



**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:** 23 de novembre de 2017

**Hora:** 18 h

**Lloc:** Sala Barcelona d'Ecologia Urbana, Diagonal, 240, 2a planta

COGNOM	NOM	ENTITAT
COGNOM	NOM	ENTITAT
Bardaji	Cristian	Cambra de Comerç
Cabrerizo	Julià	Grup Municipal Demòcrata
Canals	Albert	FECAV
Córdoba	Ma. Àngels	FECAV
Ferri	Manel	Diputació de Barcelona
Garrobo	Francisco	Stop Pujades
Magaña	Evaristo	Astac
Miralles	Margarita	Col.legi Oficial de Psicologia de Catalunya
Pascual	Susana	FAVB
Riol	Ricard	PTP
Tineo	Joan	PTP
Unzeta	Eduard	AMB
Xandri	Francesc	CETOP

**Representants de l'Ajuntament:**

- Mercedes Vidal, regidora de Mobilitat
- Álvaro Nicolás, assessor de la Regidoria de Mobilitat
- Adrià Gomila, director de Mobilitat
- Carme Ruiz, tècnica de la Direcció de Comunicació i Participació, que actua com a secretària

**ORDRE DEL DIA:**

**1. Sistema tarifari i finançament del transport públic**

Obre l'acte Mercedes Vidal donant la benvinguda als assistents. Explica que el transport públic es financia a través de les tarifes, de les aportacions de les Administracions (Generalitat de Catalunya, Ajuntament de Barcelona, AMB i AGE-Administració General de l'Estat) i d'altres imports provinents de peatges, impostos, sancions i publicitat. La disminució de les aportacions de l'AGE els darrers anys ha fet que la resta d'Administracions hagin de fer front al finançament per assolir l'equilibri del sistema. Comenta l'evolució de dèficit i les aportacions de les Administracions dels anys 2014 al 2019. El pla de finançament acordat fins a l'any 2031 obliga a pagar anualment, a més de la política tarifària, l'amortització dels diners prestats i els seus interessos. És necessari que l'AGE incrementi la seva aportació i, també, la resta d'Administracions. L'any 2016, les subvencions van cobrir el 54% del cost i les tarifes el 46% restant. Si el transport públic és una política progressista d'estat del benestar ha d'estar ben finançat amb diners públics.

A continuació explica el sistema tarifari que es concreta en: títols multiviatge integrats (T-Dia, T-10, T-Mes, T-50/30, T-Trimestre, T-70/30), títols socials integrats (T-Aturats, T-FM/FN, T-12, T-Jove), títols socials semi-integrats (T-Rosa, T-4), títols propis dels operadors (Renfe i FGC) i bitllet senzill (no integrat). Comenta que el sistema tarifari de les diferents zones i esmenta la penalització aplicada en el pas d'una zona a l'altra, sobretot de la 1 a la 2 en la tarifa de la T-10. Explica que aquesta és la targeta més utilitzada (un 62% del total) tant pels usuaris habituals com pels turistes. Aquesta targeta no fidelitza l'usuari i, per tant, no permet aplicar tarifes diferenciades segons l'ús sigui reiterat o esporàdic. Per això, les Administracions destinen recursos importants al finançament del transport dels turistes, ja que mitjana de visitants de la ciutat per dia és de 154.000.

A continuació comenta la comparació dels títols utilitzats a Barcelona amb el d'altres ciutats europees, en què els títols setmanals o de 10 viatges no estan integrats. En les ciutats comparades els títols mensuals surten a compte a partir de les dues o tres setmanes d'utilització, cosa que a Barcelona no passa. Acaba la seva intervenció esmentant la proposta d'objectius que haurien de regir les tarifes del 2018 que es concreten en: a) incrementar el passatge de transport públic; b) fidelitzar l'usuari per davant de promocionar la recurrència; c) facilitar l'accés als abonaments més que als multiviatges; d) simplificar el sistema tarifari; e) promoure la T-Mes com a títol d'abonament; f) fer especial atenció als col·lectius que no poder accedir al transport públic per motius econòmics.

