

Barcelona, 20 de desembre de 2022

## La PTP demana com es finançarà el manteniment dels descomptes en els títols de transport



*Si no s'asseguren uns ingressos finalistes, com impostos sobre l'ús del vehicle privat que ajudin a pagar el sistema de transport públic, ens preocupa que la gratuïtat i els descomptes actuals siguin l'excusa per a retallades del servei en un futur.*

*Per assegurar l'accés de tothom al transport públic, el que cal és reforçar les tarifes socials: ja s'ha fet un pas molt positiu amb la T-16 i la T-jove, però cal ampliar-ho a la gent gran, les persones amb discapacitat i les famílies amb risc de pobresa*

*Lamentem que aquestes millores no s'aplicaran a les comarques on no hi ha autoritats territorials de la mobilitat (ATM): les Terres de l'Ebre, l'Alt i el Baix Empordà i la Garrotxa*

Avui, el Consell de Mobilitat ha anunciat les noves tarifes de transport públic per al 2023, que **contemplen el manteniment dels descomptes en els títols integrats de transport corresponents a les ATM i que se suma a l'anunci del Govern espanyol de mantenir la gratuïtat de RENFE.** Així, unes mesures que es van plantejar com a excepcionals per la crisi inflacionària passen a mantenir-se almenys durant 12 mesos més.

Si bé des de la PTP considerem que aquesta mesura, aplicada de forma puntual, va ser positiva per a les famílies amb dificultats econòmiques, **ens preocupa que es plantegi com a una mesura a llarg termini: tant per la seva viabilitat com perquè creiem que hi ha formes millors d'aconseguir els objectius socials i ambientals que es persegueixen.**

## Els descomptes no són la millor forma d'atraure usuaris al transport públic

Un cop passats 3 mesos des de l'aplicació de la mesura, les dades de demanda de viatgers de setembre i octubre de Renfe Rodalies, FGC i metro, constaten un augment de la demanda, seguint la tendència de recuperació experimentada durant tot l'any 2022 respecte dels valors pre pandèmics. En no ser significatiu aquest increment respecte a la resta de mesos de l'any, ara mateix no es pot concloure que aquest increment s'expliqui només per aquesta mesura.

Així mateix, cal tenir present que **la majoria d'experiències internacionals de gratuïtat o grans descomptes mostren que el creixement inicial de la demanda a causa de la gratuïtat s'estanca en el moment en què no hi ha mesures que en garanteixin la qualitat i fiabilitat del servei**. Diversos estudis també assenyalen que gran part els nous usuaris al transport públic es capten principalment d'altres modes més sostenibles i accessibles, com caminar o la bicicleta<sup>1</sup>.

Des de la PTP demanem que, quan es disposi de les dades, s'avaluïn i **es facin públics els resultats de l'aplicació dels descomptes i gratuïtat**, tant a nivell de cost per al sistema, de guany de passatgers i de traspàs modal (de quin mode s'han captat).

### Les assignatures pendents: tarifació social i equitat territorial

Els descomptes i la gratuïtat es defensen sovint amb l'argument, amb el qual coincidim, que permeten eliminar la barrera d'accés als col·lectius més desfavorits. Tanmateix, l'èmfasi en aquestes mesures contrasta amb la falta d'interès històric en les polítiques dedicades específicament a grups socials més afectats, pal·liat de forma tímida en les noves tarifes.

Els títols socials, és a dir, títols amb descomptes especials per a col·lectius com infants, joves, gent gran, etc. no s'apliquen de forma universal a tot Catalunya, en alguns casos només permeten viatjar pel mateix municipi, són difícils de conèixer i no contempnen perfils importants com les persones en situació de risc per pobresa.

En l'actualització d'aquest any, s'ha fet un pas endavant ampliant i unificant criteris per als més joves. **L'homogeneïtzació a 16 anys de l'edat fins a la qual és gratuït per als infants circular pel seu municipi i l'extensió de la T-jove fins als 29 anys i a les 4 ATMs són molt bones notícies**, però encara queda molt camí per recórrer: l'ATM no ha abordat encara els descomptes per gent gran, persones amb discapacitat ni situació de risc de pobresa, col·lectius pels quals cada operador o administració ha creat (o no) els seus descomptes.

