

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:** 20 de desembre de 2016

**Hora:** 18 h

**Lloc:** Sala del Mig (annexa a Lluís Companys), pl. Sant Jaume, 1,

Entitat	Cognom	Nom
Ajuntament de Barcelona	Ortega	Miquel
Ajuntament de Barcelona- Grup Municipal CUP	Lecha	Ma José
Ajuntament de Barcelona-Grup Municipal PPC	Ramírez	Oscar
Àrea Metropolitana de Barcelona - Mobilitat	Sánchez	Joan
Autoritat del Transport Metropolità (ATM)	Martínez-Abarca	Sergi
BR	Villalante	Manuel
Empresa Sagalés, SA	Linde	Antonio
ERC	Cuscó	Eduard
Movement SL	González	Enrique
MOVEMENT SL	Sancho	Javier
PAT	Thorson	Ole
PTP	Obiols	Albert
PTP	Tineo	Joan Anton
TMB	Cañas	Enric

### Representants de l'Ajuntament:

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

### ORDRE DEL DIA:

#### 1. Tarificació transport públic per a l'any 2017

Inicia la sessió Mercedes Vidal explicant que cal exposar elements de reflexió sobre la política tarifària, cal pensar en el futur i generar espais participatius que fins ara no existien. Comenta les principals novetats de cara al 2017 que es concreten en la congelació dels preus de les targetes, l'extensió de la T-12 fins als 16 anys, la creació d'una targeta bonificada de dos viatges per als dies en què hi hagi episodis ambientals i, finalment, la millora de la targeta per a persones en situació d'atur. Pel que fa a aquesta última mesura esmenta que la targeta vigent té un preu competitiu però que els criteris per obtenir-la fins ara han estat molt restrictius. La que s'implantarà equivaldrà a una T-mes a preu de T-10.

A continuació explica la situació financera de l'Ajuntament pel que fa al transport públic. El cost de les mesures que s'implanten el 2017 és de 20 M d'euros, generat bàsicament per la congelació de tarifes. El 50% de les consignacions pressupostàries del transport públic provenen de la Generalitat, el 25% de

l'AMB i el 25% restant de l'Ajuntament. El deute ha augmentat, en gran part motivat per la manca de finançament de l'Estat, que inverteix bàsicament en infraestructures i AVE i no en transport de proximitat. La resta d'Administracions està fent esforços sostinguts. La llei de finançament del transport públic és bona però no s'aplica perquè no s'ha elaborat el reglament.

A continuació Manuel Villalante explica el sistema tarifari a Madrid, Londres, Dinamarca i París, on el funcionament del transport públic integrat combina l'ús de les targetes contactless amb les de format paper amb validació magnètica. Apunta que a Barcelona molta gent es beneficia de l'assequibilitat de la T-10 sense contribuir al cost del transport públic, com per exemple els turistes. La T-mobilitat permetrà molta més flexibilitat i personalització de tarifes.

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

A continuació s'obre un torn obert de paraules, en què es fan les següents intervencions:

- Cal parlar del model de gestió.
- Cal que les Administracions es facin càrrec solidàriament del dèficit de la congelació i que no recaigui el pes només en l'Ajuntament.
- Es convenient forçar l'Estat perquè defineixi l'estabilitat del finançament (amb llei i reglament).
- Es proposa que s'incrementi l'impost de circulació dels vehicles privats i que s'implantini park&ride.
- Es proposa que la T-Mobilitat integri també els desplaçaments amb bicicleta pública.

Álvaro Nicolás reflexiona sobre la necessitat d'implantar títols de transport que promoguin la fidelització, és a dir, que quan més s'utilitzin més econòmic surti el seu ús. També apunta que cal bonificar els desplaçaments entre la ciutat i els municipis de l'àrea metropolitana.

Mercedes Vidal comenta que cal replantejar el sistema tarifari, bonificar els desplaçaments de la gent amb més precarietat i plantejar iniciatives destinades a turistes. Diu que cal abordar eines impositives de coresponsabilització a qui generi mobilitat obligada. Podria fer-se amb tarificació d'aparcament o bé amb peatge urbà a les empreses i als centres comercials. Per finalitzar explica que el bus turístic aporta finançament, és una font d'ingressos i no genera despesa.

Un cop tractats tots els assumptes, agraeix la participació dels assistents i tanca la sessió a les 19.50 hores.