

Informe preliminar sobre finançament de la PTP / Desembre 2011

“El futur immediat del transport públic passa per l'estímul de la demanda, la reducció dels costos operatius i una llei de finançament”

0. 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 (congestió, canvi climàtic, contaminació, congestió, soroll, accidents). Històricament el transport públic s'havia finançat a risc i ventura per part dels operadors privats, però l'inici de l'automoció massiva va comportar la fallida de les grans empreses ferroviàries a mitjan dels anys 40 i 50, iniciant-se un procés en el qual l'administració entraria a finançar part dels seus serveis. Amb menor mesura, als anys 80 i 90 l'administració també va introduir el finançament públic en els operadors d'autobús per assegurar la prestació de serveis d'interès públic no rendibles per a les empreses o per afavorir la seva integració tarifària.

Per tant, **mentre el transport públic genera beneficis a tota la societat, es generen alhora pèrdues econòmiques als seus comptes d'explotació**, que requereixen de subvencions públiques. Generalment les línies de transport públic generen un **dèficit d'explotació** pel fet que les tarifes pagades pels usuaris no arriben a compensar les diverses despeses de funcionament d'una línia: personal directe (xofers repartits en diferents torns), combustible, amortitzacions, despeses indirectes, etcètera... Les pèrdues del transport públic poden considerar-se normals en tractar-se d'un servei públic no comercial. Cal recordar que **el transport públic és el quart pilar de l'Estat del Benestar**, juntament amb l'habitatge, la sanitat i l'educació. Ho és pel fet de donar l'accés tant al dret d'habitatge, sanitat i educació com per accedir a les oportunitats laborals i d'oci que es generin al territori, sense exclusió del 50% de la població catalana que no té permís de conduir.

1. 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, especialment les del nostre territori. Normalment la percepció d'aquest problema s'agreuja als següents casos, aïllats o combinats:

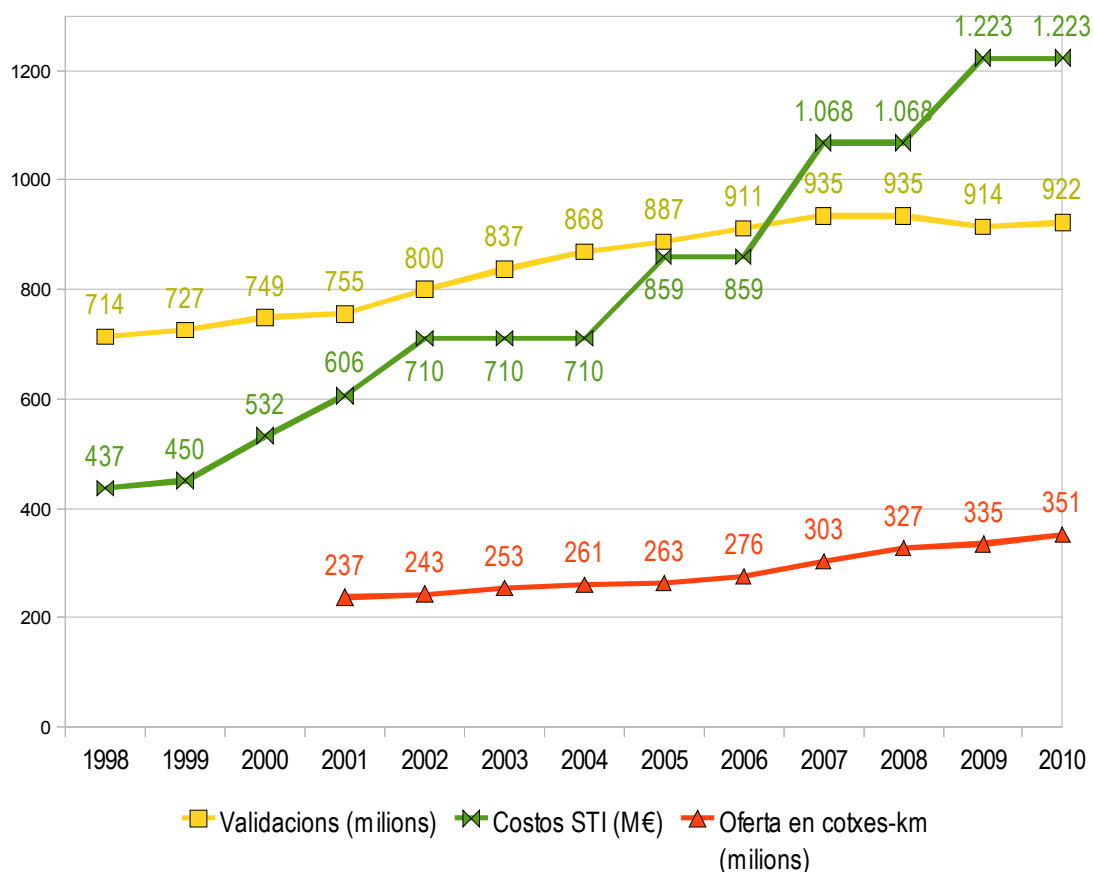
- **Manca de credibilitat en el transport públic com a eina de cohesió social i millora del medi ambient.** Tot i que el discurs polític és favorable al transport públic, a la pràctica no s'estimula el seu ús amb mesures de canvi modal. Així, mentre un ciutadà rep subvencions públiques per a renovar el seu automòbil, difícilment un altre ciutadà que canviï el seu cotxe pel transport públic és premiat per fer-ho. No s'afavoreix per tant el consum de transport públic.
- **Menyspreu del transport públic davant d'altres polítiques socials.** Educació i transport públic són els serveis públics més demandats entre la societat. En Ajuntaments petits pot passar desapercbut, però alguns autobusos urbans, tot i l'escassa demanda, tenen menor cost per a l'administració i més usuaris que els casals poliesportius. Però l'activitat de transportar-se, vital per accedir al territori i gaudir d'altres serveis públics, oportunitats laborals i oferta d'oci, passa sovint a segon terme.
- **Insuficiència econòmica de l'administració.** La reducció de l'activitat econòmica i del consum, l'escàs crèdit disponible, així com una fiscalitat especialment tova dins del context europeu, fa que les administracions es trobin amb un greu problema de finançament mentre els costos del transport públic són generalment creixents. Aquesta insuficiència econòmica es posa de manifest en el fet que l'Autoritat del Transport Metropolità de l'Àrea Metropolitana de Barcelona hagi hagut d'autoritzar l'endeutament com a via de finançament de la despesa corrent d'alguns operadors (veure gràfic 10) al darrer contracte programa.
- **Absència d'un mecanisme clar i transparent per a finançar el transport públic.** L'Estat va transferir les competències de transport metropolità fa molts anys i poc a poc va reduint la seva participació del total de subvencions que requereix el sistema. Els contractes-programa en realitat no són consensuats entre les administracions; ja que l'Estat fixa la seva aportació de forma unilateral.
- **Desacord dels usuaris amb el preu que paguen.** Tot i que és un tema recurrent al món del transport públic, els usuaris no estan satisfets amb el preu que paguen pel servei malgrat que és molt més econòmic que fer front a un vehicle privat (entre 4.500 i 6.000 Euros anuals per cotxe). A la Regió Metropolitana de Barcelona s'acusa, a més, d'un problema de manca de fidelitat.
- **Greuges comparatius entre municipis.** Els mecanismes de finançament del transport públic divergeixen molt entre els municipis segons població; més o menys de 50.000 habitants, i segons si estan consorciats o mancomunats, ja sigui a l'Àrea Metropolitana de Barcelona (antiga EMT, corresponent als 18 municipis de la zona 1 de l'ATM) o a l'Agrupació de Municipis amb Transport Urbà (AMTU, associació voluntària de municipis amb transport urbà de les corones 2 a 6 de l'ATM).
- **Quan el dèficit d'explotació creix de forma desbocada.** El creixement del dèficit any rere any dificulta el control de la despesa pública (veure gràfic 10). En alguns casos el dèficit s'agreuja amb l'ampliació de serveis (la demanda triga a consolidar-se fins a 2 anys), la millora de la qualitat (renovació de flotes), o el creixement dels costos de l'energia i el personal.
- **Quan es barreja el finançament d'una infraestructura amb la despesa corrent del servei mitjançant l'aplicació de cànon per ús.** Al cas metropolità trobem en aquest paquet les obres del tramvia i de la línia 9-10 de Metro, que redueixen puntualment la taxa de cobertura dels títols del transport públic. Si s'internalitza en la comptabilitat del transport els costos de les infraestructures, també s'hauria de fer en el cas del vehicle privat, però no únicament en algunes del transport públic col·lectiu.

2. Evolució del sistema tarifari integrat. ATM de Barcelona

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

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 (anteriorment Entitat Metropolitana del Transport (EMT)). 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. Des de l'any 2001, i ampliant-se progressivament, la integració tarifària de l'ATM permet l'usuari no pagar cada vegada que canvia de mitjà de transport, cosa que obliga a incrementar la subvenció als operadors per mantenir l'equilibri econòmic del sistema.

Gràfic 1. Evolució de l'oferta, la demanda i els costos totals del sistema tarifari integrat



Font: PTP a partir d'Anuaris ATM i Transmet Xifres.

