

## ACTA JUNTA OBERTA 08/11/2022

Assistents Presencials (17)

Online (7)

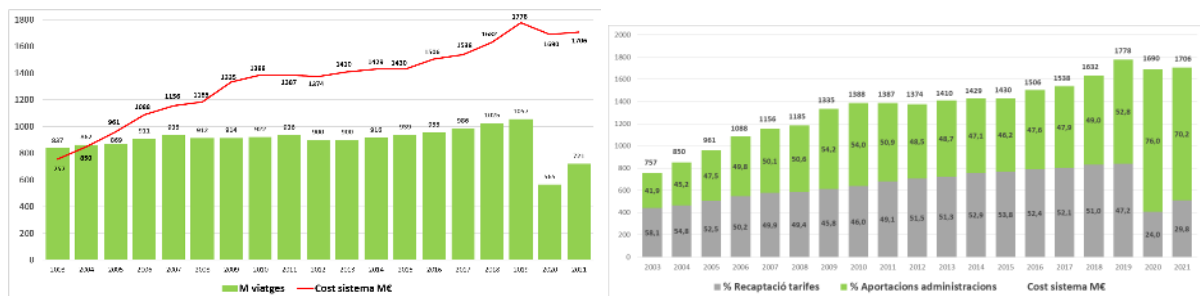
S'inicia la sessió a les 18.00 h al Bicihub

### 1. Presentació PTP

Podeu trobar la presentació [aquí](#).

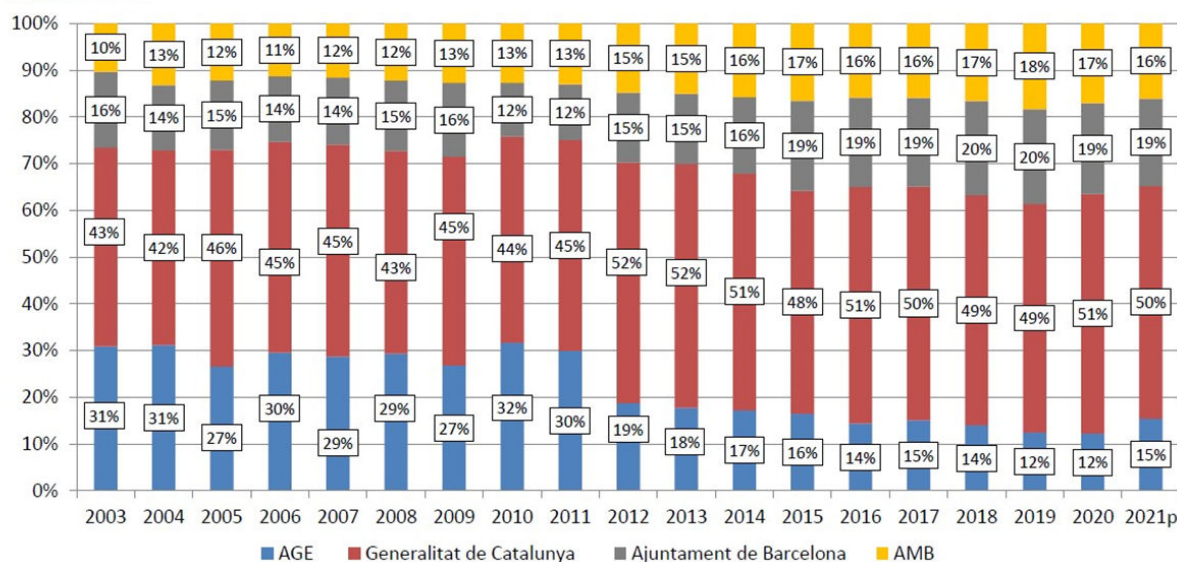
Busquem donar criteris per a poder elaborar un posicionament, així com posar en context.

### 1. Marc actual del finançament del transport públic



A la gràfica de l'esquerra veiem l'evolució del nombre de viatges i els costos del sistema ATM de Barcelona, tot i que avui podem parlar de propostes a nivell de Catalunya. Veiem que portem anys desacoblant el nombre de viatges dels milions que costa el sistema. Cada cop costa més diners moure una persona dins del nostre sistema de transport públic.

