

Comunicat // 27/07/2015

## Acord històric: s'aprova per unanimitat la llei de finançament del transport públic de Catalunya

La PTP celebra l'[aprovació per unanimitat](#) al Parlament de la [lleï de finançament del sistema integrat del transport públic de Catalunya](#), per unanimitat. Es tracta d'un acord històric que té com a objectiu donar garanties la quarta pota de l'estat del benestar: la mobilitat sostenible. La proposta de llei, presentada i negociada per l'Il·ltre. Sr. Salvador Milà, diputat del Parlament de Catalunya per ICV-EUiA, ha estat debatuda i consensuada amb totes les forces polítiques del Parlament de Catalunya i el Govern de la Generalitat, des d'on ha existit una especial voluntat negociadora de l'Hble. Sr. Santi Vila, conseller de Territori i Sostenibilitat; el Sr. Ricard Font, secretari d'Infraestructures i Mobilitat, i el gabinet tècnic del departament de Territori i Sostenibilitat. [La PTP va elaborar les seves propostes al llarg de les rondes negociadores i en les comissions de treball que es van realitzar al Parlament de Catalunya.](#)

Aquesta llei prové d'un mandat de la llei 9/2003 de la mobilitat, on deia textualment que "En el termini d'un any d'aprovació d'aquesta llei el Govern ha de presentar un projecte de llei de finançament del transport públic, de la mobilitat sostenible i de promoció de l'ús de combustibles alternatius que reguli el marc organitzatiu". La llei, llargament reivindicada per la PTP, el sector del transport públic i entitats sindicals, s'ha aprovat per tant amb un retard d'onze anys però amb un gran consens polític.

Es tracta d'una llei d'ordenació i governança del finançament del transport públic. Lògicament no entra a definir les tarifes, els costos del sistema o el repartiment de les càrregues entre usuaris i diferents administracions, sinó que el que es fa és definir les regles del joc per evitar que el sistema de transport públic entri en fallida al mateix temps que es puguin garantir recursos suficients per a la seva promoció i millora.

---

A continuació destaquem algunes de les característiques més importants de la llei:

### SOBRE PERSONES USUÀRIES I TARIFES

1. **Es formula el dret a la mobilitat universal (art. 01 i 08)**, per a tots els públics, visquin on visquin del territori català, amb el transport que sigui adequat segons la demanda: serveis de transport públic regular ferroviari o d'autobús, urbà, interurbà; i transport públic a la demanda (s'exclouen transports sanitaris i discrecionals).

2. **S'identifiquen tres tipus de títols de transport (art. 14 i 20.3):** el general, amb dret a descomptes per recurrència (fidelització); l'espòrdic, per a usuaris no habituals; i els socials / ambientals, que reben una subvenció específica en matèria d'integració social o de protecció del medi ambient a càrrec de les administracions competents.
3. **Una part del sistema tarifari es desvincularà del dèficit i establirà tarifes considerant valors mínims de salari i de renda (art. 14.4).** Les tarifes socials / ambientals, ja sigui en la seva definició inicial com en les actualitzacions anuals posteriors, estaran subjectes a aquests criteris de poder adquisitiu i no de percentatges de rebaixa sobre els títols ordinaris.
4. **El transport de bicicletes no implicarà un increment de tarifa sobre els usuaris i estarà limitat únicament per condicionants tècnics (art. 09.a).**
5. **Catalunya ha d'avançar progressivament cap a la integració tarifària total dels seus transports públics, incloent-hi els sistemes de bicicleta pública (art. 09.b,15 i disp. addicional setena i novena).** Amb un únic pagament zonal s'ha de garantir el desplaçament en transport públic amb els transbordaments gratuïts que siguin necessaris dins d'un termini de temps i no en funció de la distància recorreguda.
6. **S'estableix el pagament únic amb transbordament inclòs (15.1)** en el marc d'una integració tarifària gradual.
7. **Les tarifes del transport públic podran reduir-se o fins i tot ser gratuïtes en casos extraordinaris de contaminació (art. 16)** en el marc dels plans de qualitat de l'aire i amb el finançament que s'escaigui a càrrec de l'autoritat ambiental.

