

La PTP recorda que la gratuïtat temporal al servei de Renfe durant 4 mesos no és la millor opció per promocionar l'ús del transport públic



Un dels escassos serveis a la línia R13, Barcelona - Lleida per Valls. Foto: arxiu propi

Des de la PTP celebrem qualsevol mesura que fomenti l'ús del transport públic, sobretot en un context d'emergència energètica i climàtica; però apostem per mesures de llarga durada, multimodals, i de millora de la qualitat, competitivitat i seguretat enfront l'incivisme.

Els ingressos per venda de bitllets a Rodalies de Catalunya, que s'estimen en 67,1 M€ durant aquests 4 mesos, podrien servir per actuacions necessàries per a la millora del servei i un sistema tarifari més atractiu amb caràcter definitiu, i per tot Catalunya.

Les mesures puntuals són necessàries en una situació d'elevada inflació, però no solucionen els problemes que té el sistema d'arrel.

El passat 12 de juliol, el president del govern espanyol, Pedro Sánchez, va anunciar la gratuïtat dels bitllets de Rodalies i Mitja Distància dels serveis operats per Renfe entre l'1

de setembre i el 31 de desembre. Aquesta mesura pretendria lluitar contra l'augment de preus de l'energia fomentant l'ús del transport públic, però presenta diversos problemes:

- La mesura no concep la xarxa de transport públic completa, en aplicar-se només als serveis públics de Renfe, que no abasten la totalitat de territori, per la qual cosa **genera discriminació territorial**: comarques com el Baix Empordà, la Garrotxa, el Berguedà, l'Alt Urgell o la Vall d'Aran, per exemple, no disposen de cap servei de tren.
- En aplicar-se la gratuïtat sobre un únic operador **no s'inclouen els viatges intermodals** amb autobusos, metro i tramvia i s'alteren els equilibris econòmics de les línies d'autobús interurbà concurrents, que també formen part de la xarxa de transport públic, i que ja estan patint per l'encariment dels carburants. Si bé la PTP sempre ha defensat que no hi hagi línies de bus i tren superposades si no és per millorar els temps, cal afrontar la racionalitat a partir de la planificació de línies.
- Tot i que la gratuïtat durant quatre mesos pugui ser atractiva per a les persones usuàries, **el retorn a la normalitat seguirà sota un model tarifari que no és prou competitiu amb el vehicle privat als viatges en grup, més enllà d'una zona o amb els salts variables de zona.**

Anteriorment, el 25 de juny, Pedro Sánchez ja havia anunciat el finançament de descomptes entre el 30 i el 50% de tots els sistemes de transport públic, amb finançament combinat amb les CCAA i administracions locals. Des de la PTP considerem oportú el paquet d'incentius prèviament anunciat, amb **reduccions dels bitllets del 50% a tots els transports públics, com a mesura puntual donat el context social i econòmic actual**. Tot i això, en l'aplicació d'aquesta mesura hi continuem veient una sèrie d'inconvenients clars:

- Els descomptes s'aplicaran **només als sistemes integrats**. Com que actualment els 4 sistemes integrats de Catalunya no cobreixen tota la seva població, hi ha comarques i municipis que en quedaran exclosos. N'és un clar exemple l'Alt i el Baix Empordà que, en no estar integrades a l'ATM de Girona, no es podran veure beneficiades pels descomptes anunciats en els abonaments dels títols del transport, ni per als desplaçaments urbans i interurbans, ni per connectar amb les ciutats de Figueres o Girona.
- A l'ATM de Barcelona els descomptes s'aplicaran per igual **independentment del nombre de zones**, quan el bitllet del transport públic és proporcionalment més car respecte als quilòmetres recorreguts fora de l'AMB que dins.
- No s'entén que la **vigència dels títols bonificats sigui només fins al 15 de gener**, quan títols com la T-usual o la T-jove poden ser adquirits en finalitzar l'any, perdent totalment la seva essència d'ús en "caducar" al cap de 15 dies.

