

Participació

Comunicació i Participació – Gerència d'Ecologia Urbana

Av Diagonal 240 planta 4a
08018 - Barcelona
www.bcn.cat**ACTA DE LA SESSIÓ DEL GRUP DE TRANSPORT PÚBLIC
DEL PACTE PER LA MOBILITAT DE BARCELONA****Dia:** 29 de setembre de 2016**Hora:** 18.30**Lloc:** Sala Barcelona d'Ecologia Urbana, Diagonal 240, 2a planta

Hi assisteixen:

Entitat	Cognom	Nom
Ajuntament de Barcelona - Grup Municipal ERC	Boronat	Josep M.
Ajuntament de Barcelona- Grup Municipal PP	Cabrerizo	Julià
AMB – Àrea Metropolitana de Barcelona	Buenestado	Sebastià
ATM	Capdet	Mayte
AV Dreta de l'Eixample	López Grado	Sergi
BAMSA	Morales	Alfred
BR – Barcelona Regional	Ortiz	Adrià
BR – Barcelona Regional	Villalante	Manel
B:SM – Barcelona de Serveis Municipals	Deulofeu	Josep M.
CETOP- Col·legi d'Enginyers Tècnics Obres Públiques de Catalunya	Xandri	Francesc
CCOO Catalunya	Jurado	José Manuel
FAVB – Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona	Soler	Joan M.
FECAV – Fed. Empresarial Catalana d'Autotransport de Viatgers	Canals	Albert
FECAV – Fed. Empresarial Catalana d'Autotransport de Viatgers	Martí	Josep M.
FECAV – Fed. Empresarial Catalana d'Autotransport de Viatgers	Ruiz	Mireia
FECAV – Fed. Empresarial Catalana d'Autotransport de Viatgers	Sagalés	Ramon
Pla Estratègic Metropolità de Barcelona	Estela	Oriol
PTP – Associació per a la Promoció del Transport Públic	Tineo	Joan
SABA	Díez	Jordi

Representants de l'Ajuntament:

- Mercedes Vidal, regidora de Mobilitat
- Álvaro Nicolás, assessor de la Regidoria de Mobilitat
- Lluís Cerdà, de la Direcció de Mobilitat
- Carme Ruiz, de Direcció de Comunicació i Participació, que actua com a secretària

ORDRE DEL DIA:**1. Política de tarifes del transport públic**

Obre la sessió Mercedes Vidal, explicant que al mes de desembre es prenen els acords sobre la tarificació del transport públic de l'any següent. L'objectiu d'aquesta sessió del Pacte es recollir criteris per poder-los tenir en compte en la negociació conjunta que fan les tres administracions responsables (Àrea Metropolitana, Ajuntament i Generalitat).

A continuació explica l'evolució de la demanda de viatgers de transport públic. Aquesta va baixar considerablement l'any 2012 amb l'aplicació del "tarifazo" i l'any 2014 ha tornat a créixer (1,8% d'increment de demanda entre maig 2015 i maig de 2016).

Explica que els darrers anys s'han implantat targetes noves de tarificació social i que el seu ús no ha parat de créixer. La que té un ús més discret i és la T-trimestre de bonificació als aturats ja que les condicions d'accés són molt restrictives.

Pel que fa a les aportacions econòmiques diu que als inicis de la crisi les Administracions assumien, via impostos, un 60% dels cost i els usuaris un 40%. Aquest darrer percentatge va arribar a un 47% i l'any 2016 es va revertir la situació i es va reduir l'aportació dels usuaris. Afirmar que a mesura que s'implanten modalitats de tarificació social es va incrementant el dèficit. L'any 2012 l'Estat va rebaixar l'aportació i les Administracions (Àrea Metropolitana, Generalitat i Ajuntament) van haver de front al dèficit amb càrrec a deute. Davant la pilota financera en què estava sotmès el transport públic es va acordar el Pla Marc 2014-2031, que constitueix un marc financer estable però que grava directament qualsevol congelació que es vulgui fer de tarifes (20 M d'euros és el cost anual de congelar tarifes). A més, a partir de 2018 les Administracions hauran de fer aportacions anuals de 25 M d'euros per sufragar les despeses de la T-Mobilitat.

Conclou dient que la Llei de transport públic, que va ser aprovada per unanimitat de tots els grups polítics del Parlament, és molt bona però que no s'ha desenvolupat el seu reglament.

2. Torn obert de paraules

Al torn obert de paraules, els participants fan les següents aportacions i comentaris:

- Recordatori del compromís municipal de crear una comissió per treballar la política tarifària.
- Cal apostar per la congelació de tarifes i per l'assumpció dels costos per part de totes les Administracions.
- Comentari reiterat de la conveniència de gravar el turisme a favor del transport públic (els turistes es beneficien de les mateixes tarifes bonificades que els ciutadans).
- Cal canviar la política inversora del transport públic i aconseguir més inversió per a la mobilitat de les àrees metropolitanes. Els peatges de les autopistes ingressen molts milions.
- Necessitat d'equilibrar el sistema i de trobar noves vies de finançament del transport públic.
- Cal millorar el servei del transport públic per captar més usuaris.
- La possibilitat d'accedir i validar targeta al bus per totes les portes milloraria la velocitat comercial.
- Cal millorar les connexions del bus amb el metro.
- Cal combatre que la recuperació econòmica comporti un increment de vehicles privats. Per aconseguir-ho es necessari que hi hagi una bona oferta de transport públic que permeti cobrir l'increment previst de demanda.
- Conveniència de fer més bus VAO.
- Petició d'informació sobre l'acord amb el Barça per l'ampliació de l'horari de transport públic els dies que hi ha partit.
- Comentari que l'acabament de la L9 de metro no comportarà necessàriament increment d'ingressos. Les persones que ara fan dues cancel·lacions de targeta en faran un.
- La connexió dels tramvies alliberaria entre 42 i 74 autobusos que podrien reubicar-se en altres línies.
- Cal aconseguir que el carril bus sigui considerat com una infraestructura de mobilitat destacada i necessària.

Mercedes Vidal respon les qüestions plantejades amb les següents explicacions:

- La intenció del govern municipal és fer una comissió de tarifes.
- Es va incrementar la T-12 fins al 14 anys i aquest any es pretén fer-ho fins al 15 per fidelitzar els joves amb el transport públic.
- També és vol estendre la T-aturats aplicant uns requisits menys restrictius.
- Si no es pot aconseguir la congelació completa dels títols de transport es prioritzaran els més utilitzats. Es tindran en compte les corones externes per fomentar l'ús del transport públic en els desplaçaments de connexió.
- Comenta que estem marcats per una ortodòxia econòmica, establerta al Pacte de finançament 2014-2031, que va suposar una eina per assumir el deute però que implica un compromís i limitació a llarg termini.
- Comparteix l'opinió que cal treballar per aconseguir una major inversió per part de l'Estat i una repercussió dels ingressos dels peatges de les autopistes.
- Hi ha molt camí a fer amb la xarxa de bus i amb la prioritització del bus a través de la creació de més carrils.
- Comenta que els ingressos del turisme no generaran resultats immediats.
- Informa que s'ha signat un acord comercial amb el Barça pels dies que hi ha partit al Camp Nou a través de la venda de títols propis de TMB a la web del club.

Un cop tractats tots els assumptes es tanca la sessió a les 20.15 hores.