

Primera reunió entre Generalitat, Ajuntament de Barcelona i Àrea Metropolitana de Barcelona per assolir un pacte metropolità pel transport públic

- **Les tres institucions treballen en un gran acord per garantir a llarg termini el finançament del sistema, reduir a zero el deute del sistema de transport gestionat per l'ATM i confeccionar un pla d'estímul de la demanda amb una millora de l'actual model tarifari**
- **El principi d'acord incorpora la creació d'una Taula Social per compartir amb entitats i associacions les propostes i polítiques de mobilitat que s'impulsin des de l'ATM**
- **Generalitat, Ajuntament de Barcelona i AMB demanen formalment una reunió amb el ministre d'Hisenda, Cristóbal Montoro, per tractar el paper de l'Estat en el finançament del transport públic**

El conseller de Territori i Sostenibilitat, Santi Vila, l'alcalde de Barcelona, Xavier Trias, i el vicepresident de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), Antonio Balmón, han mantingut avui una primera reunió de treball amb l'objectiu d'aconseguir un gran pacte metropolità pel transport públic. Aquest principi d'acord institucional pretén garantir el finançament del transport públic gestionat per l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) de l'àrea de Barcelona, estimular el seu ús a través d'un nou model tarifari i sanejar el deute acumulat de 546 MEUR.

En la reunió també s'ha acordat la creació d'una Taula Social amb l'objectiu d'implicar en les propostes i polítiques de mobilitat que s'impulsin des de l'ATM a les entitats i associacions de caire social. Paral·lelament, Generalitat, Ajuntament de Barcelona i AMB han sol·licitat formalment una reunió amb el ministre d'Hisenda, Cristóbal Montoro, per tractar el paper de l'Estat en el futur finançament del transport metropolità.

Pacte pel transport públic

L'objectiu principal de l'acord és aconseguir un gran pacte metropolità pel transport públic, amb la participació d'institucions, operadors, sindicats i entitats i associacions socials, que garanteixi el finançament del sistema integrat de transport públic i redueixi el seu endeutament a zero. Per assolir-ho s'ha començat a treballar amb un

seguit d'actuacions que incideixen tant en la gestió econòmica com en els serveis o el model tarifari:

1. Redacció d'un pla de sanejament del deute existent que recuperi l'equilibri entre els ingressos i costos del sistema.
2. Augment de les aportacions econòmiques de les administracions consorciades durant els propers tres anys i compromís d'increment a partir del 2017 en funció de la ponderació objectiva entre l'IPC general i l'IPC del transport per al sosteniment del sistema. D'aquesta forma, la Generalitat mantindrà l'aportació pel 2014, incrementarà en 2,4 MEUR la del 2015 i en 5,5 MEUR la del 2016. Per la seva part, l'Ajuntament de Barcelona augmentarà cada any en 10 MEUR les aportacions del 2014, 2015 i 2016, mentre que l'increment per l'AMB serà de 7MEUR anuals en els mateixos tres anys. Així, a partir del 2016 l'aportació de la Generalitat al sistema serà de 289,1 MEUR, la de l'Ajuntament de Barcelona de 110,4 MEUR i la de l'AMB de 115,6 MEUR. En tots tres casos s'hi sumarà cada any l'augment ponderat de l'IPC.
3. Els nous serveis que es posin en marxa en un futur hauran de preveure la seva sostenibilitat a partir de les noves aportacions al sistema que faci l'administració que proposa l'increment de serveis. En aquest sentit, l'acord d'avui ja incorpora l'augment d'oferta que suposarà l'entrada en funcionament de la L9 i els perllongaments de FGC a Terrassa i Sabadell.
4. Dissenyar noves mesures d'estalvi per als operadors públics amb el compromís de reduir l'endeutament del sistema a curt termini. Aquesta mesura inclou una clàusula social que garanteix que no es poden produir acomiadaments.
5. Confeccionar un pla d'estímul de la demanda que estableixi a partir del 2015 una millora del model tarifari, amb un sistema objectiu de preus, i amb la garantia que les aportacions dels usuaris via tarifes mai serà superior al 50% del cost total del sistema. Aquest pla inclou avançar cap a una nova fórmula més equitativa del càlcul de les diferents zones tarifàries i dels diferents títols, incloent un replantejament de la T-10. Aquestes actuacions ja formarien part del nou sistema tarifari de la T-Mobilitat que s'ha de començar a implantar de forma progressiva a partir del 2015.
6. Introduir criteris ambientals que penalitzin econòmicament el transport privat i que els ingressos reverteixin de forma finalista en el manteniment del sistema de transport públic.
7. Manteniment de la tarifació social existent, que actualment representa un 22% dels viatges que es realitzen en el sistema.

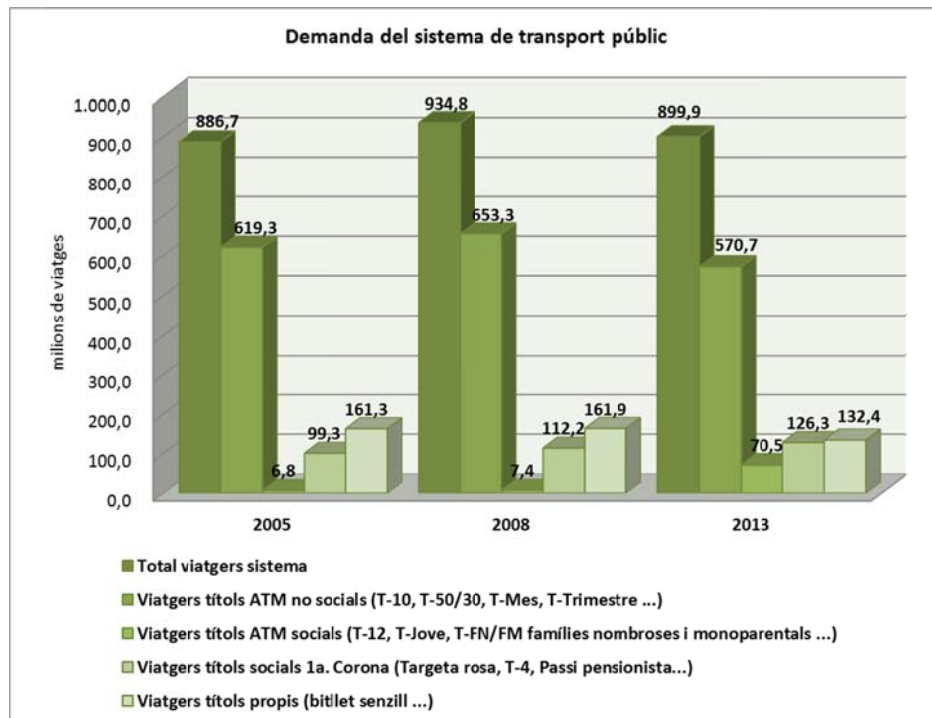
Conjuntura econòmica desfavorable

La conjuntura econòmica actual té repercussions importants i ha comportat que el sistema de transport de l'àrea de Barcelona acumuli, en aquest moment, un deute superior als 546 milions d'euros que posen en risc la seva viabilitat i, consegüentment, la continuïtat d'un model d'èxit de prestació del servei públic de transport. Els motius d'haver arribat a aquesta situació són múltiples i diversos, podent-se resumir en quatre:

- Un augment de l'oferta de transport públic en els darrers anys, amb la posada en marxa de noves línies i serveis que han comportat un increment dels costos del transport.



- Una reducció de la demanda del sistema de transport públic derivada dels canvis dels patrons de mobilitat de la ciutadania conseqüència de la crisi econòmica.



- Un augment de la utilització de títols socials altament bonificats per afavorir l'ús del transport públic per als usuaris intensius i col·lectius més necessitats, conseqüència de la crisi en les famílies. La comparativa de l'any 2008, abans de la crisi, amb el 2013 mostra un increment superior al 1.000% en l'ús dels títols integrats de caire social. En els darrers anys s'han posat en marxa mesures de tarifació social com la targeta T-12, bonificació per a les persones en situació d'atur, reducció del preu de la targeta T-Jove, descomptes per a famílies nombroses i monoparentals...

Títol	Any 2008	Any 2013	variació 2013 / 2012	
			Abs.	% 13/12
T-Jove	7.400.599	33.538.915	11.004.047	48,83%
T-12	no existia	19.282.490	3.335.641	20,92%
T-Fam. nombroses i monoparentals	no existia	17.659.263	4.254.025	31,73%
T-Trimestre bonificació aturats	no existia	8.189.580	2.349.460	40,23%
TOTAL	7.400.599	78.670.248	20.943.173	36,28%

- Disminució important de l'aportació de l'Administració General de l'Estat al sistema de transport públic de l'àrea de Barcelona, que ha passat de 150 milions d'euros l'any 2010 a 94 milions l'any 2014.

Barcelona, 17 de febrer de 2014