A la gràfica de la dreta veiem com es des divideix el cost, quin percentatge paguen els usuaris (gris) i quin les administracions (verd) i com això ha anat evolucionant. El que veiem és que el cost ha anat augmentat de forma molt notable i entre administracions i tarifes s'han anat cobrint. Sempre hem estat entre 45-50 % d'aportació de l'usuari. Al final de la gràfica el que podem veure és l'afectació de la pandèmia: les tarifes han donat per cobrir un percentatge molt baix del cost del sistema, per tant les administracions han hagut de cobrir la resta. Això ha creat un forat financer del qual encara no ens n'hem recuperat, tot entrant en un altre amb la gratuïtat.



(1) De l'any 2010 al 2012 s'inclou les aportacions Addicionals de l'AGE per la Disposició Addicional 3ª de l'Estatut, excepcionals d'aquests 3 anys. Addicionalment, i per la Disposició Addicional 3ª de l'Estatut, l'AGE va aportar 50 M€ el 2010, 50 M€ el 2011 i 8 M€ el 2012.

En aquesta gràfica podem veure quins percentatges paguen les diferents administracions (part verda de la gràfica anterior). Veiem que hi ha una variació entre les aportacions, algunes tenen variació més discreta (AMB, ajuntament, al voltant de 15-20%) en canvi l'estat i la generalitat tenen molta més diferència, l'Estat, per exemple ha passat de 40% a 15%. En el moment en que això va baixar, es va generar un forat fiscal massiu que encara estem pagant (i pagarem fins l'any 2032). Tots aquests "experiments" que es fan amb el transport públic es pagaran durant molts anys a través d'inversions de les administracions o amb costos del sistema que hauran d'assumir els usuaris.

### Eines de finançament del transport públic: Llei Catalana

#### **Llei 21/2015, de 29 de Juliol, de finançament del sistema de transport públic de Catalunya**

Es va aprovar per unanimitat per tots els partits polítics presents al parlament, però mai s'han desplegat del tot els instruments impositius que recollia, ja que especificava molts impostos a partir dels quals es podrien incrementar les aportacions al transport públic. Això implica, òbviament, la generació de nous tributs, una qüestió poc popular.

De fet aquesta llei s'havia d'aprovar tranquil·lament per a desenvolupar tot el marc legislatiu, el qual estava molt bé. Aquesta llei és "filla" de demandes que s'han fet des de la PTP, estava molt bé, però a la pràctica ha deixat molt a desitjar.

El finançament del transport públic és una negociació entre les diferents administracions implicades (Generalitat, Ajuntament i AMB), amb l'estat a part. I sempre de la mà de la negociació de les tarifes, perquè òbviament els ingressos procedents de les tarifes són una part important del sistema, per tant ningú s'atrevia a proposar un finançament sense dir "com es pagarà això".

#### **Nova llei estatal de movilidad sostenible**

S'havia de dir "i del finançament del transport públic" però aquesta darrera part ha caigut. Això no vol dir que totes les qüestions relatives al finançament hagin caigut, però ja diu molt el fet que la qüestió del finançament no estigui al títol.

La llei es troba en tràmits, s'aprovarà l'any vinent possiblement a la primavera. Des de la PTP juntament amb d'altres entitats de la mobilitat sostenible estem fent pressió presentant al·legacions i propostes ja que li veiem moltes deficiències.

Estableix la creació d'un fons de finançament estatal (Fondo Estatal para el Sostienimiento de la Movilidad (FESMO). Aquest fons ve a substituir els dos mecanismes actuals de finançament: subvencions nominatives als grans consorcis (Madrid, Barcelona, València i Canàries) i les subvencions per concurrència competitiva (resta de municipis).

La llei s'ha de regir per principis d' "igualtat, estabilitat, certitud i proporcionalitat", no s'escapa però, que amb tota l'evolució del preu del transport públic no existeixen aquests criteris. Per tant no sabem quin escenari podem trobar i sobre el camí al fet que les administracions tinguin més fàcil el paper que vulguin donar a les tarifes.

Això contrasta amb l'altre afirmació de la llei: "no ruptura respecte les percepcions actuals en ordre de magnitud", ja que per a poder tenir l'anterior cal un canvi de percepcions.

Característiques de la llei:

- Hi haurà subvencions a costos operatius i a la inversió, amb diferents mecanismes
- Les subvencions de l'estat no podran superar el 25% dels costos operatius - recordem que l'estat ara té un 15%, per tant benvingut. Estaria bé però, tenir un mínim per sota, per saber que no podrà baixar d'aquest %.
- Com a mínim el 25% seran contribucions tarifàries dels usuaris - tenim molt de camí per recórrer ja que estem pel 40-50, per tant podríem baixar molt més les contribucions dels usuaris.

