

## La PTP recuerda que la gratuidad temporal en el servicio de Renfe durante 4 meses no es la mejor opción para promocionar el uso del transporte público



*Uno de los escasos servicios en la línea R13, Barcelona - Lleida por Valls. Foto: archivo propio*

***Desde la PTP celebramos cualquier medida que fomente el uso del transporte público, sobre todo en un contexto de emergencia energética y climática; pero apostamos por medidas de larga duración, multimodales, y de mejora de la calidad, competitividad y seguridad frente al incivismo.***

***Los ingresos por venta de billetes en Cercanías de Cataluña, que se estiman en 67,1 M€ durante estos 4 meses, podrían servir para actuaciones necesarias para la mejora del servicio y un sistema tarifario más atractivo con carácter definitivo, y por todo Cataluña.***

***Las medidas puntuales son necesarias en una situación de elevada inflación, pero no solucionan los problemas del sistema de raíz.***

El pasado 12 de julio, el presidente del gobierno español, Pedro Sánchez, anunció la gratuidad de los billetes de Cercanías y Media Distancia de los servicios operados por Renfe

entre el 1 de septiembre y el 31 de diciembre. Esta medida pretendería luchar contra el aumento de precios de la energía fomentando el uso del transporte público, pero presenta varios problemas:

- La medida no concibe la red de transporte público completa, al aplicarse solo a los servicios públicos de Renfe, que no abarcan la totalidad de territorio, por lo que **genera discriminación territorial**: comarcas como el Baix Empordà, la Garrotxa, el Berguedà, el Alt Urgell o el Vall d'Aran, por ejemplo, no disponen de ningún servicio de tren.
- Al aplicarse la gratuidad sobre un único operador **no se incluyen los viajes intermodales** con autobuses, metro y tranvía y se alteran los equilibrios económicos de las líneas de autobús interurbano concurrentes, que también forman parte de la red de transporte público, y que ya están sufriendo por el encarecimiento de los carburantes. Si bien la PTP siempre ha defendido que no haya líneas de bus y tren superpuestas si no es para mejorar los tiempos, es necesario afrontar la racionalidad a partir de la planificación de líneas.
- Aunque la gratuidad durante cuatro meses pueda ser atractiva para las personas usuarias, **el regreso a la normalidad seguirá bajo un modelo tarifario que no es suficientemente competitivo con el vehículo privado en los viajes en grupo, más allá de una zona o con los saltos variables de zona.**

Anteriormente, el 25 de junio, Pedro Sánchez ya había anunciado la financiación de descuentos entre el 30 y el 50% de todos los sistemas de transporte público, con financiación combinada con las CCAA y administraciones locales. Desde la PTP consideramos oportuno el paquete de incentivos previamente anunciado, con **reducciones de los billetes del 50% en todos los transportes públicos, como medida puntual dado el contexto social y económico actual**. Sin embargo, en la aplicación de esta medida seguimos viendo una serie de inconvenientes claros:

- Los descuentos se aplicarán **solo a los sistemas integrados**. Como actualmente los 4 sistemas integrados de Cataluña no cubren toda su población, hay comarcas y municipios que quedarán excluidos. Un claro ejemplo es el Alt y el Baix Empordà que, al no estar integradas en la ATM de Girona, no se podrán ver beneficiadas por los descuentos anunciados en los abonos de los títulos del transporte, ni para los desplazamientos urbanos e interurbanos, ni para conectar con las ciudades de Figueres o Gerona.
- En la ATM de Barcelona los descuentos se aplicarán por igual **independientemente del número de zonas**, cuando el billete del transporte público es proporcionalmente más caro respecto a los kilómetros recorridos fuera del AMB que dentro.
- No se entiende que la **vigencia de los títulos bonificados sea solo hasta el 15 de enero**, cuando títulos como la T-usual o la T-joven pueden ser adquiridos al finalizar el año, perdiendo totalmente su esencia de uso al caducar al cabo de 15 días.