---

<sup>1</sup> Monika Wiktorja. [Repàs d'experiències de gratuïtat del transport públic. Enllaç 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 Tàrjeta 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.			

Tarifes especials del 2022 per als col·lectius als quals garantir l'accessibilitat al transport públic. Font: PTP.

Des de la PTP demanem que les administracions i operadors afectats centrin els esforços a establir uns criteris homogenis i de fàcil accés per als títols socials a tot Catalunya i a estudiar una ampliació del seu abast per a abordar les persones en risc d'exclusió o pobresa.

Però la desigualtat és present també en l'àmbit territorial. Les Terres de l'Ebre, l'Alt i el Baix Empordà i la Garrotxa segueixen sense integració tarifària i, per tant, amb unes tarifes molt més altes que a la resta de Catalunya:

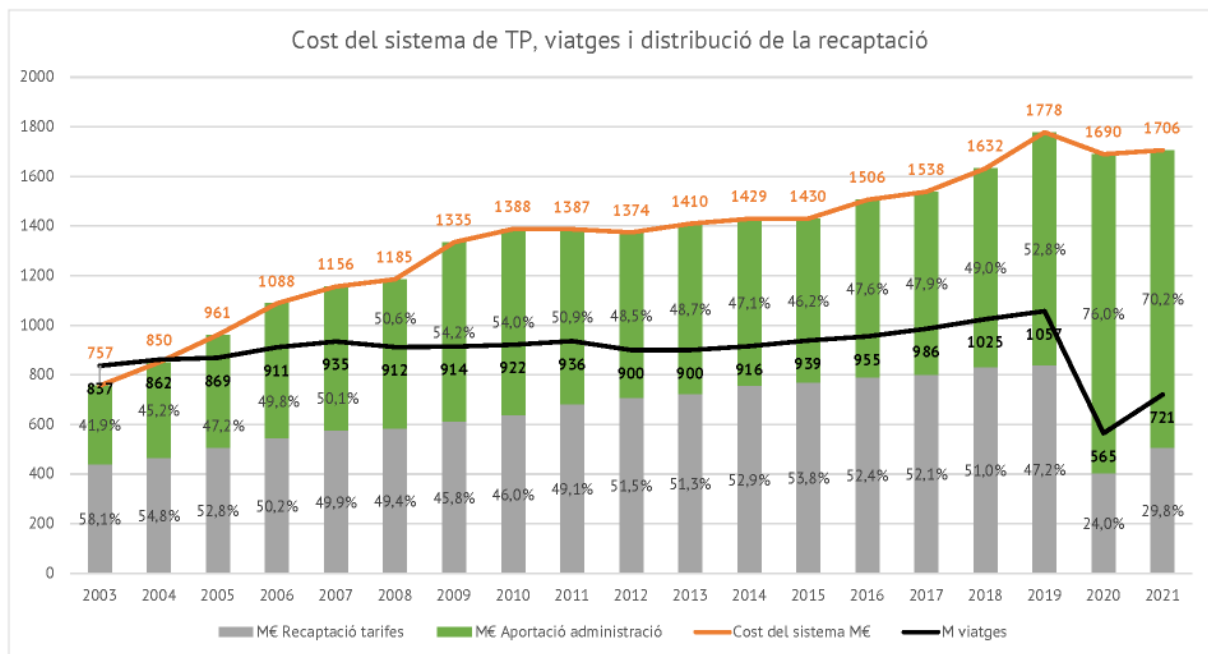
Sant Celoni - Barcelona (49km)	Olesa de Montserrat - Barcelona (41km)	Palamós - Girona (44km)
3,92€ abans 0€ ara*	3,05€ abans 2,14 € ara**	6,55€ abans 6,55€ ara