La llei no s'explicita quins instruments impositius nodriran el FESMO, amb què ho pagarem i quins impostos caldran.

A nivell fiscal l'estat s'ha compromès a fer una reforma tributaria profunda (Libro Blanco de la Reforma Tributaria), en tots els aspectes de la fiscalitat. S'està fent un treball d'experts amb propostes a tots els nivells tributaris per a fer un sistema fiscal més just i que recapti més i que alhora sigui més plural.

hem de tenir en compte que Espanya està a la cua en recaptació mediambiental i és la darrera en recaptació per vehicle. D'aquí s'expliquen les propostes de fiscalitat verda del Libro Blanco que es fan respecte el transport, les quals podrien recaptar entre 5.900 i 15.000 M€. En l'àmbit de transport parlem:

- Equiparació fiscalitat dièsel - gasolina
- Incrementar l'impost carburants
- Impost billets avió
- Generalitzar peatges
- Taxa municipal d'accés a les ciutats, altrament conegut com "Peatge Urbà"
- Es fa molt d'èmfasi en la necessitat d'introduir compensacions per a persones amb menor capacitat i ajudes sectorials, no es parla de mesures universals sinó d'adaptar les actuals.

**Mesures extraordinàries per la crisi econòmica: gratuïtat de RENFE**

El govern de l'estat va aprovar **un fons per ajudar a paliar la crisi de preus** agravada per la guerra a Ucraïna, d'uns 13.000 M€ pel 2022. La majoria dels diners s'han gastat en una única mesura: l'[AReF](#) calcula que fins a finals d'any més de **5.000M€ s'hauran invertit en la subvenció als combustibles**, de lluny la mesura més quantiosa del paquet d'ajudes.

A més de ser fiscalment ruïnosa, aquesta subvenció és regressiva perquè l'ús del cotxe té un marcat biaix de classe, és a dir que les rendes baixes no en veuen un benefici directe ni clar, la rebaixa va ser absorbida de seguida per les petrolieres (per tant aquí han anat gran part d'aquest milions) i, per a més inri, **fomenta l'ús del cotxe en plena emergència climàtica**.

Arrel de pressions polítiques es va adoptar la gratuïtat de RENFE per tot l'estat pel mateix període tindrà un cost d'uns 200M€, pel mateix període que l'anterior.

Les subvencions de l'estat totals a la operació del transport públic per 2022 han estat de 372,7M€ (sumant concurs i concurrència 321,7M€ + 50M€).

Actualment estem en un punt on la gratuïtat de RENFE s'ha renovat en els mateixos termes per l'any vinent, el seu cost ja està contemplat als PGE, no sabem però què faran la resta d'administracions amb la rebaixa del 50% del preu del transport públic. L'Estat ja té previstos els diners que farà servir per la gratuïtat de RENFE, però una cosa a destacar com a concepte clau a l'hora de parlar de transport públic és la sostenibilitat financera de tot això: no s'ha fet cap estudi a l'hora de prendre aquestes mesures (ni gratuïtat ni 50%). Hem acabat amb un context de pica-baralla política però sense una planificació al darrere d'aquestes mesures, per tant no sabem de cara a l'any vinent com es farà: quines mesures hi haurà finalment i com es finançarà. Si som positius, ho hauriem d'entendre com un moment únic per a reflexionar sobre un sistema tarifari millor i més just.

## 2. Primer balanç de la mesura

Tot i que encara estem en un punt molt inicial per a poder extreure conclusions de la mesura, hem agafat les principals dades que han facilitat RENFE i ATM per tal de posar en balanç l'avaluació de la situació.

### Xifres de Renfe

- **Abonaments** - Des del 24 d'agost s'han emès prop de 600.000 abonaments gratuïts de Rodalies i Mitjana Distància a Catalunya.
- **Viatges** - Rodalies de Catalunya se situa en una demanda del 85-90% respecte la prèvia a la pandèmia, quan al maig d'aquest mateix any oscil·laven entre el 75-80%.

És cert que ha coincidit ara al setembre amb la gratuïtat que trobem un increment de la demanda, però no podem dir que la recuperació hagi estat 100% degut a aquest tema, ja que hem arribat a xifres de demanda com les que teníem abans de la pandèmia.

