

L'ATM presenta l'estudi comparatiu del finançament del transport públic i de la política tarifària a diferents àrees metropolitanes d'Europa

- **Barcelona, Madrid i Amsterdam tenen una mobilitat sostenible (mitjans no motoritzats i transport públic) superior al 60% dels desplaçaments**
- **Les targetes multiviatge de 10 viatges, és el títol més utilitzat a Barcelona, una de les ciutats on és més econòmic**
- **La subvenció del transport públic és superior al 50%**

El secretari per a la Mobilitat, Manel Nadal, ha obert avui la jornada de presentació de *l'Estudi comparatiu del finançament del transport públic i de la política tarifària a diferents àrees metropolitanes d'Europa*, promogut pel Comitè Executiu de l'ATM. L'estudi ha estat realitzat per la firma Deloitte i ha comptat amb la col·laboració del Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CTM), del Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF), del Stadsregio Amsterdam (STA), del Verkehrsverbund Berlin Brandenburg (VBB) i del Ministry of the Region of Brussels-Capital (MRBC).

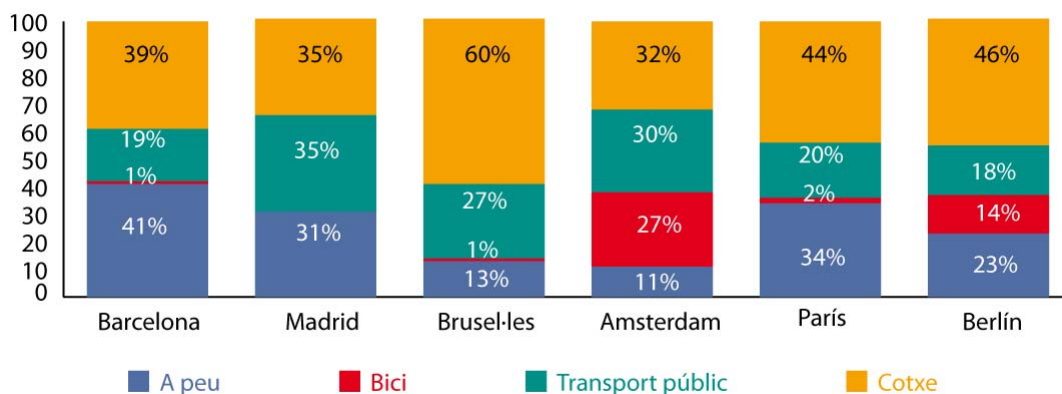
Aquest treball realitza una anàlisi comparativa de l'organització dels sistemes de transport públic, el seu finançament i l'estructura tarifària de les àrees de Amsterdam, Berlín, Brussel·les, Madrid, París i Barcelona, entre els anys 2004 i 2007.

L'estudi conclou que existeixen diferents models d'organització del sistema de transport públic en funció del grau de responsabilitat estratègica i operativa de les autoritats públiques i de les competències que se li concedeixen, però amb uns trets comuns a totes elles.

Anàlisi de la mobilitat

L'ús dels mitjans no motoritzats (bicicleta i a peu) és molt rellevant a la majoria de ciutats europees analitzades, amb un valor màxim a l'àrea de Barcelona. Pel que fa al transport públic, Amsterdam i Madrid són les àrees metropolitanes on més ús se'n fa; mentre que Berlín, París i Barcelona se situen al voltant del 20%. En els casos de Berlín i París és degut a un ús més extens del cotxe, mentre que en el cas de Barcelona es realitzen més desplaçaments a peu.

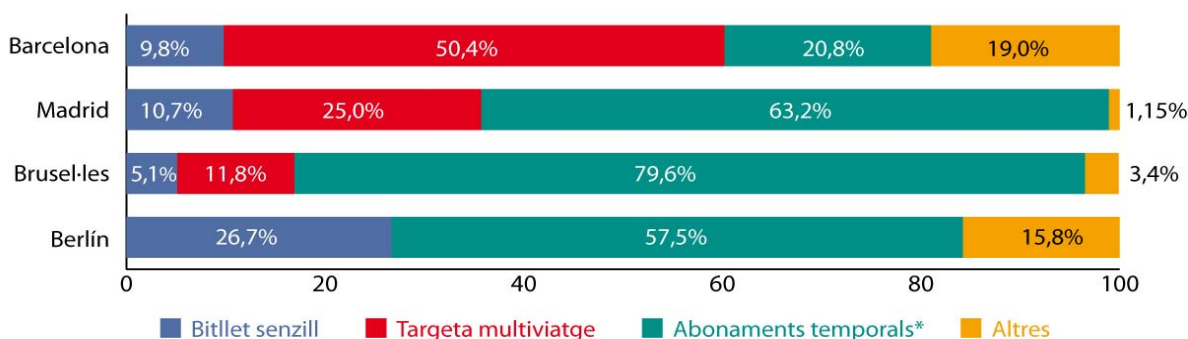
D'altra banda, Brussel·les és l'àrea on es registra més mobilitat en cotxe arribant a un percentatge d'utilització del 60% dels desplaçaments.



Demanda i sistema tarifari

En els darrers anys hi ha hagut un increment important de la mobilitat de la població i de l'ús del transport públic. En aquest sentit, si es compara la demanda de transport públic col·lectiu amb l'evolució de la població es comprova que els increments de demanda són superiors al creixement demogràfic. Les àrees que han registrat variacions més significatives han estat Brussel·les, seguit de Barcelona i Amsterdam.

