

**ACTA DE LA SESSIÓ DEL GRUP DE TRANSPORT PÚBLIC  
DEL PACTE PER LA MOBILITAT DE BARCELONA**

**Dia:** 31 de març de 2016

**Hora:** 18 h

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

Hi assisteixen:

<b>ENTITATS</b>	<b>COGNOM</b>	<b>NOM</b>
AEM	Gómez	Francesc
AMB- Àrea Metropolitana de Barcelona	Iglesias	Marc
ATM- Autoritat del Transport Metropolità	Pou	Cristina
ASTAC – Asociación de Transportistas Agrupados Condal	Magaña	Evaristo
AUDICA – As. Empresaris de Transport Discrecional de Cat.	Aguarta	Elena
B:SM- Barcelona de Serveis Municipals	Armengol	Ignasi
Biomedical Logístics	Gómez	Francesc
Barcelona Regional - BR	Llinás	Joana
Barcelona Regional - BR	Jiménez	Cristina
CETOP- Col·legi d'Enginyers Tècnics d'Obres Públiques Cat.	Xandri	Francesc
Doymo – Desarrollo, Organización y Movilidad	Moll	Miguel Ángel
Doymo – Desarrollo, Organización y Movilidad	Hernández	Esperanza
Doymo – Desarrollo, Organización y Movilidad	Sitjes	Lluís
FAVB – Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona	Soler	Joan Maria
FECAV	Canals	Albert
FECAV	Sagalés	Ramón
Gremi Provincial de Transport i Maquinària de la Construcció	Romero	Juan Carlos
IMT – Institut Metropolità Taxi	Carrillo	Palacín
PTP – Associació per a la Promoció del Transport Públic	Riol	Ricard
PTP – Associació per a la Promoció del Transport Públic	Obiols	Albert
PTP – Associació per a la Promoció del Transport Públic	Tineo	Joan
RACC – Reial Automòbil Club de Catalunya	Figuls	Marc
Robusté, Francesc		
Saba Aparcaments	Díez	Jordi
SCT - Servei Català de Trànsit	Balanzà	Albert
Singla, Jordi		
TMB – Transports Metropolitans de Barcelona	Cañas	Enric
TRAM	Carsi	Joan Maria
Ulied, Andreu		
Ajuntament de Barcelona, Grup Municipal CIU	Cabrerizo	Julià
Ajuntament de Barcelona, conseller tècnic St. Martí	Andreu	Marc
Ajuntament de Barcelona, grup municipal PSC	Mòdol	Daniel
Ajuntament de Barcelona, conseller Bon Pastor-Baró de Viver	Fanlo	Josep M.
Ajuntament de Barcelona, grup municipal CUP	Garganté	Josep

**Representants de l'Ajuntament:**

- Mercedes Vidal, regidora de Mobilitat,
- Àlvaro Nicolàs, assessor de la Regidoria de Mobilitat
- Oriol Altisench, coordinador del Projecte de Connexió de les Xarxes de Tramvia
- Adrià Gomila, director de Mobilitat d'Ecologia Urbana
- Sònia Frias, directora de Comunicació i Participació d'Ecologia Urbana
- Carles Casamor, cap del Departament de Projectes Urbans d'Ecologia Urbana
- Sergi Jodar, del Departament de Projectes Urbans d'Ecologia Urbana
- Mireia Fernández, del Departament de Projectes Urbans d'Ecologia Urbana
- Marta Gabàs, del Departament de Projectes Urbans d'Ecologia Urbana
- Lluís Cerdà, de la Direcció de Mobilitat d'Ecologia Urbana



- Carme Ruiz, del Departament de Participació d'Ecologia Urbana, que actua com a secretària

## **ORDRE DEL DIA:**

### **1. Presentació dels estudis sobre la connexió dels tramvies**

Mercedes Vidal, regidora de Mobilitat obre l'acte explicant que durant els darrers mesos l'Ajuntament ha dut a terme un procés intern d'estudi per analitzar totes les variables de la connexió de les dues xarxes de la ciutat. Hi han participat més de 50 professionals altament qualificats: tècnics municipals, BIMSA, Barcelona Regional, personal d'ATM i altres organismes públics, així com consultors externs.