### Xifres d'ATM

- **Ferrocarril** - L'inici de la rebaixa de tarifes del transport públic ha coincidit amb un augment general de la demanda. El que més s'apropa a nivells pre-pandèmics del mateix període de dies és FGC (-0,78%), seguit del Metro (-1,17%).
- **Autobusos** - S'ha vist molt més increment en els corredors que no competeixen amb la xarxa ferroviària de Rodalies RENFE: +3%; mentre que els que són coincidents amb Rodalies: -12%.

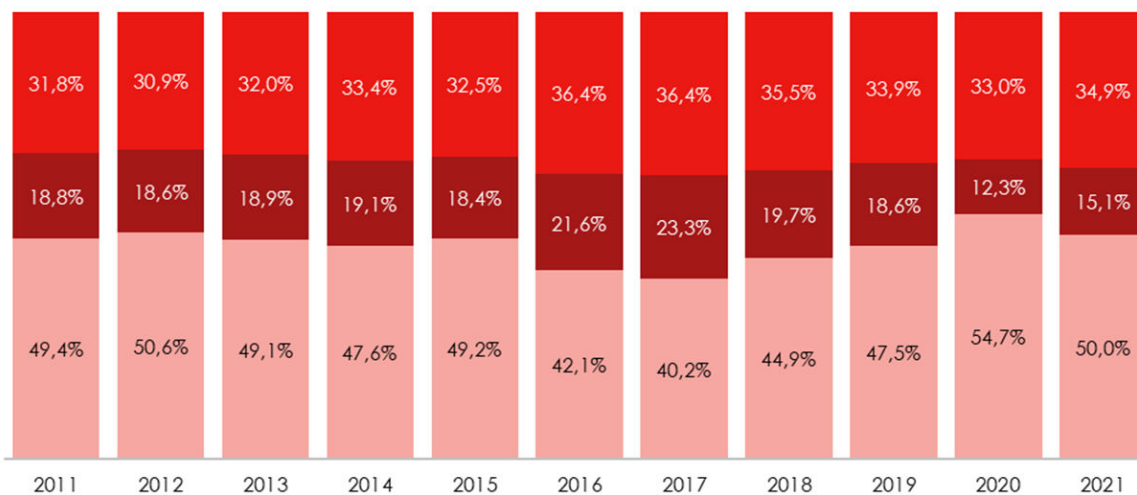
## Traspàs modal

Segons el Servei Català de Trànsit (SCT) (25/10/2022): “No es detecta un impacte en el trànsit degut a la gratuïtat del abonament de Rodalies”. Expressat en xifres: el trànsit només ha baixat 0,4 punts percentuals a l'àrea metropolitana, mentre que **als accessos a Barcelona fins i tot ha augmentat 0,8 punts** (respecte valors pre-pandèmia).

Aquestes dades s'expliquen més per la reducció del teletreball, respecte 2021, que per les tarifes del transport públic o per la bonificació al combustible.

Ara mateix no disposem de suficients dades per a poder garantir o explicar si hi hagut un traspàs modal important. Les dades del conjunt de la mobilitat quotidiana sí constaten però la resiliència del vehicle privat durant la crisi per la covid-19.

Mantenir aquesta distribució modal i recuperar volums de mobilitat pre-covid genera un escenari molt negatiu. Tenim un problema de fons, comptant que hi ha una part de població que no surt de casa pel teletreball, important amb la quota modal actual.



La mesura de la gratuïtat s'ha emparat des del MITMa com una mesura per a combatre la dependència climàtica i la inflació: “El objetivo es fomentar el transporte público y reducir el uso del vehículo privado que contribuirá a disminuir nuestra dependencia energética y nuestra huella de carbono. Desde el máximo de inflación registrado en julio, las medidas adoptadas por el Gobierno han permitido reducir la inflación en un 32%, destacando el mecanismo ibérico, la reducción de los precios del transporte o la reducción de los impuestos en la factura del gas y de la luz”.

### 3. Experiències internacionals i resultats

Model Free fare public transport (FFPT):

- S'aplica a la majoria de la xarxa de transport
- Beneficia a la majoria dels usuaris
- Abarca la major part del temps en que el sistema funciona
- S'aplica durant més de 12 mesos

Transport públic parcialment gratuït:

- La gratuïtat s'aplica als abonaments de Renfe (i de reduccions a la resta del sistema).

