

Proposta de moció de les candidatures alternatives del vallès sobre el canvi de tarifes dels títols de transport integrats per al 2020 - Moció presentada pel GM AUP-AMUNT i aprovada per Junta de Portaveus amb esmenes de Cs i ECP

La Generalitat, l'Ajuntament de Barcelona i l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), en el marc de l'Autoritat del Transport Metropolità, han acordat un canvi de model tarifari en el transport públic per al 2020 que si bé canvia algunes qüestions importants de repartiment de costos no resol qüestions que tenen a veure amb el model territorial, sinó que a més a més, fins que no es posi en marxa un sistema de pagament progressiu sense esglaons zonals, agreuja la visió centralista de Barcelona en aquest model. Per tant, en cap cas es tracta d'una "revolució" com s'ha estat afirmant, sinó d'una mesura parcial que no afronta des d'una visió integral els reptes del transport públic en el camí cap a la mobilitat sostenible al territori metropolità en un context de crisi climàtica.

El nou model tarifari beneficia als usuaris habituals que per diversos motius viatgen de manera regular a Barcelona i la seva immediata àrea d'influència però no en la mateixa mesura als que han de moure's entre zones tarifàries 2 i superiors.

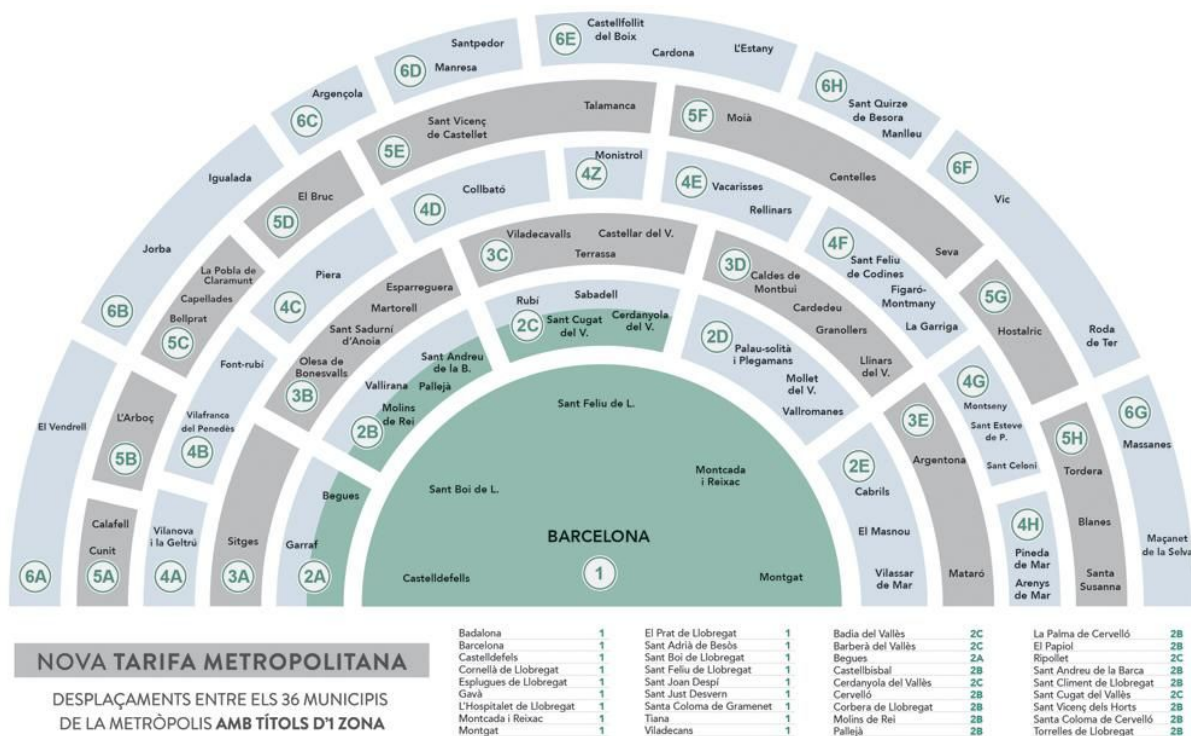
Per aquest motiu, la moció no es fonamenta sobre les alteracions dels preus, sinó sobre el problema del centralisme quan es treballa el model de tarifació i d'infraestructures del propi transport públic que tornen a evidenciar-se amb els canvis en aquesta modificació per al 2020.

Al Vallès li cal urgentment una aposta valenta pel transport públic i, sobretot, amb un compromís de finançament assegurat a curt termini. Prou promeses incomplertes. La manca històrica d'inversions sobre la xarxa ferroviària de rodalies ha deixat unes infraestructures i uns serveis al límit de la seva capacitat, amb una xarxa que de fet connecta part del Vallès amb Barcelona, però que és incompleta i que no està pensada per facilitar la important mobilitat interna dins de les comarques vallesanes. En definitiva, se centren les mesures a Barcelona i es planteja un model sense una adequada visió ni metropolitana ni vallesana.