EL SISTEMA CREIX EN OFERTA I DEMANDA. El sistema tarifari integrat, entre 2001 i 2010 ha experimentat un fort creixement en totes les seves vessants (veure gràfic 1):

- L'increment de l'oferta, expressada en cotxes-quilòmetre¹, ha estat del **48%**
- L'increment de la demanda, expressada en validacions, ha estat del **22%**

¹ En els seus càlculs, l'ATM considera els cotxes-quilòmetre, en comptes dels vehicles-quilòmetre, amb l'objectiu d'armonitzar les capacitats ofertades. Així, en el cas del Metro s'assumeix que 1 veh-km equival a 5 cotxes-km; al cas del bus i del tramvia 1 veh-km és igual a 1 cotxe-km, i al cas d'FGC o Renfe l'equivalència no és coneguda en ser les composicions variables.

- L'increment dels costos per a tot el sistema tarifari integrat, ha estat del **102%** (s'han doblat els costos).
 - Els usuaris han incrementat les seves aportacions globals en un **67%**, no només per pagar els títols més cars sinó per haver-se incrementat el nombre de contribuents al sistema (més viatgers). Per cada validació l'usuari ha passat de pagar 38 cèntims d'Euro a 53, un increment d'un 39%.
 - L'administració ha incrementat les seves aportacions globals en un **134%**.
- El desacoblament entre l'oferta i la demanda és habitual en el transport públic, ja que si bé és cert que l'oferta és necessària per captar la demanda aquest procés no és elàstic.
- Cal destacar que s'han fet importants inversions en matèria d'integració tarifària, renovació del parc mòbil i ampliació de línies i serveis d'autobús i ferrocarril, que fan que els costos s'hagin incrementat molt per sobre de l'oferta en vehicles-quilòmetre.

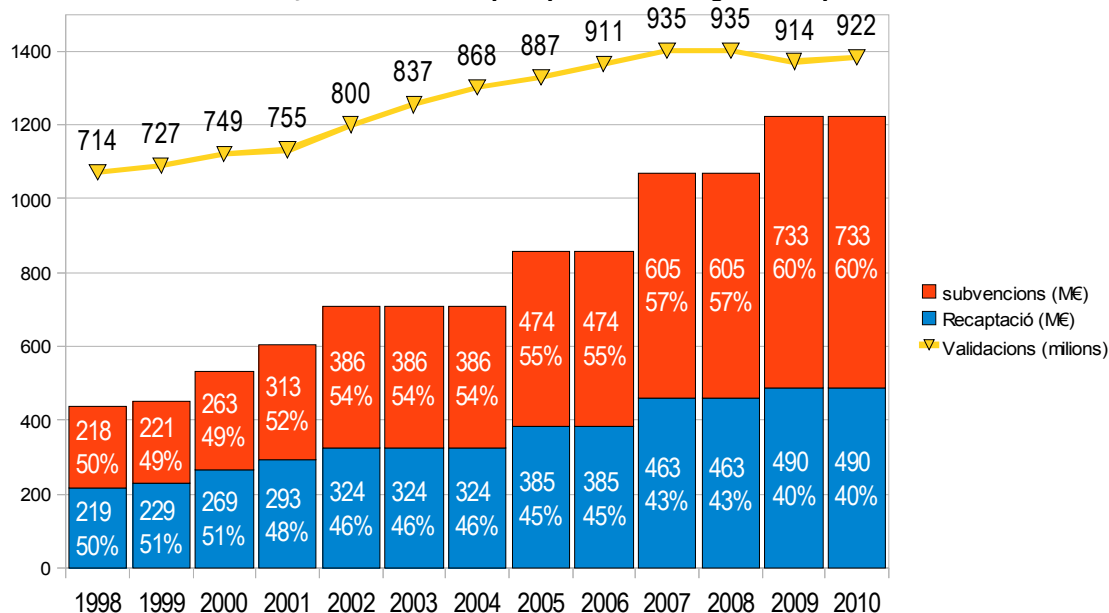
L'any 2011 es preveu tancar l'exercici amb un nou rècord de validacions al sistema tarifari integrat.

LA TAXA DE COBERTURA DECREIX. La participació de l'administració ha estat creixent en el finançament del transport públic, ja que la taxa de cobertura ha passat del 48% l'any 2001 al 40% l'any 2010 (veure gràfica 2).

$$\text{TAXA DE COBERTURA} = \frac{\text{INGRESSOS TARIFARIS}}{\text{COSTOS OPERATIUS}} \%$$

- **TAXA DE COBERTURA.** És la proporció dels costos del transport públic assumida íntegrament pels usuaris mitjançant la compra dels títols de transport. En un escenari ideal, seria superior al 100% i el transport públic seria un bon negoci, però aquest supòsit es dona únicament en algunes línies que per sí soles no poden formar un sistema de transport públic. La taxa de cobertura de regions metropolitanes com Barcelona o Madrid és del 40% (veure taula 3). A Alemanya la taxa de cobertura se situa amb valors molt més alts, entre el 70 i el 80% (veure gràfic 4), però cal tenir present que es fa una comptabilitat diferent.
- **INGRESSOS TARIFARIS.** És la recaptació, que depèn del nombre d'usuaris i del preu que paguen pels bitllets. Com a denominador de la taxa de cobertura, seria convenient incrementar-ho i això només és possible amb un increment de demanda i/o amb una pujada del preu del transport públic. Tot i que la demanda és poc elàstica al preu, no pot aplicar-se qualsevol pujada al preu del transport públic perquè es tracta d'un servei públic i perquè hi ha una important fracció d'usuaris no captius que podrien considerar l'opció d'utilitzar un vehicle privat. Cal tenir present que a Espanya, la diferència d'ingressos conseqüència de la tarifació reduïda social (per a jubilats, gent jove, famílies nombroses i monoparentals) no és compensada per les administracions responsables de benestar social, sinó que es tradueix directament en una reducció de la recaptació a càrrec de les administracions responsables del transport públic. Aquest fet explica parcialment les diferències amb la taxa de cobertura alemanya.
- **COSTOS OPERATIUS.** És el cost que té fer funcionar el sistema. Com a numerador de la taxa de cobertura, seria convenient reduir-ho en la mesura del possible. Existeixen diferències importants en la manera de calcular els costos que fan delicada la comparació directa entre les taxes de cobertura de diferents regions. No tothom inclou les amortitzacions de capital o les despeses financeres d'infraestructures (cànon per l'ús d'infraestructures, etcètera). Val la pena destacar que els costos operatius del transport públic no només depenen de l'eficiència de les empreses -públiques o privades- prestadores del servei sinó del grau del grau de protecció del servei a la via pública.

Gràfica 2. Cost i finançament del transport públic a la Regió Metropolitana de Barcelona



Font: PTP a partir d'Autoritat del Transport Metropolità de la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB).

Reflexions sobre la taxa de cobertura a la RMB

- La taxa de cobertura no és un problema en sí mateix, sinó en el moment en què es produeixen problemes financers per fer-se càrrec dels costos del transport públic (veure apartat 1). **La prioritat del finançament del transport públic no és assolir una determinada taxa de cobertura sinó millorar-la i generar un marc estable de finançament per part d'usuaris i administració.**
- **L'any 2010 la taxa de cobertura de Madrid i Barcelona era d'un 40%, tot i que sobre uns costos sensiblement diferents** (veure taula 3). En diversos fòrums es considera òptima una taxa de cobertura a partir del 50%, però no s'explicita quins costos s'hi poden imputar, per tant és un objectiu absurd en sí mateix. En canvi, adquireix més lògica l'objectiu d'ampliar la taxa de cobertura actual.
- **L'evolució de la taxa de cobertura actual és decreixent amb una demanda creixent, i això és símptoma d'un problema econòmic al marge de l'evolució de la demanda del transport públic a la RMB, que és bona.** Tot considerant unes metodologies de càlcul diferents, cal destacar com a èxit l'evolució creixent de la taxa de cobertura dels sistemes de transport públic alemanys (veure gràfic 4) en comparació amb el madrileny i barceloní.
- **Cal situar l'increment de la demanda en l'equació de millora de la taxa de cobertura**, ja que normalment només s'apel·la a l'increment de tarifes i a les retallades dels serveis amb més demanda.
- **Barcelona no té un problema de taxa de cobertura sinó d'increment de costos i de finançament.** Tot i que l'administració ha incrementat les seves aportacions molt més que els usuaris (134% front el 67% respectivament), també és cert que els passatgers han fet front a pujades del 74% en la T-10 d'una zona durant al període 2001-2012, molt per sobre de l'IPC general i dels transports, que ha estat del 37% i 38% respectivament (veure gràfic 5). La representativitat d'aquest títol ve donada pel fet de suposar el 84% de les targetes venudes i el 61% dels viatges realitzats l'any 2010.
- **El finançament de la construcció d'infraestructures té un impacte creixentment negatiu sobre la taxa de cobertura.** Fins l'aparició del tramvia (Trambaix – Trambesòs) i de la línia 9 i 10 de Metro de TMB, les infraestructures del transport col·lectiu es finançaven a fons perdut a càrrec de l'Estat (33%) i de la Generalitat (64%) en un primer moment, i finalment a càrrec

íntegre de la Generalitat. Però les esmentades ampliacions de la xarxa ferroviària han incorporat un pagament diferit en el temps mitjançant el qual, part dels seus costos constructius passen a formar part d'un cànon per ús de les vies i estacions i, en conseqüència, afecten la taxa de cobertura com a costos operatius. En el cas del tramvia, aquests conceptes d'infraestructura suposen 40 milions d'Euros anuals (veure taula 7); en el cas de la línia 9-10, el tram entre Sagrera i Can Zam / Gorg suposaran 27 milions d'Euros l'any 2011 que superaran els 300 milions d'Euros a mesura que s'obrin nous trams en construcció i projecte. En l'escenari final, són imports que podrien suposar fins al 30% de la despesa corrent del transport públic anual. A Madrid, els cànon per ús d'infraestructura de Metro ja superen un import de 300 milions d'Euros anuals. Òbviament no s'està qüestionant l'ampliació de la xarxa ferroviària com sí el seu finançament a càrrec de la despesa d'explotació, mentre no ho facin altres mitjans de transport privat que no internalitzen les seves inversions a fons perdut (peatges a l'ombra, xarxa viària de camions, etcètera).