- Mesura que “a priori” és temporal i com a resposta a la situació de crisi econòmica i energètica vigent.
- Mesura per accelerar la demanda després del descens derivat de la covid-19.

### Conclusions principals de les experiències

El **context local i les mesures d'acompanyament de cada experiència complica fer comparacions** en relació als resultats obtinguts. Per exemple, l'aplicació en ciutats on la cobertura per tarifes és baixa (tipus Gran Bretanya) no és comparable amb el nostre context.

El transport públic ja és més econòmic que el vehicle privat. Per afavorir el canvi modal, més enllà de preu calen moltes estratègies. Això és demostra amb els diferents estudis on es pot veure que en l'elecció modal **el preu se situa per sota de la fiabilitat, la puntualitat, la freqüència, la cobertura geogràfica i la seguretat**. El preu és un factor rellevant només quan tenim en compte uns sectors concrets de la ciutadania (estudiants, aturats...). 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.

La gratuïtat i rebaixes poden incentivar la demanda en sistemes de transport infrautilitzats en ciutats mitjanes o petites on el vehicle privat és dominant. Cal acompanyar-ho de **mesures complementàries** de millora i qualitat dels serveis ja que hem de tenir en compte que el **creixement inicial s'estanca**, per tant cal augmentar la qualitat i la freqüència dels serveis i garantir la fiabilitat per mantenir els usuaris a mesura que la demanda creix.

Tanmateix, i amb tot l'exposat, **no hi ha evidències que es propiciï un canvi modal del vehicle privat al transport públic**. De fet hi ha alguns estudis sobre la implantació de gratuïtat on s'indica que els nous usuaris no solen ser captats de vehicle privat, sinó que atrau persones que es desplacen en mobilitat activa. Si bé és cert que pot aportar un avantatge addicional per a joves, persones de baixos ingressos, gent gran..., també pot beneficiar també a aquells que més poden contribuir al sistema. **És més adequat, si es vol tenir en compte aquests col·lectius, implementar tarifació social adaptada a cadascú**.

### 4. Criteris de reflexió sobre el finançament i tarifació del transport públic

De cara a la reflexió sobre el finançament que farem amb els socis i sòcies així com la tarifació hem pensat 4 eixos principals d'articulació del debat:

- Eix 1. Finançament i sostenibilitat econòmica del transport públic
- Eix 2. Equitat territorial
- Eix 3. Justícia social
- Eix 4. Promoció, fidelització i intermodalitat

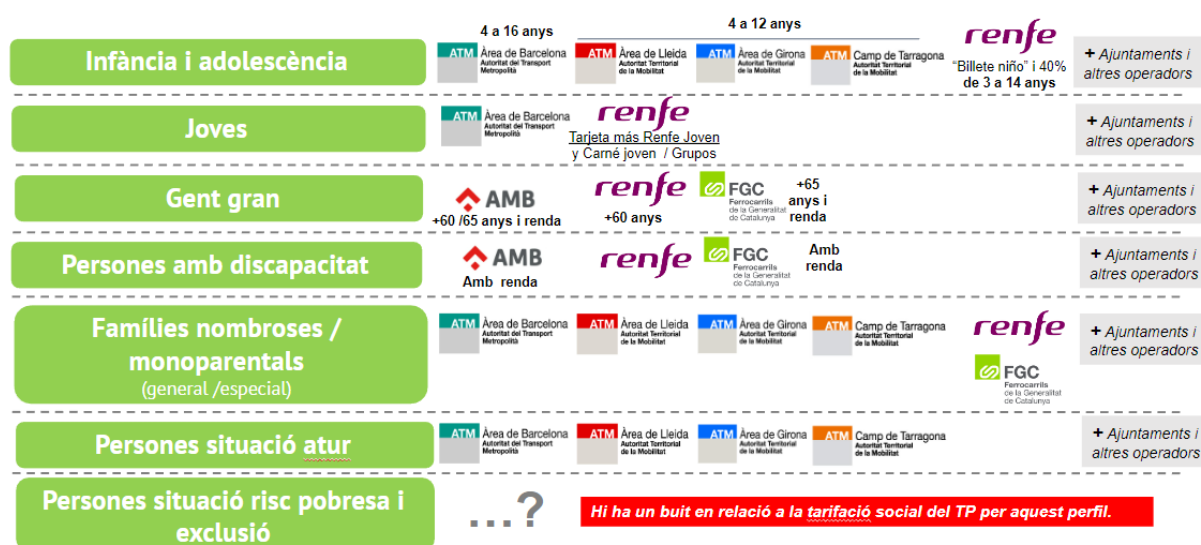
Per seguir posant en context tal com hem fet amb el finançament, presentem els punts vers l'equitat territorial i la justícia social. El sistema tarifari integrat que tenim avui dia va ser impulsat per les entitats, en pro de sortir del Barcelonacentrisme i poder repartir-nos millor territorialment. A nivell de justícia social hem de saber com plantejar el sistema tarifari per a que promogui un transvasament modal pensant en aquelles poblacions on el transport públic no és tan eficient. A més a més cal que plantegem la tarifació en funció dels diferents col·lectius afectats.

