

Barcelona, 20 de diciembre de 2022

La PTP pide cómo se financiará el mantenimiento de los descuentos en los títulos de transporte



Si no se aseguran unos ingresos finalistas, como impuestos sobre el uso del vehículo privado que ayuden a pagar el sistema de transporte público, y los descuentos actuales sean la excusa para recortes del servicio en un futuro.

Para asegurar el acceso de todos al transporte público, lo que hace falta es reforzar las tarifas sociales: ya se ha dado un paso muy positivo con la T-16 y la T-jove, pero hay que ampliarlo a las personas mayores, las personas con discapacidad y las familias con riesgo de pobreza

Lamentamos que a estas mejoras no se aplicarán en las comarcas donde no hay autoridades territoriales de la movilidad (ATM): las Terres de l'Ebre, el Alt y el Baix Empordà y la Garrotxa

Hoy, el Consejo de Movilidad ha anunciado las nuevas tarifas de transporte público para 2023, que **contemplan el mantenimiento de los descuentos en los títulos integrados de transporte correspondientes a las ATM y que se suma al anuncio del Gobierno de mantener la gratuidad de RENFE.** Así, unas medidas que se plantearon como excepcionales por la crisis inflacionaria pasan a mantenerse al menos durante otros 12 meses.

Si bien desde la PTP consideramos que esta medida, aplicada de forma puntual, fue positiva para las familias con dificultades económicas, **nos preocupa que se plantee como una medida a largo plazo: tanto por su viabilidad como porque creemos que hay formas mejores de conseguir los objetivos sociales y ambientales que se persiguen.**

Los descuentos no son la mejor forma de atraer usuarios al transporte público

Una vez pasados 3 meses desde la aplicación de la medida, los datos de demanda de viajeros de septiembre y octubre de Renfe Cercanías, FGC y metro, constatan un aumento de la demanda, siguiendo la tendencia de recuperación experimentada durante todo el año 2022 respecto a los valores prepandémicos. Al no ser significativo este incremento respecto al resto de meses del año, en estos momentos no se puede concluir que este incremento se explique solo por esta medida.

Asimismo, hay que tener presente que **la mayoría de experiencias internacionales de gratuidad o grandes descuentos muestran que el crecimiento inicial de la demanda debido a la gratuidad se estanca en el momento en que no existen medidas que garanticen su calidad y fiabilidad del servicio**. Varios estudios también señalan que gran parte los nuevos usuarios en el transporte público se captan principalmente de otros modos más sostenibles y accesibles, como andar o la bicicleta¹.

Desde la PTP pedimos que, cuando se disponga de los datos, **se evalúen y hagan públicos los resultados de la aplicación de los descuentos y gratuidad**, tanto a nivel de coste para el sistema, de ganancia de pasajeros y de traspaso modal (de qué modo se han captado).

Las asignaturas pendientes: tarificación social y equidad territorial

Los descuentos y la gratuidad se defienden a menudo con el argumento, con el que coincidimos, que permiten eliminar la barrera de acceso a los colectivos más desfavorecidos. Sin embargo, el énfasis en estas medidas contrasta con la falta de interés histórico en las políticas dedicadas específicamente a grupos sociales más afectados, paliado de forma tímida en las nuevas tarifas.

Los títulos sociales, es decir, títulos con descuentos especiales para colectivos como niños, jóvenes, ancianos, etc. no se aplican de forma universal en toda Cataluña, en algunos casos solo permiten viajar por el propio municipio, son difíciles de conocer y no contemplan perfiles importantes como las personas en situación de riesgo por pobreza.

En la actualización de este año, se ha dado un paso adelante ampliando y unificando criterios para los más jóvenes. **La homogeneización a 16 años de la edad hasta la que es gratuito para los niños circular por su municipio y la extensión de la T-jove hasta los 29 años y las 4 ATMs son muy buenas noticias**, pero todavía queda mucho camino por recorrer: la ATM no ha abordado todavía los descuentos para personas mayores, personas con discapacidad ni situación de riesgo de pobreza, colectivos por los que cada operador o administración ha creado (o no) sus descuentos.

¹ Monika Wiktorja. [Repaso de experiencias de gratuidad del transporte público](#). [Enlace vídeo](#).