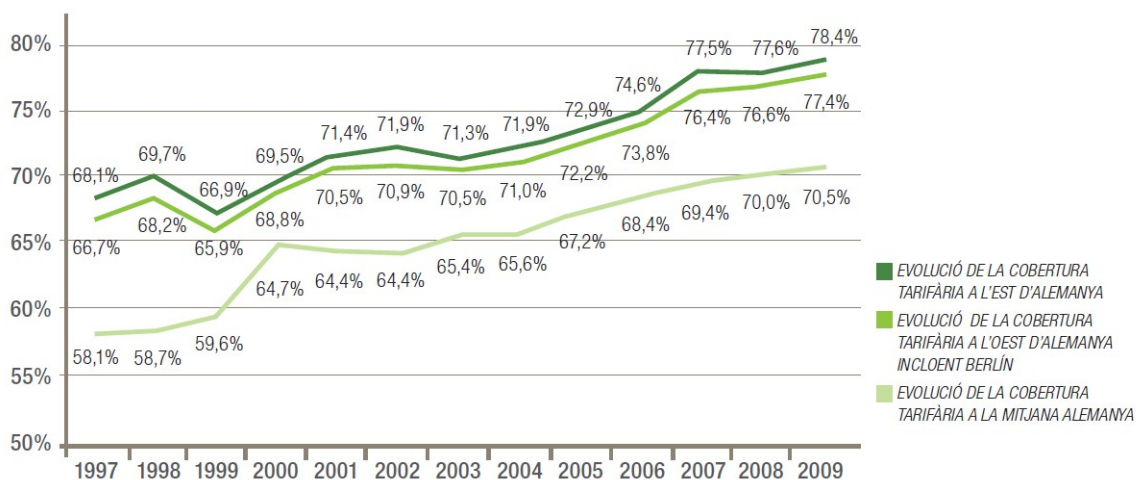
- **El marc financer ha de tenir present que el transport públic és una prestació social i ambiental que beneficia econòmicament tota la població, més enllà dels seus usuaris directes** (veure gràfic 6), per raons de congestió, equitat social i salut pública. Aquests beneficis, que no s'imputen als comptes de resultats dels transport públic, són els següents:
 - **Reducció dels costos de la congestió.** L'existència d'un transport públic potent permet el funcionament regular de la xarxa viària, un aspecte clau en la distribució urbana de mercaderies i en determinats usos socials del vehicle privat (serveis d'emergències, mobilitat privada que no té alternativa en altres formes de mobilitat, etcètera). D'acord amb el seu ús, la contribució del transport públic a la descongestió és superior a qualsevol altre mitjà de transport motoritzat.
 - **Reducció de la despesa sanitària gràcies a la demostrada reducció de l'accidentalitat i contaminació** aconseguida pel transport públic metropolità.
 - **Reducció de les importacions petrolieres i ajuda a l'equilibri de la balança de pagaments nacional**
 - **Increment del consum per part de les famílies i consegüent dinamització econòmica.** El manteniment d'un cotxe comporta entre 4.500 i 6.000 Euros anuals, front a una despesa màxima en transport públic, amb hipòtesi desfavorable (4 T-Trimestres de 3 zones) de 1.096 Euros .
 - **Reducció del canvi climàtic i de l'impacte sobre el comerç d'emissions**

Taula 3. Subvencions 2010 (M€)

	ATM – RMB		CRTM – Madrid	
Estat	157 M€	21%	199 M€	15%
Generalitat / Comunidad	286 M€	39%	934 M€	69%
Ajuntament BCN / MAD	84 M€	11%	199 M€	15%
Resta de municipis	92 M€	12%	12 M€	1%
Aportacions diferides	116 M€	16%		
Total subvencions 2010	733 M€		1.344 M€	
Total recaptació títols de transport 2010	490 M€		855 M€	
Total costos 2010	1.223 M€		2.199 M€	
Taxa de cobertura	40%		40%	

Font: PTP a partir d'ATM i CRTM

Gràfic 4. Millora de la taxa de cobertura a Alemanya



Font: VCD

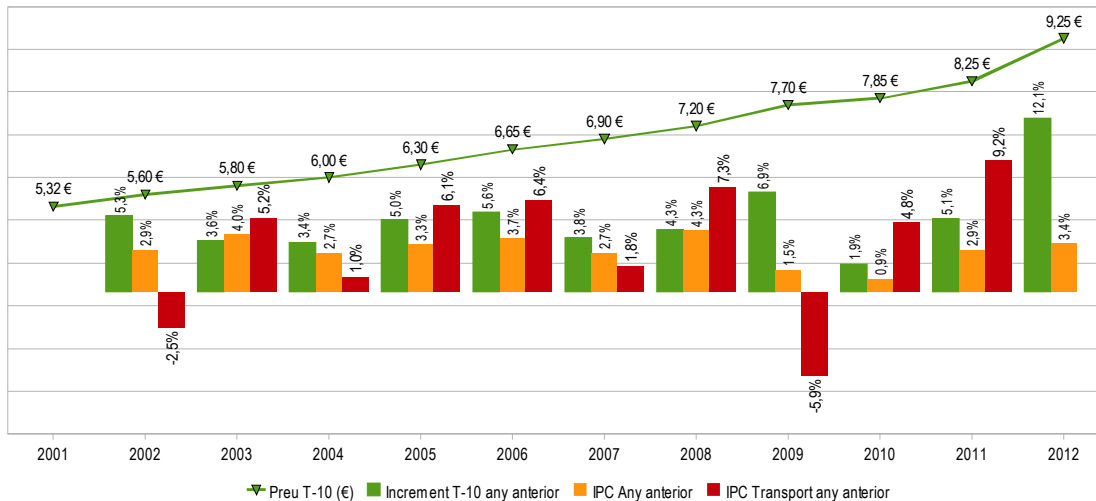
Taxa de cobertura de l'empresa municipal de transports públics berlinesa, que es considera una de les pitjors de les grans ciutats alemanyes:

67,4% (comptant les despeses d'infraestructura)

81,7% (descomptant les despeses d'infraestructura)

A Munic el gran ús del transport públic l'acosta a taxes de cobertura properes al 100%.

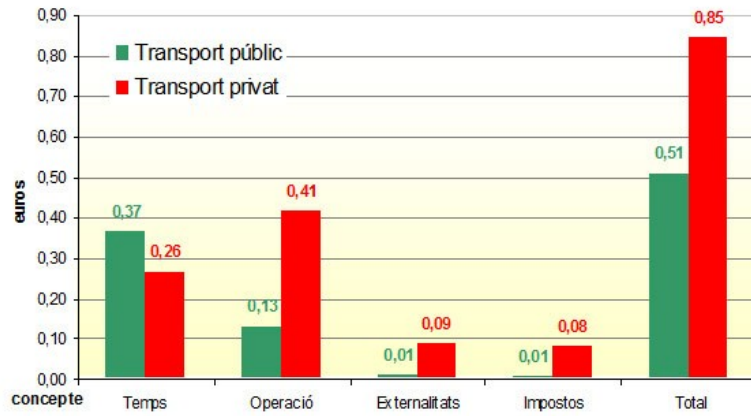
Gràfic 5. Increment del cost del títol de transport més utilitzat, la T-10², en comparació amb l'IPC general i amb l'IPC del transport, ambdós harmonitzats amb la UE, en el període 2001-2012



Font: PTP a partir d'Autoritat del Transport Metropolità de la RMB.

2 En qualsevol cas cal destacar que la contribució mitjana dels usuaris al sistema tarifari hauria de tenir en compte la Tarifa Mitjana Ponderada, que fa la mitjana entre tots els títols de transport utilitzats.

Gràfic 6. Costos directes i indirectes (externalitats) del sistema de transport públic i el vehicle privat expressats en Euros/km.