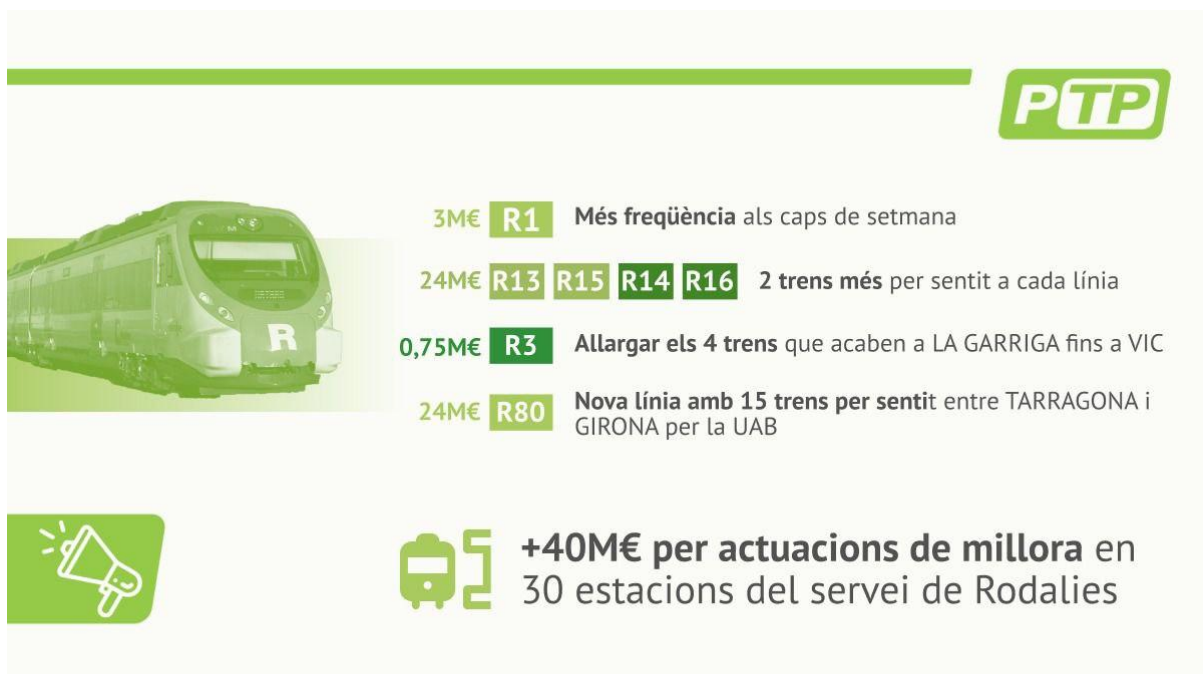
### **¿Qué proponemos? Mejor servicio y un mejor sistema tarifario en enero de 2023**

En enero se volverá a un modelo tarifario poco competitivo en el que volverán a hacerse visibles los problemas y carencias que el transporte público arrastra desde hace años. Es urgente que:

- **Cataluña disponga de un sistema tarifario único e integrado** para todo el transporte público.
- Se reduzcan los incrementos de precios provocados por los cambios de zona, especialmente **fuera del AMB**.
- La tarificación fidelice **a las personas usuarias desde el primer viaje, viajen solos o en grupo**.
- Se implante un **techo de gasto mensual** considerando todo el uso del transporte público, y no solo los viajes repetitivos.
- Se unifique, amplíe y facilite el acceso a la **tarificación social**: títulos bonificados para niños, estudiantes, desempleados, jubilados, familias numerosas y monoparentales, personas con diversidad funcional, personas con situación económica precaria, etc.

Desde la PTP esperábamos que la T-movilidad fuera una herramienta tecnológica que nos permitiera avanzar hacia este modelo, con un pago que **eligiera automáticamente la mejor tarifa para cada usuario**, de forma que no hicieran falta saltos de zona, con un "precio base" sobre el que se ofreciera más descuentos a medida que se acumulen más viajes, etc. Pero, hoy por hoy, la T-movilidad ha sido solo un motivo para posponer cambios de tarificación que ya podrían estar aplicándose ahora.