Què proposem? Millor servei i un millor sistema tarifari el gener de 2023

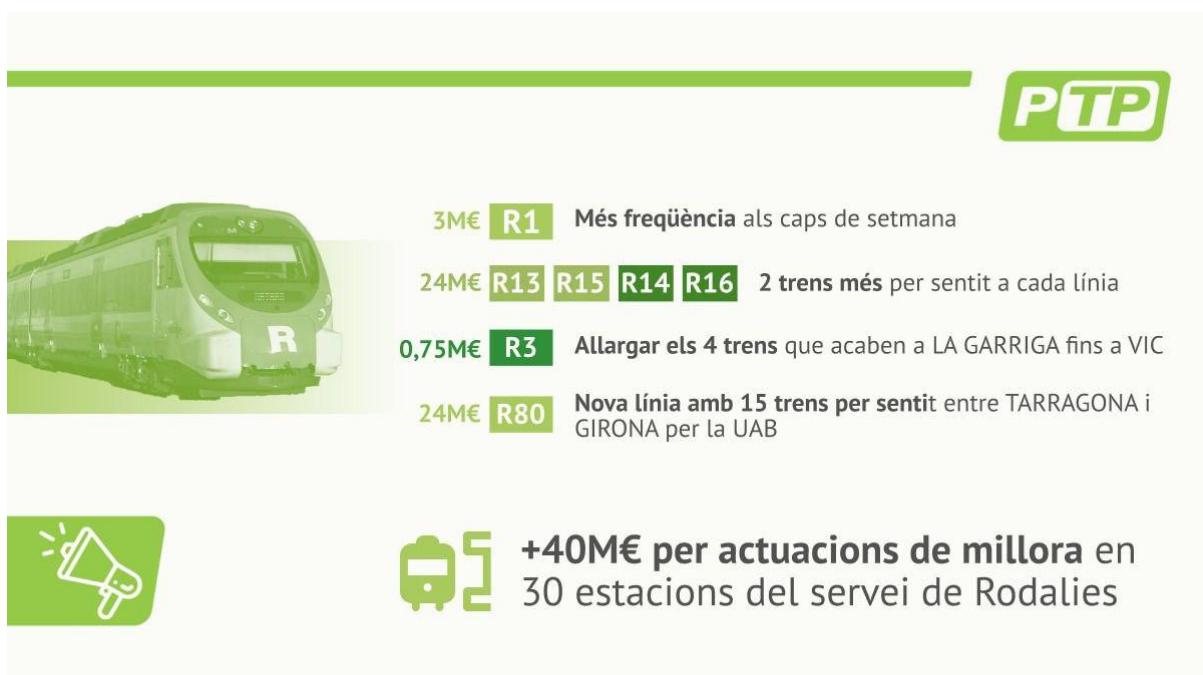
Al gener es tornarà a un model tarifari poc competitiu on tornaran a fer-se visibles els problemes i mancances que el transport públic arrossega des de fa anys. És urgent que:

- **Catalunya disposi d'un sistema tarifari únic i integrat** per a tot el transport públic.
- Es redueixin els increments de preus provocats pels canvis de zona, especialment **fora de l'AMB**.

- La tarifació fidelitzi **les persones usuàries des del primer viatge, viatgin sols o amb grup.**
- S'implanti un **sostre de despesa mensual** considerant tot l'ús del transport públic, i no només els viatges repetitius.
- S'unifiqui, s'ampliï i es faciliti l'accés a la **tarifació social**: títols bonificats per a infants, estudiants, aturats, jubilats, famílies nombroses i monoparentals, persones amb diversitat funcional, persones amb situació econòmica precària, etc.

Des de la PTP esperàvem que la T-mobilitat fos una eina tecnològica que ens permetés avançar cap aquest model, amb un pagament que **triés automàticament la millor tarifa per a cada usuari**, de manera que no fessin falta salts de zona, amb un "preu base" sobre el qual s'oferís més descomptes a mesura que s'acumulin més viatges, etc. Però, ara per ara, la T-mobilitat ha estat només un motiu per posposar canvis de tarifació que ja es podrien estar aplicant ara.