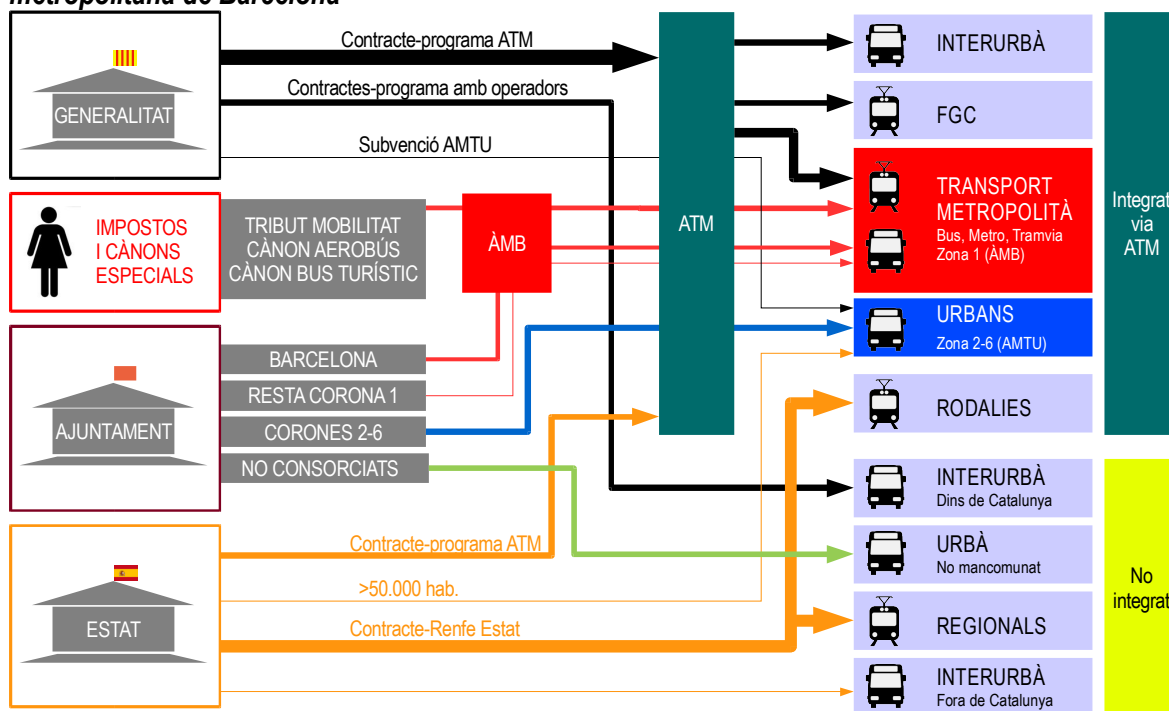


Font: Els comptes del transport a la Regió Metropolitana de Barcelona. ATM, 1998

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

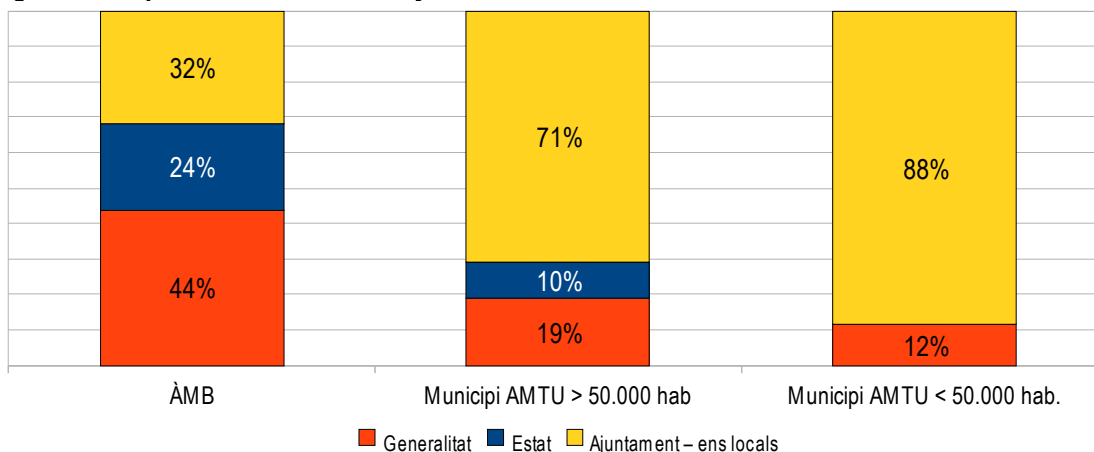
“Per finançar el transport públic cal fixar noves fonts i aclarir quina responsabilitat té cada administració, amb un esquema més just i equitatiu”

Gràfic 7. Principals fluxos de finançament de cada tipus de transport públic a la regió metropolitana de Barcelona



Font: PTP

Gràfica 8. Comparativa del finançament del transport públic urbà a la mancomunitat de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (ÀMB)³, 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.



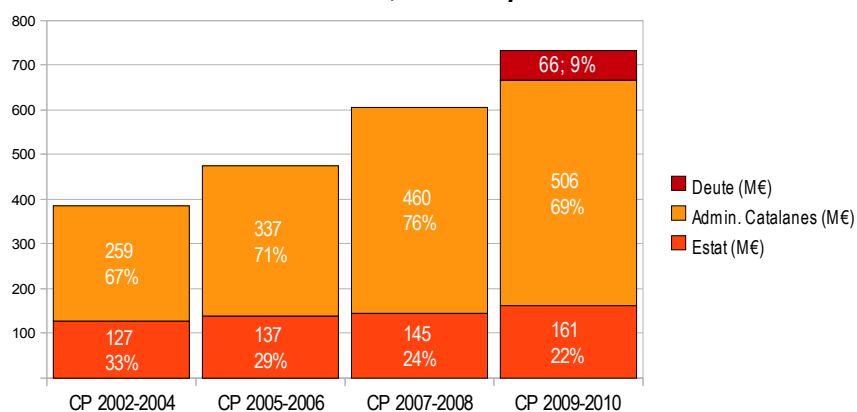
Font: PTP a partir de consultes a operadors i ATM.

³ El finançament del transport públic a l'ÀMB s'ha interpolat considerant els costos del Metro i bus de TMB, tramvia (explotació) i autobusos de gestió indirecta i considerant les aportacions de l'Ajuntament de Barcelona, l'ÀMB i la proporció restant a repartir entre l'Estat i la Generalitat segons la participació mitjana global d'aquestes dues administracions.

Taula 9. Origen i destinació de les subvencions gestionats per l'ATM durant el contracte programa 2009-2010 (2 anys). Dades en milions d'Euros.			
<i>FONT</i>		<i>DESTINACIÓ</i>	
Generalitat de Catalunya	571 M€ (39%)	TMB, inclòs el cànon per ús d'infraestructura de la L9 i L10	807 M€ (55%)
Estat	313 M€ (21,4%)	FGC	164 M€ (11,2%)
Àrea Metropolitana de Barcelona (abans EMT) Gairebé tot prové del tribut de la mobilitat (recàrrec de l'IBI)	183 M€ (12,5%)	Operadors de gestió indirecta (no públics) de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (abans EMT)	192 M€ (13,1%)
Ajuntament de Barcelona	167 M€ (11,4%)	Bus DGTT	63 M€ (4,3%)
Aportacions diferides	231 M€ (12,5%)	Tramvia (tarifa tècnica)	95 M€ (6,5%)
		Busos urbans AMTU, Renfe, etc...	62 M€ (4,2%)
		Cànon infraestructura Tram	82 M€ (5,6%)
	1.465 M€		1.465 M€

Font: ATM

Gràfic 10. Repartiment del finançament públic del transport metropolità a càrrec de les administracions catalanes, Estat i a partir de l'endeutament.



Font: PTP a partir d'Autoritat del Transport Metropolità de la RMB.

LES QUATRE FONTS PÚBLIQUES DEL FINANÇAMENT. L'esquema de finançament públic dels transports col·lectius té quatre fonts principals: la Generalitat, l'Estat, els Ajuntaments i els impostos i cànon especials. La proporció en què aquestes quatre fonts es fan càrrec del finançament públic depèn del tipus de transport (urbà o interurbà) i del seu emplaçament; a més és variable amb el temps. No depèn per tant de criteris homogenis de població o demanda, sinó de fràgils acords polítics que s'han pogut mantenir més o menys al llarg del temps.

Com es pot comprovar als gràfics 7 i 8, el finançament públic és molt variable segons la ubicació del municipi (corona central ÀMB, zona AMTU o fora de la regió integrada de l'ATM) o si supera o no els 50.000 habitants. La principal font de finançament del transport públic a la 1a corona és la Generalitat, seguida dels recursos aportats per l'ÀMB (Ajuntaments i impostos finalistes). En canvi, la principal font de finançament del transport urbà als municipis de la resta de corones de la RMB són fons municipals, que s'acompanyen d'ajuts de la Generalitat -via AMTU- i d'una petita aportació estatal als municipis de més de 50.000 habitants. Amb aquest esquema és destacable l'enorme esforç que suposa finançar el transport públic als Ajuntaments més petits.

Des de l'aprovació de la llei 9/2003 de mobilitat hi ha pendent l'aprovació d'una llei de finançament del transport públic que posi ordre a aquest model, però malauradament aquest no ha estat un tema prioritari a l'agenda política, possiblement perquè no s'entreu un acord entre les administracions competents.