Col·lectius als quals garantir la igualtat d'oportunitats en relació a tarifacions socials existents a Catalunya

| | 2023 totes les ATM fins 16 anys | | | | |
|--|---|--|--|--|--|
| Infància i adolescència | 4 a 16 anys ATM Àrea de Barcelona Autoritat del Transport Metropolità | ATM Àrea de Lleida Autoritat Territorial de la Mobilitat | 4 a 12 anys ATM Àrea de Girona Autoritat Territorial de la Mobilitat | ATM Camp de Tarragona Autoritat Territorial de la Mobilitat | renfe "Billete niño" i 40% de 3 a 14 anys + Ajuntaments i altres operadors |
| Joves | ATM Àrea de Barcelona Autoritat del Transport Metropolità | renfe Tarueta más Renfe Joven y Carné joven / Grupos | 2023 ampliem T-jove fins als 30 i a totes les ATM | | + Ajuntaments i altres operadors |
| Gent gran | AMB +60 /65 anys i renda | renfe +60 anys | FGC +65 anys i renda | | + Ajuntaments i altres operadors |
| Persones amb discapacitat | AMB Amb renda | renfe | FGC Amb renda | | + Ajuntaments i altres operadors |
| famílies nombroses / monoparentals (general /especial) | ATM Àrea de Barcelona Autoritat del Transport Metropolità | ATM Àrea de Lleida Autoritat Territorial de la Mobilitat | ATM Àrea de Girona Autoritat Territorial de la Mobilitat | ATM Camp de Tarragona Autoritat Territorial de la Mobilitat | renfe FGC + Ajuntaments i altres operadors |
| Persones situació atur | ATM Àrea de Barcelona Autoritat del Transport Metropolità | ATM Àrea de Lleida Autoritat Territorial de la Mobilitat | ATM Àrea de Girona Autoritat Territorial de la Mobilitat | ATM Camp de Tarragona Autoritat Territorial de la Mobilitat | + Ajuntaments i altres operadors |
| Persones situació risc pobresa i exclusió | ... ? | Hi ha un buit en relació a la tarifació social del TP per aquest perfil. | | | |

Tarifas especiales de 2022 para los colectivos a los que garantizar la accesibilidad al transporte público. Fuente: PTP.

Desde la PTP pedimos que las administraciones y operadores afectados centren sus esfuerzos en establecer unos criterios homogéneos y de fácil acceso para los títulos sociales en toda Cataluña y en estudiar una ampliación de su alcance para abordar a las personas en riesgo de exclusión o pobreza.

Pero la desigualdad está presente también en el ámbito territorial. Las Tierras del Ebro, el Alt y el Baix Empordà y la Garrotxa siguen sin integración tarifaria y, por tanto, con unas tarifas mucho más altas que en el resto de Cataluña:

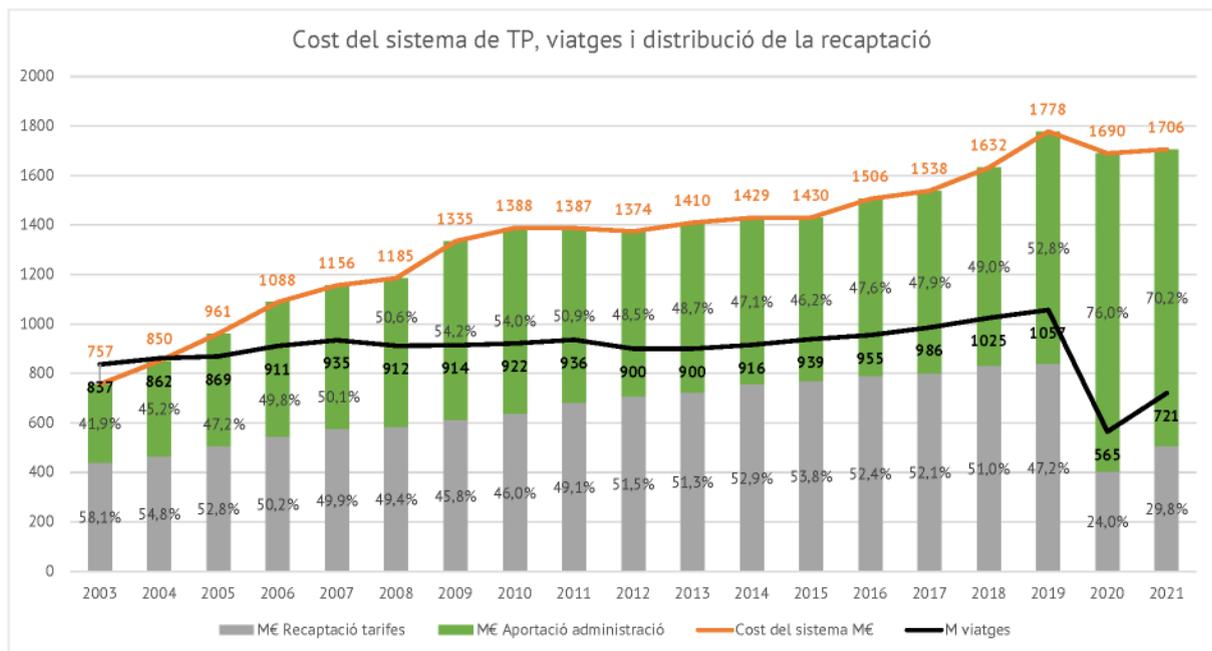
| Sant Celoni - Barcelona (49km) | Olesa de Montserrat - Barcelona (41km) | Palamós - Girona (44km) |
|---------------------------------|--|-----------------------------------|
| 3,92€ antes 0€ ahora* | 3,05€ antes 2,14€ ahora** | 6,55€ antes 6,55€ ahora |

