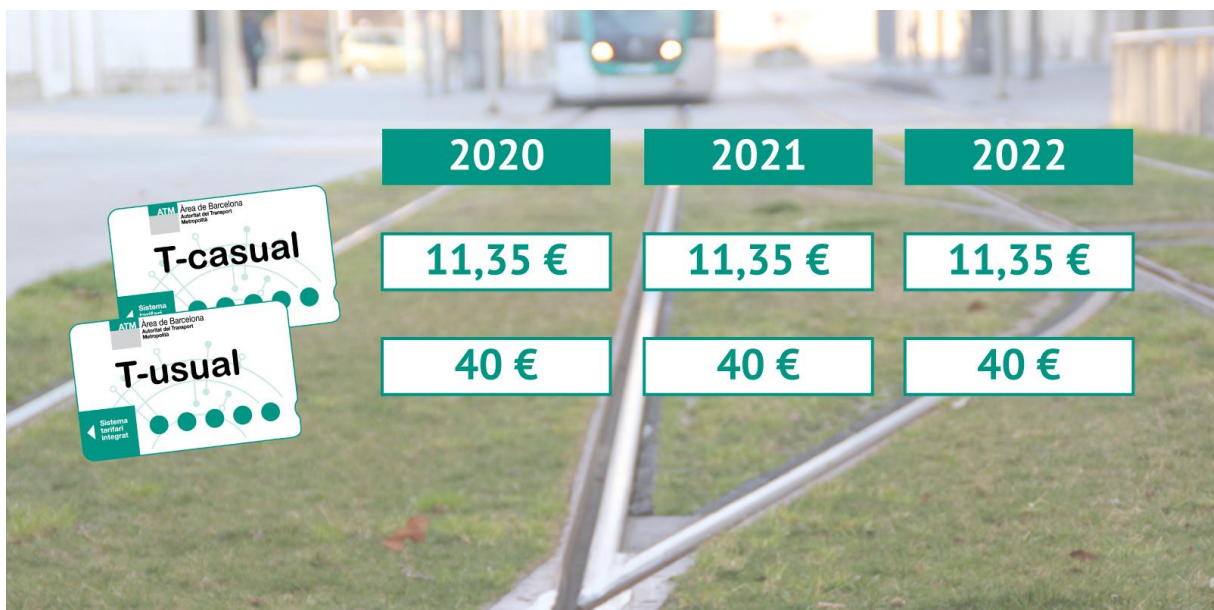


Barcelona, noviembre 2021

La congelación de las tarifas del transporte público impide abordar las mejoras tarifarias pendientes



Una noticia con doble cara: el usuario percibe con buenos ojos la congelación pero ésta no es la mejor política social para la mejora del transporte público

Hay que seguir reclamando una tarificación sencilla y asequible, que fidelice al usuario, acompañada de una buena política de títulos sociales y la reducción de las disparidades zonales.

La PTP denuncia que no existen instrumentos adecuados para la financiación del transporte público, apoyada de forma excesiva en las contribuciones del usuario, lo que supone un peligro tanto por el sistema como por el servicio recibido.

El pasado 12 de noviembre de 2021 el vicepresidente de la Generalitat Jordi Puigneró y la Alcaldesa de Barcelona Ada Colau hicieron pública la congelación de las tarifas de transporte público para el año 2021. Desde la PTP valoramos que, si bien en el contexto general percibido por los usuarios y la situación derivada de la COVID-19, el hecho de que no suban las tarifas es una buena noticia, ésta **no es la mejor política social para el transporte público**. Sin una apuesta clara a nivel económico por el transporte público no será viable conseguir la meta reclamada

desde hace años: una tarificación sencilla y asequible, que fidelice al usuario, acompañada de una buena política de títulos sociales y que sea de aplicación en toda Cataluña, de forma unificada. Herramientas clave e indispensables para garantizar la evolución y mejora del transporte público a nivel social.

Tarifas más avanzadas y asequibles, más allá de la zona 1

Hay que profundizar en la línea iniciada con la introducción de la T-Usual en 2019, el mayor cambio tarifario de las últimas décadas, reclamado durante años insistentemente por la PTP, y que se celebró en su día. Desde entonces no se ha hecho más política tarifaria y no ha habido mejora alguna. Aún estamos lejos de sistemas más avanzados de fidelización del usuario habitual, como es el caso de Viena, donde el abono anual tiene un coste de un euro al día, es decir, aún más económico que 12 T-Usual, y en un contexto de salarios superiores a los nuestros.

