EL PERIODICO DE CATALUNYA
BARCELONA
05/02/13
Prensa: Diaria
Tirada: 142.474 Ejemplares
Difusión: 110.200 Ejemplares
Cod: 66738551
Página: 8
Sección: OPINIÓN Valor: 8.524,00 € Área (cm2): 479,0 Ocupación: 45,42 % Documento: 1/1 Autor: PAU Noy Núm. Lectores: 634000

Las consecuencias de la crisis

¿Cómo recuperar pasaje?

Barcelona debe desplegar una nueva política de tarifas del transporte público que no sea a la carta

PAU
Noy



El Govern ha justificado la caída del 3,8% de pasajeros en el transporte público en el área de Barcelona ofreciendo una serie de argumentos de sólida apariencia. Debido a la crisis, la región de Barcelona ha perdido 200.000 habitantes, un 4,3% de su población; cada vez hay menos gente que trabaja; y ha habido una larga cadena de huelgas en el bus y el metro de TMB. La mayor parte de lectores podrán compartir esta visión. La nota de la ATM subraya que el descenso de viajes en coche ha sido aún mayor, un 4,7%. Otro argumento que podría añadirse es la ligera reducción en la oferta de transporte, concentrada en el tranvía y los autobuses urbanos de la segunda y tercera coronas.

MÁS IDEAS. Creo que la vista gorda que el Ayuntamiento de Barcelona hace ante las continuas ilegalidades en el aparcamiento y circulación de motocicletas ha drenado también las cifras del transporte. Ir en moto en Barcelona es cada vez más fácil debido a que sus usuarios aparcan dónde les viene en gana sin mayor contratiempo. Es falso el argumento de que la moto facilita la fluidez del tráfico. Si no pudiesen aparcar donde les viniera en gana, los usuarios de la moto usarían el transporte público, porque la alternativa, aparcar el coche en cualquier sitio, supondría su inmediata retirada por la grúa.

Cuando analizamos las pérdidas de usuarios del transporte público vemos que unos pierden más que otros, y este dato constituye un buen indicador sobre el potencial de crecimiento. El tranvía ha bajado poco, a pesar de la severa reducción de servicio, y Rodalies de Renfe no se ha visto afectada por la crisis, ya que ha logrado mantener el pasaje, en parte debido al control del fraude, que llegó a ser cinco veces superior al del resto del transporte. Se superponen dos fenómenos: por un lado, una pérdida de pasaje por la crisis y la emigración, y por otro, un trasvase de usuarios del coche al transporte público, y de este a viajes a pie y en bici, y en Barcelona, algo a la moto, con el argumento del coste del viaje como motor del cambio. También hay datos positivos, como que cada vez se hacen más viajes no motorizados. Caminamos un 0,7% más, y vamos un 4% más en bicicleta, porque son viajes sin coste. Los desplazamientos sostenibles, es decir, los que se hacen a pie, en bicicleta y en transporte público, se han mantenido y continúan en su máximo histórico. Una excelente noticia.



LEONARD BEARD

Desde el punto de vista de generación de recursos para financiar el sistema de transporte, la caída del pasaje no es una buena noticia, aunque la fuerte subida de tarifas aprobada, un 8% de media, ha compensado este problema. Debido a la mala situación de las finanzas, las compañías de transporte van a tener auténticas dificultades para obtener nuevos créditos con los que financiar la operativa diaria.

Ahora bien, las autoridades tienden a imputar las caídas de pasaje en el transporte público a la crisis y a explicar los aumentos por las mejoras en el servicio. Lo cierto es que en las comparativas internacionales el transporte público del área de Barcelona queda siempre en un excelente lugar. Ha habido una inversión sostenida y la mejora de la red ha sido muy importante. Incluso Renfe, desde su seudotransferencia de servicio a la Generalitat, ha mejorado también, porque al fin alguien se preocupa en serio por los usuarios. Pero la teoría económica dice que en época de crisis los viajes baratos deberían aumentar, especialmente cuando viajar en transporte público es cinco veces más económico que hacerlo en coche con la tarifa adecuada. Por tanto, hay una línea clara para desarrollar el camino de recuperación del pasaje, y no es otra que la creación de los abonos de transporte.

¿SABEN POR QUÉ Suiza es el país de Europa donde se usa más el transporte público a pesar de que es bastante más caro que en el nuestro? Primero porque tiene una excelente red de transporte, como en Barcelona, pero también porque, sobre una población de ocho millones de personas, dos millones tienen abonos de transporte. Hay que desplegar una nueva política de tarifas para lograr que un millón de clientes se muevan al 100% en transporte público, los días laborables y también los festivos. Y eso, como en muchos otros productos, únicamente lo consigue una tarifa plana, la que permite hacer un viaje adicional a coste marginal cero. La Unión Internacional del Transporte Público ha lanzado el reto a todas las ciudades de duplicar el número de usuarios en el 2025. La red barcelonesa de transporte público es aún capaz de absorber mucha demanda. Para lograrlo hay que abandonar el obsoleto sistema de tarifas a la carta que tenemos ahora y concentrar todo el esfuerzo en que la mayor parte de nosotros viajemos con un abono, mensual, trimestral o anual. ≡

Ingeniero industrial.