

## CONCLUSIONS I JORNADA FECAV

El passat 26 de novembre es va celebrar la I Jornada de FECAV sota el títol “Eines per a la transició cap a una mobilitat sostenible i el paper de l'autobús”.

Les principals conclusions que es poden extreure de les ponències realitzades serien les següents:

### Inauguració

La Regidora de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona, la **Sra. Rosa Alarcón**, va afirmar que la ZBE entraria en funcionament en els terminis previstos. Però que en tot cas, s'està treballant amb la DGT per tal que si es realitzin modificacions en els vehicles actuals, per tal de fer-los més nets i si la solució adoptada és homologada, es podrien arribar a considerar vàlids per a circular per la ZBE. Així mateix, va remarcar que l'objectiu de l'Ajuntament és seguir fent créixer el transport públic i el transport col·lectiu.

Tant el president de FECAV, el **Sr. José María Chavarría**, com la Sra. Rosa Alarcón van coincidir en la necessitat d'invertir en infraestructures per a l'autobús, entre les quals els carrils bus de la B23 i *park and ride*.

Es va apuntar a la necessitat d'arribar a consensos sobre mobilitat turística.

### Taula 1. Reptes per a la millora de la xarxa de serveis regulars.

El **Sr. Salvador Milà** va fer una explicació de la *Llei 21/2015, de 29 de juliol, de finançament del transport públic de Catalunya*, definint-la com una llei que abasta tots els tipus de transport públic (ferroviaris i per carretera) i que persegueix entre els seus objectius la cohesió territorial. Destacar-ne que aquesta llei implica que les polítiques que s'impulsin a nivell tarifari han de ser assumides per aquell ens que les promouen (administració o departament concret).

El **Sr. Josep M. Fortuny** va posar sobre la taula els següents aspectes generals :

- S'ha produït un gran increment de la demanda de més del 37% de transport públic regular interurbà de la Generalitat en 10 anys.
- Els costos del transport públic es satisfan en un 45% per aportació directa de l'usuari i el 55% de subvencions de les Administracions Públiques.
- Les aportacions de la Generalitat i els Ajuntaments a l'ATM s'han incrementat en un 70% i un 53%, respectivament en 10 anys, per compensar la disminució del PGE.
- En referència a l'aplicació practica de la *Llei 21/2015, de 29 de juliol, de finançament del transport públic de Catalunya*, especialment destacar el relatiu a fiscalitat específica on es va fer un repàs dels principals possibles tributs i recàrrecs a desenvolupar, passant des dels impostos d'impacte ambiental (CO2), fins a possibles impostos o taxes per vies d'alta capacitat.

- Finalment també va comentar que, en cas de dotar el Fons estatal per al sosteniment de la mobilitat col·lectiva urbana i metropolitana amb un 0,25% del PIB del any anterior, es disposaria de 3.000 milions d'euros aproximadament.

Per la seva banda, el **Sr. Xavier Sanyer** va fer un repàs del PdM de l'ATM de Barcelona, el qual s'ha basat en criteris de mobilitat saludable i sostenible; segura i fiable; eficient i productiva; inclusiva i equitativa; intel·ligent i digital. Així mateix, també en va destacar tots els eixos que directament aplicquen al transport de viatgers per carretera. Així mateix, va comentar que la informació del transport públic actualment està sent gestionada per plataformes privades de les quals no es té control.

Finalment, en el torn de debat es va destacar la necessitat d'assumir el transport públic com un servei d'interès general, al qual se li ha de donar de la màxima plurianualitat possible, inclús basada en un Pacte d'Estat.

## Taula 2. Digitalització i aplicació de les noves tecnologies en la mobilitat

El **Sr. Joan M. Bigas** va fer un repàs de totes les eines tecnològiques desenvolupades per l'AMB, en relació a la mobilitat: App Mobilitat, AMB Aparcament, Servei de captació automàtica d'infraccions, aparcament P&R, ZBE.

El **Sr. Agustín Gómez** va exposar que l'autobús és el mitjà per carretera més segur, segons dades oficials de la pròpia DGT. Tot i així, atès que l'error humà pot existir, la UE ha decidit implantar tecnologia i altres mesures als vehicles, per tal de fer-los encara més segurs: angles morts, alerta per no utilització del cinturó de seguretat, caixa negra, etc.

