

Participació
Comunicació i Participació – Gerència d'Ecologia Urbana

Av Diagonal 240 planta 4a
08018 - Barcelona
www.bcn.cat

ACTA DE LA SESSIÓ DEL GRUP DEL SISTEMA TARIFARI I DE FINANÇAMENT DEL TRANSPORT PÚBLIC

Dia: 19 de Març de 2018

Hora: 18 h

Lloc: Sala Consolat de Mar, Sant Jaume

COGNOM	NOM	ENTITAT
Cabrerizo	Julià	Grup Municipal Demòcrata
Campo	Ana Maria	Stop Accidentes
Canals	Albert	FECAV
Castrillo	Gorka	Teleport Services
Crusart	Claudia	IERMB
Figuls	Marc	Racc
Gallardo	Cristina	PIMECOMERÇ
Macià	Jaume	FECAV
Macias	Pere	Ajuntament de Barcelona
Noy	Pau	Fundació MSS
Padrós	Lidia	Barcelona Regional
Pons	Aleix	CENIT
Sabata	Mireia	Barcelona Regional
Sánchez	Joan	AMB
Tineo	Joan	PTP
Villena	Javier	Barcelona Regional
Vintró i Casas	Alexandre	Volswaguen Group (SEAT)

Representants de l'Ajuntament:

- Mercedes Vidal, regidora de Mobilitat
- Álvaro Nicolás, assessor de la Regidoria de Mobilitat
- Manuel Valdés, gerent d'infraestructures i Mobilitat
- Toni Martínez, de la regidoria de Mobilitat
- Muriel Gimenez, de la Direcció de Comunicació i Participació EU
- Montse Sans, de la Direcció de Comunicació i Participació
- Carme Ruiz, 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 i comentant que, tal com es va parlar en l'anterior sessió, hi ha d'haver un espai de participació per avançar cap al nou sistema tarifari. Des de l'última revisió tarifària estem en un sistema infrafinançat. S'ha rescabalat parcialment el contracte de la T-Mobilitat perquè anul·lar-lo hauria comportat un cost de 60 M d'euros. El consistori ha de complir els terminis i la seva implantació està prevista per a principis del 2019. El primer any s'aplicarà el mateix model tarifari i el canvi serà només tecnològic, tal com s'ha decidit amb Generalitat i l'ATM.

A continuació comenta que es proposa que s'unifiquin en una única corona les zones 1 i la 2 amb la mateixa tarifa, per evitar els salts de zona actuals, i s'aplicarà una correcció per quilometratge. El sistema tarifari actual té limitacions però es poden aplicar certs canvis que cal treballar els propers mesos.

Informa que el 38% dels usuaris utilitzen la T-10 i el 25% dels usuaris tenen títols gratuïts o molt finançats (T16, títols per a famílies nombroses o monoparentals, aturats).

A continuació Álvaro Nicolás comenta que el transport públic es financia a través de les tarifes, de les aportacions de les Administracions -Generalitat de Catalunya, Ajuntament de Barcelona, AMB, Administració General de l'Estat (AGE) 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.

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 actual és poc equilibrat entre municipis propers que corresponen a diferents zones. Explica que la T-10 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. L'objectiu és bonificar prioritàriament els títols que fidelitzen els usuaris.

A continuació compara els títols utilitzats a Barcelona amb el d'altres ciutats europees. El sistema de validació de Barcelona és obsolet, tant funcionalment com tecnològic i es caracteritza per un elevat frau i alts costos de manteniment.

Acaba la seva intervenció esmentant la proposta d'objectius que haurien de regir les tarifes del 2019 que es concreten en: a) incrementar el preu de la T10; b) fidelitzar l'usuari per davant de promocionar la recurrència; c) facilitar l'accés als abonaments més que als multi viatges; 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:

- Cal eliminar la T-10 perquè no permet tenir polítiques socials ni de promoció.
- Disconformitat pel fet que la infraestructura del tramvia es carregui al contracte programa.

- Es proposa que el bitllet senzill sigui integrat i permeti fer transbordaments.
- Es pregunta si la T-Mobilitat contactless serà compatible amb el mòbil, i quins formats tindrà.
- Cal saber si hi haurà plataforma de seguretat.
- La T-Mobilitat inclourà motos elèctriques, estacionament regulat, Bicing, etc.?
- Cal saber si el sistema tarifari per quilometratge discriminarà als que viuen a Barcelona i fan ús del transport públic tant els dies laborables com els festius.
- Es proposa que es faci una adequada difusió de la T-Mobilitat per poder eliminar les targetes actuals i que es creï un títol estrella, amb prestacions i preu atractius.
- Cal analitzar quants usuaris nous pot captar el transport públic, si la T-Mobilitat pot crear fuites i si s'han fet estudis de implantacions similars en altres països.
- Es pot preveure algun impost per finançar el transport públic?

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

- Inicialment es mantindran els mateixos títols tarifaris i està prevista un temps de transició en què convisquin els tres tipus de suport (cartró, targeta T-Mobilitat i App). Mes endavant s'accedirà través de l'App.
- La T-Mobilitat integrarà totes les modalitats de transport públic i a llarg termini està contemplat obrir-ho a Bicing, sharing i d'altres serveis.
- Serà necessari fer molta difusió de la T-Mobilitat. Altres ciutats europees ja la tenen implantada amb èxit, perquè la targeta sintetitza tota la informació. La T-Mobilitat es va començar a pensar l'any 2004 i a treballar, l'any 2008.
- La llei de finançament de transport públic, que no ha estat desplegada, estableix mesures que poden generar ingressos. En aquests moments les úniques ciutats que reben diners de l'AGE són Madrid i Barcelona.
- L'aplicació d'impostos vinculats al transport públic a la ciutat requeriria d'un ampli consens polític.
- A França una part del finançament del transport públic prové de l'empresa privada, com a conseqüència de la mobilitat obligada de les empreses.

Un cop tractats tots els assumptes, es tanca la sessió a les 20.45 h.