## Col·lectius als quals garantir la igualtat d'oportunitats amb tarifació social al transport públic i relació amb les tarifacions socials existents a Catalunya

Hem agrupat els diferents col·lectius segons les necessitats de mobilitat, edat, dificultats, etc. en aquests grups:

- **Infància i adolescència** - Aproximació al transport públic més amb caràcter educatiu + Factor risc en índex AROPE
- **Joves** - Es troben amb dificultats emancipació, precarietat laboral...
- **Gent gran** - Moltes pensions per sota del SMI i amb marcada desigualtat de gènere (no cotització, viudetat,...)
- **Persones amb discapacitat** - Greuge comparatiu de cost de vida
- **Famílies nombroses / monoparentals (general /especial)** - LLEI 18/2003, de 4 de juliol, de suport a les famílies. DECRET 139/2010, d'11 d'octubre, sobre beneficis per a les famílies monoparentals i les famílies nombroses en el preu del transport públic de viatgers per carretera i ferrocarril.
- **Persones situació atur** - Capacitat adquisitiva
- **Persones situació risc pobresa i exclusió** - es tracta de persones que poden o no estar a l'atur però entren en el grup de "Privación material y social severa (PMSS)". Hi entren també persones en situació de sensellarisme, on les entitats socials acostumen a fer ús de la T-casual. Hi ha operadors i administracions que ajuden a finançar-les.

En la següent imatge podem veure la disbaixa que representa la tarifació social: hi ha molts agents implicats en la mateixa i no existeix un criteri comú ni entre operadores ni entre administracions:



Moltes de les tarifacions tenen en compte els temes de renda, però és un punt molt delicat i, a més a més, cada administració i operador pren uns llindars diferents. És interessant tenir en compte que RENFE, precisament, no fa les diferenciacions per renda.

A més a més, tenim també incompatibilitats entre uns títols de tarifació social amb certs operadors, o simplement indisponibilitat de títol directament.

### Comparativa de títols integrats existents

Aquesta és la relació de tarifació que trobem actualment a les diferents ATM, la part de dalt és la part més multipersonal, on hi entra també la part de foment del transport públic per a famílies i grups. Seguit presentem els títols personals, els títols per edat (on ja veiem que hi ha una diferència important entre la T-16 i la T-12) i els descomptes per a famílies monoparentals/nombroses i en situació d'atur.

Una absència important i que ens ha sorprès és el fet que la T-jove no és present a cap altre ATM, sobretot perquè no hi ha col·lectius que la reclamin (CNJ) tot i que sí que es reclama l'increment de la T-16 a T-18 o targetes per a grups de lleure, tornant de nou al Barcelonacentrisme. Aquí entrariem en, per exemple, la definició de la T-grup.

Sense cap mena de dubte, però, la gran absència és que no hi ha absolutament res sobre tarifació per a gent gran o persones amb discapacitat (tarifes "especials" de descompte amb la família nombrosa sí) o persones amb situació de risc de pobresa a cap ATM.