El **Sr. Ignacio Uría** va fer una exposició de les noves tecnologies amb que estan treballant de cara al 2020 a l'EMT de Madrid, sempre centrant-se en l'objectiu d'eliminar les fronteres que dificulten l'ús del transport públic: sistemes de pagament (targeta de crèdit i reconeixement facial – Madrid in Motion com a promotor-), sistema multimodal (MaaS: plataforma aglutinant de tots els agents relacionats amb la mobilitat). Finalment, va posar sobre la taula el repte que comporta el compliment del RGPD.

Al debat, es va remarcar que en la nova ZBE no pot ser equiparat el bus al vehicle privat, doncs un vehicle de 12 metres elimina 30 turismes de la carretera.

## Taula 3. Infraestructures i fonts d'energia per a l'impuls de mobilitat en autobús

El **Sr. Benjamí Cubillo** va fer una exposició dels propers objectius de la Direcció General de Transports i Mobilitat de la Generalitat de Catalunya, respecte el transport de viatgers per carretera. En aquest sentit, primers BRCat a impulsar i ambientalització de flotes. Respecte aquest segon punt va destacar l'esforç de les empreses concessionàries en renovar el parc mòbil sense cap aportació pública, arribant al punt que el 90% de la flota té etiqueta de la DGT.

El **Sr. Javier Lopez Aranguren**, va fer un repàs del futur del consum de combustible i altres energies en l'horitzó 2020-2030, conclouent que la gasolina i el gasoil disminuiran en la seva utilització (passant del 52% al 2015 al 45% al 2030), però seguiran tenint un pes important en el futur. Mentre que l'electricitat (2015 – 24%, 2030 – 26%) i el gas (2015 – 16%; 2030 – 20%) s'incrementaran en els propers anys. Altrament, els EURO VI emeten un 84% menys d'emissions contaminants NoX i un 90% menys de partícules que els vehicles de fa 15 anys. En tot cas, va destacar la necessitat d'estudiar com és de contaminant una font en tot el seu cicle i no només en l'ús final.

El president de Confibus, el **Sr Rafael Barbadillo**, va destacar que Espanya disposa de la flota d'autobusos més moderna d'Europa, després de Dinamarca. Ara bé, va destacar que a l'autobús se l'ha de dotar de les necessàries infraestructures per a que funcioni correctament, ja que el 20% de les infraestructures a Espanya tenen problemes greus de saturació, afectant a Madrid i Barcelona a un milió de persones (3,2% PIB – 32.000 milions d'euros). En aquest sentit, i referint-se al projecte de carril BUS VAO de la A2 a Madrid, la inversió es podrà recuperar en un any si es consideren les hores perdudes en congestions. Finalment, el **Sr. Íñigo Azcona**, va fer una presentació d'Irizar e-mobility i va afirmar que els vehicles amb zero emissions estan desenvolupats per a àmbit urbà, però no encara per a àmbit interurbà (on podríem trobar vehicles híbrids). En tot cas, també es va fer un repàs dels reptes que comporten els vehicles elèctrics en el que es refereix a la càrrega dels mateixos, i la necessària col·laboració i implicació de l'Administració.

#### Taula 4. Reptes del transport discrecional

El **Sr. Miquel Àngel Escobar** va fer una explicació del Pla Moves Catalunya, tot destacant-ne que actualment encara hi ha un romanent del 70% del pressupost per a adquisició de vehicles híbrids endollables i elèctrics.

El **Dr. Daniel Imbert-Bouchard** va abordar l'encaix dels autocars a les ciutats turístiques, tot destacant que és una qüestió en creixement, ja que el turisme seguirà en augment. El paper de l'autocar en aquesta situació és per a garantir una visita més còmoda i panoràmica. Així mateix agrupa un alt nombre d'usuaris, alhora que ajuda i millora la mobilitat.

Finalment, el **Sr. Lluís Cerdà** va presentar les diferents solucions en que està treballant l'Ajuntament de Barcelona, tant a nivell de transport regular com discrecional. En el cas del transport discrecional va parlar dels diferents corredors a la ciutat i possibles intercanviadors o estacions en que s'està pensant, mentre que en el relatiu al transport discrecional estan repensant una zona centre i aparcaments de llarga durada a les afores (Montjuic, Fòrum, Fabra i Puig i Zona Universitària). Així mateix, també estan repensant com millorar el bus turístic.

#### **Cloenda**

El director general de Transports i Mobilitat de la Generalitat de Catalunya, el **Sr. Pere Padrosa**, va destacar l'autobús com la fórmula més fàcil, neta i tecnològica a l'actualitat. Així mateix va afirmar que la transició energètica és i serà present als propers anys com a un dels pilars bàsics, però s'ha d'anar abordant paulatinament i en funció de com vagi evolucionant també el mercat, no més enllà dels propers 10 anys.