

Per un transport públic a preus populars
STOP Pujades tarifes transport públic

“Per un transport públic a preus populars”

Debat Entesa per Sabadell, 26-2-2014



Per un transport públic a preus populars

1. Introducció

El finançament és el repte més important al qual s'haurà d'afrontar el transport públic en els propers temps si volem fer d'aquesta forma de mobilitat sostenible una autèntica alternativa al vehicle privat als desplaçaments quotidians.

Ningú ja no discuteix la importància del transport públic en matèria de sostenibilitat i equitat social; però el cert és que els seus beneficis -tot i repercutir al conjunt de la societat- no figuren a cap compte de resultats.

No és cap secret que els transports públics difícilment són rendibles respecte el vehicle privat perquè no es fan pagar els costos externs que genera la mobilitat



Per un transport públic a preus populars

2. Quan el dèficit del transport públic és problemàtic?

“El transport públic no és accessori: és el quart pilar de l'estat del benestar”

Entenent que els transports públics requereixen subvenció a la majoria dels casos, cal reflexionar sobre el moment a partir del qual el dèficit esdevé problemàtic per a les administracions. La percepció s'agreuja quan es donen aquests casos

- Manca de credibilitat en el Transp. públic com a eina de cohesió social i millora del medi ambient.
- Menyspreu del transport públic davant d'altres polítiques socials i la insuficiència econòmica.
- Absència d'un mecanisme clar i transparent per a finançar el transport públic
- Greuges comparatius entre municipis
- Quan el dèficit d'exploració creix de forma desbocada
- Quan es barreja el finançament d'una infraestructura amb la despesa corrent del servei mitjançant l'aplicació de cànon per ús.



Per un transport públic a preus populars

3. Evolució del sistema tarifari integrat. ATM de Barcelona

Què és l'Autoritat del Transport Metropolità?

L'ATM de la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB) coordina i gestiona la totalitat dels serveis de transport públic urbà i interurbà integrats d'un àmbit format per 253 municipis i 5,5 milions d'habitants.

L'ATM es compon en un 51% per la Generalitat de Catalunya i en un 49% per les administracions locals, amb un pes decisiu, pel que fa al finançament, de l'Ajuntament de Barcelona, l'Àrea Metropolitana de Barcelona. També en forma part, tot i que no aporta recursos de forma mancomunada, l'Associació de Municipis amb Transport Urbà (AMTU).

L'ATM actua de ròtula financera, recaptant els ingressos per billetatge i les subvencions de la Generalitat, els Ajuntaments, l'Estat i els impostos i cànon finalistes

