

MOCIÓ DE REBUIG A L'AUGMENT DE LES TARIFES I A L'ACTUAL SISTEMA DE FINANÇAMENT DEL TRANSPORT PÚBLIC A LA REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA I ELS MUNICIPIS GESTIONATS PER L'AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ (ATM)

- 1.** Atès que, el sistema integrat de transport públic a la Regió Metropolitana de Barcelona està gestionat per l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM), un consorci inaugurat l'any 1997 i del que en formen part la Generalitat de Catalunya amb una participació del 51%, l'Ajuntament de Barcelona amb una participació del 25% i l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) amb una participació del 24%. Aquest consorci és qui s'encarrega de garantir el finançament del sistema, acordant les aportacions públiques i decidint les tarifes de preus.
- 2.** Atès que, l'Estat va transferir les competències del transport metropolità fa molts anys i poc a poc ha anat reduint les seves aportacions en més d'un 45%. Els contractes-programes en realitat no són consensuats entre les administracions, ja que l'Estat fixa la seva aportació de forma unilateral.
- 3.** Atès que, els mecanismes de finançament del transport públic divergeixen molt entre els municipis segons la població sigui major o menor de 50.000 habitants, i segons si estan consorciats o mancomunats, ja sigui a l'Àrea Metropolitana de Barcelona (antiga EMT, corresponent als 18 municipis de la zona 1 de l'ATM) o a l'Agrupació de Municipis amb Transport Urbà (AMTU, Associació voluntària de municipis amb transport urbà de la corona 2 a 6 de l'ATM), provocant greuges comparatius entre els municipis.
- 4.** Atès que, alguns dels municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (mancomunitat de municipis de la primera corona) disposen d'una font de finançament del transport públic molt particular, el Tribut Metropolità (abans Tribut de Mobilitat). Un impost articulat com a recàrrec de l'IBI calculat en base al valor cadastral de l'habitatge o de l'espai d'activitat econòmica. Aquest tribut aporta de mitjana una quantitat anual de 40 euros per habitatge i de 35 euros per local no residencial.
- 5.** Atès que, per la banda dels ingressos, l'absència d'un mecanisme clar i transparent per a finançar el transport públic des de l'aprovació de la Llei 9/2003 de mobilitat, hi ha pendent l'aprovació d'una Llei de Finançament del transport públic que posi ordre a aquest model, però malauradament aquest no ha estat un tema prioritari a l'agenda política, possiblement perquè no s'entreu un acord entre les administracions competents. No depèn, per tant, de criteris homogenis de població o demanda, sinó de fràgils acords polítics que s'han pogut mantenir més o menys al llarg del temps.

6. Atès que, d'altra banda, a la vista que les despeses d'exploració del transport públic metropolità augmentaran notablement, es fa imprescindible que la Generalitat de Catalunya impulsi l'aprovació d'una Llei de Finançament del transport públic que creï nous recursos financers, tal i com diu la disposició addicional vuitena de la citada Llei de Mobilitat 9/2003.

7. Atès que, el Consell d'Administració de l'Autoritat del Transport Metropolità ha pres com a solució del desequilibri traslladar a l'usuari la pressió sobre les tarifes dels preus del transport, augmentant el seu cost.

8. Atès que, en aquestes circumstàncies el transport públic és fonamental per a garantir el dret a la mobilitat dels treballadors i les treballadores, especialment d'aquelles que estan a l'atur, i en general de veïns i veïnes sabent que els transports públics són, a més, un dels principals elements vertebradors del territori. I atès que unes tarifes a preus més reduïts han estat llargament reivindicades pels indicats i les associacions d'usuaris.

9. Atès que, el transport públic és el quart pilar de l'Estat del Benestar, juntament amb l'habitatge, la sanitat i l'educació. Ho és pel fet que és l'eina que dona accés tant al dret d'habitatge, sanitat i educació com a les oportunitats laborals i d'oci que es generen arreu del territori, sense exclusió del 50% de la població catalana que no té permís de conduir.

10. Atès que, l'Autoritat Metropolitana del Transport (ATM) de l'àrea de Barcelona, a instàncies del seu Consell d'Administració, va crear la Taula Social del Transport Públic, organisme on s'ha d'activar el consens sobre les polítiques públiques en matèria de transport.

11. Atès que, segons l'Estatut d'Autonomia de Catalunya, en el seu article 48: "els poders públics han de promoure polítiques de transport i de comunicació basades en criteris de sostenibilitat que fomentin la utilització del transport públic i la millora de la mobilitat".

12. Atès que, el Parlament de Catalunya va aprovar per unanimitat la moció 89/X, sobre l'increment de les tarifes del transport metropolità i el finançament del transport públic, la realitat és que la majoria de la població continua havent de fer un esforç econòmic considerable per desplaçar-se habitualment en transport públic.

13. Atès que, l'increment continu i desmesurat del preu del transport a Barcelona, la seva Àrea Metropolitana i els municipis gestionats per l'Autoritat del Transport Metropolità, no fomenta la utilització del transport públic, així com tampoc la millora de la mobilitat, ja que amb els preus actuals i els continuats increments, els poders públics estan fomentant de forma indirecta la utilització dels mitjans de transport privats.

És per tot això que proposem al Ple Municipal l'adopció dels següents ACORDS:

PRIMER. Manifestar el profund desacord i rebuig per l'increment de les tarifes del transport metropolità per l'any 2018, que ha aprovat el Consell d'Administració de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM).

SEGON: Reclamar a l'ATM que congeli les tarifes de transport per l'any 2018.

TERCER: Demanar a l'ATM un replantejament de l'actual model de zones tarifàries, que afecta molt negativament a Sant Cugat del Vallès. D'altra banda, demanar també l'inici de la redacció d'una llei de finançament del transport públic.

QUART: Proposar a l'ATM millorar i, en el seu cas ampliar, els títols de transport de caràcter social per les persones aturades que busquen treball, els joves i estudiants, els pensionistes i les persones amb discapacitat (i acompanyants si fos el cas), per tal de que disposin de títols específics a preus més reduïts, per evitar els riscos d'exclusió social en els sistemes de transport públic de Catalunya.

Proposar, també, un tracte preferent tant per a les persones que es desplacen diàriament per causes de mobilitat obligada, com per a col·lectius amb especials dificultats econòmiques que no es vegin acollits per les actuals tarifes socials.

CINQUÈ: Demanar a l'ATM que apliqui als títols de més utilització, especialment la targeta T-10, la rebaixa que es consensuï amb la Taula Social del Transport Públic, per tal que es corresponguin més amb la variació del cost de la vida i de les condicions salarials de l'any anterior.

SISÈ: Traslladar aquests acords a l'ATM, a l'Àrea Metropolitana de Barcelona, als grups parlamentaris del Parlament, a la Generalitat de Catalunya, a l'Administració General de l'Estat, a l'Associació per la promoció del Transport Públic, a la CONFAVC i a la plataforma Stop Pujades Transport.