

Barcelona, 19 de diciembre de 2023

## El incremento de tarifas no puede ser la única medida para reducir el déficit del transporte público



*El anuncio del incremento del 6,75% en las tarifas de la ATM de Barcelona es comprensible para hacer frente al déficit actual, pero no soluciona el problema de financiación que tenemos*

*Con esta medida las administraciones lanzan un mensaje inadecuado: hacer recaer la resolución del problema sobre las personas que utilizan el transporte público. Además, fruto de la improvisación con la política tarifaria, no tenemos información sobre el tiempo que se mantendrán las bonificaciones excepcionales y, por tanto, cómo serán las tarifas en un futuro próximo*

*Es necesario poner en marcha figuras impositivas finalistas que garanticen unos ingresos estables para el transporte público, con financiación cruzada de los modos insostenibles hacia el transporte público*

Esta tarde el Consejo de Movilidad del Departament de Territori ha confirmado la subida de las tarifas de transporte público para el año 2024. Aparte de esta medida, no se ha anunciado ninguna acción finalista que garantice la sostenibilidad del sistema. En la PTP nos preocupa que ésta sea la única vía para hacer frente al déficit acumulado, ya que le hace recaer en exclusiva sobre las personas usuarias y además no soluciona los problemas actuales de financiación.

La medida no nos sorprende, ya avisamos de que las gratuidades y bonificaciones del transporte público supondrían un incremento del déficit acumulado en los últimos años. La COVID supuso un descenso histórico en el número de viajeros del transporte público, y, por

tanto, en sus ingresos, una situación que se agravó con la crisis de precios de la energía. Las bonificaciones fueron, pues, una respuesta directa, con una medida social, para paliar los efectos de la inflación en la economía familiar, muy dañada por la subida de precios que empezó en 2021 y se agravó al año siguiente con la guerra de Ucrania.

Ahora corresponde volver a la normalidad y se anuncia el incremento de tarifas a las personas usuarias, con la incertidumbre de la aportación del Estado en las bonificaciones actuales y sin mención alguna a las soluciones a adoptar para dar respuesta a las necesidades del transporte público, de manera estructural y estable.

### **Falta de información e improvisación con la política tarifaria**

El pasado viernes 15 de diciembre la medida ya fue anunciada como una “posibilidad” por falta de su aprobación durante el Consejo de Movilidad y previamente a la confirmación del mantenimiento de las bonificaciones actualmente vigentes hasta el 31 de diciembre durante el 2024.

Hasta la fecha, las personas usuarias no tenían información sobre qué sucederá con las tarifas a partir del 1 de enero de 2024, una cuestión que **lesiona la confianza en el transporte público**. A 15 días del cambio de tarifas no sabíamos si se mantendrían o no las bonificaciones. Si no lo hacían se experimentaría un incremento mucho mayor que el 6,75% anunciado, lo que causaría un gran rechazo hacia el servicio, si las bonificaciones se mantenían, la subida era más comprensible en el contexto de déficit actual. Las tarifas aprobadas tampoco son las definitivas, porque **falta concretar el anuncio de gratuidad por parte del Estado** en el discurso de investidura de Pedro Sánchez, **así como el 30% de aportación del Estado a las actuales bonificaciones**. Todo esto nos parece una señal de improvisación en la política tarifaria por parte de las diferentes administraciones.

Esa falta de rigor en la transmisión de la información por parte de la administración, como vemos también con el anuncio de la caducidad de los títulos de transporte, tensa la confianza y fiabilidad en el servicio de transporte público. Tampoco podemos esperar que las personas usuarias confíen en el transporte público cuando **las caducidades de los títulos por cambio de tarifa no respetan la validez del propio título** (como es el caso de las T-jove compradas durante 2023, que deberían caducar a finales de marzo de 2024).

### **¿Cuáles deberían ser las soluciones a largo plazo**

Durante la [Escuela de Transporte Público](#) de 2022 destacamos la necesidad de crear figuras impositivas y mejoras en la tarificación social, como respuesta a la necesidad de garantizar una tarificación justa para todos.

Creemos que es imperativo **regular legalmente los instrumentos necesarios para tener un sistema solvente y estable de financiación del transporte**, y que estos instrumentos se desplieguen, tanto en el ámbito catalán como estatal. En el contexto de cambio climático actual, es necesario que se graven las acciones que generan externalidades negativas en el ámbito de la movilidad.

En esta línea, **los modos insostenibles deben contribuir a la financiación del transporte público**. Las tasas e impuestos de aparcamiento y en la aviación, zonas verdes y azules, peajes, etc. deben destinarse al transporte público, total o parcialmente. Son el tipo de

mecanismos que permitirán garantizar solidez y sostenibilidad del sistema de transporte público en los próximos años.

Recientemente, [Nueva York aprobó un peaje urbano](#) que permitirá captar 1000 M\$/año destinados al transporte público. Otras grandes ciudades aplican esta medida desde hace tiempo. En la PTP, junto con otras entidades sostenibles y medioambientales, hace cerca de dos años presentamos una propuesta de [peaje urbano para la ciudad de Barcelona](#) que por 4 € al día recaudaría 300 M€ para el transporte público.

Por otra parte, **las bonificaciones y gratuidades del transporte público, deben ir dirigidas a aquellos colectivos que necesitan esta ventaja.** Una tarificación “social” que, todavía hoy, no está bien definida. Las medidas como las anunciadas hace un mes de [favorecer los descuentos entre menores, jóvenes y personas en paro](#) son un paso en la buena dirección, aunque no incluyen todos los colectivos que deberían tener tarificación social (personas mayores, personas con discapacidad, familias numerosas/monoparentales y personas en situación de riesgo de pobreza y exclusión social).

Además, **las decisiones sobre política tarifaria deben tomarse con un acuerdo entre las diferentes administraciones, y no compitiendo de forma populista** para ver qué administración u operador ofrece el mejor precio, y ha pasado de una forma muy importante a nivel de operador con la política de abonos, especialmente en casos como la gratuidad de Cercanías o la congelación de tarifas. Desde la PTP defendemos que **debe ser a través de la ley de movilidad sostenible que se defina también el modelo de financiación por una tarificación social justa y equitativa.** Sin embargo, actualmente la Ley 21/2015 de financiación del transporte público del parlamento de Cataluña nunca se ha desarrollado, y el Proyecto de ley de movilidad sostenible de la pasada legislatura española ni vio la luz ni abordaba suficientemente el aspecto de la financiación.

En resumen, asumimos que la subida es consecuencia de las políticas de los últimos años, como ya habíamos advertido, y alertamos **la sostenibilidad económica del sistema no puede recaer en las personas usuarias sin más, sino que es necesario buscar otras fuentes y, por otra parte, es el momento de regular adecuadamente la tarificación social** aquellos colectivos que necesitan bonificaciones para el uso de los sistemas de transporte público.