LES APORTACIONS DE LA GENERALITAT. La Generalitat de Catalunya finança el transport públic mitjançant els següents conceptes:

- **Contracte-programa amb l'ATM de la Regió Metropolitana de Barcelona.** Afecta als serveis integrats i és un contracte compartit amb les administracions locals i l'Estat. És la principal partida de despesa corrent del transport públic cada any (vegeu taula 9 i gràfic 10).
- **Contracte-programa amb les altres altres ATM.** Afecta els serveis integrats del Camp de Tarragona, Lleida i Girona per separat, i és un contracte compartit amb les administracions locals (Ajuntaments i de vegades els Consells Comarcals).
- **Contracte-programa amb els operadors,** tant per als serveis integrats com pels que no ho estan, en relació als serveis “no comercials” (normalment les concessions són a “risc i ventura” o en virtut de compensacions per integració tarifària).
- **Subvencions a l'AMTU,** que aquesta entitat redistribueix entre els Ajuntaments associats -voluntàriament-. En principi el concepte d'aquestes subvencions és per millorar el servei i no per a la despesa corrent. L'AMTU s'encarrega d'aconseguir aquestes subvencions i redistribuir-les entre els Ajuntaments associats.

LES APORTACIONS DE L'ESTAT. L'Estat finança el transport públic mitjançant quatre conceptes:

- **Contracte-programa amb Renfe i Feve,** empreses públiques estatals que operen el servei ferroviari de Rodalies i Regionals sobre la xarxa general i de via estreta respectivament, excepte a les comunitats amb competències transferides. Aquests serveis tenen qualitat de “servei públic” i la Unió Europea permet el seu finançament públic.
- **Contractes-programa amb operadors per carretera.** Afecten a concessions supra-autonòmiques. En general els operadors tenen concessions a “risc i ventura”.
- **Aportacions a altres administracions per al finançament regular del transport.** Són aportacions necessàries però totalment insuficients. Es desglossen al mateix temps en tres conceptes:
 - **Programa 912C. Aportacions a Corporacions Locals.** Els municipis capitals de província, amb més de 50.000 habitants (excepte Madrid, Barcelona, València i Canàries), i aquelles ciutats que tenim més de 20.000 habitants compten amb 36.000 unitats urbanístiques -pràcticament cap- estan obligats a oferir transport urbà segons la llei 7/1985 Reguladora de Bases de Règim Local (LBRL). Per fer-ho l'Estat aporta un fons variable el qual es subdivideix en funció de tres criteris: 5% segons la llargària de la xarxa, 5% segons la demanda potencial (població) i 90% segons el dèficit tarifari mitjà, premiant aquelles ciutats que en tenen menys. El model afavoreix els municipis més grans, que són al mateix temps els que tenen menys dificultats en finançar els seus transports públics. Les quanties aportades per l'Estat no solen excedir el 10% del cost total a subvencionar en els transports urbans.

Any	Accés als Ajuts	Nombre de ciutats	Fons globals
1985	(només per a més de 100.000 habitants)	25 ciutades	30 M€ (5.000 Mpta)
1991	(Ampliat a ciutats de més de 50.000 habitants)	64 ciutades	31,5 M€ (5.250 Mpta)
2000		79 ciutades	41,6 M€ (6.927 Mpta)
2006		84 ciutades	59 M€ (9.817 Mpta)

Més de la meitat d'aquests recursos són acaparats per les 8 ciutats més grans.

Taula 11. Font: Estudio de viabilidad de infraestructuras ferroviarias. Ayuntamiento de Murcia

Ciutat	Població	Subvenció per llargària de línies (€)	Subvenció per demanda potencial (€)	Subvenció per tarifa tècnica (€)	Subvenció total de l'Estat (€)
Terrassa	212.724	31.879,22	45.729,14	834.851,07	912.459,43
Sabadell	207.338	35.251,06	58.164,85	1.061.882,68	1.155.298,59
Mataró	122.905	12.095,71	19.351,12	353.282,54	384.729,37
Manresa	76.209	10.927,83	8.264,79	150.885,52	170.078,14
Rubí	73.591	12.337,87	4.689,96	85.622,01	102.649,84
Vilanova i la Geltrú	66.532	7.050,21	4.797,97	87.593,89	99.442,07
Granollers	59.691	8.536,89	7.098,11	129.586,14	145.221,14
Cerdanyola del Vallès	58.407	12.733,30	1.226,94	22.399,55	36.359,79

Taula 12. Font: Ministeri d'Economia i Hisenda.

- **Programa 513B. Subvencions i recolzament al transport terrestre.** Va destinat a les grans àrees metropolitanes -no ciutats- de Madrid, Barcelona, Canàries i València (amb FGV). Les quantitats són variables i no tenen un criteri financer estable (s'ha passat del dèficit tarifari i la inversió de tarificació integrada a capítols més variats com és la compra de material mòbil o inversions no autofinanciables). És la partida més susceptible de negociar-se políticament.

Àrea metropolitana	Subvenció 2005 (M€)	Subvenció 2006 (M€)	Subvenció 2007 (M€)
Barcelona	117,9	155,4	162,3
València (FGV)	37,8	35,9	36,4
Madrid	157,2	168,9	145,5
Canàries	18,4	35,3	25,3

Taula 13. Font: Estudio de viabilidad de infraestructuras ferroviarias. Ayuntamiento de Murcia

- **Programa 513A. Infraestructures de Transport Ferroviari.** Va destinat a la inversió en infraestructures ferroviàries mitjançant convenis l'aportació estatal dels quals és variable, amb valors del 33% de la inversió per al cas del Metro de Màlaga i de Sevilla.

LES APORTACIONS DELS ENS LOCALS. S'hi destinen fonamentalment al transport urbà de cada municipi, tot i que hi ha Ajuntaments que mancomunen els serveis o els gestionen a través dels Consells Comarcals. Generalment són partides del pressupost municipal excepte els casos en què el transport públic es troba mancomunat, com és l'Àrea Metropolitana de Barcelona, l'antiga EMT (Entitat Metropolitana del Transport). Alguns Ajuntaments petits poden arribar a emprar quantitats molt importants del seu pressupost anual si no compten amb ajuts d'administracions superiors, fet que posa en risc la supervivència de molts serveis de baixa demanda.

IMPOSTOS I CÀNONS ESPECIALS. L'Àrea Metropolitana de Barcelona (mancomunitat de municipis de la 1a corona) disposa de dues fonts de finançament del transport públic molt particulars:

- **El Tribut de la Mobilitat**, un impost articulat com a recàrrec de l'IBI, calculat en base al valor cadastral de l'habitatge o de l'espai d'activitat econòmica. Aquest tribut aporta, de mitjana, una aportació anual de 40 € per habitatge i de 35 € per local no residencial. La recaptació total del Tribut de la Mobilitat l'any 2010 va ser de 78 M€, aproximadament el 10% dels recursos públics requerits pel funcionament del sistema tarifari integrat (733 M€ l'any 2010) de tota la regió metropolitana (corones 1 a 6). Aquesta figura impositiva, única que a Catalunya relaciona contribuent amb beneficiari a escala territorial, podria arribar a suposar una recaptació de fins a 300 M€ anuals exhaurint les seves possibilitats.
- **L'aplicació d'un cànon als serveis comercials.** Alguns serveis de transport públic no integrats són rentables. En aquests serveis l'Àrea Metropolitana dona un servei d'alta qualitat que permet, a més de donar un bon transport públic, finançar la resta del sistema. Aquest serveis són:
 - **Aerobús.** L'any 2010 va aportar al sistema públic de transport 9 M€ nets.
 - **Barcelona City Tour.** L'any 2010 va aportar al sistema públic de transport 2 M€ nets.

4) Crítica de l'anàlisi clàssica dels costos del transport públic. Nou propostes de reducció de costos d'exploració

“No serveixen les receptes endogàmiques: reduir els costos del transport públic passa, sobretot, per fer-lo competitiu amb el vehicle privat”

FALTA UNA ANÀL·LISI MÉS ACURADA DELS COSTOS. És habitual que als fòrums d'economia del transport públic s'apel·li a la despesa associant-la únicament a l'oferta i a la demanda de cada operador i mode de transport públic. Tanmateix és prou conegut que les principals despeses corrents del transport públic són les de personal, energia i amortitzacions dels vehicles (veure taula 14). Tenint en compte tots els conceptes directes i indirectes, sabem un autobús mig actual costa aproximadament uns 250.000 Euros anuals en zona urbana, i 200.000 Euros anuals en zona interurbana. Per què no donar-los més productivitat? Més enllà d'anàlisis endògens sobre els operadors, cal considerar el transport públic dins d'un mercat de mobilitat general en què els automòbils dominen la via pública de forma generalment preferent (més velocitat comercial, més infraestructures, estímul a la compra de vehicles, no assumptió d'externalitats, etcètera). Cal donar un pas més enllà i analitzar el transport públic com un sistema en competència, on el repte per incrementar la velocitat comercial i fer-la competitiva amb el vehicle privat és fonamental. Resulta estèril parlar de costos sense fer referència a la velocitat comercial, que en àmbits congestionats s'incrementa gràcies al carril bus, la prioritat semaforica i l'agilitació dels sistemes de pagament i validació del billetatge.