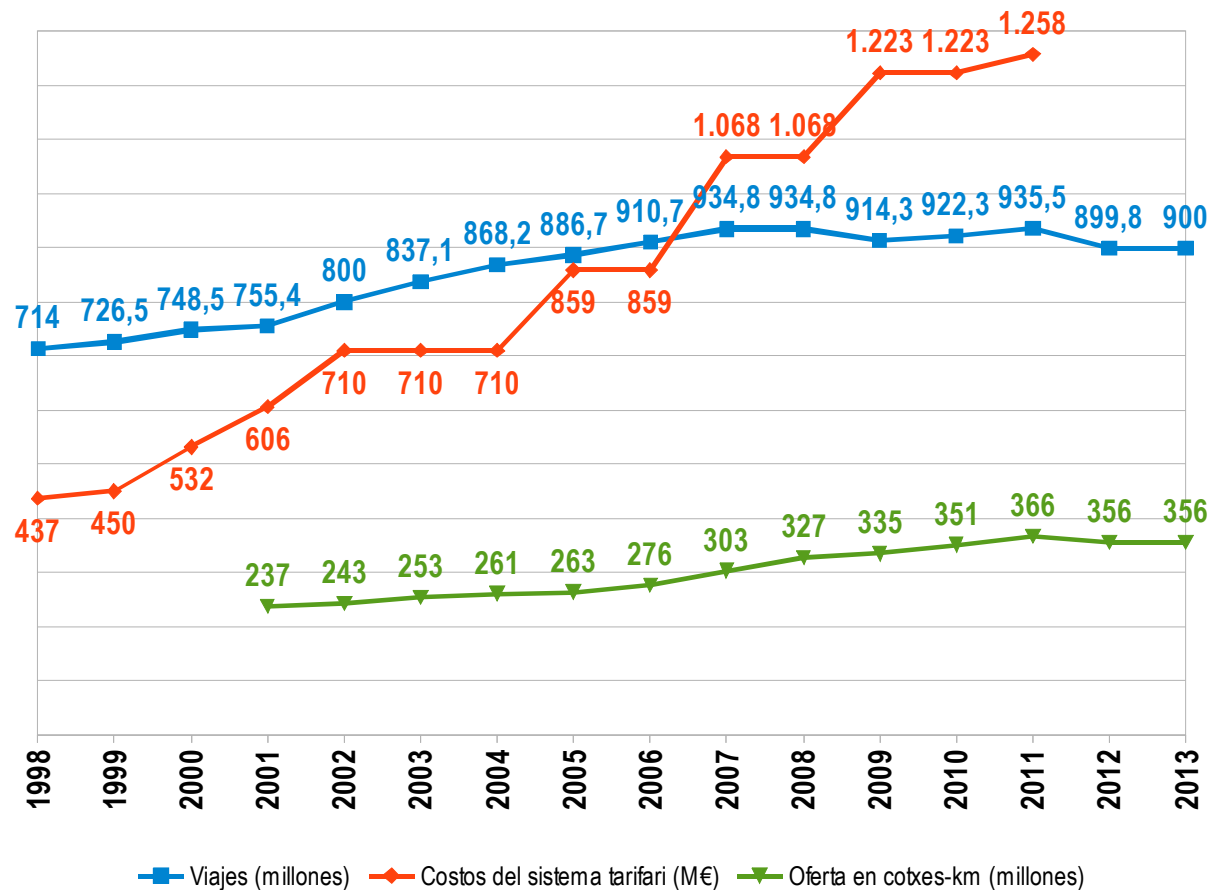


Per un transport públic a preus populars

3. Evolució del sistema tarifari integrat. ATM de Barcelona

“Hi ha un problema de finançament de costos, no de cobertura”

Evolució de l'oferta, la demanda i els costos totals del sistema tarifari integrat

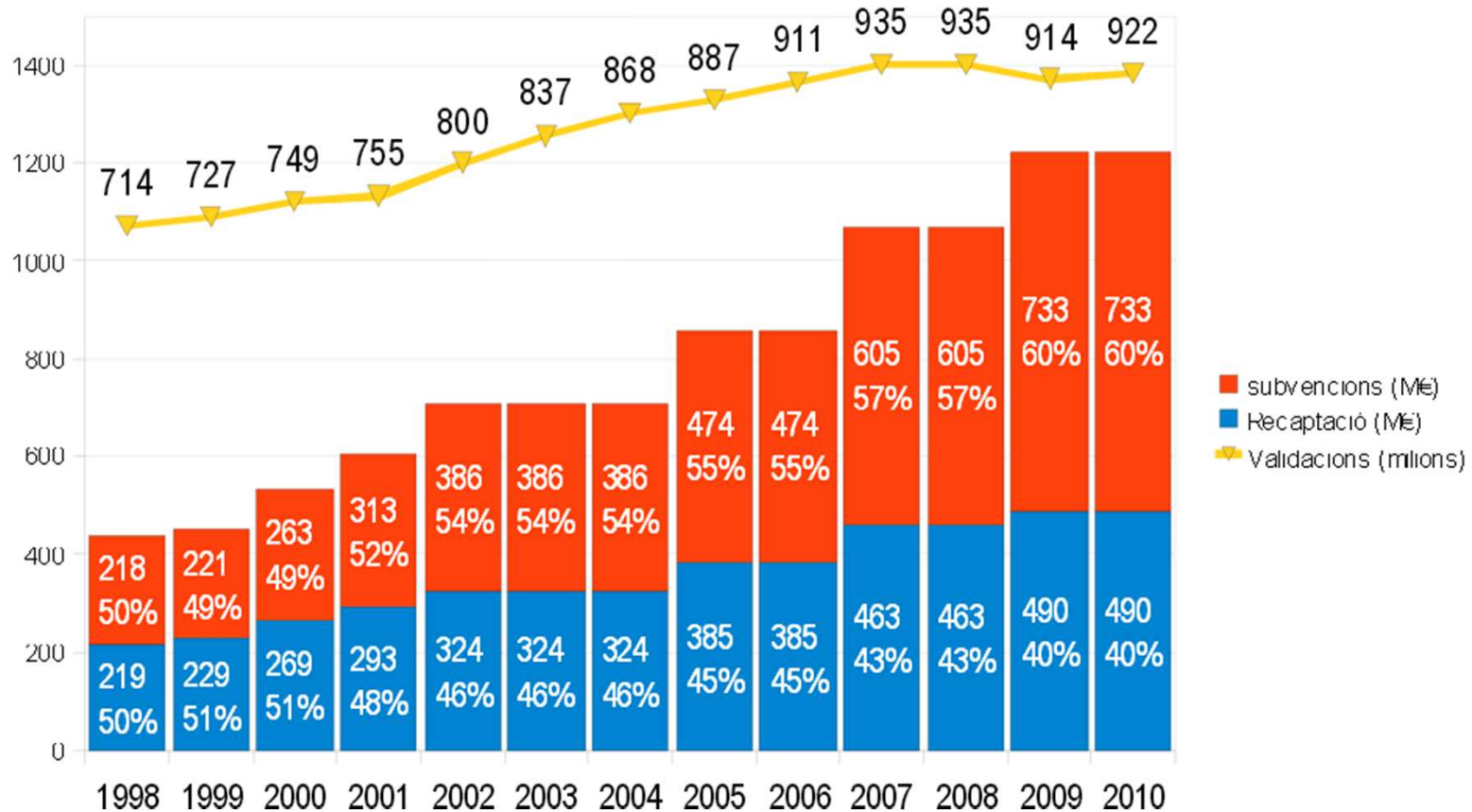


Per un transport públic a preus populars

3. Evolució del sistema tarifari integrat. ATM de Barcelona

“Hi ha un problema de finançament de costos, no de cobertura”