Els estudis pretenen respondre les següents qüestions: si és necessària la connexió, quin és el millor mode de transport per fer-la, i quin es millor traçat. L'estudi ha tingut en compte les alternatives de traçat, la demanda, el trànsit i els impactes ambiental, econòmic i d'avaluació social.

Exposa que el govern municipal està plenament compromès amb la millora de la sostenibilitat a la ciutat i amb el canvi de mobilitat. Cal avançar amb mesures per incrementar l'espai per als vianants, crear superilles i pacificacions, incrementar l'espai per a bicicletes i millorar el transport públic. En aquest sentit els tres elements claus són la Nova Xarxa Bus, l'arribada del Metro a la Marina i la Zona Franca i la connexió dels dos tramvies, que podria duplicar el passatge actual i oferiria servei a nou municipis de l'Àrea Metropolitana. La millora de la competitivitat del transport públic podria ajudar a reduir els impactes negatius relacionats amb l'ús predominant del cotxe.

Explica que les dues xarxes de tramvia transporten 91.000 viatgers per dia, en un recorregut de 29 km i 56 estacions. Segons l'Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner (EMEF) el tramvia és el mitjà de transport que obté millor nota (7,5) i els atributs més ben valorats pels seus usuaris són la freqüència de pas, la puntualitat i la rapidesa.

En consideració a les necessitats de connexió entre Barcelona i la primera corona de l'Àrea Metropolitana i al que estableix el Pla Director d'Infraestructures i el Pla de Mobilitat Urbana, l'Ajuntament considera imprescindible captar més viatgers per al transport públic i, per això, la connexió dels tramvies esdevé estratègica per donar l'impuls definitiu.

Oriol Altisench inicia la seva intervenció explicant que la unió dels tramvies persegueix els objectius següents: afavorir el canvi modal; augmentar les connexions amb la resta de transport públic; reduir el temps de desplaçament; disminuir el pes del vehicle privat a Barcelona; augmentar la competitivitat, el confort i la qualitat del transport públic; augmentar la qualitat física i ambiental de l'espai urbà; millorar la connexió en transport públic de l'Àrea Metropolitana i, finalment, captar la màxima demanda possible.

A continuació explica les nou alternatives estudiades que es concreten en: Diagonal (superfície, túnel profund i túnel superficial), Urgell-Provença-Diagonal, Urgell-Provença-Pg. St. Joan-Granvia, Urgell-Provença-Marina-Granvia, Tarradellas-Tarragona-Granvia, Urgell-Granvia i, per acabar, l'alternativa del bus previst D30 amb un servei millorat. L'estimació de costos en inversió són de 105M€ unint els tramvies per la Diagonal, 140M€ unint-los per l'Eixample, 415 M€ fent el túnel per la Diagonal i 20M€ millorant el servei de autobús.

Pe que fa a la demanda explica que el càlcul s'ha fet a través d'un model de simulació desenvolupat per l'ATM segons el qual la captació al cap de tres anys d'entrar en servei seria de 222.000 viatges diaris per la Diagonal en superfície, 189.000 per Provença, 236.000 pel



túnel de Diagonal i 49.000 per l'autobús. Pel que fa al trànsit exposa que la reordenació dels fluxes d'entrada i sortida per la Diagonal, juntament amb la reducció de vehicles que suposa l'increment d'oferta del transport públic, permeten mantenir els nivells de circulació actual, amb petites variacions a la baixa o a l'alça en funció de les diferents alternatives.

En consideració a la Llei 21/2013 d'Avaluació ambiental, per fer l'estudi d'impacte ambiental s'han analitzat i avaluat els principals aspectes ambientals de cadascuna de les alternatives d'unió dels tramvies i el resultat posa de manifest que la opció del tramvia en superfície per la Diagonal, comporta una millora de reducció del trànsit d'un 50% i d'un 23% en l'alternativa estudiada del carrer Provença.

Pel que fa a l'avaluació social, econòmica i ambiental, exposa que el retorn social de la inversió, tenint en compte els costos i beneficis, és d'un 11% en l'opció del tramvia per la Diagonal en superfície, d'un 1% Diagonal per túnel, d'un 6% negatiu en l'opció del tramvia per l'Eixample i d'un 3% negatiu en l'alternativa de l'autobús D30.

