LA VANGUARDIA (VIVIR EN BARCELONA) 23/07/13
BARCELONA

Prensa: Diaria
Tirada: 247.472 Ejemplares
Difusión: 198.337 Ejemplares

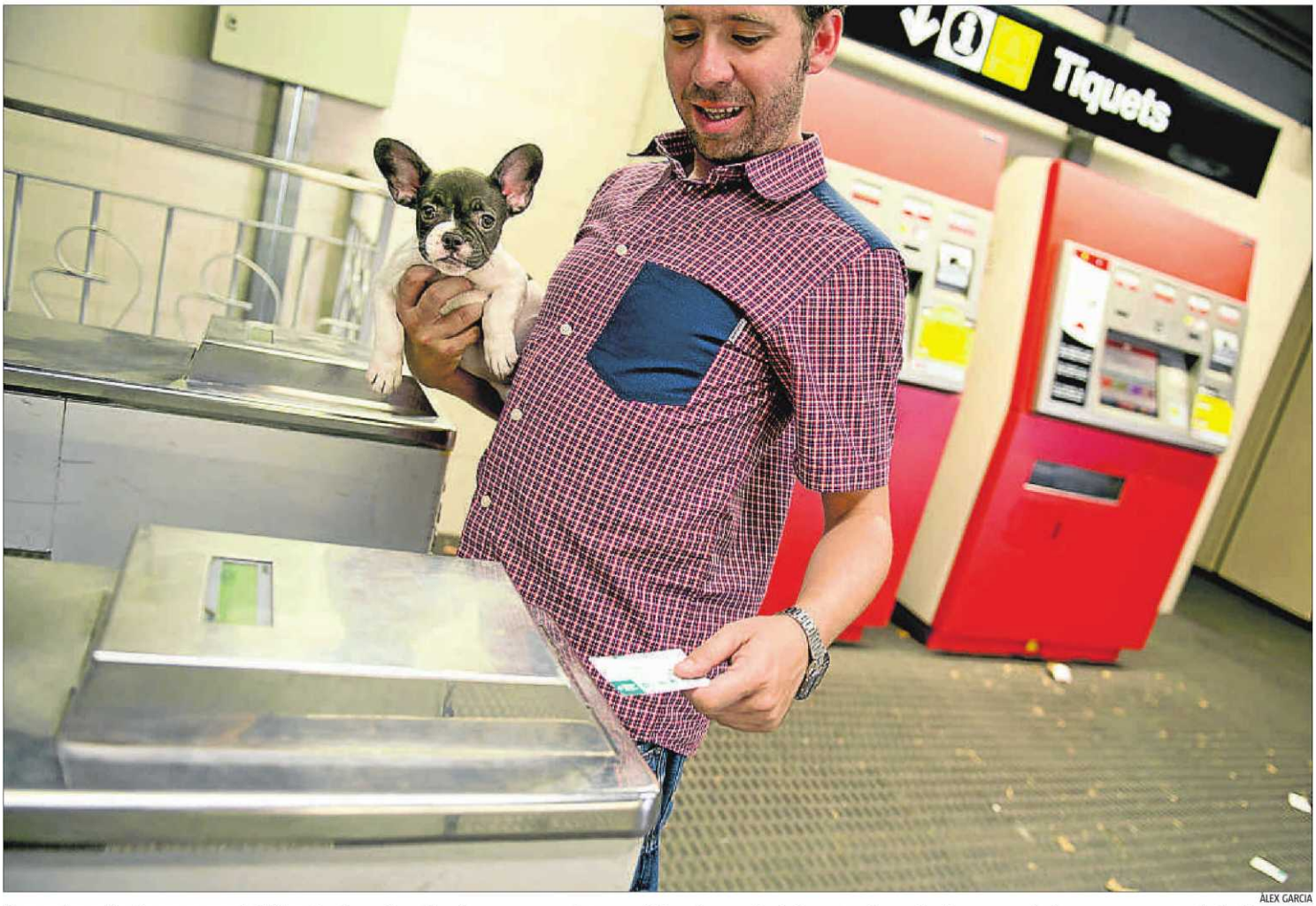
Cód: 72711342

Página: 1

Sección: LOCAL Valor: 14.858,00 € Área (cm2): 877,1 Ocupación: 89,62 % Documento: 1/2 Autor: ÓSCAR MUÑOZ Núm. Lectores: 753000



La revolución tarifaria



ÀLEX GARCIA

Nueva tecnología y nuevos hábitos. La introducción de un nuevo sistema obligará a sustituir las actuales máquinas canceladoras, como esta de la línea 4

