

MOCIÓ DEL GRUP MUNICIPAL DE CORNELLÀ EN COMÚ-CRIDA PER CORNELLÀ EN DEFENSA DEL TRANSPORT PÚBLIC I CONTRA LA T-MOBILITAT

I

El transport públic, element fonamental per a garantir el dret a la mobilitat dels treballadors i les treballadores –i especialment d'aquells que estan a l'atur o són pensionistes–, ha esdevingut una necessitat de primer ordre per a la majoria de la població.

Set anys després de l'inici de la crisi, la majoria de famílies han vist minvar de manera considerable els seus ingressos globals. Les dades socioeconòmiques són realment alarmants: atur massiu, pensions devaluades, centenars de milers de llars sense cap ingrés mensual, una cinquena part de la població en situació de pobresa, etc. I malgrat l'empitjorament de les condicions de vida de la majoria de la població, el preu de serveis bàsics com la llum, l'aigua o el transport no ha parat de pujar.

En aquest context, les administracions públiques, mentre retallen serveis, retiren ajudes i desnonen famílies, castiguen els qui aposten pel transport públic, necessari per a un gran nombre de persones per desplaçar-se per motius de treball (remunerat o de cures), estudis o salut. Així, podem observar com en el període 2001-2014 no ha parat de pujar el preu del transport públic: mentre el salari mitjà ha augmentat un **40,1%** (de 19.186€ a 26.884€) o l'índex de preus de consum se situa en el **43,3%**, el preu del bitllet senzill s'ha incrementat en un **123,9%** (de 0,96€ a 2,15€) i el títol més utilitzat, la T-10, ha patit un encariment del **93,6%** (de 5,32€ a 10,30€).

En el mateix sentit, i malgrat els preocupants nivells de contaminació ambiental a l'Àrea Metropolitana de Barcelona i les seves negatives conseqüències sobre la salut de les persones, la Generalitat no només no ha incentivat l'ús del transport públic sinó que fins i tot ha afavorit l'ús del transport privat, tot eliminant limitacions de velocitat o desvirtuant el destí dels carrils inicialment reservats per a transport públic i vehicles d'alta ocupació.

II

En el marc de l'ofensiva neoliberal perpetrada des de la Unió Europea, el Govern espanyol i la Generalitat de Catalunya, el 24 d'octubre del 2014 s'avançava en la privatització dels serveis públics amb la signatura del Contracte de col·laboració entre el sector públic i el sector privat per a l'execució del projecte T-Mobilitat per a la implantació d'un nou sistema tecnològic, tarifari i de gestió entre l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) i Societat Catalana per a la Mobilitat S.A. (constituïda per Caixa Bank S.A., Fujitsu Technology Solutions S.A., Indra Sistemas S.A. i Marfina S.L.).

D'acord amb la mateixa ATM (participada en un 51% per la Generalitat, en un 25% per l'Ajuntament de Barcelona i en un 24% per l'Àrea Metropolitana de Barcelona), la T-Mobilitat "suposa la implantació d'un nou sistema d'accés al conjunt de serveis per a la mobilitat basat en una única targeta, amb la qual la ciutadania podrà utilitzar tots els serveis per a la mobilitat a Catalunya.

Aquest nou sistema implica modificar la tecnologia, les tarifes i la gestió del transport públic, i l'usuari ja no adquirirà títols de transport, sinó que n'adquirirà el dret d'ús."

El contracte de col·laboració entre l'ATM i Societat Catalana per a la Mobilitat S.A. implica l'externalització d'un servei que fins ara realitza l'administració i que durant 15 anys serà realitzat per una agrupació empresarial privada. Aquest contracte conté nou annexos, dels quals els relatius a "*Pla econòmic-financer*" i "*Requeriments tècnics. El projecte tecnològic*" no són públics.

Societat Catalana per a la Mobilitat S.A. obtindrà els ingressos per conceptes com una tarifa de gestió per validació de bitllets, una comissió per venda o recàrrega de la targeta, un pagament fix per la gestió del centre d'atenció al client i el centre de gestió de la informació del transport, per prestacions de serveis a altres operadors o per altres conceptes com la publicitat.

Societat Catalana per a la Mobilitat S.A. tindrà un 6% del seu capital en mans públiques (TMB, FGC i Sermetra), quedant la resta (el 94%) en mans de les quatre empreses que conformaven l'agrupació empresarial privada (Caixa Bank S.A., Fujitsu Technology Solutions S.A., Indra Sistemas S.A. i Marfina S.L.).

Dins del contracte s'incorpora el risc de demanda, de manera que es compensa Societat Catalana per a la Mobilitat S.A. si la demanda de transport és menor de la prevista. Societat Catalana per a la Mobilitat S.A. només té l'obligació de finançar el projecte amb un 20% de fons propis, podent finançar amb deute el 80% restant. En aquest sentit, segons informa l'*Expansión* del 16/03/2015, Societat Catalana per a la Mobilitat S.A., mitjançant l'ATM, ja ha demanat al Banc Europeu d'Inversions (BEI) un crèdit de 35 milions per a finançar-se.

En el context del rebuig popular a les externalitzacions i privatitzacions que han demostrat els diversos moviments que reclamen un transport públic de propietat i gestió realment públiques només es pot entendre aquesta nova externalització que significa la T-Mobilitat com a via per beneficiar l'interès privat d'un banc i de diverses multinacionals a costa de l'erari públic.