Cost i finançament del transport públic a la Regió Metropolitana de Barcelona

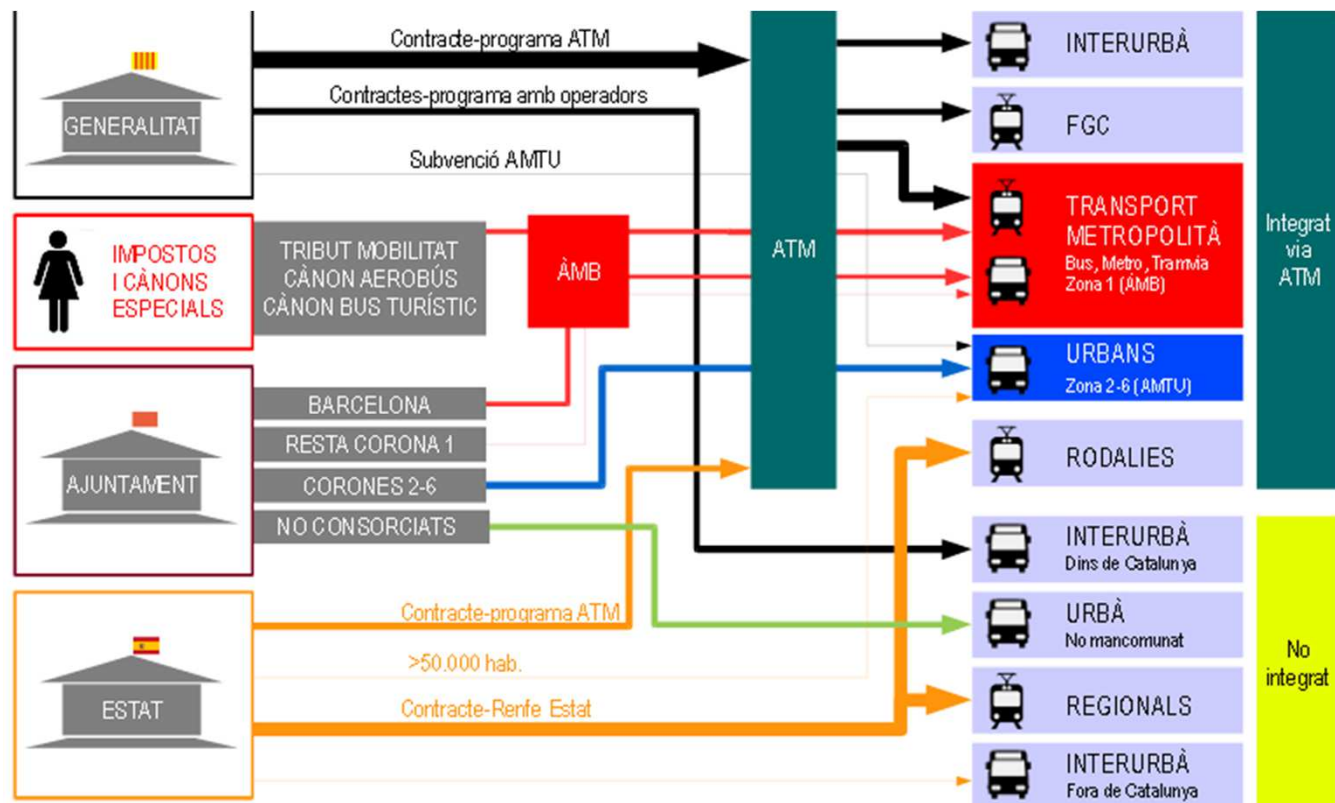


Per un transport públic a preus populars

4. L'origen de les subvencions dels serveis de transport públic

“Per finançar el TP cal fixar noves fonts i aclarir quina responsabilitat té cada administració, amb un esquema més just i equitatiu”