El Vallès disposa d'unes oportunitats excel·lents per millorar el transport públic, en bona part basades en trencar l'esquema radial actual. Actuacions pel funcionament en xarxa de les diferents línies ferroviàries existents, amb la integració de la línia R8 al Vallès amb els intercanviadors necessaris (Barberà, Rubí, Sant Cugat) i amb freqüències que la facin veritablement útil per a la ciutadania, així com el complement amb una xarxa de transport per carretera competitiva són indispensables. Així mateix, és urgent treballar en la connexió dels FGC de Sabadell i Terrassa, el perllongament dels FGC fins a Castellar del Vallès, el soterrament de les vies a Montcada. Tot això sense oblidar d'altres apostes més ambicioses que caldria temporalitzar i prioritzar com la línia orbital ferroviària, que ja està definida i parteix d'una bona part de la xarxa ja present al territori enllaçant Vilanova i la Geltrú amb

Mataró mitjançant una paràbola de 119 quilòmetres que ha de passar d'entre d'altres per Granollers, Sabadell, Terrassa, Martorell i Vilafranca del Penedès i que inclouria 12 intercanviadors de renfe i FGC generant un efecte malla ara inexistent.

Si bé l'any passat es van incorporar alguns municipis vallesans (Ripollet, Badia, Barberà i Cerdanyola) a la primera corona de la tarifació integrada i els seus ciutadans hauran de començar a abonar el tribut metropolità, no estan clares les contraprestacions més enllà del canvi de preus dels títols. Aquests nous membres de la primera corona no gaudeixen ni gaudiran de títols socials ni cap inversió pels propers anys mentre es cobra nou tribut, el que indica que darrera aquest canvi no hi ha una voluntat d'aconseguir que el transport públic esdevingui una resposta més àmplia a les necessitats de mobilitat d'aquests municipis. Per la seva intensa necessitat de comunicació amb la resta del Vallès, amb un Vallès Occidental ara dividit en tres zones tarifàries diferents, no hi ha planificació més enllà de la línia territorial de l'AMB.



La divisió en tres zones tarifàries d'una mateixa comarca no pot sinó respondre a una voluntat d'ignorar les dinàmiques internes i potencialitats de mobilitat amb transport públic. L'existència de municipis en aquesta tercera corona, en distàncies mínimes de separació amb els de l'anterior corona, és un fet injustificable. Els continuats retards en la posada en funcionament del sistema de pagament que apliqui una tarifa en funció de la distància del trajecte i no de les zones, són també senyal d'una manca de visió territorial sobre el model de transport.

La Targeta “T-10”, a partir de gener la “T-casual”, seguirà sent una targeta de 10 viatges però amb caràcter unipersonal i un increment de preu superior en proporció al del bitllet senzill. Davant les queixes, s’ha incorporat una targeta multipersonal, la “T-família”, que permet fer 8 viatges en 30 dies, a un cost superior que els de la “T-casual”. Aquest fet no és doncs un canvi tarifari sinó de model sobre la targeta que tindrà impacte sobre famílies, grups, escoles i col·lectius que es mouen amb transport públic. L’única resposta que s’inclou per viatjar en grup (la “T-Grup”, amb 70 viatges) és poc flexible i té una restricció d’ús temporal d’un mes.

Que els usuaris esporàdics no es beneficiïn de les bonificacions té a més un efecte sobre la percepció de la flexibilitat en l’ús del mitjà i sobre la percepció del preu, ja que l’usuari esporàdic de recorreguts de 2 o més zones prendrà com a referència el preu del bitllet únic i això pot tenir un efecte dissuasiu contraproduent en l’ús del transport públic. Així mateix, cal tenir en compte que en els desplaçaments no quotidians el cost percebut, que no el real, és molt més determinant a l’hora d’escollir un mode de transport o altre, ja que en els desplaçaments habituals sí que es produeix un càlcul econòmic més acurat.

La realitat és que aquesta mesura incrementa la quantitat de diners que ha d’avançar una família, col·lectiu o grup de forma inicial, amb unes targetes que segueixen sense poder recuperar-se davant una possible pèrdua. Aquesta inversió diferent pot esdevenir un greu problema d’accés segons les condicions socioeconòmiques de qui n’ha de fer ús. Però a més a més cal tenir present que Barcelona concentra grans inversions culturals de tota Catalunya i la penalització del transport per visitar-les per motiu de lleure no reiterat és altíssima amb el nou model. I així mateix, més enllà de la cultura trobem altres fenòmens de centralisme ben presents a la nostra comarca i és que el passat gener vam veure, per exemple, com s’enduïen el servei d’oncologia infantil a Barcelona i quedava clar que això seguiria passant en altres serveis. En definitiva, una mesura pensada per compensar l’efecte del turisme sobre el transport urbà a Barcelona acaba tenint un efecte dual sobre els vallesans i la resta de població fora de l’àrea històricament considerada metropolitana. Un benefici clar pels usuaris regulars però una discriminació per les mobilitat eventuals, també necessàries.

Una vegada més, doncs, una mirada metropolitana centralista ignora una part important de la població de la segona corona metropolitana amb patrons de mobilitat molt més complexes.

Per tot això acordem

- Acord 1. Exigir polítiques de mobilitat i inversions adequades pel transport públic al Vallès, entenent les especificitats metropolitanes del nostre territori.
- Acord 2. Exigir la posada en marxa d’un sistema de pagament que apliqui una tarifa en funció de la distància del trajecte i no de les zones.
- Acord 3. Instar a l’ATM a que la T-Jove i la T-16 ampliïn les seves zones d’ús.

- Acord 4. Establir un títol per viatges multipersonal per desplaçaments puntuals de grups nombrosos (per escoles, associacions i altres col·lectius) a més d'establir la validesa anual per la T-Familiar i equiparar el seu preu al de la T-Casual.
- Acord 5. Que es traslladin aquests acords a l'Autoritat del Transport Metropolità, al govern de la Generalitat, a l'Ajuntament de Barcelona i a l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB).