MANIFEST EN DEFENSA DEL TRANSPORT PÚBLIC:
VOLEM ALTERNATIVES A LES RETALLADES DEL SERVEI I A LES TARIFADES

Les entitats que subscrivim aquest manifest defensem l'existència d'alternatives per millorar el finançament del transport públic. Més enllà del increment de les tarifes molt per sobre que l'IPC o de la mera retallada de serveis, hem presentat al llarg dels darrers anys diverses propostes per fer avançar el sistema tarifari integrat

El Consell de la Mobilitat de l'ATM, l'òrgan consultiu entre la Generalitat de Catalunya, l'Ajuntament de Barcelona i l'Àrea Metropolitana amb l'AMTU i els representants municipals, veïnals, d'usuaris, de consumidors i de treballadors, es va comprometre a abordar un debat sobre finançament del transport públic i les respectives tarifes, mitjançant un grup de treball. Hores d'ara no s'ha donat compliment a aquest compromís, l'únic que hem tingut és un punt de l'ordre del dia sobre finançament al Consell de Mobilitat de setembre.

Davant de la revisió de les noves tarifes de l'any 2013, les entitats socials demanen un debat rigorós, participatiu i transparent, i situem les següents propostes per a la seva consideració:

1. La mobilitat sostenible forma part de les solucions als problemes de congestió, contaminació local, canvi climàtic i de la dependència energètica exterior, i les tarifes han d'afavorir aquest potencial. L'esquema financer actual només contempla despeses operatives, ingressos directes d'usuaris i subvencions públiques, i no internalitza els efectes positius que el transport públic genera sobre tota la societat: menys costos per congestió, millora de la qualitat de l'aire (evitant així multes des de la UE) menys dependència energètica exterior (i conseqüentment reducció sobre la balança de pagaments exterior), lluita contra el canvi climàtic (amb menys necessitat de comprar drets d'emissió de CO_2), reducció dels nivells de soroll, baixada de l'accidentabilitat, etcètera.

2. Reivindiquem la participació efectiva de la societat en la presa de decisions que afecten directament a la ciutadania. Les administracions haurien d'impulsar veritables processos participatius per tal que les modificacions que vulguin implementar permetin el debat social i tinguin millor receptivitat..

3. El desenvolupament de la llei del finançament del transport públic és inajornable. Cada any assistim a un creuament d'acusacions entre administracions de diferent nivell per desavinences sobre quina part han d'aportar per al finançament d'aquest servei públic. L'actual sistema de finançament perjudica especialment els municipis de menys de 50.000 habitants, que no compten amb aportacions de l'Estat i de manera minsa de la Generalitat. Les conseqüències més greus són un **endeutament creixent de les empreses de transport públic i un seguit de retallades** que afecten més encarnissadament els municipis petits. La llei de finançament està recollida en la mateixa Llei 9/2003 de la mobilitat, però les administracions no es posen d'acord tot i ser aprovada amb un ample consens.

4. Les tarifes han de ser assequibles com a servei públic, i no regir-se per l'objectiu de fer pagar els usuaris el 50% dels costos del sistema (taxa de cobertura). L'estructura actual de costos és creixent degut a les noves infraestructures o el deute acumulat, i, de fet, ja s'aproxima al 50 % en funció dels criteris comptables aplicats. Un augment de la taxa de cobertura dificultaria l'accés al servei públic de transport, que és un dret de la ciutadania. Al ritme actual el transport públic es convertirà en un dels més cars d'Europa, i ja supera el preu de ciutats com Viena, amb un nivell de renda mitjana notablement superior.

5. La taxa de cobertura del sistema hauria de contemplar únicament les despeses operatives, no els cànons per ús d'infraestructura que tenen per objecte pagar part de l'obra. Mentre Catalunya construeix autovies gratuïtes amb peatges a l'ombra per tot el territori, repercutint els seus costos a tots els contribuents; una part de les infraestructures ferroviàries metropolitanes s'està carregant directament als usuaris del transport públic via cànon a les tarifes. Aquesta dualitat és perversa i perjudica tota la ciutadania, perquè afavoreix els modes de transport que més negativament impacten sobre l'economia i el medi ambient del país.