\* Amb gratuïtat renfe

\*\* T-Casual amb descompte del 30%

### Una mesura que arriba sense un pla de viabilitat

Des del 2003, el cost del sistema de transport públic (ATM Barcelona, en aquest cas) augmenta cada any per sobre de l'augment del nombre de viatges. És a dir, **malgrat l'increment dels costos d'operació del sistema, els viatges no creixen al mateix ritme**. L'aportació de les administracions es va mantenir entre el 40 i el 55% fins al 2019, però el 2020 la caiguda de demanda deguda a va suposar un increment extraordinari de l'aportació.



*Distribució del finançament del transport públic, costos del sistema i viatges a l'ATM de Barcelona  
Font: PTP a partir de dades ATM Barcelona*

En aquest context de despesa creixent sense un reflex clar en el volum d'usuaris, ens preocupa que **la presentació de la mesura no s'acompanya de cap pla d'obtenir mecanismes de finançament estables a mitjà termini**, més enllà d'un augment de la partida pressupostària d'aquest any. Sí que sabem que aquestes mesures de gratuïtat i descomptes ja han suposat Uns 200 M€ per al Govern espanyol en concepte de gratuïtat de RENFE i (d'altra banda, recordem que el Govern espanyol ha destinat aquest any uns 5.000 M€ en la subvenció al combustible per a la mobilitat en vehicle privat).

**Ens preocupa molt** especialment que la mesura depengui de l'assignació pressupostària de cada any i **que, en un futur, la gratuïtat i els descomptes anunciats siguin l'excusa per, d'aquí a uns anys, al·legar que s'ha generat un forat financer i forçar retallades en el servei.**

Des de la PTP demanem **que l'augment de les aportacions sigui a través de la creació de figures impositives finalistes, que estiguin garantides els pròxims anys i que gravin precisament aquelles accions que generen externalitats negatives en l'àmbit de la mobilitat** (la circulació en vehicle privat, la creació de noves urbanitzacions i/o serveis en àmbits sense transport associat, etc.). L'administració té a l'abast la possibilitat de crear figures impositives d'aquest tipus, recollides en la llei catalana del transport públic aprovada per unanimitat l'any 2015, però que mai s'ha desplegat, com el peatge urbà, que permetria la recaptació pel transport públic i la mobilitat sostenible de 300 M€ anuals.

### Quins canvis considerem prioritaris al sistema tarifari?

Pels motius exposats, des de la PTP considerem que és urgent que:

- **Catalunya disposi d'un sistema tarifari únic i integrat** per a tot el transport públic. Com a primer pas, demanem **la integració a aquells municipis i comarques que encara no estan integrats en cap ATM**, com la majoria de les comarques gironines i les Terres de l'Ebre.

- S'unifiqui, s'ampliï l'abast i es faciliti l'accés als títols de **tarifació social**.
- Es plantegin mesures que fidelitzin **les persones usuàries des del primer viatge: la integració del bitllet senzill, els descomptes en grup o un sostre de despesa mensual** que consideri tot l'ús del transport públic, i no només els viatges repetitius.
- Es despleguin els **mecanismes de finançament** que preveu la llei catalana del transport públic aprovada per unanimitat l'any 2015 i s'estudii la implementació del peatge urbà a la conurbació barcelonina.

Finalment, des de la PTP recordem que **cal que existeixin inversions continuades en la millora del servei de transport públic que en garanteixin la qualitat i la fiabilitat**. L'allargament d'aquestes mesures no ha de suposar, en cap cas, l'excusa per disminuir les inversions futures en transport públic.

Ens cal un sistema tarifari més just socialment i territorialment, més atractiu per captar usuaris del vehicle privat i formes de sostenir-lo en el temps. Considerem que **allargar els descomptes i gratuïtat actuals i prou no ho resol**.

#### **Documents elaborats per la PTP**

[El model de finançament i la tarifació social al punt de mira a la darrera Escola de Transport](#)

[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](#)