Conclou que l'alternativa de tramvia en superfície per la Diagonal és la més coherent amb el planejament vigent (Pla Director d'Infraestructures de l'ATM, Pla de Mobilitat Urbana de l'Ajuntament i desplegament de la Nova Xarxa Bus. Així mateix el projecte de tramvia en superfície es el que té l'impacte social, econòmic i ambiental més positiu, que justificaria el seu cost. L'alternativa del servei d'autobús D30 té una capacitat limitada de captació de passatge, sobretot en els desplaçaments metropolitans. Aquesta limitació fa que no compensin suficientment els seus impactes negatius sobre el trànsit viari.

Mercedes Vidal exposa, com a resum, que la connexió dels tramvies en superfície per la Diagonal permetria duplicar l'actual nombre de passatgers del tramvia, arribant a 220.000, dels quals 15.000 provindrien directament d'usuaris del vehicle privat. Així mateix expressa que la unió dels tramvies, juntament amb la Nova Xarxa Bus i la construcció de la línia 9 i 10 del Metro, són bones oportunitats per ampliar i assolir una gran xarxa de transport públic que relligui tots els barris i connecti Barcelona amb l'entorn metropolità.

Al torn obert de paraules d'aquest punt de l'ordre del dia es fan les següents aportacions:

- Es qüestiona com s'ha pogut fer l'estudi si no està desplegada totalment la NxBus. Es respon que s'ha treballat sobre la hipòtesi d'una capacitat màxima dels vehicles de la xarxa.
- Es demana qui gestionarà el Tramvia. Es respon que es pretén maximitzar la presència pública en la concessió.
- Es felicita l'equip tècnic i el compromís de mantenir cotxes i conductors de la xarxa de bus, ja que els dos serveis són complementaris.
- Es demana que s'incrementi la freqüència i la regularitat de la NxBus i que s'accelerïn els estudis de la NxBus.
- Es pregunta perquè no hi ha cap línia que recorri tota la Diagonal. Es respon que la xarxa convencional és el resultat d'anar sumant línies sense eliminar-ne cap. El projecte NxBus és una actuació novedosa i racional.
- Es manifesta disconformitat amb els intents d'algunes forces polítiques de confrontar el tramvia amb les línies de Metro pendents perquè d'aquesta manera s'ha volgut instrumentalitzar els veïns.
- Es qüestiona com s'ha fet l'impacte ambiental. Es respon que es fonamenta en la reducció del vehicle privat en l'àmbit de Barcelona ciutat.



## 2. Polítiques tarifàries del transport públic

Mercedes Vidal explica que vol presentar el tema de les polítiques tarifàries i recollir la percepció dels assistents. Presenta les aportacions i costos del transport públic, i apunta que sempre ha estat infrafinançat. La desviació entre els ingressos i els costos del sistema des de l'any 2009 fins al 2013 va comportar un dèficit acumulat de 546,6 M€. L'Administració General de l'Estat ha passat d'aportar 26,2% l'any 2009, a aportar un 15,9 l'any 2015. La Generalitat ha passat del 43,6% al 46% i l'Ajuntament ha incrementat la seva aportació del 15,4% l'any 2009 al 18,8% que va aportar l'any 2015. El dèficit acumulat es finançava amb càrrec a deute. El Pla Marc 2014-2031 de refinançament acordat permetrà eixugar el dèficit. No obstant això, considera que les aportacions de les Administracions haurien de ser superiors per poder oferir a la ciutadania una tarificació més social i assequible.

Pel que fa a la T-Mobilitat explica que aquesta suposarà canvis en l'àmbit tarifari, tecnològic i, també, de gestió. El pas a la T-Mobilitat està justificat perquè el sistema tarifari actual ha arribat al seu màxim tecnològic i ja estava prevista la seva obsolescència. Considera que, tenint en compte la dificultat per revertir el contracte de la T-Mobilitat (que implicaria un rescabament de 70M€), cal que hi hagi el màxim control públic i que s'incorpori la visió de l'usuari. Manifesta la seva disconformitat amb la privatització de la T-Mobilitat. Proposa que s'acordi amb les altres dues Administracions implicades l'acord marc per a la tarificació social.

Al torn obert de paraules d'aquest punt els assistents fan les següent aportacions:

- Petició de màxima transparència i accés a la informació (amb la màxima desagregació possible per modes de transport, franges horàries, dies...). Mercedes Vidal respon que tota la informació disponible hauria d'estar en Open Data.
- Opinió que l'Administració pot suportar els dèficits del transport públic.

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