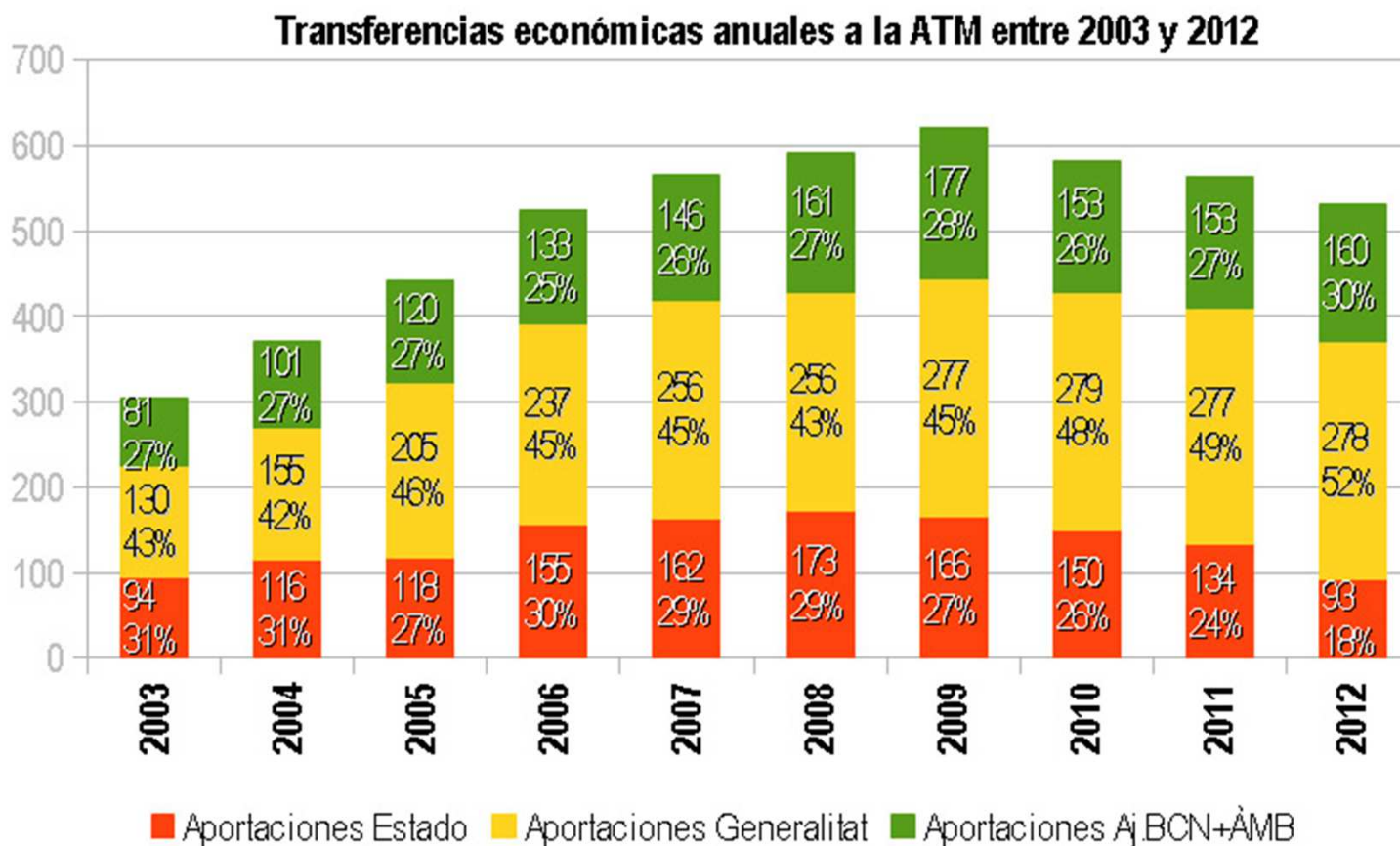
Principals fluxos de finançament de cada tipus de TP a la RMB



Per un transport públic a preus populars

4. L'origen de les subvencions dels serveis de transport públic

“Per finançar el TP cal fixar noves fonts i aclarir quina responsabilitat té cada administració, amb un esquema més just i equitatiu”