## **2. Torn obert de paraules:**

Al torn obert els assistents fan les següents aportacions:

- Incentivar l'ús de la T-Mes pot generar problemes a la gent amb precarietat econòmica que no poden assumir de cop el preu de la targeta (de més de 50 euros).
- Es proposa que s'estudii la manera de no finançar el transport públic dels turistes.
- Si es volen impulsar els desplaçaments a peu i amb bicicleta, cal que hi hagi una targeta adequada per complementar els trajectes.
- Comentari de desacord que en l'aportació de subvenció de la Generalitat s'imputi el cànon.
- Disconformitat amb el salt de preu de les targetes quan es canvia de zona. Proposta que es rebaixi la T-10 de dues zones.
- La T-Mobilitat hauria d'anar més enllà de reproduir els mateixos títols actuals en un format diferent.
- Cal utilitzar la tecnologia per millorar la vida de la gent i aplicar tarifes personalitzades que beneficiïn els col·lectius precaritzats.
- La T-Dia és molt cara. Si tingués un preu més atractiu potser la comprarien els turistes.
- La T-10 té un descompte molt gran respecte el bitllet senzill no integrat i té una vigència massa extensa (un any) que no ajuda a fidelitzar.
- Aposta per la utilització de la T-Mes que fidelitza.
- Proposta que s'estudii la possibilitat d'aplicar els preus en funció del lloc d'origen i de destí, com es fa a Buenos Aires. D'aquesta manera s'elimina salt de preu per zones.
- Cal potenciar l'ús del transport públic per part de les empreses, beneficiant-les fiscalment, per exemple.
- El que es proposen són petits canvis no estructurals. Preocupació per la mobilitat turística. La regulació del Park Güell funciona bé. Es podria replicar el sistema amb la mobilitat, T-10 resident i no resident.
- Caldria aplanar la corba d'ús de tal manera que no hi hagi tanta diferència entre les hores puntes i les hores vall. Per exemple, amb tarifes incentivades.
- Cal millorar les infraestructures per impulsar l'ús del transport públic. No només tarifes, també parades i freqüència.

- Petició que s'estudiï la manera perquè la gent no utilitzi la T-4 fraudulentament, és a dir que el preu del transport públic per a la gent gran sigui raonable però assequible. La renda bàsica seria una bona regulació.
- Que es valori la supressió de T-50/30 perquè evita la fidelització.
- Qüestionament sobre l'ús que es fa del transport públic. Els estudis es fan des del punt de vista dels usuaris. Caldria estudiar la població que es vol captar, que actualment no utilitza el transport públic.

Els responsables municipals donen resposta a les qüestions plantejades en els següents termes:

- La regulació europea prohibeix aplicar tarifes diferenciades als turistes. Cal fomentar que els turistes utilitzin la targeta Hola Barcelona. Actualment és més atractiva i s'utilitza més. El bus turístic genera guanys. L'interès no és tant obtenir ingressos del transport públic dels turistes com deixar de finançar-lo.
- L'Ajuntament comparteix la inquietud per la indefinició de la T-Mobilitat.
- La T-Mobilitat ha d'aplicar un sistema progressiu relacionat amb el nombre de recorreguts fets i ha de facilitar bonificacions personalitzades.
- Cal superar els desequilibris del cost d'algunes targetes.
- La quantia que les Administracions aporten esta estipulada i no es pot alterar. Es pot fer una redistribució, per exemple, reduir el preu de la T-Mes a costa d'incrementar la T-10.
- Quines haurien de ser les directrius polítiques perquè ATM faci els escenaris? Cal tenir en compte que baixar preus generals és impossible.
- L'accés per nivells de renda és difícil de regular.

Un cop tractats tots els assumptes, es tanca la sessió a les 19.45 h.