Cambios como éste formaban parte de la promesa de una nueva tarjeta para toda Cataluña: la T-Mobilitat, la cual por más que avanza el tiempo aún no vemos aplicada, fruto de constantes retrasos, y que de momento es sólo un cambio del cartón al plástico, que no aporta bonificación alguna por los usuarios más recurrentes, ni tampoco soluciona los agravios territoriales del actual sistema de zonas.

Problemas con la tarificación social

Es importante que recordemos también que queda pendiente la unificación de la reducción tarifaria social por todo el ámbito de zonificación [de la ATM](#). Es injustificable la discriminación por razón de edad, residencia en un municipio o del medio de transporte utilizado que padecen colectivos sociales importantes, siendo especialmente grave el de las personas con discapacidades y acompañantes. Es necesario equilibrar esta bonificación en todo el territorio y extenderla a todos los servicios, como cercanías, con criterios de baremación que no dependan de la discrecionalidad de los municipios.

El problema de fondo: falta histórica de financiación

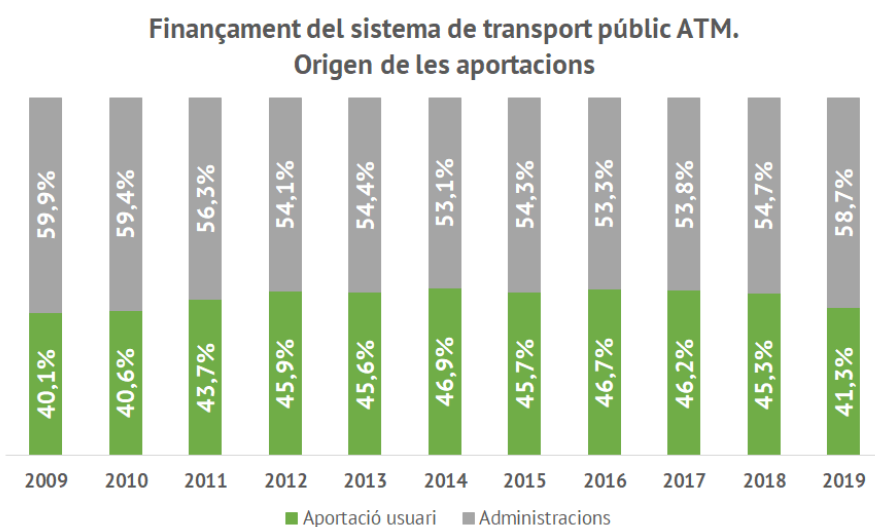
Las mejoras introducidas en el sistema de transporte público hacen que su coste vaya aumentando y, si no ponemos remedio, acabará siendo el usuario quien lo pague. Es necesario actuar por otras vías para no entrar en un constante círculo de endeudamiento. No podemos congelar tarifas, seguir sin modelo de financiación y seguir pidiendo mejoras por el transporte público.

Desde la PTP denunciemos, una vez más, que **no existen instrumentos adecuados para la financiación del transporte público y que el endeudamiento que arrastra, agravado por la pandemia, es un lastre que pesa sobre la planificación de la red de transporte y sobre cualquiera decisión relevante sobre las tarifas**. La ley catalana, aprobada por unanimidad en el 2015, sigue sin desplegarse del todo y, a excepción del nuevo impuesto sobre el CO2, la Generalitat no se acaba de dotar de los mecanismos que podría aprovechar para tener más ingresos por el transporte. En el estado, hace un año, se anunció en esta legislatura el anteproyecto de [ley estatal de movilidad sostenible y financiación del transporte público urbano](#), donde la PTP presentó aportaciones, pero todavía no se ha concretado hacia dónde irá esta ley y tampoco se ha recibido respuesta a las aportaciones registradas.

Tampoco se están implementando suficientes **mecanismos de financiación cruzado desde el vehículo privado contaminante hacia el transporte público**: en el ámbito de Barcelona no se están dando los pasos para implementar un [peaje urbano de congestión](#), y en el ámbito

catalán se han dejado caducar las concesiones de las autopistas sin implantar un [peaje público](#) que podría servir a tal efecto. Es más, en vez de incidir en políticas de restricción del tráfico privado motorizado que puedan ayudar a la mejora del transporte público, se invierten los fondos Next Generation al incentivar la compra de vehículos eléctricos, provocando así un plan renove del parque de vehículos privados.

Desde la PTP destacamos que sin este tipo de mecanismos, la financiación del transporte público continuará excesivamente cargada sobre las espaldas de los usuarios y además se provoca que un servicio fundamental como éste sea enormemente vulnerable a los virajes políticos que puedan producirse en las administraciones responsables. En estas condiciones el transporte público está sometido, por tanto, a un peligro constante de recortes.



Fuente. Datos ATM.