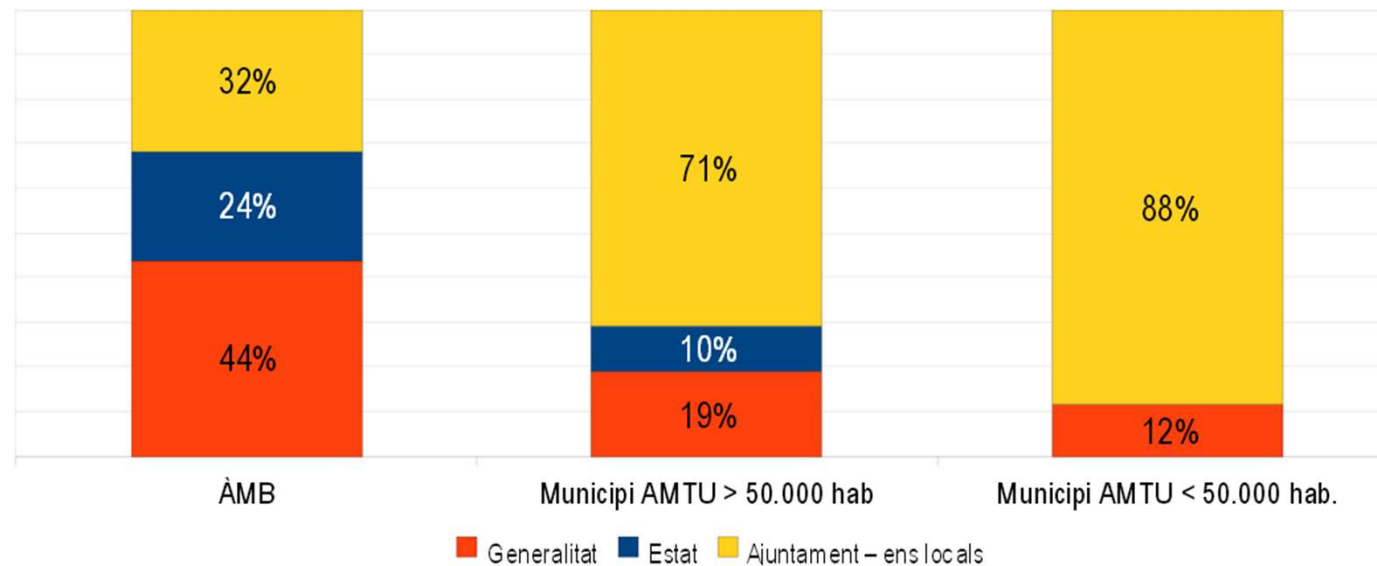


Per un transport públic a preus populars

4. L'origen de les subvencions dels serveis de transport públic

“Per finançar el TP cal fixar noves fonts i aclarir quina responsabilitat té cada administració, amb un esquema més just i equitatiu”

Comparativa del finançament del TP urbà a la mancomunitat de l'ÀMB , a un municipi de l'AMTU de més de 50.000 habitants i a un segon municipi de l'AMTU amb menys de 50.000 habitants

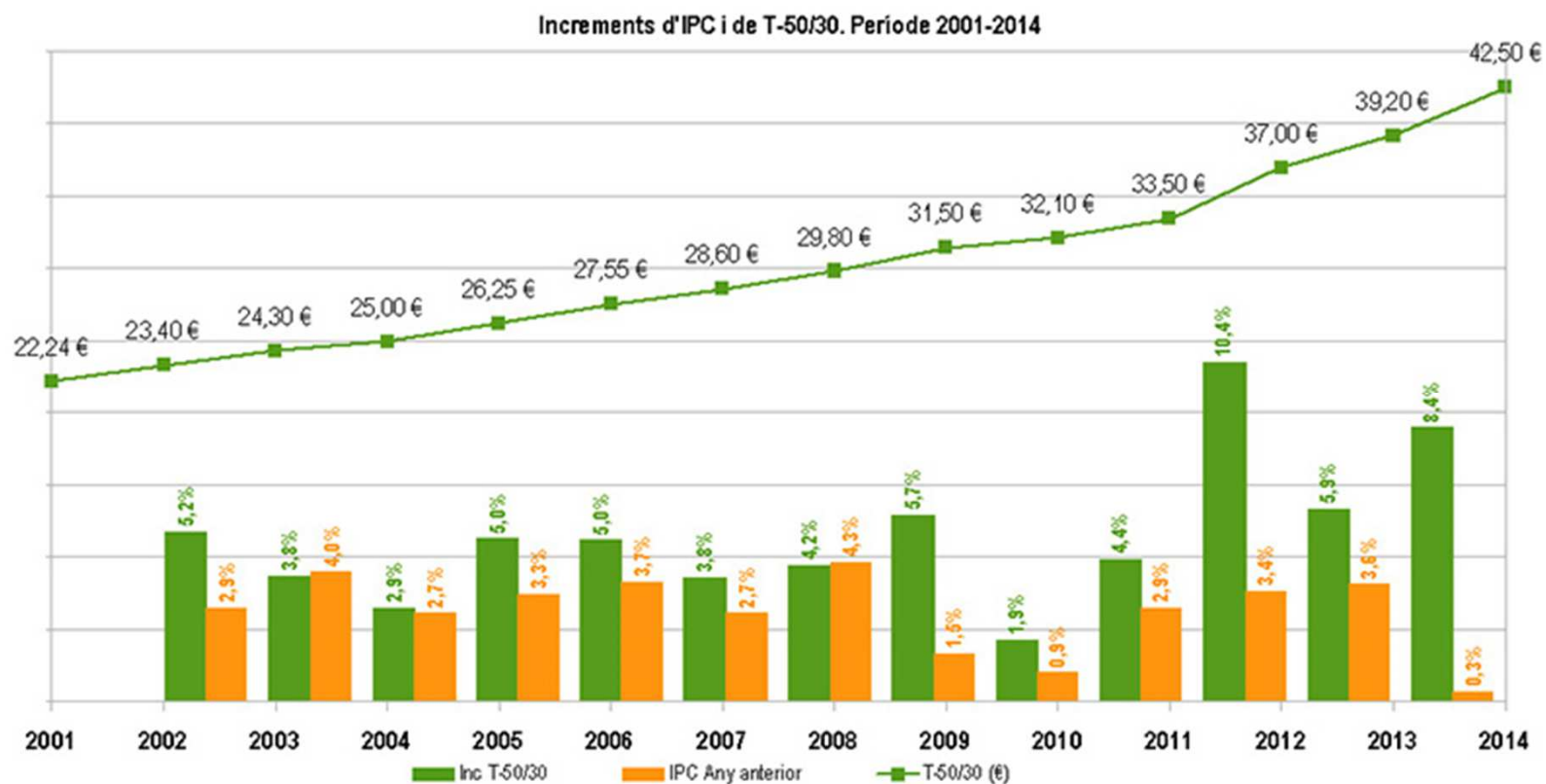


Per un transport públic a preus populars

5. Tarifes 2014

“Hi ha un problema de finançament de costos, no de cobertura”