PROPOSTA PRINCIPAL: ASSOCIAR L'INCREMENT DE VELOCITAT COMERCIAL A LA REDUCCIÓ DE LA DESPESA I LA POTENCIACIÓ DEL TRANSPORT PÚBLIC. La pèrdua de velocitat comercial als autobusos genera dos grans impactes sobre el transport públic:

- l'increment dels seus costos operatius
- i la reducció de la captació de la demanda.

Un exemple molt gràfic d'increment de costos per a una demanda més o menys constant és l'evolució dels 10 darrers anys dels autobusos a TMB (principal despesa del contracte programa amb l'ATM), on es constata una caiguda considerable de la velocitat comercial associada a un increment de despesa general que no ha estat acompanyada d'un increment de la demanda en aquest sistema (veure gràfic 15). L'increment de la velocitat comercial del transport públic, mitjançant diversos mecanismes de regulació del trànsit, implicaria una forta reducció de les principals despeses d'un autobús (i en general de qualsevol mitjà de transport públic):

- Les hores de conducció donen per a més quilòmetres útils en servei
- Es redueix el consum energètic en fer-se efectiva una reducció de les accelerades i frenades
- Es capta més demanda, per tant s'obtenen més ingressos, en oferir-se un servei de transport públic més atractiu en front del vehicle privat
- Es redueix el cost provocat per la congestió sobre tota la ciutadania, al marge que no siguin usuaris del transport públic

La formulació clàssica del problema del finançament es basa en la premissa que el transport privat no es pot tocar, i que la seva demanda no pot passar-se al transport públic per accions de *push-pull*. Una formulació més adequada passaria per assumir que cal atorgar més la prioritat al transport col·lectiu sobre la via pública per reduir els costos operatius i assolir més demanda (recaptació). Són models d'aquest objectiu la remodelació de la xarxa efectuada a Vitòria-Gasteiz (vegeu taula 16) i la proposta de Retbus⁴ a Barcelona.

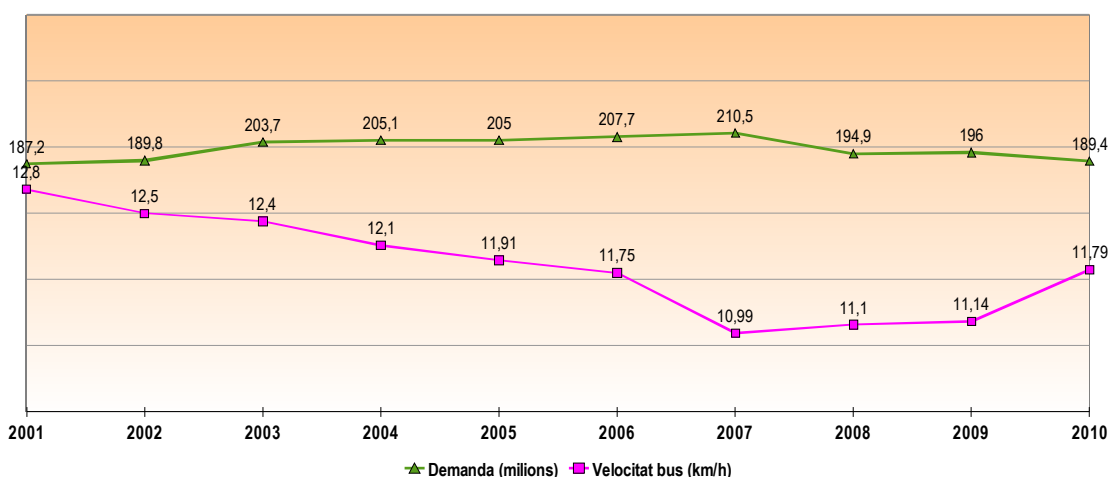
⁴ El Retbus es basava en la protecció dels autobusos a la via pública de Barcelona, passant dels 11 km/h de velocitat comercial actual fins als 15 km/h. Així es podria aconseguir absorbir el 50% de la demanda en hora punta amb només el 30% de la flota, donant una capacitat addicional de 60.000 passatgers per hora en aquest període.

Taula 14. Estimació de costos per autobús en àmbit metropolità

Costos directes (per autobús)	Per hora	Per quilòmetre	Per any
Personal de conducció (€)	27		
Carburant (€)		0,60	
Amortitzacions (250.000 €/650.000 km) (€)		0,38	
Lubricants i greixos (€)		0,03	
Pneumàtics (€)		0,03	
Manteniment i reparació vehicle (€)		0,25	
Assegurances i impostos (€)			7.000
TOTAL	432	1,30	7.000
16h diàries x 290 dies equivalents (hores)	4.640		
Quilometratge anual (km)		60.000	
Subtotal	125.280	77.737	7000
Costos directes totals (€)	210.017		
Costos totals (incloent despeses indirectes)	250.000		

Font: PTP a partir de consultes a operadors d'autobús urbà

Gràfic 15. Evolució de la demanda i la velocitat comercial al servei d'autobusos de TMB



Font: PTP a partir de Xifres TMB.

Taula 16. Els efectes econòmics de la nova xarxa d'autobusos a Vitòria.

Xarxa	Antiga (any 2008)	Nova (any 2009)
Interval de pas	20'	10'
Velocitat comercial	10,77 Km/h	12,73 Km/h
Nombre d'autobusos	73	90
Nombre de xofers	214	270
Reducció dels temps de viatge als usuaris		10 minuts menys
Consum mitjà per autobús	56,56 l/100 Km	53,03 l/100 Km
Reducció de les emissions de CO ₂ anuals		421,5 Tm/any
Estalvi de combustible i econòmic		160.602 litres/any 120.000 €/any

Font: Ajuntament de Vitòria

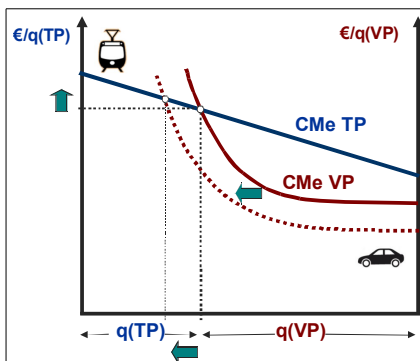
VUIT PROPOSTES ADDICIONALS PER A REDUIR COSTOS. Al marge d'aquests criteris també resulta imprescindible revisar el model d'oferta actual, atès que hi ha diversos mecanismes per estalviar costos generals:

- El model de xarxa de transport públic de superfície es basa en una superposició de línies de difícil operativa: poca homogeneïtzació de les freqüències de pas i escassa velocitat comercial.
- El creixement dels modes ferroviaris no ha comportat una reestructuració del servei d'autobusos del seu voltant, especialment en l'àmbit dels tramvies.
- Quan una línia perd passatge es tendeix a reduir-ne l'oferta en tot el seu recorregut, enlloc de retallar-la i combinar-la amb altres serveis per no perdre freqüència de pas
- Mancomunitat de municipis per a gestionar transports públics urbans
- Anàlisi dels serveis amb escassa demanda
- Xarxa especial per als dies festius, en què els patrons de mobilitat canvien notablement
- Reducció d'altres despeses secundàries no relacionades directament amb el transport
- El preu dels carburants té un impacte més que considerable sobre els comptes del transport públic col·lectiu. En la mesura del possible, cal potenciar l'electrificació dels transports: hibridació dels motors dièsel, troleibús, ampliació de les xarxes elèctriques de ferrocarril a costos més raonables (trens en superfície i tramvies).

5) Tretze propostes d'estímul de la demanda

“L'increment de la recaptació és més efectiu i desitjable per la via de l'increment d'usuaris que per l'increment de tarifes”

LA DEMANDA DEL TRANSPORT PÚBLIC NO ÉS CONSTANT. La demanda a captar pel transport públic és de dos tipus: captiva, quan no té alternatives; i clients, quan poden escollir el vehicle particular o compartit. La manera en què el transport públic pot guanyar clients és oferir un menor **cost generalitzat**; és a dir, amb la relació adequada entre cost econòmic, temps i comoditat. A totes les universitats en què s'estudia transport s'explica que, segons la paradoxa de Morigridge, des del punt de vista social és més convenient estimular la demanda del transport públic que la del vehicle privat, especialment en àmbits congestionats.



