

Barcelona, 19 de desembre de 2023

L'increment de tarifes no pot ser l'única mesura per reduir el dèficit del transport públic



L'anunci de l'increment del 6,75% a les tarifes de l'ATM de Barcelona és comprensible per a fer front al dèficit actual, però no soluciona el problema de finançament que tenim

Amb aquesta mesura les administracions llencen un missatge inadequat: fer recaure la resolució del problema sobre les persones que fan servir el transport públic. A més, fruit de la improvisació amb la política tarifària, no tenim informació sobre el temps que es mantindran les bonificacions excepcionals i, per tant, com seran les tarifes en un futur proper

Cal posar en marxa figures impositives finalistes que garanteixin uns ingressos estables pel transport públic, amb finançament creuat dels modes insostenibles cap al transport públic

Aquesta tarda el Consell de Mobilitat del Departament de Territori ha confirmat la pujada de les tarifes de transport públic per l'any 2024. A banda d'aquesta mesura, no s'ha anunciat cap acció finalista que garanteixi la sostenibilitat del sistema. A la PTP ens preocupa que aquesta sigui l'única via per a fer front al dèficit acumulat, ja que el fa recaure en exclusiva sobre les persones usuàries i a més no soluciona els problemes actuals de finançament.

La mesura no ens sorprèn, ja vam avisar que les gratuïtats i bonificacions del transport públic suposarien un increment del dèficit acumulat els darrers anys. La COVID va suposar una davallada històrica en el nombre de viatgers del transport públic, i per tant en els seus ingressos, una situació que es va agreujar amb la crisi de preus de l'energia. Les bonificacions van ser doncs una resposta directa, amb una mesura social, per pal·liar els

efectes de la inflació en l'economia familiar, molt malmesa per la pujada de preus que va començar el 2021 i es va agreujar l'any següent amb la guerra d'Ucraïna.

Ara pertoca retornar a la normalitat i s'anuncia l'increment de tarifes a les persones usuàries, amb la incertesa de l'aportació de l'Estat en les bonificacions actuals i sense cap menció a les solucions a adoptar per donar resposta a les necessitats del transport públic, de manera estructural i estable.

Manca d'informació i improvisació amb la política tarifària

El passat divendres 15 de desembre la mesura ja va ser anunciada com una "possibilitat" a falta de la seva aprovació durant el Consell de Mobilitat i prèviament a la confirmació del manteniment de les bonificacions actualment vigents fins al 31 de desembre durant l'any 2024.

Fins avui, les persones usuàries no tenien informació sobre què succeirà amb les tarifes a partir de l'1 de gener de 2024, una qüestió que **lesiona la confiança en el transport públic**. A 15 dies del canvi de tarifes no sabíem si es mantindrien o no les bonificacions. Si no ho feien s'experimentaria un increment molt major que el 6,75% anunciat, el que causaria un gran rebuig cap al servei, si les bonificacions es mantien, la pujada era més comprensible en el context de dèficit actual. Les tarifes aprovades tampoc són les definitives, perquè **manca concretar l'anunci de gratuïtat per part de l'Estat** al discurs d'investidura de Pedro Sánchez, **així com el 30% d'aportació de l'Estat a les bonificacions actuals**. Tot plegat ens sembla un senyal d'improvisació en la política tarifària per part de les diferents administracions.

Aquesta falta rigor en la transmissió de la informació per part de l'administració, com veiem també amb l'anunci de la caducitat dels títols de transport, tensa la confiança i fiabilitat en el servei de transport públic. Tampoc podem esperar que les persones usuàries confiïn en el transport públic quan **les caducitats dels títols per canvi de tarifa no respecten la validesa del propi títol** (com és el cas de les T-jove comprades durant el 2023, que haurien de caducar a final de març de 2024).

Quines haurien de ser les solucions a llarg termini

Durant l'[Escola de Transport Públic](#) de 2022 vam destacar la necessitat de crear figures impositives i millores en la tarifació social, com a resposta a la necessitat de garantir una tarifació justa per tothom.

Creiem que és imperatiu **regular legalment els instruments necessaris per tenir un sistema solvent i estable de finançament del transport**, i que aquests instruments es despleguin, tant en l'àmbit català com estatal. En el context de canvi climàtic actual, cal que es gravin les accions que generen externalitats negatives en l'àmbit de la mobilitat.

En aquesta línia, **els modes insostenibles han de contribuir al finançament del transport públic**. Les taxes i impostos d'aparcament i a l'aviació, zones verdes i blaves, peatges, etc. han de destinar-se al transport públic, totalment o parcialment. Són el tipus de mecanismes que permetran garantir solidesa i sostenibilitat del sistema de transport públic durant els pròxims anys.

Fa poc [Nova York va aprovar un peatge urbà](#) que permetrà captar 1000 M\$/l'any destinats al transport públic. Altres grans ciutats apliquen aquesta mesura des de fa temps. A la PTP, juntament amb altres entitats sostenibles i mediambientals, fa prop de dos anys vam presentar una proposta de [peatge urbà per a la ciutat de Barcelona](#) que per 4 € al dia recaptaria 300 M€ per al transport públic.

D'altra banda, **les bonificacions i gratuïtats del transport públic, han d'anar adreçades a aquells col·lectius que necessiten aquest avantatge.** Una tarifació "social" que, encara avui, no està prou ben definida. Les mesures com les anunciades ara fa un mes d'[afavorir els descomptes entre menors, joves i persones en situació d'atur](#) són un pas en la bona direcció, malgrat que no inclouen tots els col·lectius que haurien de tenir tarifació social (gent gran, persones amb discapacitat, famílies nombroses/monoparentals i persones en situació de risc de pobresa i exclusió social).

A més **les decisions sobre política tarifària s'han de prendre amb un acord entre les diferents administracions, i no competint de forma populista** per veure quina administració o quin operador ofereix el millor preu, i ha passat d'una forma molt important a nivell d'operador amb la política d'abonaments, especialment en casos com la gratuïtat de Rodalies o la congelació de tarifes. Des de la PTP defensem que **ha de ser a través de la llei de mobilitat sostenible que es defineixi també el model de finançament per una tarifació social justa i equitativa.** Actualment, però, la Llei 21/2015 de finançament del transport públic del parlament de Catalunya mai s'ha desenvolupat, i el Projecte de llei de mobilitat sostenible de la passada legislatura espanyola ni va veure la llum ni abordava suficientment l'aspecte del finançament.

En resum, assumim que la pujada és conseqüència de les polítiques dels últims anys, com ja havíem advertit, i alertem **la sostenibilitat econòmica del sistema no pot recaure en les persones usuàries sense més, sinó que cal buscar altres fonts i, d'altra banda, és el moment de regular adequadament la tarifació social** per a aquells col·lectius que necessiten bonificacions per a l'ús dels sistemes de transport públic.