Cost i finançament del transport públic a la Regió Metropolitana de Barcelona



Per un transport públic a preus populars
5. Tarifes 2014

La Generalitat rebaixa les autopistes i puja les tarifes del transport públic

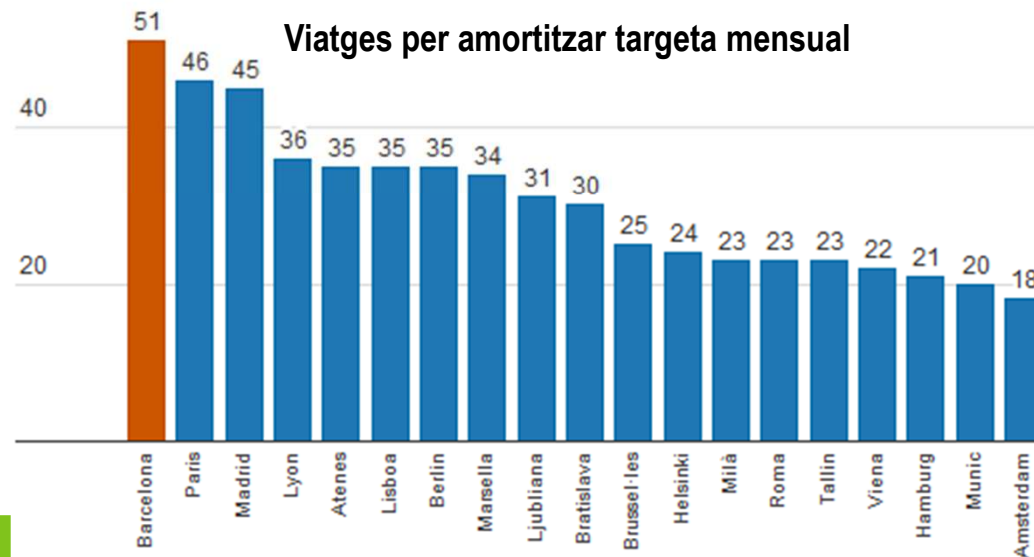
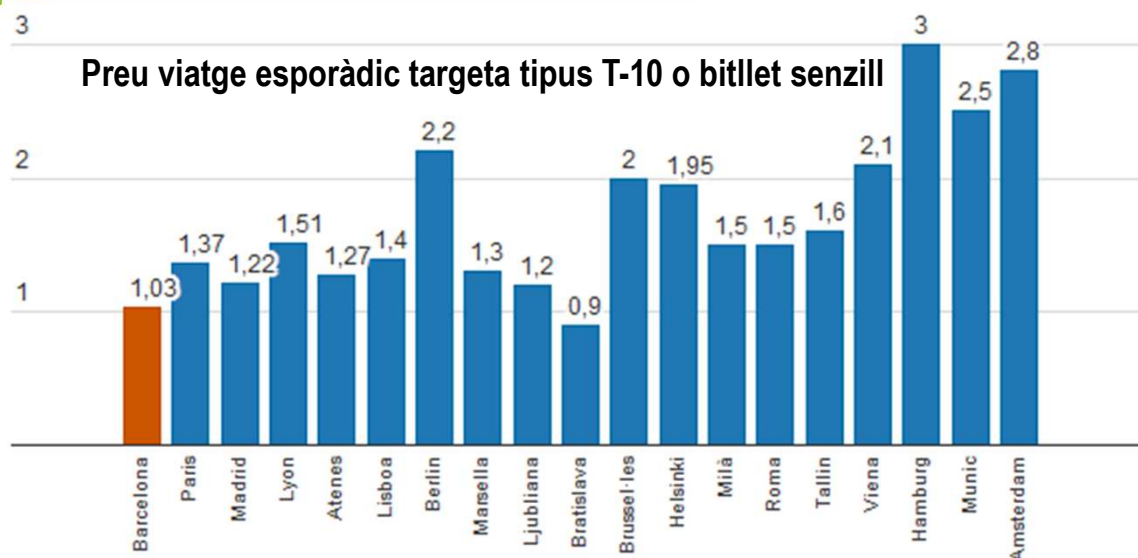


Detectats bitllets inútils a les zones 4, 5 i 6

T-50/30			T-Mes		
4 zones	5 zones	6 zones	4 zones	5 zones	6 zones
124,00€	146,00€	162,50€	124,50€	143,00€	153,00€

Per un transport públic a preus populars

5. Tarifes 2014



Font: 3/24

Per un transport públic a preus populars

6. Propostes per millorar el finançament de transport públic

Volem alternatives a les retallades del servei i a les tarifades **Manifest en defensa del transport públic**

1.La mobilitat sostenible forma part de les solucions als problemes de congestió, contaminació local, canvi climàtic i de la dependència energètica exterior, i les tarifes han d'afavorir aquest potencial.