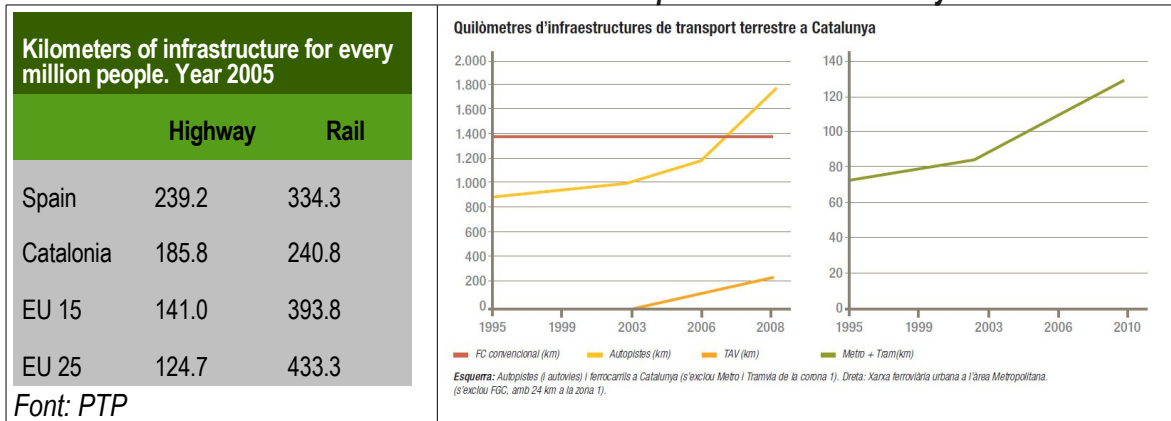
Abcisses: quota modal TP (transport públic) – VP (vehicle privat). Ordenades costos unitaris operatius.
Gràfic 15 bis. Paradoxa de Morigridge

La paradoxa de Morigridge

És una explicació teòrica demostrada empíricament per la qual els membres d'una societat paguen més cara la seva mobilitat quan més facilitats es posen al vehicle privat. Explicació: Els costos marginals del transport públic són decreixents amb la demanda (línia blava), mentre que els del transport privat són creixents (línia vermella). Quan s'afavoreix el transport privat es modifica la quota modal: el transport públic perd passatgers (incrementa costos operatius) i el privat en guanya (incrementa costos operatius). Sota aquesta teoria Arthur C. Pigou ja va formular l'any 1912 la necessitat de gravar amb taxes la mobilitat privada, demostrant els beneficis per a tota la societat (usuaris de la mobilitat privada motoritzada inclosos)

ACTUALMENT S'ESTIMULA FORTAMENT LA DEMANDA DEL VEHICLE PRIVAT. Pel moment, les polítiques més actives d'estímul de la demanda es produeixen en el camp del vehicle particular, mitjançant una generosa política d'infraestructures generalment a fons perdut o els peatges a l'ombra⁵ que amb el pretext de l'equilibri territorial han generat una extraordinària dotació viària a Catalunya (vegeu gràfic 16bis). A aquesta política d'infraestructures s'acompanya una intensa promoció de vendes i renovació del parc mòbil (plans prever, renove, desgravacions fiscals...).

Gràfic 16bis. Evolució de les infraestructures del transport terrestre a Catalunya



⁵ El peatge a l'ombra és una fórmula de pagament diferit d'una nova infraestructura mitjançant el qual l'administració paga un peatge per cada usuari nou a càrrec de tot l'erari públic, amb un esquema que exempta de pagament als principals beneficiaris, molt diferent del copagament que es practica en el transport públic. L'actual xarxa de peatges a l'ombra catalana es deixarà de pagar al segle XXI. Entre d'altres, responen a aquests sistema el desdoblament de l'Eix Transversal, l'autovia Vilanova i la Geltrú – Manresa i l'anella de les Gavarres.

En canvi, en comparar la tarificació del transport públic interanual (veure gràfic 5) s'observa un greuge diferencial negatiu per al transport públic, que experimenta creixements generalment superiors a l'IPC i de l'IPC del transport, en contrast amb pujades més moderades o fins i tot descomptes pel que fa peatges i aparcaments (veure taula 17).

Taula 17. Algunes modificacions de preus per a l'any 2012 (Font: PTP)

Transport públic	Transport privat
<p>ÀREA METROPOLITANA</p> <ul style="list-style-type: none"> • La T10 i la T-50/30 d'una zona pujaran un 12% i un 10%. S'aplica un descompte d'un Euro sobre la T-Mes, un títol amb un escàs índex d'utilització. • No s'afavoreixen els viatges en grup esporàdics front el vehicle d'alta ocupació. 	<p>ÀREA METROPOLITANA</p> <ul style="list-style-type: none"> • Els peatges pujaran entre un 4,8% i un 6,67% • Descomptes del 40% al peatge amb 3 o més ocupants • Descomptes del 30% al peatge per als vehicles menys contaminants • Descomptes del 30% si es passa 16 vegades pel mateix peatge.
<p>BARCELONA</p> <ul style="list-style-type: none"> • El sistema de bicicleta pública Bicing s'incrementarà un 25%, de 35 € a 44 € 	<p>BARCELONA</p> <ul style="list-style-type: none"> • S'aplicarà una reducció de l'impost de matriculació entre un 3 i un 7% • Gratuïtat de l'àrea Verda als residents que no hagin estat sancionats durant el darrer any Per als no residents l'increment de l'àrea verda se situarà entre el 2 i 2,6%

L'ESTÍMUL DE LA DEMANDA DEL TRANSPORT PÚBLIC BENEFICIA TOTA LA SOCIETAT.

L'estímul de la mobilitat en transport públic mitjançant una nova política d'infraestructures, d'accessibilitat i de tarifes, està empíricament relacionada amb una reducció de costos de la mobilitat per al conjunt de la societat:

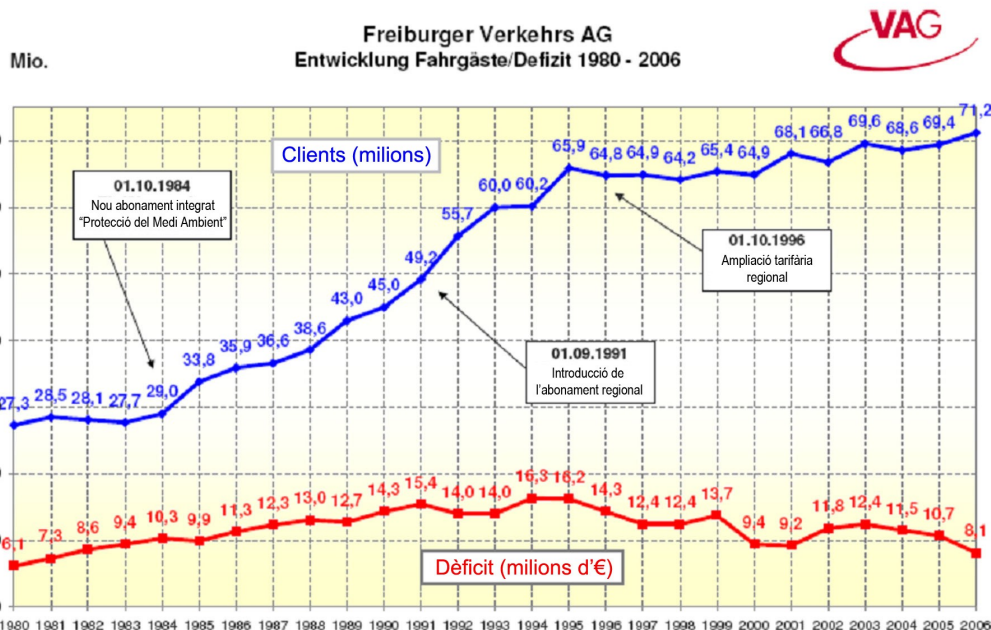
- la reducció de la congestió beneficia els usuaris de la mobilitat privada, que redueixen la seva despesa de temps (especialment interessant per a la mobilitat econòmica: distribució urbana de mercaderies i usos més socials de l'automòbil).
- més usuaris de la mobilitat privada es passen al transport públic, i redueixen els seus costos generalitzats de mobilitat
- els costos operatius del transport públic es redueixen en incrementar-se la demanda i amb ella la recaptació, permetent-se una moderació tarifària

EXEMPLES D'ÈXIT. D'exemples d'aquests beneficis n'hi ha molts. A **Freiburg**, l'any 1984 l'Ajuntament va forçar la implantació d'un abonament Ambiental amb descomptes als usuaris del transport públic en contra de l'opinió de l'empresa de transports, temerosa d'incrementar el seu dèficit. A més es va adoptar una política de protecció de la circulació del transport públic (tramvia, vies reservades, intermodalitat i alta freqüència). Al cap dels anys el dèficit global s'ha reduït i el relatiu ha passat de 22 cèntims per viatger a només 11 (un 50% inferior) (vegeu gràfic 18).

D'altra banda, el Pla de Mobilitat i Espai Públic de **Vitòria-Gasteiz** ha aplicat una política de tarificació de la mobilitat privada (vegeu taula 19) combinada amb una millora d'oferta del transport públic que ha aconseguit un creixement espectacular del transport públic: un 40% en només dos anys (vegeu taula 19 bis).

En la mateixa línia, l'àrea metropolitana de **Múnic** ha aconseguit una taxa de cobertura dels seus transports públics superior al 100% basant-se en una política activa de protecció del transport públic, reducció i tarificació de l'aparcament.

Gràfic 18. Increment dels usuaris i reducció del dèficit a partir de la introducció d'un abonament ambiental de tarifa plana a Freiburg



Font: Ajuntament de Freiburg.

Taula 19. Tarificació dels aparcaments de forma coordinada amb el transport públic al Pla de Mobilitat Sostenible i Espai Públic de Vitòria Gasteiz.

