscutible. Irritante, incluso, si se compara con la escalada del IPC entre enero del 2008 y noviembre del 2013: un 11,8% en el conjunto de España y un 13,8% en Catalunya.

A pesar de que los precios se han multiplicado, el usuario no cubre ni la mitad del coste real de la red. Todo lo que hay que añadir sale de la Administración, y ahí es donde reside el problema, o la excusa, según se mire, pues ahora paga menos que antes. El recorte se lo adjudican este año la Generalitat, con 31,4 millones menos (aporta 281) y el Estado, con 24,1 (inyecta 94,9). El Área Metropolitana de Barcelona aumenta, en cambio, en 0,7 millones (contribuye con 94,7) su cifra del 2012 y el Ayuntamiento de Barcelona lo hace bastante más, hasta 3,3 (paga 80,3). Esta situación obliga a penalizar económicamente al viajero, en contra de lo que dictaría el sentido común: cuanto más barato sea el transporte, más personas se animarán a usarlo en detrimento del vehículo particular.

EL PERIÓDICO



▸▸ Protesta por la subida de las tarifas, el 3 de enero, en Sant Andreu.

Lluís Rabell, presidente de la Federación de Asociaciones de Vecinos de Barcelona (FAVB), reclama mirar más allá del IPC. Prefiere fijarse en el poder adquisitivo de las familias, que en estos años, según su modo de ver, **«se ha visto gravemente afectado por la crisis». «Teniendo en cuenta que las capas más populares de la población son las que más usan el bus y el metro, la decisión de encarecerlo es todavía más contradictoria»,** señala. Ricard Riol, presidente de la asociación Promoción del Transporte Público (PTP), lamenta que sea el usuario **«quien tenga que pagar la pelota financiera de la Autoridad del Transporte Metropolitano».** Asegura que la excusa del Estado no se aguanta por ninguna parte, hasta el punto de recordar que el Gobierno central **«no tiene ninguna obligación de ayudar a pagar el transporte público de Barcelona». «El problema lo tenemos aquí, no se debería contar con la aportación estatal, sino convertir el bus y el metro en servicios básicos como la son la sanidad y la educación, que siempre deben contar con la financiación necesaria para su correcto funcionamiento»,** explica.

«La crisis afecta mucho al poder adquisitivo de las familias. El precio es inaceptable»

Las entidades han convocado una manifestación hoy contra el tarifazo que ya se aplica

Protesta en Sant Jaume

La FAVB y la PTP, entre otras entidades, han convocado una concentración hoy en Sant Jaume a las 20 horas para protestar contra las tarifas. El objetivo, señala Rabell, **«es que el bus o el metro vuelvan a ser atractivos para la gente de Barcelona».** Riol añade que muchos jóvenes han decidido pasarse a la moto porque ahora ya les es más barato. Desde el punto de vista de la seguridad vial, que haya más motoristas no es una buena noticia: son el colectivo más accidentado y el que más muertos deja en el trágico balance anual de siniestros.

Al coche y a la moto se les puede intentar ganar en prestaciones, pero eso es algo muy complicado, porque, según el presidente de la PTP, la velocidad comercial todavía está lejos de ser atractiva. Solo queda seducir el bolsillo del usuario, **«pero ahí no parece que la ATM muestre interés alguno porque solo se preocupa de su financiación».**

No da la sensación de que a nivel político vaya a producirse una batalla campal por la escalada del precio del transporte público. Lo subió el PSC cuando gobernaba y lo encarece ahora CiU con Xavier Trias al mando del consistorio y del Área Metropolitana. Así es como la pataleta y la revolución saldrán de la calle, no de los despachos. **«Debemos hacernos visibles, que se den cuenta de que esto es algo intolerable»,** resume Rabell. ≡