D'altra banda, l'increment de dèficit tarifari en cas que tothom es passés als bitllets gratuïts (67,1 milions d'euros) que haurà de ser assumit per l'Estat, es podria **destinar a l'ampliació de l'oferta de Rodalies**. En la següent infografia es poden veure, a tall d'exemple, un conjunt d'inversions que des de la PTP considerem que es podrien realitzar en comptes d'oferir un servei totalment gratuït durant 4 mesos:



Pels motius exposats, des de la PTP plantejarem **que els quatre mesos d'aplicació de la mesura es destinin a construir un bon sistema tarifari que superi els problemes de l'actual**. A més a més, exigim que la gratuïtat prevista **no suposi la pèrdua de qualitat del servei o d'inversions en un futur**.

Una reflexió sobre la rebaixa de preus i la gratuïtat del transport públic

El debat de la gratuïtat ha estat cada cop més habitual els últims anys en l'àmbit del transport públic. Dos dels casos més citats en els últims anys són:

- [Tallin](#), que va fer gratuït el seu sistema de transport públic l'any 2013, on es van observar canvis en direccions diferents. Si bé l'ús del transport públic va augmentar un 14% en un any, els nous usuaris provenien tant del vehicle privat com dels recorreguts a peu. A més a més, la sostenibilitat financera es va assegurar amb la creació de figures impositives i l'encoratjament de la població resident temporalment a empadronar-se a la ciutat per a tenir la gratuïtat (ex: estudiants).
- Alemanya ha introduït aquest 2022 el bitllet mensual **únic** per 9 € que permet viatjar a tot el transport públic local, trens de rodalies i trens regionals, i [que ha tingut un impacte important en l'ús de trens de mitjana distància](#).

Tal com recull la [UITP](#) i a partir de l'anàlisi de diferents experiències internacionals, atès que el transport públic ja és més barat que l'automòbil, és poc probable que una millora en el preu doni lloc a un canvi significatiu en la demanda de viatgers en transport públic. Diversos estudis també suggereixen un augment d'usuaris que abans es desplaçaven caminant o en bicicleta.

En aquest context, a Catalunya, les nombroses enquestes de mobilitat i la percepció dels usuaris ens mostren que la manca de fidelització de l'usuari en l'ús del transport públic no rau tant en el preu per accedir al servei, sinó en la seva qualitat: freqüència, velocitat comercial i amplitud horària, a més de confort i civisme. Així, per exemple, l'EMEF 2016 recollia que els motius principals per utilitzar el vehicle privat enlloc el transport públic són: la comoditat (27%), l'oferta de transport públic inadequada (23%) i la rapidesa (20%). Tan sols el 6% de les respostes indicaven que s'utilitza el vehicle privat perquè és més barat que el transport públic.

Per això, la PTP sempre ha cregut que **la millora de la qualitat del transport públic és l'element clau per la captació d'usuaris que fan ús del vehicle privat**. Hem vist amb certa preocupació les mesures dedicades a la gratuïtat, sobretot si no venen acompanyades de:

- Un pla de finançament que garanteixi la sostenibilitat del sistema a llarg termini.
- Mecanismes de captació d'ingressos directes, provinents de taxes finalistes com el *versement mobilité* de l'estat francès.
- Inversions continuades en la millora del servei.

Ara bé, també creiem que a Catalunya el preu del transport públic sí que és un factor desencoratjador en diversos àmbits citats més amunt en aquest document, com són en els trajectes no integrats, els trajectes en grup o el preu per a determinats col·lectius (tarifació social). Al mateix temps, seguim amb interès l'evolució de les mesures citades en altres àmbits, i en si realment tenen una aplicació equivalent aquí.

Per això, el pròxim mes d'octubre **convocarem als socis a una junta oberta** per, a partir de les primeres dades d'ús, analitzar i debatre amb encara més detall els avantatges i inconvenients d'aquesta mesura.