Tarifa OTA	2008	2009			Increment 2008/2009
		Zona 1	Zona 2	Zona 3	
0-15 minuts		- €	- €	- €	
30 minuts	0,25 €	0,90 €	0,60 €	0,55 €	173,33 %
60 minuts	0,60 €	1,60 €	1,20 €	0,90 €	105,56 %
90 minuts	1,00 €	2,40 €	1,80 €	1,30 €	83,33 %
Resident	- €	40,00 €	40,00 €	40,00 €	
Comerciant	117,76 €	250,00 €	250,00 €	250,00 €	112,30 %
Abonament bus	0,45 €	0,50 €	0,50 €	0,50 €	11,11 %

Font: Ajuntament de Vitòria.

Gràfic 20. Creixement de la demanda del transport públic en un 40% en dos anys a Vitòria-Gasteiz gràcies al Pla de Mobilitat i d'Espai Públic



T1: entrada en servei de la fase 1 del tramvia. T2: idem amb la fase 2. PMS F1: reestructuració del servei d'autobusos. Verd clar: demanda del bus. Verd fosc: demanda del tramvia. Font: Ajuntament de Vitòria-Gasteiz.

TRETZE MESURES PROPOSADES PER LA PTP PER CAPTAR NOVEA DEMANDA AL VEHICLE PRIVAT.

Millora dels temps de viatge	Millora del cost econòmic percebut
<ul style="list-style-type: none"> • Canviar la política d'infraestructures: més ferrocarril i xarxa viària per al bus i menys autopistes i autovies. • Carrils bus segregats als accessos de les ciutats de la RMB • Protecció i millora del carril bus convencional • Models de xarxa amb menys línies però més freqüència mitjana (exemple: Retbus de Barcelona, remodelació de bus de Vitòria-Gasteiz). Millora de la intermodalitat i la freqüència de pas. • Acabament de la xarxa de tramvies (sistema amb millor velocitat comercial en superfície i millor TIR⁶ del PDI⁷) • Sistema de validació més àgil • Quan hi hagi freqüències de pas superiors als 10 minuts: models de cadència mnemotècnics cada 15', 20', 30', 40' o 60' (exemple: canviar les esperes de 17-18 minuts per cadències de 20') • Millora de la informació per parada 	<ul style="list-style-type: none"> • Fidelitzar els usuaris habituals de la RMB aplicant més flexibilitat al sistema tarifari. Els usuaris habituals troben massa fragmentació tarifària si fan desplaçaments variables. Cal fer massa viatges per a què els abonaments surtin a compte. Una aposta pels abonaments afavoreix la demanda i no necessàriament incrementa el dèficit, com es demostra a Freiburg (vegeu gràfic 19). • Revisar i coordinar les taxes catalanes i municipals (peatges i aparcaments) més coherent amb la llei 9/2003 de mobilitat i amb les directrius nacionals de mobilitat, que aposten per prioritzar el transport públic. • Desgravació fiscal del transport públic (Xec Transport) a l'IRPF. Posar en marxa aquesta mesura contemplada al Pla d'Economia Sostenible també implica apostar per més abonaments personals. • Integrar el preu del transport públic amb la contractació laboral i a les matrícules universitàries, anàlogament a les facilitats que actualment s'atorguen a l'aparcament. • Planificar les tarifes de l'aparcament de forma coherent amb el transport públic: no ha de ser més barat aparcar que anar i tornar amb transport públic. (veure model de Vitòria-Gasteiz. Taula 19 i gràfic 20)
<p>Millora de la comoditat de viatge</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reducció de les aglomeracions • Incorporació dels horaris i cercadors de les parades al mòbil (tom tom del transport públic) • Ergonomia dels seients • Facilitat per a realitzar activitats que no es poden fer mentre es condueix (especialment la lectura). 	

6 Taxa interna de retorn: mesura de l'eficiència socio-econòmica d'una inversió

7 Pla Director d'Infraestructures 2001-2010 (PDI 2001-2010)

6) Divuit propostes de millora del finançament públic

“Catalunya ha de revisar el seu esquema fiscal per evitar noves crisis en el finançament dels serveis públics”

“En transport, el més just és que els mitjans que generen costos de congestió i contaminació paguin les alternatives de mobilitat que els redueixen”

El més gran problema del dèficit no és la seva existència, sinó la impossibilitat de pagar-lo o haver de demanar crèdit per fer-ho. El transport públic ha de poder trobar noves fonts de finançament de tipus general, en beneficiar tota la col·lectivitat (més enllà dels seus usuaris directes) i de tipus sectorials: la congestió i l'especialització de la xarxa viària i l'urbanisme en el vehicle privat afecta negativament els comptes d'exploració dels transports públics urbans i interurbans.

Es fa indispensable comptar amb una llei de finançament amb els següents objectius:

- Assegurar per llei el finançament de la despesa corrent
- Buscar noves fórmules més enllà dels usuaris i dels pressupostos generals
- Una implicació i compromís de les administracions participants
- Un sistema d'aportacions just i viable per als petits ajuntaments

PROPOSTES FISCALS PER FINANÇAR EL TRANSPORT PÚBLIC. El transport públic, en significar un benefici demostrat per al conjunt de la societat, a més dels seus usuaris directes, necessita finançar-se a través de tributs generals i sectorials de la mobilitat.

Mesures fiscals per finançar les inversions en noves infraestructures de transport

Sectorials de mobilitat	Generals
<ul style="list-style-type: none">• Taxes per la captura de les plusvàlues generades per actuacions en la xarxa de transport públic en terrenys o immobles pròxims• Venda de drets de promoció urbanística• Taxes per la connexió directa a les instal·lacions de les noves infraestructures	<ul style="list-style-type: none">• Nous plans estatals i autonòmics per a finançar a fons perdut aquelles infraestructures que responguin a plans de mobilitat sostenible i d'estalvi energètic (model dels PDU⁸ francesos) i descarregar la càrrega que suposa el cànon per l'ús de les infraestructures sobre la despesa corrent. No val la pena continuar invertint en obres lineals de baix rendiment (AVE a Galícia) o aeroports sense passatgers, i sí en transport urbà.• Gravàmens sobre el desenvolupament de certes activitats beneficiades per millores en la xarxa

⁸ Els PDU (Plans de Déplacements Urbains) són plans de mobilitat de les principals àrees metropolitanes franceses que es poden acollir a diverses subvencions estatals en matèria de construcció d'autobusos d'alt nivell de servei, troleibusos, tramvies i metros.

Mesures fiscals per finançar la despesa corrent del transport públic

Mesures fiscals	Sectorials de mobilitat	Generals
Finançament de la despesa corrent del transport públic	<ul style="list-style-type: none"> • Tarifar / fiscalitzar les externalitats del transport, pagades entre tots, mitjançant peatges, "road pricing" o aparcament que redundi sobre els usuaris directes del vehicle privat. • Afectació d'un percentatge de la recaptació en concepte del impost estatal sobre carburants: els T.P. Ajuden a equilibrar la balança de pagaments • Dedicació del superàvit dels peatges públics al finançament del transport públic (model Tabasa. Estació de Volpelleres) • Estudiar dedicar part dels guanys dels peatges privats al transport públic. Aquesta associació econòmica es pot aplicar a un mateix corredor. • Tarificació dels aparcaments en viari d'acord amb l'oferta de transport públic i destinació finalista dels beneficis • Aplicació de l'Eurovinyeta a Catalunya (Segons estudis inicials apunten a una recaptació de 470 M€ si s'aplica sobre vehicles lleugers i pesats) 	<ul style="list-style-type: none"> • Millora del finançament dels Ajuntaments i de les Comunitats Autònomes. En compliment de la LBRL⁹ forçar l'assignació pressupostària a la prestació del servei de transport públic. • Llei 9/2003 de Mobilitat. Fer pagar els promotors el cost d'ampliar el transport públic als nous àmbits urbanitzats durant els 10 primers anys. • Aplicació del Versement Transport¹⁰ a Catalunya • Increment del Tribut de la Mobilitat actual, que recapta l'Àrea Metropolitana de Barcelona, i que ha donat lloc al transport públic més potent del país. (podria incrementar en 220 M€ la recaptació anual de l'ÀMB) • Tram de la taxa turística, per la seva implicació directa amb la mobilitat urbana • Fer participar les administracions competents en benestar social del finançament de les tarifes socials: el transport públic és un mal redistribuidor de la riquesa (no tots els joves ni jubilats tenen necessitat de descomptes). • Limitar la tarificació social als col·lectius amb necessitats econòmiques reals, no a grups socials complets.

“Hi ha més possibilitats per finançar el transport públic més enllà de la pujada de tarifes i de les retallades del servei”

Barcelona, 20 de desembre de 2011

Autors: **Ricard Riol Jurado.** President de PTP. Enginyer Tècnic d'Obres Públiques (projecte en curs). Especialització en Transports i Serveis Urbans.

Albert Obiols i Juan. Secretari executiu de PTP. Diplomant en Ciències Empresarials per la UB, Llicenciat en Administració i Direcció d'Empreses per la UB i Màster en Direcció i Planificació de la Mobilitat, Fundació UPC

⁹ La Llei de Bases de Règim Local obliga a prestar servei de transport públic a determinats municipis. Veure apartat 3 "les aportacions de l'Estat".

¹⁰ El "Versement Transport", un impost sobre les empreses de més de nou treballadors a l'àrea de París, que finança més de la meitat dels costos del transport públic d'aquest àmbit.