

Barcelona, 13 de gener de 2014

**Honorable Sr. Santi Vila i Vicente**  
**Conseller de Territori i Sostenibilitat**

Honorable senyor,

El passat dijous 9 de gener de 2014, la plaça de Sant Jaume de Barcelona es va omplir de ciutadans en protesta pel darrer increment de tarifes aprovat per l'Autoritat del Transport Metropolità de l'Àrea de Barcelona, administració formada en un 51% per la Generalitat de Catalunya i un 25% per l'Ajuntament de Barcelona. Són protestes que continuaran perquè canalitzen un malestar creixent entre la població. La propera concentració es preveu per al 15 de gener.

**Contra allò que s'ha dit des de les administracions públiques, les pujades de tarifes aprovades per a 2014 estan perjudicant de forma molt directa als usuaris més quotidians del transport públic de la regió metropolitana**, que en més d'un 80% utilitzen la T-10, incrementada més d'un 5%; i la T-50/30, incrementada més d'un 8%; sobre un escenari que manté l'IPC pràcticament nul. Aquests increments s'afegeixen als ja practicats l'any 2013 i 2012, que fou el més sever de la història de la tarifa integrada i que va fer punxar el rècord de viatgers viscut just un any abans. El ritme de pujades del transport públic s'ha desbocat durant la crisi, amb increments del 42-43% entre 2011 i 2014, fent que moltes persones optin pel frau o per anar en moto i cotxe. La T-Mes, abonament que s'ha congelat en dues ocasions per afavorir els "usuaris recurrents", només s'amortitza a partir dels 63 viatges mensuals, un nombre de desplaçaments molt allunyat de la mobilitat laboral normal, xifrada en 35-40 viatges mensuals. Tot i aquesta informació, l'ATM no ha dubtat de presentar les tarifes de 2014 amb aquest titular enganyós i insensible: "L'ATM congela els preus dels títols dels usuaris més intensius per afavorir l'ús del transport públic".

**Vostè és coneixedor de què la raó principal per a aquestes pujades extraordinàries** no és l'increment dels salaris dels treballadors, ni dels preus del combustible, ni l'increment dels costos associats a congestió... La principal causa d'aquest desequilibri és **la caiguda d'usuaris**, deguda en part a la crisi i també als efectes d'aquestes pujades; així com el **mal finançament del transport públic**, que ara ha de fer front als interessos del deute amb els bancs perquè no es van equilibrar ingressos i despeses a temps. Catalunya no ha volgut seguir els passos d'altres països europeus per finançar el transport públic amb aportacions del vehicle privat i sortir de la clàssica equació que redueix els ingressos a dues vies: els passatgers i els pressupostos generals, ni ha volgut posar en marxa la Llei de Finançament que emana de la Llei 9/2003 de mobilitat, ni ha volgut combinar la gestió de la mobilitat privada amb la col·lectiva... I ara paguem les conseqüències els usuaris del transport públic.

I mentre el transport públic s'apuja greument, **la Generalitat posa en marxa les autovies gratuïtes iniciades per l'ex-conseller Nadal** amb onerosos peatges a l'ombra –pagats per tothom- i aplica **rebaixes als peatges entre un 15 i un 35%** als conductors més recurrents. Per la seva banda, l'Ajuntament de Barcelona, boicoteja deliberadament la connexió dels tramvies (que seria un revulsiu econòmic per al transport públic urbà), aplica descomptes a l'impost de matriculació i fa gratuïta l'Àrea Verda de residents als conductors que no tinguin cap multa per "ajudar les famílies a sortir de la crisi". **Li sembla ètica aquesta política sobre una àrea metropolitana amb uns problemes ambientals gravíssims, una accidentalitat en moto preocupant i una població amb el poder adquisitiu cada vegada més reduït?** Coneixent la seva sensibilitat pel territori i pels aspectes socials segurament que no; i per això li emplacem a canviar la situació.

Per què no ens avancem i financem un transport públic robust i accessible, que ens estalviï la despesa hospitalària, els 3.500 morts prematurs a l'àrea metropolitana per contaminació, les multes de la Comissió Europea per mala qualitat de l'aire, i els costos per congestió? Més val pagar a temps per un bon servei de mobilitat que pagar després per no fer els deures.

