

Barcelona, 13 de desembre de 2024

La fi de les bonificacions? Cal fer política tarifària a favor del transport públic



Davant d'un possible escenari de fi de les bonificacions, cal mantenir un dels èxits dels últims anys: que el títol més utilitzat sigui un abonament recurrent: la T-usual

Els possibles augments de preu no haurien d'aplicar-se de forma homogènia a tots els títols. A nivell territorial, per exemple, els títols de més d'una zona són especialment cars, el que desincentiva l'ús del transport públic, i, en canvi, suposen un percentatge petit dels ingressos totals

Cal seguir buscant fonts de finançament més enllà de les tarifes, tant directes com indirectes, que permetin assegurar la sostenibilitat financera del sistema

Durant les últimes setmanes han aparegut al debat públic diverses informacions respecte a la continuïtat o no de les bonificacions a certs títols de transport públic a l'àrea de l'ATM Barcelona. Al setembre del 2022 el govern de l'Estat va introduir bonificacions a diversos títols de transport públic i la gratuïtat dels serveis de rodalies i de mitja distància operats per Renfe.

Actualment, la T-usual i la T-jove estan bonificades en un 50%, que finança en un 30% una aportació extraordinària del govern de l'Estat i en un 20% el mateix sistema de l'ATM. Aquesta bonificació va coincidir amb la congelació de les tarifes els anys 2021, 2022 i 2023, fins que finalment es van apujar en un 6,75% el 2024.

Adicionalment, a inicis del 2023 la T-jove va passar a funcionar amb una zona única, permetent als seus usuaris viatjar per totes les 6 zones de l'ATM Barcelona durant 3 mesos a 40 €, i es va ampliar fins als 30 anys el seu ús.

Davant l'anunci recent de la consellera de Territori, Habitatge i Transició Ecològica i portaveu del govern, en el sentit que es farà el possible per mantenir les bonificacions durant el 2025, i que es vol fer una reflexió durant el 2026, volem fer algunes consideracions.

Canviar la política tarifària canvia els hàbits dels usuaris

Tal com era esperable, els canvis han tingut un efecte important en el comportament dels usuaris, i des de la PTP considerem molt positiu: **la consolidació de la T-usual, títol recurrent, com a principal títol, i l'augment substancial de la T-jove**, fins a suposar el 85% de les validacions¹.

Així mateix, aquesta mesura, també ha ajudat a accelerar l'increment de la demanda de viatges, després del descens experimentat entre els anys 2020 i 2021 arran de la pandèmia de covid-19: l'any 2023 es va assolir un nou rècord històric a l'àmbit de l'ATM de Barcelona (amb 1.086,5 milions de viatges) i ja en els dotze darrers mesos, s'ha tornat a assolir un nou rècord, acumulant 1.135 milions de viatges.

Tot i que aquestes dades són positives i estan relacionades amb la reactivació econòmica i amb un lleuger augment poblacional, cal considerar l'impacte d'aquesta mesura en la distribució dels costos del sistema de transport públic. La cobertura tarifària al sistema tarifari integrat de Barcelona ha passat del 48,8% l'any 2019 al 38,1% l'any 2023, cosa que ha suposat un increment del cost per a les administracions, que també han de mantenir les inversions i el servei actual a mig i a llarg termini.

La política tarifària que volem

Des de la PTP sempre hem defensat que, essent el transport públic un pilar de l'estat del benestar i alhora una política de sostenibilitat i de salut pública, cal una política tarifària i de finançament del transport públic que persegueixi els objectius següents:

- **Sostenibilitat:** captar el màxim de persones usuàries del vehicle privat cap a la mobilitat sostenible.
- **Justícia social:** assegurar que ningú hagi de renunciar a qualsevol activitat de la seva vida (laboral, estudis, cures, oci, etc.) pel cost del transport que suposa, en el mode que sigui.
- **Durabilitat:** garantir l'aportació suficient de recursos al sistema, no generant dèficits excessius ni hipoteques futures.

Per això, davant la imminent decisió de les tarifes del 2025 i l'obertura d'una reflexió de cara el 2026, considerem que:

- **És raonable assumir increments moderats de tarifes sempre que vagin acompanyats de millores en l'oferta, que són urgents i molt necessàries**, concentrant-les sobretot en

¹ https://www.ara.cat/societat/mobilitat/L-hereva-popular-tarjeta-t-10-desploma-vendes_1_5209240.html

millors freqüències i més capacitat a les línies existents (a curt termini, és especialment urgent una millora de capacitat en l'àmbit del bus interurbà).

- **Cal que totes les administracions assegurin el finançament directe i sostingut en el temps** per al sistema de transport públic. En aquest sentit, seria positiu que el volum d'aportació que el govern de l'Estat ha fet en concepte de bonificacions es mantingués com a aportació estable al sistema, i es convertís en obligatori en el marc de la Ley de Movilidad Sostenible pendent d'aprovar.
- **Que es mantingui una política tarifària conscient** que premii l'usuari recurrent i que al mateix temps, permeti captar-ne de nous i no exclouï cap col·lectiu per raó de capacitat adquisitiva. Concretament, proposem:
 - Que **la relació de preu T-usual / T-casual no hauria de ser mai superior a x2.5**, és a dir, que la T-usual surti a compte a partir del moment en que un usuari fa més de 25 viatges al mes. En aquest sentit, la relació de preus actual a la zona 1 és molt positiva (x1.75), però deixaria de ser-ho si es treu la bonificació del 50% i no s'aplica cap més canvi (x3.5).
 - Que **el preu dels títols de més d'una zona és excessivament car** i desincentivador de l'ús del transport públic i, en canvi, suposa una proporció menor dels ingressos totals del sistema, que es concentren en títols d'una zona. En aquest sentit, sí que demanem aplicar rebaixes als títols de 2 a 6 zones i replantejar el sistema de zones amb un menor nombre de zones, més grans, menys radials i amb solapaments, a l'estil de la transformació que va fer Metrovalència el 2022².
 - Que **la inexistència d'un bitllet senzill integrat penalitza** de forma innecessària a l'usuari esporàdic, que es veu obligat a pagar doble bitllet en molts casos (per exemple, un transbord bus interurbà + metro, o entre dues línies de la Nova Xarxa Bus de Barcelona).
 - Que cal potenciar, com ja s'ha anat fent, la tarificació social, amb actuacions com la T-jove o la T-usual bonificada per a persones a l'atur o en situació de vulnerabilitat econòmica. En aquest sentit, veiem positives les declaracions de la consellera "de **fer una reflexió sobre quins grups de població hem de bonificar i quins no**".
 - Que **la limitació de la T-16 a una sola zona és massa restrictiva** en aquells llocs on les zones tarifàries no responen als corredors principals de mobilitat.
 - Que el sistema té algunes **restriccions menors, però sense sentit aparent**, com el fet que la T-familiar (títol 8 viatges multipersonal) només duri 30 dies.

Demanem, doncs, que les decisions que es prenguin en política tarifària i finançament del sistema de transport públic, ja siguin immediates o en el marc de la reflexió de cara al 2026 i per part de totes les administracions, tinguin una visió clara de quin transport públic volem i permetin reforçar el seu ús.

² <https://www.metrovalencia.es/wp-content/uploads/2023/03/Plano-zonal-tarifario-Metrovalencia-pdf>