

MOCIÓ PER IMPULSAR LA CREACIÓ D'UNA BONIFICACIÓ “T-TREBALL” EN EL SISTEMA DE TARIFACIÓ T-MOBILITAT DEL TRANSPORT PÚBLIC METROPOLITÀ.

Històricament la mobilitat de les persones treballadores des de la llar fins al seu centre de treball es reduïa sovint a travessar un carrer i per defecte, el temps invertit en el desplaçament resultava insignificant.

Arran de les polítiques que van allunyar la indústria de les ciutats i les ubicava als afores del nucli urbà, en polígons industrials inicialment i polígons d'activitat econòmica darrerament, es va provocar una inversió més elevada en temps i en costos per al treballador i la treballadora, que des de les administracions no es van tenir en compte.

Les motivacions que portaren a concentrar les empreses en polígons foren a conseqüència de la pressió social, per manca d'espai habitacional, ja que les ciutats es quedaven petites per als seus veïns i veïnes, per motius de salubritat, de contaminació atmosfèrica, acústica, lumínica i visual.

Així doncs, les polítiques urbanístiques un cop més han obviat als treballadors i les treballadores, per no tenir en compte la correcta i viable accessibilitat a molts dels nous centres de treball, l'increment del temps en el desplaçament i el cost econòmic d'aquest.

Es van reubicar les empreses en polígons, molts dels quals encara avui, no garanteixen l'accés a les persones treballadores en transport públic obligant massa sovint a fer ús del vehicle privat.

La mobilitat per raons laborals, ja sigui per assistència al lloc de treball o per cercar feina, sobrepassa l'àmbit local i comarcal. Molts polígons ja no es vinculen exclusivament a la indústria, Avui hem de parlar de polígons d'activitat econòmica i productiva.

La reducció de l'atur que s'experimenta en el nostre país des de l'inici de la recuperació econòmica ha anat de la mà de la precarització del mercat de treball amb més temporalitat, més parcialitat i uns salaris més baixos, mentre el cost de la vida no ha deixat d'incrementar-se i el poder adquisitiu de les persones treballadores ha anat minvant.

Segons un estudi d'UGT Catalunya sobre els costos de la mobilitat per les persones treballadores, en els desplaçaments entre -per exemple- la Zona industrial de la carretera del Mig de l'Hospitalet i la ciutat de Barcelona, el cost de la mobilitat en transport públic és un 10% més car que el cost en vehicle privat. Segons el mateix estudi, en alguns trajectes de la regió metropolitana aquest diferencial de cost pot arribar a ser del 38%. Aquest estudi mostra també que en els casos de treballadors amb mobilitat reduïda la situació es complica i en molts trajectes l'opció del transport públic és insuficient.

És necessari que el sistema de transport públic funcioni com una xarxa integrada per a tothom. Encara avui dia existeixen en el si de la xarxa de transport públic barreres per a la mobilitat reduïda, tant a estacions com als mateixos mitjans de transport. La inaccessibilitat per a les persones amb mobilitat reduïda no és acceptable, ja que limita l'accés al món del treball per aquest col·lectiu.

Atès que segons dades del Pla de Mobilitat de l'Hospitalet, el 42,6% de la mobilitat a la nostra ciutat es deu a causes ocupacionals, per treball o estudi.

Atès que segons dades del Pla de Mobilitat de l'Hospitalet els desplaçaments amb origen o destinació a l'Hospitalet, són en un 65,1% amb la ciutat de Barcelona i el 32,5% amb altres ciutats de la Regió Metropolitana.

Atès que el 24 d'octubre de 2018, el consell d'administració de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) va aprovar l'aplicació d'una tarifa plana per als desplaçaments entre diferents municipis de l'Àrea metropolitana de Barcelona, independentment de la zona tarifària a la qual pertanyin, i que va entrar en vigor l'1 de gener de 2019, aconseguint en la pràctica que qualsevol desplaçament amb origen i destí dins de l'àmbit dels 36 municipis que integren l'AMB tinguin el mateix cost. Aquesta tarifa plana projectada per l'AMB i aprovada per l'ATM, ha beneficiat a més de 389.000 persones residents en l'AMB que fins ara havien d'assumir un important sobrecost en el preu dels títols de transport. Això és un pas important que hauria de continuar cap a la integració del transport públic de la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB), més enllà de l'AMB.

Atès que el Pla d'infraestructures de Catalunya (PITC) i el Pla Territorial Metropolità de Barcelona (PTMB) defineixen, entre altres, el projecte ferroviari de la Línia Orbital (Vilanova – Martorell – Terrassa – Sabadell – Granollers – Mataró) connectant de forma perimetral la Regió Metropolitana de Barcelona més enllà de l'esquema radial actual i millorant substancialment la interconnexió amb nombroses zones i polígons industrials i d'activitat econòmica.

La inversió actual en la xarxa de transports públics de la Regió Metropolitana de Barcelona és insuficient. Cal millorar molts aspectes com la limitació d'horaris d'apertura i tancament, manca de personal d'atenció, d'incidència, de circulació, personal a bord, personal en estacions. Tot això limita el foment i la cultura del transport públic.

