

L'autobús i el metro de Barcelona s'apugen un 25 per cent

Un bitllet sense frens

Agafar el transport públic a Barcelona és més car que no pas a Palma de Mallorca o a València. La forta puja de tarifes prevista per al gener a Barcelona augmentarà encara més aquesta diferència.

La Comissió de Preus de Catalunya va decidir el dia 10 de desembre ajornar la decisió d'augmentar les tarifes de l'autobús i el metro de Barcelona, que s'aplicarien a principi de gener. Aquesta puja quasi formalitzada és la més important dels últims anys: per damunt del 25%, si bé amb l'atenuant que s'adoptaran diverses modalitats tarifàries en benefici dels usuaris que més fan servir els transports públics.

El bitllet senzill, tant dels autobusos urbans com del metro, passarà de 90 a 115 pessetes, és a dir, s'apujarà un 27,7%. La puja més forta fins ara havia estat la de febrer del 92, quan de 75 pessetes va passar a 90 (un 20% d'augment). Cal tenir en compte, però, que només el 8% dels usuaris del metro i el 21% dels de l'autobús compren el bitllet senzill, segons fonts de l'empresa Transports de Barcelona.

Pels qui fan servir les targetes de 10 viatges (un 81% dels usuaris del metro i un 69% dels d'autobús), la pujada serà lleugerament més suau: la del "bus" (T-1) passarà de 510 a 600 pessetes i la del metro (T-2), de 460 a 575. Aquesta última s'apujarà bastant més que l'altra. Això s'explica per la tendència a la unificació tarifària entre aquests dos sistemes de transport (a més de la línia Sarrià-Av. Tibidabo, dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, que utilitza la mateixa targeta T-2) impulsada per l'Entitat Metropolitana del Transport (EMT) i que culminarà l'any 94 amb la creació d'una única targeta multi-viatge.

Hi haurà tres modalitats noves de pagament: l'abonament 50/30, que permetrà de fer 50 viatges en el termini d'un mes en qualsevol dels tres sistemes de transport (metro, bus i FGC); un carnet diari amb nombre il·limitat de viatges i que servirà també per als autobusos d'altres set poblacions de l'àrea metropolitana; i un carnet mensual, amb les mateixes condicions que el diari però per a tot un mes. El 50/30 valdrà 2.500 pessetes (50 pessetes per

viatge, entre 7 i 10 pessetes menys que amb les targetes habituals), mentre que els carnets diari i mensual costaran 400 i 4.000 pessetes, respectivament. Segons càlculs de l'EMT, el 50/30 podria ser usat pel 19% dels viatgers, el carnet mensual, pel 10% i el diari, només per l'1%. D'altra banda, els qui fan servir les targetes convencionals baixarien fins al 60%, i només el 9% continuaria comprant el bitllet normal. L'any 1994 es crearà un nou abonament, el 20/30, que permetrà de fer 20 viatges en 30 dies.

EL BUS MÉS CAR

Amb aquesta puja de tarifes, Barcelona es referma com la capital més cara dels Països Catalans pel que fa a transport públic de superfície, per damunt de Palma de Mallorca i molt per sobre de València (vegeu gràfics adjunts). La dels autobusos és l'única comparació factible. De metro, Palma no en té i València el va estrenar al 1989, però connectant l'antiga xarxa de trens de via estreta en una sola línia pel subsòl de la ciutat, amb un sistema d'horaris i tarifes molt diferent del del metro convencional de Barcelona.

Durant uns anys, aquestes tres capitals van tenir unes tarifes d'autobús semblants, malgrat les diferències quant a volum de viatgers i nombre de línies o vehicles (vegeu també quadre comparatiu). Fins l'any 1986, el bitllet senzill d'autobús valia el mateix a Barcelona, València i Palma de Mallorca, i la targeta de 10 viatges era una mica més cara en aquesta última ciutat. Des del 86 fins al 91, la capital mallorquina va ser la més cara de totes tres, sempre un duro per damunt de Barcelona en el bitllet senzill i fins a set pessetes més per viatge en els abonaments. En canvi, València va congelar les tarifes del gener de 1988 al març de 1992, en un intent d'atreure els ciutadans a l'ús del transport públic, amb resultats prou acceptables. Tot i

l'augment de març del 92, els autobusos de València continuen sent els més barats de tots, tant si es viatja amb bitllet senzill (65 pessetes), com si ho fa amb targeta de 10 viatges (450). Només una altra ciutat gran del país té unes tarifes similars: Tarragona, 60 pessetes el bitllet i 425 el bo de 10 viatges. A Alacant, per exemple, el bitllet val 75 pessetes i hi ha abonaments de 25 viatges per 1.000 pessetes (40 pessetes cadascun).

Pel que fa al metro i a les xarxes autonòmiques de tren, la comparació és desfavorable a València. El bitllet senzill dels Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana costa 100 pessetes i l'abonament de 10 viatges, 740. Per aquest preu es pot anar del centre de València a poblacions de l'Horta com ara Rafelbunyol, Montcada, Paterna o Torrent (dins l'anomenada zona A). Per a anar fins a Llíria, Bétera o l'Alcúdia, poblacions de fora de l'àrea metropolitana (zona B), la tarifa és de 170 pessetes el bitllet o de 107 pessetes/viatge amb l'abonament. Només una de les línies, la que va fins a Castelló de la Ribera (zona C), supera aquest preu (350 i 180).

Encara que tinguin un sistema tarifari diferent, els Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya són un poc més barats. Viatjar per dins de Barcelona costa el mateix que amb metro (però sense possibilitat de fer transbord amb aquest); ara, anar fins a Sant Cugat només val 175 pessetes amb el bitllet senzill i 74,5 amb la targeta de deu viatges, i fer-ho fins a Sabadell o Terrassa val 235 i 100, respectivament.

El cas del transport urbà a Barcelona és especial pel deute que arrossega aquests últims anys, més de 90.000 milions de pessetes. Les discrepàncies sobre quines administracions i en quin percentatge han d'eixugar aquest dèficit fan que es carregui més sobre els usuaris el cost del servei. A Barcelona, el bitllet d'autobús i metro fa temps que circula sense frens.

Joan Vila