#### SOBRE ELS COSTOS I EL FINANÇAMENT DE L'ADMINISTRACIÓ

8. **L'establiment i gestió de les tarifes es manté 100% públic (art. 15.2),**
9. **Traçabilitat. S'aplicarà més transparència a la definició dels costos d'explotació per a cada sistema de transport públic i es tindran en compte les externalitats estalviades pel transport públic (art. 03, 05.2, 24 i disp. addicional quarta).** La llei reconeix la necessitat d'aclarir els costos reals d'empreses i serveis de transport públic per a un adequat finançament i repartiment de les càrregues dels mateixos.
10. **Garantia d'equilibri financer (art. 04 i 25).** Les administracions públiques competents del transport públic sota l'empara d'aquesta llei (Generalitat i administracions locals) estaran obligades a consignar partides suficients, estables i amb previsions pluriennals als pressupostos de cada exercici. Aquest punt és especialment rellevant en aquells transports que compten amb un finançament repartit entre diverses administracions. La llei exigeix que es posi fi a la incertesa de les aportacions de cada administració al conjunt del transport públic, excepte a l'Estat, que per qüestions de rang legislatiu no és objecte d'aquesta llei.
11. **Les tarifes només serviran per cobrir despeses d'explotació, però mai per finançar una nova infraestructura (art. 05 i 11)** com succeeix avui amb els canons per ús de la línia 9 i del tramvia. Mentre l'Estat i la Generalitat regalen autovies i peatges a l'ombra als conductors, una petita part del cost de la nova infraestructura ferroviària s'estava carregant al contracte programa de l'ATM en format de cànon d'ús (peatge). Per tant, les inversions en infraestructura no es podran camuflar com a despeses operatives per camuflar el deute o per invertir per sobre de les possibilitats reals de l'administració.
12. **A efectes d'establiment de tarifes no computaran els interessos del deute generat per exercicis anteriors (disp. addicional primera)** de manera que els usuaris no hauran de pagar per una manca d'ingressos imprevista o mala gestió pressupostària. Cal recordar que l'increment de les despeses sense preveure nous ingressos ha provocat un deute de 546 M€ als exercicis de 2009 a 2013.
13. **Governança real: Les tarifes socials han de conveniar-se amb les administracions que les promouguin i no carregar-se a dèficit d'explotació (art. 07),** actualment hi ha tarificacions especials per a gent gran, famílies, aturats/aturades i joves que redueixen els ingressos al

sistema tarifari (afectant l'explotació) però que no són assumides pels departaments corresponents en matèria d'integració social.

14. **Es formularan noves formes de finançament, més enllà de les aportacions dels usuaris per tarifa i dels recursos generals de l'administració (art. 17).** El Govern de la Generalitat haurà de presentar al Parlament una proposta d'aplicació de les següents figures impositives, noves figures de finançament o nous tributs de mobilitat:

#### NOUS TRIBUTS DE MOBILITAT

- a) Recàrrec sobre l'IAE (impost d'activitats econòmiques) de superfícies comercials amb facturació anual superior a un milió d'Euros dotats de transport públic urbà d'alta freqüència.
- b) Contribució especial o taxa als grans esdeveniments generadors de mobilitat quan impliquin mesures especials de trànsit i de reforç de transport públic
- c) Impostos o taxes que gravin la contaminació atmosfèrica i la congestió:
- mitjançant l'ús de vies d'alta capacitat (autopistes, autovies...)
  - mitjançant l'ús d'aparcaments de rotació en vies públiques i centres generadors de mobilitat dins d'una àrea de protecció ambiental especial. En aquest cas la recaptació s'ha de consignar total o parcialment a les reduccions o gratuïtats del preu del transport públic en casos extraordinaris de contaminació.
- d) Impostos o taxes generals sobre la circulació
- e) Recàrrec de l'IBI (impost de béns immobles)
- f) Recàrrec o augment impositiu sobre l'impost de matriculació en funció de la categoria mediambiental

També s'haurà de negociar amb l'Estat la cessió total o parcial d'aquells impostos de titularitat estatal que afectin l'ús de vies de gran capacitat.

#### PARTICIPACIÓ CIUTADANA

15. **Es crea la Taula Social del Transport Públic de Catalunya (art. 23)** com a espai de debat sobre tarifes i finançament entre l'administració i entitats sindicals, socials, mediambientals, de consumidors i usuaris que actuïn en l'àmbit del transport públic. La Taula designarà un interlocutor per al Consell de Català de Mobilitat.
16. **L'establiment de tarifes ha de comptar amb un informe previ del Consell Català de la Mobilitat (art. 22.3 i 20.2).**

#### TERMINIS

17. **La Generalitat té un termini d'un any per a l'aplicació d'aquesta llei, així com l'aprovació del reglament i altres disposicions que la despleguin (disp. final segona).**

---

Aquesta llei és una passa molt important per garantir el dret al transport públic a Catalunya però requerirà un reglament molt clar que determini tots els supòsits d'aplicació i quanties dels nous tributs de mobilitat. Per aprofitar les potencialitats d'aquesta llei, la PTP demanarà a les forces concurrents a les eleccions al Parlament de Catalunya el seu posicionament i propostes per a fer efectius els principis d'aquesta llei.

Barcelona, 27 de juliol de 2015