En els darrers anys la participació de l'Estat en el finançament del sistema de transport públic metropolità sistemàticament s'ha anat reduint o bé mantenint any rere any, mentre les aportacions de la Generalitat i els ajuntaments s'han hagut d'anar incrementant.

Vist que la T-Mobilitat serà un nou sistema de tarifació que permetrà calcular el preu del transport públic de manera personalitzada a cada usuari, es pagarà en funció de les rutines de transport, dels quilòmetres recorreguts i de la freqüència amb què es faci servir.

La T-Mobilitat serà una targeta unipersonal que substituirà gradualment tot el ventall actual de títols de transport. A l'àrea de Barcelona n'hi ha actualment 88 títols, amb el nou sistema en quedarà només un. Amb aquesta simplificació es deixarà d'aplicar el sistema actual de les zones tarifàries. Aquest nou sistema permetrà aplicar bonificacions als usuaris que facin servir el transport públic amb més freqüència. I és amb aquestes bonificacions on es poden aplicar polítiques actives d'incentius en l'ús del transport públic.

La T-Mobilitat hauria de permetre incorporar, entre altres, algunes bonificacions concertades com la 'T-Treball', que reconeixeria un descompte per a les persones treballadores en el seu trajecte in itinere en el transport públic. Així aquesta bonificació 'T-Treball' podria reconèixer un nombre de viatges limitats i iguals al nombre de jornades laborals en un període determinat (mensual, trimestral, etc.) en aquell tram in itinere recorregut habitualment per la persona treballadora.

Una altra bonificació concertada podria ser la 'T-Treball/Peatge' per a les persones treballadores que han de desplaçar-se totalment o parcialment en transport privat a conseqüència de les barreres en la mobilitat reduïda existents en el mateix transport públic i/o aquelles que han de fer un desplaçament in itinere en un vehicle privat per la inexistència o la inviabilitat de l'ús del transport públic, que inclogui un nombre de passades per peatges determinats,

no abonables ni acumulables, limitats iguals al nombre de jornades laborals en un període determinat (mensual, trimestral, etc.) recorregut habitualment per la persona treballadora.

Cal garantir el transport públic com un mitjà sostenible i respectuós amb el medi ambient. Per aquest motiu és necessari que les principals estacions de Rodalies, FGC, Metro i autobusos properes als Polígons industrials i d'activitat econòmiques es disposi de Bicing Metropolità, amb bicicletes adaptades també per a persones amb mobilitat reduïda i es garanteixi la seguretat de l'usuari o usuària en el seu circuit i la seva circulació.

El Ple de l'Ajuntament de L'Hospitalet a proposta del Grup Municipal d'Esquerra Republicana de Catalunya, acorda:

Primer.- Mostrar el compromís de l'Ajuntament de L'Hospitalet en assolir una xarxa de transport Públic Metropolitana potent per garantir a les persones treballadores una circulació viable i que suposi una veritable alternativa a la mobilitat privada i que elimini les barreres per a la mobilitat reduïda, tant a les estacions i parades com als mateixos mitjans de transport.

Segon.- Instar a l'Autoritat del Transport metropolità (ATM) a estudiar l'aplicació de les bonificacions 'T-Treball' i 'T-Treball/Peatge' en el futur sistema tarifari T-Mobilitat, reconeixent descomptes en un nombre de viatges limitats i iguals al nombre de jornades laborals en un període trimestral, en el tram itinere recorregut habitualment per la persona treballadora.

Tercer.- instar a les administracions locals i supramunicipals a estudiar la integració dels municipis de la Regió Metropolitana de Barcelona dins del consorci de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) per tal que es beneficiïn de la 'tarifa plana' de la zona tarifària unificada actual.

Quart.- Instar al Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat a vetllar perquè als propers plans de Rodalies promoguts pel Ministeri de Foment s'inclouï la finalització del projecte constructiu i el finançament necessari per a implementar la Línia Orbital Ferroviària per garantir l'accés als polígons industrials a totes les persones treballadores en el marc del seu desplaçament itinere o en la seva jornada laboral.

Cinquè.- Instar al Ministeri de Fomento a incrementar la inversió en la xarxa de transports públics de la Regió Metropolitana de Barcelona i a incrementar la dotació econòmica en la Llei de Finançament de Transport Públic per a la possible implementació dels punts acordats i exposats amb anterioritat.

Sisè.- Instar a l'Ajuntament a garantir el transport públic com un mitjà sostenible i respectuós amb el medi ambient, fent que en els polígons industrials i d'activitats econòmiques es disposi de Bicing Metropolità, amb bicicletes adaptades també per a persones amb mobilitat reduïda.

Vuitè.- Traslladar aquests acords al Consell de Ciutat, a l'Àrea Metropolitana de Barcelona, a l'Autoritat del Transport Metropolità, als Departaments de Territori i Sostenibilitat i al de Treball, Afers Socials i Famílies de la Generalitat de Catalunya, a la Diputació de Barcelona, al Ministeri de Foment, a PIMEC, AEBALL i AE Pedrosa de l'Hospitalet, a CC.OO i UGT de l'Hospitalet, a la F.A.V i a totes les Associacions de veïns i veïnes de l'Hospitalet i a l'Associació per a la Promoció del Transport Públic PTP i a l'Associació SUMEM.