L'externalització de la gestió de l'explotació de l'àmbit tarifari no es realitza per motius tècnics, ja que l'administració i l'empresa metropolitana TMB disposen dels coneixements necessaris. De fet, el primer informe sobre el canvi de tecnologia per a l'àmbit tarifari el va realitzar aquesta empresa de transport públic per a l'ATM l'any 2012. Tenint en compte que la inversió inicial és de 60 milions d'euros és evident que el mateix projecte pot ser gestionat per ens públics, i no és necessari que hi hagi cap agrupació empresarial privada intermediària entre l'ATM i els operadors del transport.

Per altra banda, l'Administració de la Generalitat ja ha gastat 191.664€ per l'informe que va fer el 2013 l'auditora Deloitte sobre el marc econòmic financer i es preveia gastaran 271.000€ en el concurs d'assistència tècnica per definir el model tarifari, la zonificació i la integració tarifària de tot Catalunya, que serà fet per l'auditora PriceWaterhouseCoopers.

El projecte de la T-Mobilitat no ha comptat amb cap tipus de procés participatiu ni informació per al debat social sobre l'externalització. L'ATM només ha dialogat amb les empreses del sector que han participat dissenyant i adaptant el projecte i la població, que en serà usuària, n'ha quedat totalment al marge.

El projecte de la T-Mobilitat permet també que molta informació personal i en relació als desplaçaments dels usuaris sigui gestionada directament per un banc privat i diverses

multinacionals. Aquest fet suposa una invasió de la privacitat personal i una informació que pot ser utilitzada com a base de dades per a interessos mercantilistes.

III

És per tot aquest procés de privatització i exclusió de les classes populars del dret a la mobilitat que han sorgit moviments que aposten per un sistema de transport de titularitat i gestió veritablement públiques així com per una tarificació socialment justa i accessible per al conjunt de la població.

En aquest sentit, les mobilitzacions succeïdes durant el 2014 arreu de l'Àrea Metropolitana van assolir el fet que, per primer cop des de la implantació del sistema tarifari integrat el 2001, s'abaixessin els preus dels títols de transport. Més concretament, es va abaixar la T-10 dels 10,30€ a 9,95€, mentre la resta de títols es van congelar.

Malgrat aquesta petita victòria simbòlica, que va ser l'única plasmació material de la Moció 89/X del Parlament de Catalunya, sobre l'increment de les tarifes del transport metropolità i el finançament del transport públic, promoguda per Stop Pujades Transport i aprovada per unanimitat, la realitat és que la majoria de la població continua havent de fer un esforç econòmic considerable per desplaçar-se habitualment amb transport públic.

Davant d'aquests fets, es fa més que evident la importància de les mobilitzacions populars en la consecució de drets i llibertats i cal que plantegem la importància que els ajuntaments, com a institució més propera a la població, se situïn al costat dels moviments socials i al servei de les mobilitzacions, en aquest cas, en defensa del transport públic.

I és per tots aquests motius que el Grup Polític Municipal de Cornellà en Comú-Crida per Cornellà proposa al Ple l'adopció dels següents:

ACORDS

Primer.- Expressar el compromís amb un transport públic de titularitat i gestió íntegrament públiques i accessible al conjunt de la població i instar la Generalitat de Catalunya, l'Àrea Metropolitana de Barcelona, el Govern espanyol i l'Autoritat del Transport Metropolità que s'adhereixin al mateix compromís i el materialitzin.

Segon.- Instar l'Autoritat del Transport Metropolità a retirar, de manera immediata, l'augment de tarifes del 2014, a congelar el preu del transport públic d'acord amb les tarifes del 2013 i a aplicar la gratuïtat del transport públic per a estudiants i persones desocupades.

Tercer.- Instar el Govern de la Generalitat de Catalunya i l'Autoritat del Transport Metropolità a desenvolupar i aplicar la Llei 21/2015, del 29 de juliol, de finançament del sistema de transport públic de Catalunya, especialment en allò relatiu a l'establiment de tarifes considerant valors mínims de salari i renda i criteris mediambientals (art. 15 i 17) i a la Taula Social del Transport Públic de Catalunya (art. 23).

Quart.- Instar l'Autoritat del Transport Metropolità a rescindir el contracte de col·laboració entre el sector públic i el sector privat per a l'execució del projecte T-Mobilitat per a la implantació d'un nou sistema tecnològic, tarifari i de gestió amb la Societat Catalana per a la Mobilitat S.A. (constituïda per Caixa Bank S.A., Fujitsu Technology Solutions S.A., Indra Sistemas S.A. i Marfina S.L.).

Cinquè.- Instar la Generalitat de Catalunya i l'Àrea Metropolitana de Barcelona a recuperar la gestió pública en l'àmbit del transport públic allà on ha estat externalitzada, com és el cas del tramvia i la línia 9 del metro.

Sisè.- Instar l'Autoritat del Transport Metropolità que qualsevol canvi en el sistema tarifari sigui consensuat amb la Taula Social del Transport Públic.

Setè.- Proposar als ajuntaments de l'Àrea Metropolitana la conformació d'un front comú de suport a la rebaixa del preu del transport i als moviments socials en defensa del transport públic.

Vuitè.- Comunicar els acords al Govern de la Generalitat de Catalunya, l'Àrea Metropolitana de Barcelona, l'Autoritat del Transport Metropolità, el Govern espanyol, els grups parlamentaris del Parlament de Catalunya, la plataforma Stop Pujades Transport, l'Associació per a la Promoció del Transport Públic i la CONFAVC.

Vidal Aragonés Chicharro
Portaveu GM CEC-CPC