ATM Barcelona	ATM Lleida	ATM Girona	ATM Camp de Tarragona
T-Familiar (8/30) Multipersonal <b>T-Grup (70/30)</b> Multipersonal	T-10 Multipersonal	T-10 Multipersonal	T-10 Multipersonal
T-Dia Unipersonal T-Casual Unipersonal T-Usual Unipersonal	T-10/30 Unipersonal T-50/30 Unipersonal T-Mes Unipersonal i personalitzable	T-10/30 Unipersonal T-50/30 Unipersonal T-Mes Unipersonal i personalitzable	T-10/30 Unipersonal T-50/30 Unipersonal T-Mes Unipersonal i personalitzable
<b>T-16</b> <b>T-Jove (lli/90)</b>	T-12	T-12	T-12
T-70/90 FM/FN T-usual FM/FN <b>T-Jove FM/FN</b>	T-70/90 FM/FN T-Mes FM/FN	T-70/90 FM/FN T-Mes FM/FN	T-70/90 FM/FN T-Mes FM/FN
Persones en atur T-Usual	Persones en atur T-MES	Persones en atur T-MES	Persones en atur T-MES
Packs especials per al Berguedà i el Ripollès T-verda T-altre	Targeta personal Hospital Santa Maria. Carnet Il·lerna Alumní	 <b>No hi ha res en tarifació social per gent gran, persones amb discapacitat o persones en situació de risc de pobresa i exclusió social a cap ATM!</b>	

## Reflexions de l'anàlisi comparatiu per territoris

Si analitzem la taula anterior una mica més a fons, podem veure les diferències entre els territoris:

- **Infància, adolescència i joves**
  - Què passa amb els **infants menors de 4 anys** si no disposen de tiquet de viatge? (és assegurança!)
  - La **T-12** no cobreix període ESO (dels 12 als 16).
  - La **T-16 / T-12** permet viatges il·limitats només dins la zona tarifària del municipi on resideix. Si se surt d'aquest esquema territorial, no existeix cap tipus de descompte. L'adquisició i sistema de gestió i d'emissió diferent a cada ATM.
  - No hi ha **T-jove** a cap ATM excepte a la de Barcelona.
- **Famílies nombroses / monoparentals (general /especial)** - No hi ha descompte **FM/FN (E/G)** en altres títols unipersonals com la T-10/30, T-casual o el bitllet senzill, quan és quelcom obligatori per Llei. La informació sobre la T-mes de FN/FM (E/G) no està a títols sino a tarifes i és difícil de trobar. L'adquisició i sistema de gestió i d'emissió diferent a cada ATM, en moltes ocasions amb tràmit únicament presencial.
- **Persones situació atur** - Condicions de mobilitat per zona tarifària diferent segons ATM per gestions amb el SOC.



- No hi ha absolutament res a cap ATM per:
  - **Gent gran.**
  - **Persones amb discapacitat** (ni passi acompanyant en cas de necessitat de 3<sup>a</sup> persona, cosa que duplica el cost).
  - **Persones en situació de risc de pobresa i exclusió social.**
- Si comparem entre territoris
  - **No hi ha cap bitllet senzill integrat a cap ATM.** *Ens ajudaria a entrar en contacte amb el transport públic i promoure el transvasament modal?* La integració del bitllet senzill podria ser una de les formes d'incentivar l'ús, per exemple, del transport públic en viatges familiars al cap de setmana. Aquest és un punt important de reflexió.
  - **Localitzar la informació: el que no es coneix no existeix!** La informació sobre els títols bonificats no és fàcil trobar a les webs de les ATM (no està a "títols" sinó "tarifes"). Si no coneixes el sistema, és molt difícil trobar la informació.
  - **L'adquisició i sistema de gestió i d'emissió.** Endreçar i consensuar sistemes propers a la ciutadania, garantint la proximitat (OAC o similar) presencial i també la virtualitat.
  - **Equitat per situació socioeconòmica.** Totes les tarifacions socials haurien de tenir determinats requisits econòmics. Totes les tarifacions socials podrien estar regides per els mateixos criteris econòmics.

### Tarifació social a la demarcació de Barcelona, més enllà de l'ATM

Per a posar un resum del mapa a nivell català que tenim:

	Persones grans	Discapacitats	Passi acompanyant	Estudiants/ Joves	FN/FM	Aturats
<b>Àmbit / Municipi</b>						
<b>AMB</b>						
<b>ATM</b>						
<b>FGC</b>						
<b>Rodalies de Catalunya (Renfe)</b>						

A Barcelona tenim una "coordinació" entre AMB i ATM, el que no cobreix l'ATM ho fa AMB, però això no es dóna fora de Barcelona. FGC cobreix parcialment les necessitats dels joves però únicament amb conveni amb les escoles, però a més penalitza segons el territori.

