



**“El canvi tarifari beneficia als usuaris habituals del transport públic, oferint-los una tarifa plana mensual molt atractiva”**

***Parlem amb la responsable de Mobilitat de l'IERMB, Maite Pérez, directora tècnica de l'Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner, que estudia els hàbits de mobilitat***

L'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona (IERMB) s'ha consolidat com una institució de suport clau en el desenvolupament de l'Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner, una eina essencial per a conèixer els hàbits de mobilitat de milions de persones de la província de Barcelona que impulsa l'ATM. Dels estudis anuals s'extreuen moltes dades que ajuden a planificar o a impulsar determinades polítiques públiques sobre mobilitat, com és el cas de les modificacions en el model tarifari integrat per a 2020 presentades aquest passat mes de desembre. Parlem de tot plegat amb la responsable de Mobilitat de l'IERMB, Maite Pérez.

**Primer de tot, per a qui no n'hagi sentit a parlar mai: com definim l'Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner?**

Les enquestes de mobilitat són un instrument estadístic que ens permet obtenir informació sobre com i perquè es mou la població, a la vegada que representen eines d'anàlisi de les tendències per a la planificació de la mobilitat. L'Enquesta de Mobilitat en dia Feiner (EMEF), concretament, permet conèixer a les administracions promotores com es mou la població de 16 anys i més resident a l'àrea de Barcelona, en un dia feiner tipus. Tota aquesta informació i la posterior interpretació dels resultats, ha de permetre orientar la planificació i la gestió, a curt i mig termini, del sistema de mobilitat del territori metropolità de Barcelona. S'elabora anualment des de l'any 2003, tot i que havia tingut antecessores des dels 80, i és estadística oficial des de l'any 2014.

### **I quina informació proporciona a les administracions?**

A grans trets, la informació recollida proporciona informació sobre el nombre de desplaçaments diaris, les seves característiques (l'origen i la destinació, el mitjà de transport utilitzat i el motiu del desplaçament, l'hora i durada del viatge o les característiques dels vehicles privats utilitzats, entre altres) i permet analitzar la mobilitat segons territoris i segments de població. Les preguntes subjectives de l'EMEF, a més, serveixen per copsar l'opinió de les persones participants a l'enquesta en temes referents a la valoració de la xarxa de transport públic i altres mitjans, percepcions, predisposicions i posicionaments sobre alguns aspectes relacionats amb la mobilitat i sobre la implementació o no de possibles polítiques. També s'obté informació sobre el perfil de les persones enquestades, informació útil per identificar usuaris tipus, possibles desigualtats en la mobilitat o col·lectius vulnerables.

### **Com asseguren que la informació recollida sigui significativa i extrapolable a un territori tan dens demogràficament com l'àrea de Barcelona?**

El disseny mostral s'adapta a l'àmbit territorial de referència de l'Enquesta, per donar resultats estadísticament fiables a nivell global, per comarques i per corones metropolitanes. Aquest àmbit és actualment la província de Barcelona, i es realitzen de l'ordre de 10.100 enquestes per un univers poblacional de 4,8 milions de persones. L'Institut d'Estadística de Catalunya (Idescat) proporciona la mostra del Registre de Població de Catalunya, que queda preservada per la Llei de Protecció de Dades durant tot el procés.

L'EMEF no permet elaborar anàlisis sobre les dinàmiques territorials de mobilitat a escala de barri o de secció censal, però el seu valor principal rau en el coneixement de dinàmiques territorials de la mobilitat metropolitana, l'ús dels mitjans de transport, la distribució horària de la mobilitat, la tipologia d'usuaris del transport, o criteris i opinions sobre els mitjans de transport, entre d'altres. La seva flexibilitat per introduir preguntes específiques sobre determinades qüestions rellevants per al desenvolupament de polítiques públiques, és també molt valuosa. Tot plegat permet observar la resposta de la ciutadania davant de canvis conjunturals que impacten en la mobilitat, com el cicle econòmic o, fins i tot, observar possibles canvis de caràcter estructurals en relació, per exemple, a l'ús dels mitjans de transport per part dels diferents perfils sociodemogràfics. Això i la rellevància que se'n deriva han fet que l'EMEF s'hagi executat ininterrompudament des de fa 17 anys.

### **L'EMEF permet la focalització sobre qüestions concretes. És el cas de l'estudi particular que es va fer el 2017 de la T-10, el títol de transport que des de fa setmanes és centre de canvi i polèmica.**

Exactament. Aquell any vam incorporar dues preguntes específiques: una sobre la tinença de títols de transport públic i l'altra sobre la freqüència de compra de la T-10. L'estudi específic

tenia l'objectiu de conèixer el perfil d'aquelles persones que disposen de T-10 i vincular-ho amb d'altres característiques quant a la seva mobilitat.

### **I quins van ser els principals resultats?**

L'EMEF 2017 indicà que el 45% de les persones de 16 i més anys residents a l'àmbit de l'STI de Barcelona disposen de T-10, i un 37% disposa exclusivament de T-10. A Barcelona, el 57% de residents disposen de T-10, i el 47% de forma exclusiva. Un fet destacable és que a mesura que ens allunyem de la conurbació central, la tinença de T10 disminueix: és del 46% entre els residents a la segona corona metropolitana, del 36% a la resta de la Regió Metropolitana de Barcelona i del 25% a la resta de l'àmbit de l'STI. En relació al canvi tarifari anunciat i aprovat fa pocs dies, una dada molt significativa és que el 24,8% de les persones que declaraven tenir només una T-10, afirmaven que en compren una o més a la setmana. En aquest sentit, el nou abonament mensual representaria un estalvi important a, com a mínim, una de cada quatre persones que actualment només utilitza la T-10.

### **Com valora l'IERMB el nou model tarifari del transport públic?**

Creiem que el nou model tarifari afavoreix la recurrència i la fidelització dels usuaris. Segons l'EMEF17, dels usuaris habituals del transport públic, només el 15,4% disposa d'una T-mes, T-trimestre, T-50/30 o T-70/30. La nova T-usual, amb la rebaixa de preu, hauria de ser la primera opció entre aquests usuaris. Alguns col·lectius, com la gent gran i els joves, disposen d'altres títols de transport, com títols socials i, per tant, no es veuran perjudicats pel canvi.

### **I quina evolució es preveu per al títol de 10 viatges, d'ara en endavant T-casual?**

El 2018, la T-10 encara era el títol de transport més utilitzat en els viatges en autobús metropolità i metro, però ha anat perdent terreny respecte a la resta de títols integrats. De fet, en els darrers 10 anys aproximadament, l'ús de la T-10 ha disminuït una mitjana de 10 punts percentuals en els diferents operadors de la xarxa de transport, envers altres títols i abonaments del sistema integrat, que han crescut. El nou model tarifari hauria de permetre revertir definitivament la tendència.

Aquest canvi de model cap a un ús més extensiu dels abonaments habituals per part de la població resident és un escenari que ja existeix en altres àrees metropolitanes i, en el nostre entorn, plantejaven diferents plans de mobilitat metropolitana de Barcelona, plans que dibuixaven un mapa del sistema tarifari molt més simplificat, com el que l'ATM ha impulsat aquest 2020.

Barcelona, 7 de gener de 2020