Por otra parte, el incremento de déficit tarifario en caso de que todo el mundo se pasara a los billetes gratuitos (67,1 millones de euros) que deberá ser asumido por el Estado, podría **destinarse a la ampliación de la oferta de Cercanías**. En la siguiente infografía se puede ver, a modo de ejemplo, un conjunto de inversiones que desde la PTP consideramos que se podrían realizar en vez de ofrecer un servicio totalmente gratuito durante 4 meses:



Por los motivos expuestos, desde la PTP planteamos **que los cuatro meses de aplicación de la medida se destinen a construir un buen sistema tarifario que supere los problemas del**

**actual.** Además, exigimos que la gratuidad prevista **no suponga la pérdida de calidad del servicio o de inversiones en un futuro.**

## **Una reflexión sobre la rebaja de precios y la gratuidad del transporte público**

El debate de la gratuidad ha sido cada vez más habitual en los últimos años en el ámbito del transporte público. Dos de los casos más citados en los últimos años son:

- [Tallin](#), que hizo gratuito su sistema de transporte público en 2013, donde se observaron cambios en direcciones diferentes. Aunque el uso del transporte público aumentó un 14% en un año, los nuevos usuarios provenían tanto del vehículo privado como de los recorridos a pie. Además, la sostenibilidad financiera se aseguró con la creación de figuras impositivas y el ánimo de la población residente temporalmente a empadronarse en la ciudad para tener la gratuidad (ej.: estudiantes).
- Alemania ha introducido este 2022 el billete mensual **único** por 9 € que permite viajar a todo el transporte público local, trenes de cercanías y trenes regionales, y [que ha tenido un impacto importante en el uso de trenes de media distancia](#).

Tal y como recoge la [UITP](#) ya partir del análisis de diferentes experiencias internacionales, dado que el transporte público ya es más barato que el automóvil, es poco probable que una mejora en el precio dé lugar a un cambio significativo en la demanda de viajeros en transporte público. Varios estudios también sugieren un aumento de usuarios que antes se desplazaban a pie o en bicicleta.

En este contexto, en Cataluña, las numerosas encuestas de movilidad y la percepción de los usuarios nos muestran que la falta de fidelización del usuario en el uso del transporte público no está tanto en el precio para acceder al servicio, sino en su calidad: frecuencia, velocidad comercial y amplitud horaria, además de confort y civismo. Así, por ejemplo, la EMEF 2016 recogía que los principales motivos para utilizar el vehículo privado en vez del transporte público son: la comodidad (27%), la oferta de transporte público inadecuada (23%) y la rapidez (20%). Tan solo el 6% de las respuestas indicaban que se utiliza el vehículo privado porque es más barato que el transporte público.

Por eso, la PTP siempre ha creído que **la mejora de la calidad del transporte público es el elemento clave para la captación de usuarios que hacen uso del vehículo privado.** Hemos visto con cierta preocupación las medidas dedicadas a la gratuidad, sobre todo si no vienen acompañadas de:

- Un plan de financiación que garantice la sostenibilidad del sistema a largo plazo.
- Mecanismos de captación de ingresos directos, provenientes de tasas finalistas como el *versement mobilitat* del estado francés.
- Inversiones continuadas en la mejora del servicio.

Ahora bien, también creemos que en Cataluña el precio del transporte público sí que es un factor desalentador en diversos ámbitos citados más arriba en este documento, como son en los trayectos no integrados, los trayectos en grupo o el precio para determinados colectivos (tarifación social). Al mismo tiempo, seguimos con interés la evolución de las medidas citadas en otros ámbitos, y en sí realmente tienen una aplicación equivalente aquí.

Por eso, el próximo mes de octubre **convocaremos a los socios a una junta abierta** para, a partir de los primeros datos de uso, analizar y debatir con más detalle las ventajas e inconvenientes de esta medida.