D'altra banda, el nivell d'utilització de cada títol de transport a les diferents àrees varia en funció del sistema tarifari establert. Així, els títols més utilitzats són els abonaments mensuals; en canvi, en el cas de Barcelona, el títol amb major grau de penetració és la targeta T-10 que supera el 50% d'utilització.



*La categoria d'abonaments temporals inclou tots els títols d'aquesta tipologia (abonament mensual i altres abonaments)

Pel que fa als preus del títols en l'any de referència del treball (2007), la targeta multiviatge de 10 viatges és clarament més econòmica a les àrees metropolitanes de Madrid i Barcelona. Cal assenyalar que a totes les àrees analitzades es tracta d'un títol integrat, excepte en el cas de Madrid.

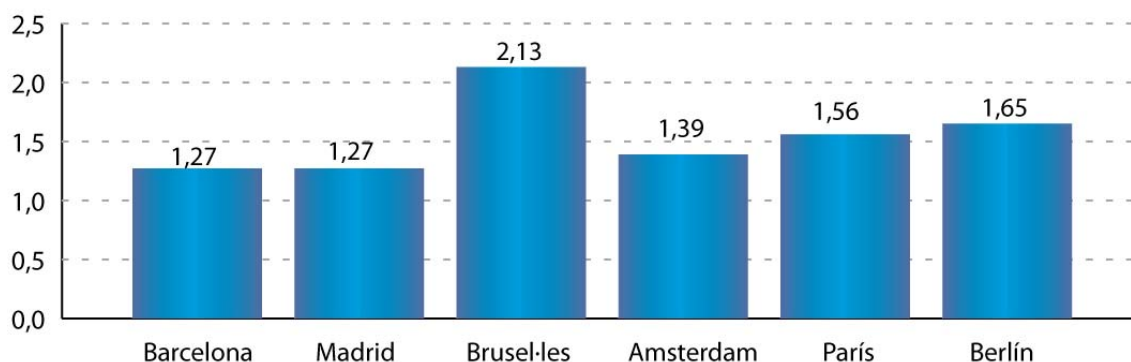
A efectes comparatius de l'evolució de preus, s'indiquen les tarifes actuals en les diferents ciutats analitzades.

	Preu del Viatge de la Targeta Multiviatge	% de Descompte sobre el bitllet senzill	Tarifes any 2010	Característiques del títol
Barcelona	0,69 €	45%	7,85 €	Targeta 10 viatges integrada
Madrid	0,64 €	36%	9,00 €	Targeta 10 viatges no integrada
Brusel·les	1,10 €	45%	11,20 €	Targeta 10 viatges integrada
Amsterdam	0,91 €	43%	12,75 €	Abonament setmanal integrat
París	1,11 €	26%	11,60 €	Targeta 10 viatges integrada
Berlín	n.d.	n.d.	26,20 €	Abonament setmanal integrat

Oferta i costos d'operació

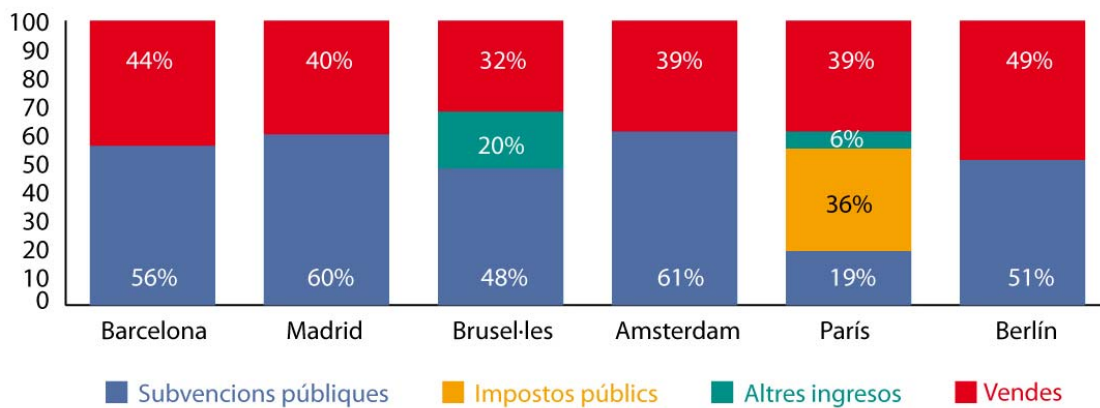
En els darrers anys ha augmentat l'oferta en transport públic a tots els àmbits analitzats, tant pel que fa a nous serveis com a la qualitat dels mateixos. L'augment de l'oferta i millora de la qualitat dels serveis implica augment dels costos d'operació.

La mitjana del cost d'operació per viatge del conjunt de sistemes estudiats és d'1,50€. Brussel·les és la regió amb el valor superior i Barcelona i Madrid les que presenten els costos més baixos.



Finançament del sistema

En totes les àrees analitzades hi ha un fort component de finançament públic en l'estructura de costos del sistema de transport públic. El grau de cobertura dels costos operatius pels ingressos tarifaris és inferior al 50% a totes les àrees metropolitanes.



L'origen de les subvencions per tipus d'administració pública varia significativament segons la regió. A Brussel·les i Berlín procedeixen íntegrament d'administracions regionals, mentre que en el cas d'Amsterdam el 96% de les aportacions són estatals. Barcelona, Madrid i París obtenen fons d'administracions estatals, regionals i locals, i són especialment significatives les aportacions regionals.

L'evolució de la procedència de les subvencions públiques en el període analitzat posa de manifest, en termes generals, la pèrdua de participació de l'Estat en el finançament del transport, envers un major pes de les administracions regionals i locals.

Més informació: www.atm.cat

Barcelona, 24 de febrer de 2010