* Con gratuidad renfe

** T-Casual con descuento del 30%

Una medida que llega sin un plan de viabilidad

Desde 2003, el coste del sistema de transporte público (ATM Barcelona, en este caso) aumenta cada año por encima del aumento del número de viajes. Es decir, **a pesar del incremento de los costes de operación del sistema, los viajes no crecen al mismo ritmo**. La aportación de las administraciones se mantuvo entre el 40 y el 55% hasta 2019, pero en 2020 la caída de demanda debida supuso un incremento extraordinario de la aportación.



Distribució de la financiació del transport públic, costes del sistema i viatges a la ATM de Barcelona
Fuente: PTP a partir de dades ATM Barcelona

En este contexto de gasto creciente, sin un claro reflejo en el volumen de usuarios, nos preocupa que **la presentación de la medida no se acompaña de ningún plan de obtener mecanismos de financiación estables a medio plazo**, más allá de un aumento de la partida presupuestaria de este año. Sí sabemos que estas medidas de gratuidad y descuentos ya han supuesto unos 200 millones de euros para el Gobierno español en concepto de gratuidad de RENFE y (por otra parte, recordamos que el Gobierno español ha destinado este año unos 5.000 millones de euros en la subvención al combustible para la movilidad en vehículo privado).

Nos preocupa muy especialmente que la medida dependa de la asignación presupuestaria de cada año y **que, en un futuro, la gratuidad y los descuentos anunciados sean la excusa para, en unos años, alegar que se ha generado un agujero financiero y forzar recortes en el servicio.**

Desde la PTP pedimos **que el aumento de las aportaciones sea a través de la creación de figuras impositivas finalistas, que estén garantizadas en los próximos años y que graven precisamente aquellas acciones que generan externalidades negativas en el ámbito de la movilidad** (la circulación en vehículo privado, la creación de nuevas urbanizaciones y/o servicios en ámbitos sin transporte asociado, etc.). La administración tiene al alcance la posibilidad de crear figuras impositivas de este tipo, recogidas en la ley catalana del transporte público aprobada por unanimidad en 2015, pero que nunca se ha desplegado, como el peaje urbano, que permitiría la recaudación por el transporte público y la movilidad sostenible de 300 M€ anuales.

¿Qué cambios consideramos prioritarios en el sistema tarifario?

Por los motivos expuestos, desde la PTP consideramos que es urgente que:

- **Cataluña disponga de un sistema tarifario único e integrado** para todo el transporte público. Como primer paso, pedimos **la integración en aquellos municipios y comarcas que todavía no están integrados en ninguna ATM**, como la mayoría de las comarcas gerundenses y las Terres de l'Ebre.
- Se unifique, amplíe el alcance y se facilite el acceso a los títulos de **tarificación social**.
- Se planteen medidas que fidelicen a **las personas usuarias desde el primer viaje: la integración del billete sencillo, los descuentos en grupo o un techo de gasto mensual** que considere todo el uso del transporte público, y no solo los viajes repetitivos.
- Se desplieguen los **mecanismos de financiación** que prevé la ley catalana del transporte público aprobada por unanimidad en 2015 y se estudie la implementación del peaje urbano en la conurbación barcelonesa.

Finalmente, desde la PTP recordamos que **es necesario que existan inversiones continuadas en la mejora del servicio de transporte público que garanticen su calidad y fiabilidad**. El alargamiento de estas medidas no debe suponer, en ningún caso, la excusa para disminuir las futuras inversiones en transporte público.

Necesitamos un sistema tarifario más justo social y territorialmente, más atractivo para captar usuarios del vehículo privado y formas de sostenerlo en el tiempo. Consideramos que **alargar los descuentos y gratuidad actuales y no lo resuelve**.

Documentos elaborados por la PTP

[El modelo de financiación y la tarificación social en el punto de mira en la última Escuela de Transporte](#)

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