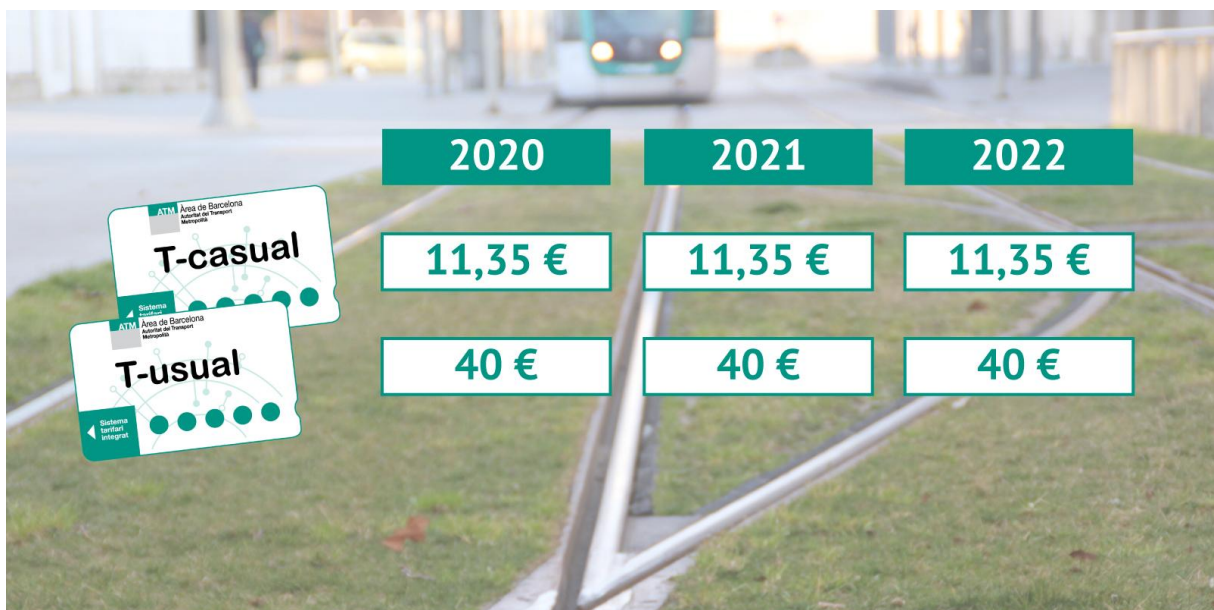


Barcelona, novembre 2021

La congelació de les tarifes del transport públic impedeix abordar les millores tarifàries pendents



Una notícia amb doble cara: l'usuari percep amb bons ulls la congelació però aquesta no és la millor política social per la millora del transport públic

Cal seguir reclamant una tarifcació senzilla i assequible, que fidelitzi a l'usuari, acompanyada d'una bona política de títols socials i la reducció de les disparitats zonals.

La PTP denuncia que no existeixen instruments adequats pel finançament del transport públic, recolzat de forma excessiva en les contribucions de l'usuari, fet que suposa un perill tant pel sistema com pel servei rebut.

El passat 12 de novembre de 2021 el vicepresident de la Generalitat Jordi Puigneró i l'Alcalde de Barcelona Ada Colau van fer pública la congelació de les tarifes de transport públic per l'any 2021. Des de la PTP valorem que, si bé en el context general percebut pels usuaris i la situació derivada de la COVID-19, el fet que no pugin les tarifes és una bona notícia, aquesta **no és la millor política social pel transport públic**. Sense una aposta clara a nivell econòmic pel transport públic no serà viable aconseguir la meta reclamada des de fa

anys: una tarificació senzilla i assequible, que fidelitzi a l'usuari, acompanyada d'una bona política de títols socials i que sigui d'aplicació arreu de Catalunya, de forma unificada. Eines clau i indispensables per a garantir l'evolució i la millora del transport públic a nivell social.

Tarifes més avançades i assequibles, més enllà de la zona 1

Cal aprofundir en la línia iniciada amb la introducció de la T-Usual el 2019, el canvi tarifari més important de les darreres dècades, reclamat durant anys insistentment per la PTP, i que vam celebrar en el seu dia. Des de llavors no s'ha fet més política tarifària i no hi ha hagut cap millora. Encara som lluny de sistemes més avançats de fidelització de l'usuari habitual, com és el cas de Viena, on l'abonament anual té un cost d'un euro al dia, és a dir, encara més econòmic que 12 T-Usual, i en un context de salaris superiors als nostres.

