

UNA TARIFACIÓ DEL TRANSPORT PÚBLIC ASSQUIBLE PER A TOT CATALUNYA

Completar i ampliar el desplegament de la “T-Mobilitat”: tant territorialment- que es pugui utilitzar a totes les ciutats i demarcacions de Catalunya-, com de sistemes de transport públic, incorporant tots els serveis ferroviaris (incloses Rodalies RENFE), tramvies, autobusos urbans i interurbans, i el transport a la demanda en els territoris sense serveis regulars o molt limitats.

Proposta:

AFAVORIR ALS USUARIS HABITUALS DEL TRANSPORT PÚBLIC, AMB TARIFES ASSEQUIBLES A TOT CATALUNYA I PER TOTS ELS MITJANS

Tarifa única de 15 € mensuals, ó 150 € anuals, sense límit de viatges, dins la Regió Metropolitana de Barcelona -amb inclusió de la Vegueria Penedès- així com dins l'àmbit de tots els sistemes urbans, metropolitans i conurbacions que tinguin transport públic integrat.

Tarifa única de 30 € mensuals, ó 250 € anuals, sense límit de viatge, per desplaçar-se per tot el territori de Catalunya.

Transport gratuït per menors de 16 anys.

Reducció del 50 % de les tarifes pels joves de 17 a 30 anys i per a majors de 65 anys

Respectar els sistemes de tarifació social o ambiental ja existents o que es creein que siguin més favorables dins els àmbits locals, metropolitans o de conurbacions –que disposin d'aportacions específiques pel seu finançament, com s'explica a l'apartat següent-

L'aplicació d'aquest nou sistema tarifari serà possible gràcies a:

- 1) El desplegament de la llei de finançament del sistema de transport públic de Catalunya –que ja preveu la integració tarifària de tots els sistemes de transport públic urbà i inter-urbà i els mecanismes de compensació econòmica-
- 2) la plena efectivitat del traspàs del servei de Rodalies Renfe a la Generalitat de Catalunya
- 3) i ha d'anar acompanyat d'una millora del conjunt dels serveis trens i busos especialment i de les infraestructures especialment ferroviàries, tramviàries, tren-tram i carrils bus,

NOTES JUSTIFICATIVES:

La tarifa única reduïda no es pot limitar a l'actual AMB, tenint en compte que un gran nombre de desplaçaments residència/treball són entre l'AMB i la Regió metropolitana i més enllà, tant per causa de l'encariment de l'habitatge com per la dispersió i precarietat dels llocs de treball.

Cal evitar els greuges econòmics dels que resideixen o treballen fora de les àrees urbanes, metropolitanes o conurbacions però que s'han de desplaçar a Barcelona i altres grans conurbacions des d'altres demarcacions: Baixia Selva, Costa Brava, Terres d'Ebre, Catalunya Central, Alt-Pirineu, Terres de Ponent.

COM FINANÇAR AQUEST NOU MODEL TARIFARI INTEGRAT I ASSEQUIBLE?

El marc legal i pressupostari per fer possible aquest nou model tarifari del transport públic a Catalunya passa per:

1.- Fer efectiu el ple traspàs a la Generalitat del serveis ferroviaris de RENFE a Catalunya, amb la corresponent aportació anual del Ministerio de Transportes al dèficit d'exploració de RENFE a Catalunya per les Obligacions de Servei Públic (OSP) i per les inversions de l'Estat en infraestructures ferroviàries a Catalunya, segons el "Contrato entre la Administración general del Estado Y RENFE, para la prestación de los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril 2018-2027". Prenem com a criteri de repartiment l'aplicació del percentatge del 26,5 % que els 130 milions d'usuaris de RENFE a Catalunya representen del total de 491 milions d'usuaris de RENFE al conjunt de l'Estat –amb dades de 2023):