1.Reivindiquem la participació efectiva de la societat en la presa de decisions que afecten directament a la ciutadania.

1.El desenvolupament de la llei del finançament del transport públic és inajornable. Les conseqüències més greus són un endeutament creixent de les empreses de transport públic i un seguit de retallades que afecten més encarnissadament els municipis petits..

1.Les tarifes han de ser assequibles com a servei públic, i no regir-se per l'objectiu de fer pagar els usuaris el 50% dels costos del sistema (taxa de cobertura)

Per un transport públic a preus populars

6. Propostes per millorar el finançament de transport públic

Volem alternatives a les retallades del servei i a les tarifades **Manifest en defensa del transport públic**

1. La taxa de cobertura del sistema hauria de contemplar únicament les despeses operatives, no els cànon per ús d'infraestructura que tenen per objecte pagar part de l'obra.

1. Cal abandonar la via de l'encariment progressiu del servei i de l'aplicació de fortes retallades. És un cercle viciós que fa perdre usuaris i carrega contra la ciutadania els excessos infraestructurals del passat, no decidits pel poble. Debilitar el transport públic perjudica l'economia i l'ocupació. Per cada passatger que es desplaça un quilòmetre en transport públic o gestió eficient de vehicles privats (Carsharing, Bicing, bus discrecional) es genera el doble d'ocupació que en el sector de l'automoció



Per un transport públic a preus populars

6. Propostes per millorar el finançament de transport públic

Volem alternatives a les retallades del servei i a les tarifades **Manifest en defensa del transport públic**

7. Cal cercar noves vies de finançament pel transport públic.

Assignació d'un percentatge de l'IBI al transport públic a tota de l'àrea metropolitana (el recàrrec actual no arriba a tothom, i amb un nou model es podrien recaptar fins a 300 M€ anuals)

Creació un tribut per a les empreses que no disposin de transport col·lectiu propi (similar al francès "Versement Transport"), partint d'un acord entre els agents socials.

Assignació d'una part de la recaptació de l'àrea verda i blava al transport públic urbà,

Negociació amb les concessionàries de peatges d'un cànon sobre els seus beneficis, que revertís en el transport públic (la millora de la fluïdesa del trànsit també reverteix sobre els usuaris d'autopistes).

Dedicar part de la taxa turística al finançament del transport públic.

Per un transport públic a preus populars

6. Propostes per millorar el finançament de transport públic

Volem alternatives a les retallades del servei i a les tarifades **Manifest en defensa del transport públic**

1. És possible reduir la despesa operativa sense haver de recórrer a noves retallades; però cal donar més prioritat al transport públic de superfície.

1. Ampliar els descomptes per a joves i persones amb necessitats econòmiques especials.

1. Avançar en l'abonament ambiental i social, superant el discurs de la T-10, i dels seus encariments consecutius per sobre de l'IPC



Per un transport públic a preus populars

5. Propostes per millorar el finançament de transport públic

Proposta de nou títol de transport T-Ambiental



T-AMBIENTAL PROPOSTA **PTP**

L'ús d'aquesta targeta acredita el seu titular com a protector del medi ambient i de l'economia catalana, perquè afavoreix la fidelització dels ciutadans al transport públic en tot tipus de viatges, encara que es facin en un nombre de zones variable.

La seva aplicació elimina el debat etern de les corones tarifàries, perquè en tenir una vàlida mínima de 3 zones (50 €) o 6 zones (100 €) s'eliminen les disparitats en el preu que paguen els usuaris d'una sola zona o de més d'una.

La T-Ambiental no necessita canvis profunds en el sistema: es programa com una T-MES de 3 zones o de 6 zones, i a més es fa servir com a carnet nominal.

En acreditar l'usuari com a habitual, li permet obtenir descomptes del 25% sobre bitllets senzills d'àmbits superiors o no integrats (l'equivalent del preu per viatge d'una T10 o BonoTren/BonoExprés). Els divendres, dissabtes i festius, dona dret a descomptes del 25% en bitllets senzills al titular i a 4 acompanyants més. Com la Carte Via Liberté (SNCF França) o Länder Ticket (DB Alemanya), es busca l'economia del transport públic també en viatges de grup (5 persones = 1 cotxe) i incrementar l'ocupació del transport públic en cap de setmana i festius.

El carnet també permet reduccions de preu al Bicing, Bicing o Carsharing.