ÓSCAR MUÑOZ
Barcelona

Un centenar de empresas se interesan por la explotación del futuro sistema de tarifas en el transporte público

La T-Mobilitat, que se estrenará en el 2015, requerirá una inversión privada de entre 50 y 60 millones de euros

La T-Mobilitat, la tarjeta inteligente con la que se accederá al transporte público del área de Barcelona y del conjunto de Catalunya a partir del 2015, está más cerca. La ATM ha abierto un proceso de diálogo competitivo con las empresas para definir las bases del concurso mediante el que se adjudicará la gestión del nuevo modelo tarifario a un operador privado. Un centenar de firmas se han interesado por esta iniciativa, que supondrá un cambio total en el sistema de pago del metro, del autobús, del tren y del tranvía. El adjudicatario asumirá la inversión necesaria, valorada según los últimos cálculos entre 50 y 60 millones de euros, que incluye la sustitución de la maquinaria con la que se validarán los nuevos títulos, seguramente a cambio de un canon por viaje. La duración del contrato está todavía por fijar, pero se estima que oscilará entre los 13 y los 15 años.

Con la T-Mobilitat, la Conselleria de Territori i Sostenibilitat y la ATM se plantean abrir una nueva etapa en el sistema de transporte público. Después del éxito que supuso la integración tarifaria, creada en el 2001, que propició un gran crecimiento del número de viajeros, ahora, tras el estancamiento de la afluencia derivado de la crisis económica, hace falta un nuevo impulso, también desde las tarifas. El contrato que se está perfilando es novedoso no sólo porque supone la implantación de nuevos soportes, basados en tarjetas con chip y sin contacto, sino también porque conllevará la externalización de todo el proceso tarifario. El grupo que se haga con el contrato se ocupará de las máquinas, de la base de datos de usuarios y del centro de atención, aspectos que ahora controlan las operadoras de transporte y la ATM.

CONTINÚA EN LA PÁGINA SIGUIENTE >>

LA VANGUARDIA (VIVIR EN BARCELONA)
BARCELONA
23/07/13
Prensa: Diaria
Tirada: 247.472 Ejemplares
Difusión: 198.337 Ejemplares
Cód: 72711342
Página: 2
Sección: LOCAL Valor: 15.929,00 € Área (cm2): 940,3 Ocupación: 96,07 % Documento: 2/2 Autor: ÓSCAR MUÑOZ Núm. Lectores: 753000



ÀLEX GARCIA

Usuarios de una línea de TMB marcan sus billetes en la zona de la Vall d'Hebron de Barcelona

La tarjeta inteligente

Inversión:
50-60 MILLONES DE EUROS

Duración del contrato:
13-15 AÑOS

Sustitución de
7.846 PUNTOS DE VALIDACIÓN

Expendedoras de billetes:
1.338

Un centenar de empresas se han interesado

CALENDARIO

2014. Prueba piloto
2015. Entrada en funcionamiento
Hasta el 2017. El nuevo sistema convivirá con el actual
2018. Funcionamiento exclusivo de la T-Mobilitat

El precio bajará a medida que se hagan más viajes

>> VIENE DE LA PÁGINA ANTERIOR

Pero, en cualquier caso, este nuevo modelo no debe suponer un sobrecoste ni para la administración pública ni para el viajero. La previsión es que, con la T-Mobilitat, el conjunto del sistema obtenga nuevos ingresos gracias a una mayor utilización del transporte público, ya que este modelo tendrá nuevos incentivos para los clientes recurrentes. Y también como consecuencia de la disminución del fraude, más fácil de combatir con las nuevas tecnologías que se emplearán.

Con el nuevo sistema se abre además la posibilidad de generar nuevos ingresos, como la inclusión de publicidad en las tarjetas o la exportación del modelo a otros lugares. También se espera una reducción de los costes con la renovación de la maquinaria, que ya está obsoleta y había que sustituirla de todos modos, o por una menor fabricación de billetes de cartón. En total, se cambiarán 7.846 puntos de validación y 1.338 máquinas expendedoras de billetes repartidas en 326 estaciones y 2.573 autobuses, en una red integrada que está operada por 74 empresas de transporte (autobús, metro, tranvía y tren).

El 5 de julio se celebró una primera reunión convocada por Territori y la ATM a la que acudieron 92 empresas, entre las que había, principalmente, operadoras de transporte y tecnológicas. El motivo de este encuentro fue presentar el nuevo sistema a los posibles inversores privados antes de la licitación y abrir un diálogo competitivo para definir el pliego de condiciones del concurso. El proceso se desarrollará hasta entrado el otoño para que antes de fin de año pueda abrirse la licitación. La intención es que los interesados se agrupen para concursar y que al final sean dos o tres los que opten. Es un modelo similar al que se adoptó para la concesión de los servicios de telefonía móvil de la Generalitat.

