

La nova muralla de la 1a corona en transport públic

L'Àrea metropolitana de Barcelona conté 36 municipis, dels quals només 18 disposen dels serveis més intensos de l'empresa TMB, que ofereix Metro i una densa xarxa de Bus. Aquests 18 municipis paguen a l'AMB un recàrrec sobre l'IBI, per a fer front al dèficit d'explotació i, junts, formen la corona 1a de la tarifa de transport.

Sempre s'ha valorat com injust que l'ATM (Autoritat del Transport Metropolità) fa anys vagi admetre una primera corona amb distàncies extremes (Montgat – Castelldefels) coincidents amb Terrassa – Barcelona (3 zones). Aquest fet suposa que, a més, tots els catalans assumim i subvencionem una tarifació social per a la població de dins de l'AMB que disminueix els ingressos de l'ATM, entesa aquesta com a caixa de compensació que serveix per a tot el sistema (moltes corones, amb la primera privilegiada).

Però ara, el cas és que l'AMB planteja integrar els 18 municipis restants a la 1a corona, aplicar-los el recàrrec sobre l'IBI, però sense els serveis que hi ha en els 18 municipis inicials. Aquest fet planeja moltes incoherències i dubtes.

Que ara 18 municipis més s'afegeixin a la primera corona, suposaria que el càrrec a l'IBI hauria d'anar tot ell directament a l'ATM perquè és qui baixa preus, sense nous serveis subministrats per part de l'AMB (via TMB o altres). A més, els operadors principals afectats són RENFE, FGC i les companyies de bus regional, però mai TMB, si aquesta no amplia el seus serveis a tots els municipis, cosa lenta, complicada i costosa.

Ens caldrien xifres clares que mostressin que el nou ingrés via IBI equival a la reducció de tarifa. També, en aquest cas, el diferencial de recorreguts, esmentat més amunt, incrementa el problema de la subvenció dels perifèrics als centrals. L'ATM, doncs, hauria de clarificar el balanç, o l'auditoria dels comptes, que sustenten la realitat actual i la nova projectada.

Aquesta visió de corones, amb la primera reforçada, allunya la viabilitat de tarja T-mobilitat en la qual està treballant des de fa temps el Departament de Territori i Sostenibilitat, i que hauria de ser objectivament per distància. El recàrrec de l'IBI no hauria d'afectar el factor demanda (el que paga l'usuari) sinó la major oferta de que gaudeix el centre (amb un notable dèficit d'explotació). Perquè, en la resta de línies de Bus no hi ha un dèficit comparable i, en Rodalies, es reparteix entre una oferta territorialment més extensa.

Sobreviuen encara molts dubtes: valdrà el mateix anar de Terrassa a Barcelona que fins Sant Cugat? i a la inversa?. O entre Martorell i Sant Andreu de la Barca, que són veïns, que fins Montgat? Travessar la frontera suposa el cost màxim?, i si es fa en dos viatges parcials?, com es regula tot plegat? Un ciutadà de Barberà del Vallès podrà anar fins Barcelona en zona 1, quan fins ara anava de zona 2 a zona 1. I ho farà amb un càrrec al seu IBI, però un barceloní farà el mateix, només que pagant el del Vallès.

La nostra temença, no desmentida pel que coneixem, és que la perifèria és més pobre en serveis, amb menys oferta, i amb una menor demanda resultat d'una menor oferta i que, per contra, hi ha un centre amb una oferta destacada, la qual, a més, s'abona amb majors subvencions. Creiem que és innegable el cercle viciós de "menor oferta > menor demanda > menor subvenció", la qual va als llocs de major oferta, només que aquesta dualitat mai no és

neutre, sinó reforçada. Amb la qual cosa es ratificaria aquell tòpic en el qual, els pobres, a més de ser-ho, se'ls acut la mala idea de viure als pitjors llocs.

El debat suscitat arran de l'ampliació de la 1a corona tarifària de l'ATM, per acords amb l'AMB i el mateix Departament de Territori i Sostenibilitat, planteja la qüestió, des de fa temps soterrada, però permanent present, sobre l'equitat en la distribució de serveis, subvencions i costos del sistema metropolità de transport públic, el qual, com és notori, assoleix una oferta gens homogènia en el seu conjunt territorial.

El fet que un territori, l'Àrea Metropolitana (AMB), disposi d'institució i govern explicaria molt bé el preu que ens suposa ser a una perifèria sense res comparable. Estem, doncs, fermament convençuts que cal que es facin públiques les dades del sistema, la qual cosa mostraria el maltractament de la perifèria.

FEMvallès
novembre 2018.