**El sistema tarifari de l'ATM no funciona per fidelitzar els passatgers ni per lluitar contra la contaminació ni la congestió.** És veritat que la integració tarifària de l'ATM és la més avançada d'Espanya pel que fa intermodalitat, i que va suposar un gran salt endavant l'any 2001; però la situació ambiental i econòmica actual, així com unes pautes de mobilitat cada vegada més canviant, han fet entrar en crisi aquest model que només fidelitza moviments repetitius i que es mostra extraordinàriament car fora de la zona 1. L'aplicació d'un increment lineal del 8% sobre totes les T-50/30 fins al punt de superar el preu de la T-Mes a les zones 4, 5 i 6 sense que ningú se'n adonés demostra dues coses: una manca de professionalitat greu i una manca d'estratègia de mobilitat sostenible darrera del sistema tarifari, que només busca corregir els malmesos comptes públics de l'ATM.

Aquest "error de transcripció" no és l'únic d'aquest sistema tarifari. Encara avui en dia la combinació de bitllets no integrats pot arribar a sortir més a compte que les tarifes integrades per viatjar des de fora de la zona 1. Per posar un exemple, el Vilanova – Barcelona o el Blanes – Barcelona, amb anada i tornada cada dia feiner, és més econòmic de fer amb un Abonament Mensual de Renfe Operadora i una T-50/30 integrada d'una zona que no utilitzant directament la T-50/30 integrada de quatre i cinc zones respectivament.

**La regió metropolitana necessita una tarificació ambiental –i no només social- del transport públic.** No ha de ser possible que el transport públic sigui més car que el carburant i despeses corrents de la moto i el cotxe. Les tarifes han d'estar relacionades amb el Pla de Qualitat de l'Aire del mateix departament de Territori i Sostenibilitat, i no només dependre de les equacions caduques de sempre, que busquen un 50% de finançament a càrrec dels usuaris, cosa que únicament ha aconseguit expulsar usuaris durant la crisi i per tant ingressar menys. En l'àmbit integrat no és comprensible l'existència de títols de transport amb preus superiors als 100 € mensuals on no es pugui fer un ús il·limitat del transport públic. Viena, com fan moltes altres ciutats europees, va implantar un abonament anual per 365 € -un euro al dia- per motius ambientals, i això s'ha traduït en una reducció de la motorització i permet mantenir uns nivells de qualitat de l'aire òptims per a la salut pública. Això pot semblar contradictori amb l'aposta de la Generalitat pel sector de l'automoció –i no del transport públic-, però ben mirat es podria fer compatible tenint en compte que gairebé tota la producció de les factories automobilístiques catalanes va a exportació i per sort no té com a principal destinació farcir encara més la congestió barcelonina.

Després dels successius intents de debat entre entitats i administració al fallit Consell de Mobilitat de l'ATM, després del fracàs de la proposta de la T-Ambiental que hauria evitat nyaps com la de la T-50/30 i preus tan desfasats a les corones 2 a 6, i després de comprovar que l'única solució aportada per la Generalitat sigui esperar –no sabem quant- a una T-Mobilitat desconeguda; **la PTP dona suport a les protestes ciutadanes conjuntament amb la FAVB i la plataforma Stop Pujades Transport Públic per a tornar a les tarifes de 2013.** Considerem que hem arribat al límit d'allò exigible als usuaris.

**Diverses accions de Govern ens demostren que el Departament de Territori i Sostenibilitat està apostant per nous serveis de transport públic: nova xarxa de bus Exprés, posada en marxa de les rodalies a Tarragona, Girona i Lleida, revifament de la línia de la Pobla de Segur amb nous trens, continuació de les obres de perllongament d'FGC a Sabadell i Terrassa, reinici de les obres al tram I i II de la línia 9... Atès que aquesta sensibilitat existeix, li demanem que actuï sobre un dels conceptes més clau per fomentar el transport públic, les tarifes, i s'apliqui un retorn a les tarifes de 2013 mentre s'obri un debat sobre com tarifar aquest servei al llarg d'aquest any. Confiam en la seva capacitat de diàleg, ja demostrada en altres ocasions com a la crisi de la N-II o de les Rodalies.**

Ben cordialment,



Ricard Riol Jurado  
President de PTP