El nuevo sistema no debe suponer sobrecostes para las administraciones ni los viajeros

La implantación de la T-Mobilitat arrancará el año que viene con una prueba piloto para que entre en funcionamiento en el 2015. Convivirá con el actual sistema de tarjetas hasta el 2017, y en el 2018 sólo funcionará el nuevo título. Este plazo podría acortarse, aunque tampoco se quiere forzar la máquina. Los responsables de la ATM y de Territori quieren que el cambio sea atractivo y ayude a ganar viajeros. Cabe recordar que pesan serias dudas sobre la sostenibilidad económica del sistema de transporte público de la región de Barcelona, que sigue perdiendo viajeros (véase la información en esta página). Esto ocurre en un momento difícil, con restricciones presupuestarias por parte de las administraciones y cada vez más viajeros que no pueden asumir subidas de tarifas. Sobre esto último, el conseller Santi Vila ha manifestado en reiteradas ocasiones que incrementos por encima del IPC serían contraproducentes porque harían perder usuarios, con lo que el sistema, además de perder ingresos, contribuiría en menor medida a facilitar la movilidad de los ciudadanos.

El principal atractivo del nuevo modelo tarifario estará en el cálculo del precio del viaje. Al estar equipada con un chip, la T-Mobilitat registrará el número de validaciones que se hacen y, a medida que se incrementen, habrá más descuento. El resultado será más justo que el actual. Se pagará en función de lo que realmente se utilice y no ocurrirá lo que ahora pasa, por ejemplo, con la T-50/30, en la que se compran 50 viajes pero finalmente quizás sólo se validan 45. También se podrá recuperar el dinero invertido en caso de pérdida o robo. La simplificación será enorme, ya que se pasará de los actuales 14 tipos de títulos para cada una de las seis zonas tarifarias a uno solo que se adaptará a la realidad de cada cliente.

El operador de la T-Mobilitat se ocupará de las máquinas, la base de datos y la atención al usuario

Habrá tres sistemas de pago: prepago (recargando la tarjeta cuando se desee), pospago (con domiciliación bancaria) y, cuando la tecnología lo permita, por internet o vía móvil. Si se utiliza el servicio urbano (metro, tranvía, bus de TMB, AMB o AMTU) se validará sólo a la entrada y se descontará el precio de una zona tarifaria. Si se viaja en transporte interurbano (FGC, Rodalies, buses de la Generalitat) se pasará la tarjeta a la entrada (se descontará el precio del número máximo de zonas de ese servicio) y a la salida (se devolverá el importe de las zonas no consumidas). El registro de entradas y salidas permitirá obtener una matriz de origen/destino por cada servicio y franja horaria e implantar medidas para adaptar lo mejor posible la oferta a la demanda.

Esta nueva tarjeta tendrá dos soportes físicos. Uno, de cartón, para usuarios esporádicos o que no deseen registrar sus datos y que no tendrán descuento por uso. El otro, el que se espera sea mayoritario, en PVC, destinado a viajeros intensivos, que aplicará la reducción de precio a medida que se hagan más viajes. Será personalizado para quienes contraten el servicio con domiciliación bancaria y también para los titulares de bonificaciones (niños, jóvenes, familias numerosas, mayores...). El sistema permitirá incorporar en el futuro otros servicios de movilidad, como el bicing, los aparcamientos o las autopistas.●

Sigue la pérdida de viajeros en el metro y el autobús

Aunque no en la misma intensidad que el tráfico privado, el transporte público también está notando los efectos de esta crisis duradera. En lo que va del 2013 se observa en el metro y en el autobús urbano de Barcelona un descenso en el número de validaciones respecto al 2012, que no fue precisamente un año de récords, ya que hubo pérdidas en todo el año del 4% y 4,5%, respectivamente. En los cinco primeros meses del 2013 el bus ha cedido 966.000 viajeros (un 1,2% menos) respecto a la cifra alcanzada en el mismo periodo del 2012. En el metro, la disminución es de 5,8 millones de validaciones (un 5,5% menos). La realidad actual queda bastante alejada de la que se vivía en los años inmediatamente anteriores a la depresión. El año anterior al inicio de la crisis, el 2007, fue el mejor para los autobuses (203 millones de viajes). En cambio, en el metro la presión de la situación económica no se ha visto hasta mucho más tarde. Se da la circunstancia de que el mejor año para este transporte fue el 2011, con 388,9 millones de viajes, un valor que quedará lejos del que pueda alcanzarse este 2013.