### Observacions de la tarifació social AMB

La tarifació social de l'AMB, que com s'ha comentat fa de cobertura allà on no arriba l'ATM, és per a dos perfils molt concrets: gent gran i discapacitat. Les característiques del sistema de tarifació social de l'AMB són:

- Diferenciació gratuïtat o tarifa reduïda segons renda: IPREM + 10%.
- No inclou Rodalies, ni tots els operadors de transport de la zona AMB i amb FGC hi ha discriminació a partir de la zona 2.

- Variabilitat en edat d'accés en el cas de gent gran, segons conveni amb cada ajuntament, es pot aconseguir dels 60 als 65 anys depenent del municipi.
- No es pot adquirir la T4 als mateixos llocs que la resta de títols encara que siguin vàlids, p.ex. parades de tramvia o aplicatiu TMB.
- Cal tenir empadronament a municipi AMB.

### Estudi comparatiu títols socials àmbit ATM Barcelona (2016)

La majoria dels Ajuntaments del STI de l'ATM Barcelona disposen de tarifació social pròpia per al transport públic urbà en àmbit gent gran i persones amb discapacitat. És a dir, que els municipis de l'ATM intenten cobrir aquella part que l'ATM no cobreix.

### Actuacions davant la desigualtat tarifaria des del Síndic de Greuges

Es van fer una actuació el 2013/2014 a través del síndic, amb recordatori el 2021, pre a reclamar la unificació de la tarifació social. El Síndic Català ha tractat únicament les queixes que li han arribat: no ha fet investigació d'ofici amb mirada equitat territorial a Catalunya.

### Comunicats recents de la PTP que tenen a veure amb tarifes/finançament

- [La congelació de les tarifes del transport públic impedeix abordar les millores tarifàries pendents – Promoció del Transport Públic \(transportpublic.org\)](#)
- [Celebrem que es redueixi el preu de la T-usual si es fa sense comprometre el finançament i millora del transport públic – Promoció del Transport Públic \(transportpublic.org\)](#)
- [La PTP lamenta que la supressió dels peatges no serveixi per millorar la mobilitat del país – Promoció del Transport Públic \(transportpublic.org\)](#)
- [La PTP dona suport a un peatge de congestió i de contaminació a l'àrea de Barcelona – Promoció del Transport Públic \(transportpublic.org\)](#)

## 2. Conclusions de l'activitat de debat

Durant la jornada, els socis i sòcies ens vam repartir en tres grups (dos presencials i un virtual) per a treballar en els 4 eixos mencionats anteriorment a través de l'elaboració de diferents propostes. Aquestes propostes queden recollides en les següents línies i es poden consultar per complet en aquest [enllaç](#).

### En resum, els socis i sòcies de la PTP han decidit...

Sobre el finançament i sostenibilitat del transport públic:

- És imperatiu establir una llei que articuli els instruments necessaris i que aquests es despleguin, tant a nivell Català com Estatal
- Les taxes i impostos d'aparcament, zones verdes i blaves, peatges, etc. han de comptar amb un % destinat al transport públic.
- No hem de perdre qualitat del servei sigui quin sigui l'esquema articulat

Sobre l'equitat territorial

- El sistema de tarifació ha de ser **universal, integral a tot Catalunya, amb tarifació per quilòmetres i plana segons necessitat i que la tarifació social hi sigui inclosa**

- Cal garantir un únic mitjà de pagament i una sola plataforma que coordini la tarifació
- Treballar per establir municipis de pertinença a més d'una zona (superposició de zones) mentre no es tingui la integració per distància

#### Sobre la justícia social

- Cal tenir en compte tots els col·lectius que entren en la tarifació social i estudiar com introduir criteris unificats de renda en les decisions, harmonitzant la tarifació social (descomptes no sols en títols específics).
- Extensió de la T-16 a tot Catalunya amb opció d'ampliar-la per estudiants
- Integrar el bitllet senzill en pro de la mobilitat sostenible en caps de setmana
- Cal establir un model per a grups que abarateixi el cost a mesura que siguem més persones

#### Sobre la promoció i fidelització del transport públic:

- Oferir un millor servei (cadenciat i coordinat)
- Tarifa plana i per km intel·ligent i integrada a tot Catalunya i que compti amb la cobertura de totes les necessitats (estudiants, jubilats, aturats...)
- Simplificar els sistemes d'informació

**S'aixeca la sessió a les 20.15 h**