



## A la Comissió d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat

Pere Casas Zarzuela en la seva qualitat de regidor del grup municipal de la CUP Capgirem Barcelona a l'Ajuntament de Barcelona, actuant en el seu nom i representació.

### Manifesta

La història del tramvia ha estat íntimament lligada a la història de la lluita de les classes populars per un transport públic digne i accessible. A finals del s. XIX, els tramvies van esdevenir el transport col·lectiu capaç de donar resposta al problema creixent de mobilitat a la ciutat. L'expansió de nous sistemes de transport com el metro i el bus, però principalment amb l'entrada i foment del vehicle privat i els interessos del gran capital van forçar-ne la liquidació l'any 1965 a Barcelona però no a altres ciutats europees.

La construcció de la nova xarxa de tramvia va ser una proposta sorgida des de les files ecosocialistes a la dècada dels noranta i materialitzada per la socioconvergència a principis del segle XXI. Des de l'inici, la implementació del tramvia ha estat condicionada per un model de gestió privada fonamentada en el lucre privat per part de grans transnacionals com Globalvia, Moventia i Alstom. Transnacionals que alhora que defensen els avantatges mediambientals del tramvia fan negoci de la privatització d'autopistes (Globalvia), la venda de vehicles privats (Moventia) i a la construcció per exemple de grans creuers com Alstom.

Però com hem vist en altres casos, una cosa és el que es pressuposa i una altra ben diferent és el que acabem pagant entre totes. El cost final de la xarxa va arribar a ser de 643 milions d'euros, és a dir, pràcticament el doble de l'import pressupostat inicialment. Alhora, el projecte inicial va patir fins a vuit modificacions tècniques relacionades a canvis de traçat o reurbanitzacions als quals es van afegir tres projectes complementaris amb un cost total d'obra de 84 milions d'euros.

Fins al dia d'avui, sabem que Tram-Met, entre el 2003 i el 2016, ha reportat en el seu compte d'explotació uns beneficis de 156M d'€. Seguint la tendència dels darrers anys, aquests beneficis podrien créixer fins als 400M d'€ l'any 2032, pràcticament una quarta part del capital transferit per l'ATM a l'empresa concessionària. Tot això ha estat possible gràcies a les lògiques clientelars entre administració pública i empresa privada.

Així, l'execució i la privatització de la xarxa de tramvia va anar a càrrec de Pere Macias i Felip Puig com a exconsellers de Política Territorial i Obres Públiques en els governs de Jordi Pujol. La primera concessió del Trambaix va ser consumada durant el mandat de Pere Macias i Arau com a conseller (1997-2001) mentre que el Trambesòs va ser concessional en l'època de Felip Puig i Godés (2001-2003).

I aquí és quan els engranatges de les portes giratòries comencen a funcionar a tota màquina dins de l'empresa Tram-Met. L'any 2011, l'empresa nomenà president a Josep Maria Cullerell també exconseller convergent d'Obres Públiques (1993-94). Però el retorn del projecte d'interconnexió del tramvia amb la victòria de Barcelona en Comú (BeC) a les eleccions municipals, va obrir les portes de la presidència de Tram-Met a Felip Puig l'any 2016 i a Pere Macias a la direcció estratègica de la connexió dels tramvies l'Ajuntament de Barcelona.

En aquest context, el passat març del 2018 el Govern municipal va decidir portar a votació al Plenari municipal un protocol de col·laboració amb l'Autoritat del Transport Metropolità per ampliar la xarxa del Trambesòs de Glòries fins a Verdguer reduint les expectatives de la interconnexió de les entitats veïnals. I malgrat que el protocol inclou referències interessants per un canvi en el model de gestió, no deixa de ser un document de bones intencions sense cap acord vinculant, que apel·la a la bona voluntat de l'empresa concessionària i que no estableix les bases per recuperar la gestió pública i directa de la xarxa de tramvies.

Entenem que la interconnexió completa de les dues xarxes de tramvia és necessària i és una oportunitat per abordar el procés d'implementació d'un model de gestió pública i directa del tramvia, deslligant-lo dels processos de mercantilització del transport públic i dels interessos del capital. Per aquest motiu, aquesta proposició té per objectiu establir les bases per iniciar el procés de municipalització de la Xarxa de Tramviària Unificada sota control democràtic i popular i construir espais de participació vinculant i fiscalització dels moviments socials i entitats veïnals tant del procés de municipalització com d'interconnexió del tramvia.

### **Proposició**

Que el Govern municipal promogui un conveni de col·laboració entre l'Ajuntament de Barcelona i l'Autoritat del Transport Metropolità per avançar cap a la municipalització del servei de tramvies i per l'execució de les obres de les dues fases de la Xarxa Tramviària Unificada. Per fer-ho possible, el conveni de col·laboració ha d'incloure:

1. Acord vinculant amb calendari establert i fixat entre l'Ajuntament de Barcelona i l'Autoritat del Transport Metropolità per a la implementació d'un model de gestió totalment pública i directa de les infraestructures i del servei de la Xarxa Tramviària incloent una revisió i millora de les condicions laborals de totes les seves treballadores.
2. Implementació conjunta de les dues fases de la Xarxa Tramviària Unificada (tram Glòries – Verdaguer i tram Francesc Macià – Verdaguer) que faci efectiva la nova infraestructura d'interconnexió en una única actuació.
3. Garantir la titularitat i la gestió pública de la nova infraestructura (tram Glòries – Francesc Macià) i revertir sobre el sector públic els beneficis obtinguts de l'increment de la demanda.
4. Licitació pública del projecte constructiu de la infraestructura de les dues fases de la Xarxa Tramviària Unificada per part de l'Autoritat del Transport Metropolità.
5. Modificació dels contractes vigents de concessió del Trambesòs i Trambaix i de les tarifes tècniques previstes que impossibiliti qualsevol increment del benefici privat de l'empresa Tramvia Metropolità SA i Tramvia Metropolità del Besòs S.A derivat de la inversió pública realitzada i l'augment de la demanda fruit de la interconnexió.
6. Reducció del període de concessió d'explotació a l'empresa Tramvia Metropolità S.A i Tramvia Metropolità del Besòs S.A i augmentar la participació de l'Administració en l'operació del servei en coherència amb la nova situació que es deriva de la xarxa tramviària unificada i la voluntat d'implementar una gestió pública i directa.

Que el Govern municipal convoqui una Taula Social per la Gestió Pública del Tramvia com a òrgan vinculant de participació i fiscalització dels moviments socials i entitats veïnals en el procés de municipalització del servei tramviari així com vetllar per la correcta execució de les obres de les dues fases de la Xarxa Tramviària Unificada.

Pere Casas

Barcelona, Països Catalans, 11 gener 2019