Canvis com aquest formaven part de la promesa d'una nova targeta per a tot Catalunya: la T-Mobilitat, la qual per més que avança el temps encara no veiem aplicada, fruit de constants retards, i que de moment és només un canvi del cartró al plàstic, que no aporta cap bonificació pels usuaris més recurrents, ni tampoc soluciona els greuges territorials de l'actual sistema de zones.

Problemes amb la tarificació social

És important que recordem també que resta pendent la unificació de la reducció tarifària social per tot l'àmbit de zonificació [de l'ATM](#). És del tot injustificable la discriminació per raó d'edat, residència en un municipi o del mitjà de transport utilitzat que pateixen col·lectius socials importants, sent especialment greu el de les persones amb discapacitats i acompanyants. Cal equilibrar aquesta bonificació a tot el territori i estendre-la a tots els serveis, com rodalies, amb criteris de baremació que no depenguin de la discrecionalitat dels municipis.

El problema de fons: manca històrica de finançament

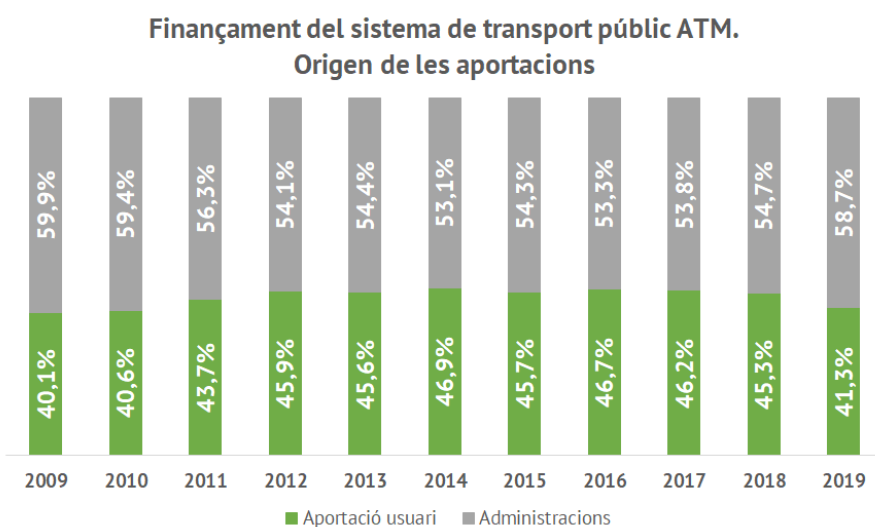
Les millores introduïdes al sistema de transport públic fan que el seu cost vagi augmentant i, si no hi posem remei, acabarà sent l'usuari qui ho pagui. Cal actuar per d'altres vies per no entrar en un constant cercle d'endeutament. No podem congelar tarifes, seguir sense model de finançament i seguir demanant millores pel transport públic.

Des de la PTP denunciem, un cop més, que **no existeixen instruments adequats per al finançament del transport públic i que l'endeutament que arrossega, agreujat per la pandèmia, és un llast que pesa sobre la planificació de la xarxa de transport i sobre qualsevol decisió rellevant sobre les tarifes**. La llei catalana, aprovada per unanimitat al 2015, continua sense desplegar-se del tot i, a excepció del nou impost sobre el CO2, la Generalitat no s'acaba de dotar dels mecanismes que podria aprofitar per tenir més ingressos pel transport. A l'estat, ara fa un any, es va anunciar en aquesta legislatura l'avantprojecte de [lleï estatal de mobilitat sostenible i finançament del transport públic urbà](#), on la PTP hi va presentar aportacions, però encara no s'ha concretat cap on anirà aquesta llei i tampoc s'ha rebut resposta a les aportacions registrades.

Tampoc s'estan implementant suficients **mecanismes de finançament creuat des del vehicle privat contaminant cap al transport públic**: a l'àmbit de Barcelona no s'estan donant les passes per implementar un [peatge urbà de congestió](#), i a l'àmbit català s'han deixat caducar

les concessions de les autopistes sense implantar un [peatge públic](#) que podria servir a tal efecte. És més, en comptes d'incidir en polítiques de restricció del trànsit privat motoritzat que puguin ajudar a la millora del transport públic, s'inverteixen els fons Next Generation en incentivar la compra de vehicles elèctrics, provocant així un pla renove del parc de vehicles privats.

Des de la PTP destaquem que sense aquest tipus de mecanismes, el finançament del transport públic continuarà excessivament carregat sobre les esquenes dels usuaris i a més es provoca que un servei fonamental com aquest sigui enormement vulnerable als viratges polítics que es puguin produir a les administracions responsables. En aquestes condicions el transport públic està sotmès, per tant, a un perill constant de retallades.



Font. Dades ATM.