6. Cal abandonar la via de l'encariment progressiu del servei i de l'aplicació de fortes retallades. Es tracta d'un cercle viciós que fa perdre usuaris a la xarxa de transport públic i carrega contra la ciutadania els excessos infraestructurals del passat, no decidits pel poble. Debilitar el transport públic perjudica l'economia i l'ocupació. Cal recordar que per cada passatger que es desplaça un quilòmetre en transport públic o gestió eficient de vehicles privats (Carsharing, Bicing, bus discrecional) es genera el doble d'ocupació que en el sector de l'automoció. Cal que l'administració s'impliqui en el foment de la demanda del transport públic com a aposta industrial i d'ocupació verda.

Les entitats signats no ens limitem a constatar els problemes del servei de transport públic i les mancances per part dels responsables de la seva gestió. Volem presentar propostes concretes, que impliquen el nostre compromís en la recerca de solucions i que parteixen d'una visió global dels desplaçaments realitzats dins l'àmbit de l'AMB. Aquestes es poden emmarcar en els següents punts:

7. Cal cercar noves vies de finançament pel transport públic. Calen noves fonts d'ingressos per assegurar el manteniment i la millora del transport públic. Existeix un ventall molt ampli per cercar aquests nous recursos com les següents:

- Assignació d'un percentatge de l'IBI al transport públic a tota de l'àrea metropolitana (el recàrrec actual no arriba a tothom, i amb un nou model es podrien recaptar fins a 300 M€ anuals)
- Creació un tribut per a les empreses que no disposin de transport col·lectiu propi (similar al francès "Versement Transport"), partint d'un acord entre els agents socials.
- Assignació d'una part de la recaptació de l'àrea verda i blava al transport públic urbà,
- Negociació amb les concessionàries de peatges d'un cànon sobre els seus beneficis, que revertís en el transport públic (la millora de la fluïdesa del trànsit també reverteix sobre els usuaris d'autopistes).

8. És possible reduir la despesa operativa sense haver de recórrer a noves retallades; però cal donar més prioritat al transport públic de superfície. La millora dels carrils bus i una gestió semafòrica més acurada permetria increments del servei sense haver de posar més recursos al carrer, i per tant oferir-se un transport públic més atractiu, que capti més usuaris i que generi menys dèficit. També cal revisar alguns serveis solapats que no beneficien els usuaris, la

redistribució dels quals permetria beneficiar més usuaris i generar més economies d'escala (cas dels solapaments Bus 57-Trambaix o els Busos Exprés E1/E2-Renfe R4).

9. Avançar en l'abonament ambiental i social, superant el discurs de la T-10, i dels seus encariments consecutius per sobre de l'IPC. L'aplicació d'uns abonaments personalitzats de tarifa plana afavoreixen la recurrència dels usuaris al marge dels recorreguts que facin. La fragmentació zonal actual i la manca d'una integració tarifària a tot el país fa que els usuaris habituals hagin de pagar com si fossin esporàdics quan fan nous desplaçaments. A més existeixen grans diferències de preu entre 1 i 2 zones. Per això defensem una T-Ambiental mensual, un títol de 50 € fins a 3 zones, i de 100 € per a totes les zones, que doni possibilitat de comprar bitllets senzills al 50% de preu fora de l'àmbit de l'abonament i permeti fer viatges de grup al 50% de preu respecte la tarifa senzilla durant els caps de setmana. També cal considerar la seva integració amb els serveis de Bicing i de Carsharing.

10. Ampliar els descomptes per a joves i persones amb necessitats econòmiques especials. Seguir treballant en la línia de la tarificació social com la T-12, l'ampliació del suport a les persones amb atur de llarga durada (molt insuficient encara) i seguir aquesta línia de descomptes per a les persones amb risc d'exclusió social. En un moment de gran dificultat econòmica per a molts ciutadans cal ampliar aquest tipus de mesures, que haurien de tenir cobertura des de les administracions competents en matèria social i laboral.

Barcelona, 17 de desembre de 2012

Contactes

José Manuel Jurado, responsable del Departament de Sostenibilitat CCOO
699 422 673 jmjurado@ccoo.cat

Jordi Giró, president de la CONFAVC
609 480 324 jordi_giro@dispocat.com

Lluís Rabell, president de la FAVB
673 709 576 favb@favb.cat

Omar Minguillón, secretari Política Institucional i Mobilitat de la FNTCM de la UGT
660 616 174 ominguillon@catalunya.ugt.org

Ricard Riol Jurado, president de PTP
636 384 097 rriol@transportpublic.org