Per un transport públic a preus populars

5. Propostes per millorar el finançament de transport públic

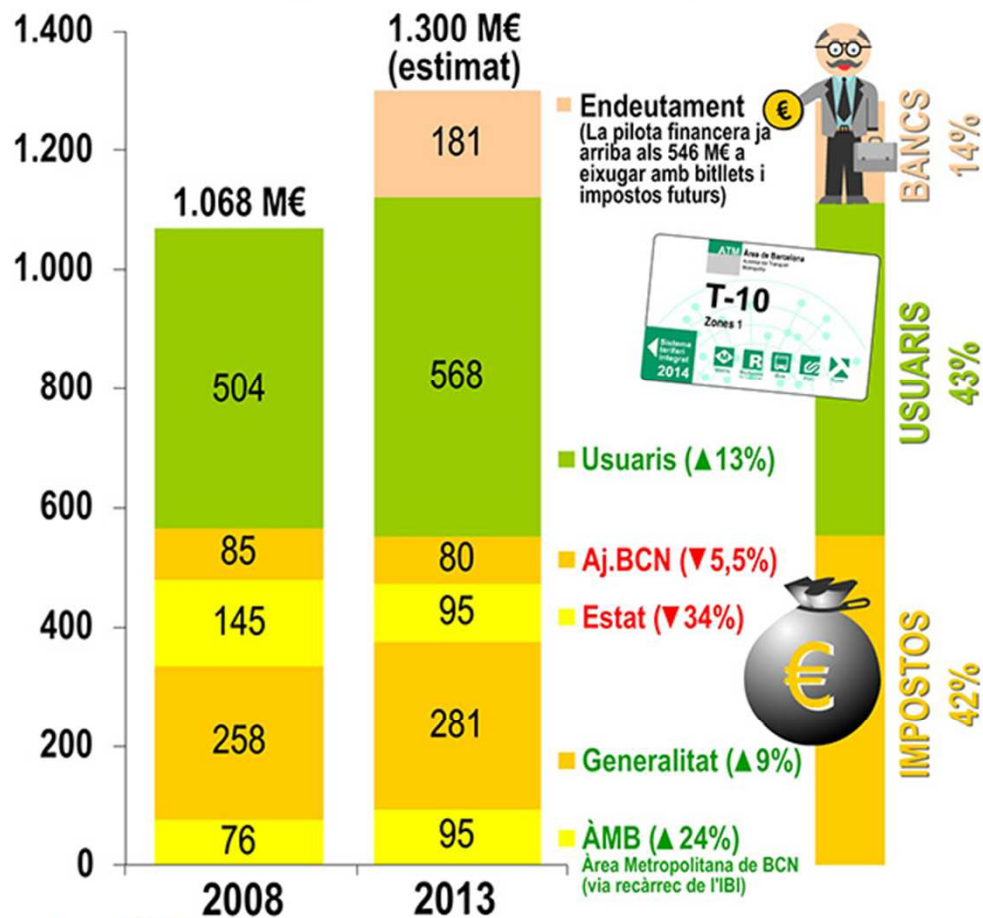
La Generalitat vol posar en marxa la nova T-Mobilitat el 2015



?

CONGELAR TARIFES ÉS POSSIBLE amb una fiscalitat favorable al transport públic

Cost anual del transport metropolità (en milions d'Euros)



Cost anual de la congelació de tarifes (segons ATM)

Correcció anual de l'endeutament

2008-2013 ELS COSTOS S'HAN DESBOCAT

- ▲ Deute pel mal finançament públic
 - ▲ Creixement d'oferta: 35%
 - ▲ Increment de tarifes T10 i T50/30: 43% (per a per a un IPC del 9,6%)
 - ▲ Incorporació de cànon per finançar noves infraestructures mentre s'inauguren peatges a l'ombra gratis per als conductors (Eix Transversal, Eix Diagonal...)
- L9 fins a 300 M€/any**

ATM Àrea de Barcelona	Autoritat del Transport Metropolità
51% GENERALITAT	24% AJ. BCN
	23% ÀMB

25 M€

181 M€

PROPOSTES FISCALS IMMEDIATES

Incrementar la demanda és la millor manera de reduir els costos. S'han perdut 30 milions de viatgers des de 2011. Cal una nova estratègia tarifària.

13 M€ **Beneficis dels aparcaments de B:SM** que Trias vol privatitzar al 60%

15 M€ **Captació de taxa turística** El turisme utilitza t.públic subvencionat. Les ajudes a la F-1 (5 M€) i al Mobile World Congress han de tornar a la societat.

30 M€ **Cànon 5% sobre peatges** La recaptació de 600 M€ sobre peatges d'Abertis (gairebé amortitzats) no repercuteix en la millora de la mobilitat.

30 M€ **Reversió de la privatització de TABASA** adjudicada al grup Abertis per part de la Generalitat

50 M€ **Cobrament per l'ús dels peatges a l'ombra** La Generalitat paga més de 200 M€ pel trànsit a aquestes vies mentre cobra part de les obres de la L9 als usuaris del t.públic.

68 M€ **Millora de la gestió i llei de finançament.** Transparència salaris i producció. Noves vies de finançament (administracions, veh.privats i empreses). Més coordinació i menys solapaments d'oferta.

206 M€



@StopPujades

SUMA'T A LA PROTESTA, CÍVICA I UNITÀRIA

PTP - Febrer de 2014

Per un transport públic a preus populars



Albert Parés

www.transportpublic.org

sabadell@transportpublic.org

93 244 49 70