1.1. *Compensación económica por dèficit de explotació de OSP:* part a transferir a Catalunya:

$$924.808\text{M€} + 214\text{M€} (5^{\text{a}} \text{ addenda nov. 23}) = 925.022\text{M€} \times 26,5\% = \underline{\underline{236.805.640 \text{ €}}}$$

1.2. *Compensación económica para inversiones en renovación parque mobil:* part a transferir a Catalunya

$$971,341\text{M€} \times 26,5 \% = \underline{\underline{257.405.370 \text{ €}}}$$

2.- L'Aportació procedent del nou Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO) previst al Proyecto de ley de Movilidad sostenible, que ha de tenir caràcter permanent i haurà d'incorporar i establitzar les diverses subvencions que cada any

2.1. L'Estat aporta de forma discrecional a l'ATM i altres consorcis de transport públic de Catalunya –al voltant de **150M€**. anuals.

2.2. Donar caràcter permanent a les subvencions donades a les administracions locals en els anys 2022-2023 per compensar part de la reducció del 30 % de tarifes de transport públic. L'Estat va aportar $1.440\text{M€} \times 26,5 \% = 381,60\text{M€} + 150\text{M€}$.

Total aportació del FECMO per Catalunya.: 531,60M€ anuals .

3.- Mantenir la meitat de les aportacions de la Generalitat i del conjunt de les Autoritats locals per cobrir el 20 % de les tarifes de transport usuls la gratuïtat dels títols de transport – per completar el 30% de l'aportació de l'Estat- així com una part de les aportacions de la Generalitat, AMB i Ajunt de BCN a ATM): entre **250M€ i 300M€.**

4.- Desplegament de les previsions de la LLEI 21/2015, del 29 de juliol, de finançament del sistema de transport públic de Catalunya.

4.1. Aplicar progressivament algunes de les figures fiscals per captar recursos complementaris per finançar el transport públic (art. 18):

1. Impost sobre grans establiments comercials segons nombre de vehicles que accedeixen a l'aparcament. (ja vigent per llei de mesures financeres Llei 5/2017, del 28 de març)
2. Taxes o contribucions específiques per la realització d'actes de gran concurrència, a satisfer pels organitzadors
3. Taxa o recàrrec (entre el 3 % i el 5 %) sobre les tarifes per utilització per vehicles no residents de places d'aparcament de rotació durant horari diürn, entre les 8 hs matí les 19 hs vespre.
4. Una part dels impostos o taxes que gravin les emissions contaminants de vehicles a motor.
5. Altres possibles com destinar un percentatge del 30 % de les multes de tràfic en vies urbanes al finançament del transport públic

4.2. Definir les àrees de gestió tarifària integrada (Disp.Add.9ª)

4.3. L'Administració de la Generalitat i les autoritats territorials de mobilitat han d'integrar les funcions actuals en matèria de finançament del transport públic mitjançant els convenis (Disp.Add.5ª) de manera que restin garantits el finançament del sistema de transport públic, i els aspectes relatius als sistemes tarifaris integrats (art.22)

4.4. Aprovar els mecanismes de compensació econòmica de les diferències d'ingressos que es derivin de la integració tarifària entre les diverses zones per garantir l'aportació estable i suficient de recursos al sistema. (Disp.Add. 9ª)

4.5. Les inversions en noves infraestructures dels serveis de transport públic, - inclosos els 108M€ -any 2023- de cànon de la línia 9, tram..) s'han de finançar amb càrrec als pressupostos d'inversió de les administracions públiques competents en matèria d'obres públiques, i no repercutir-les en tarifa del transport (art 12)

4.6. Les reduccions de tarifes per joves, majors de 65 anys i per altres col·lectius per raons de polítiques socials o laborals, són assumides a càrrec dels programes específics destinats a aquestes finalitats en els pressupostos dels organismes o entitats públiques responsables (art. 8)

4.7. Constituir la Taula Social del Transport Públic de Catalunya i El Consell Català de la Mobilitat com organismes d'informació i participació de les autoritats territorials de mobilitat i les entitats representatives de les associacions d'ens locals de Catalunya, i dels agents econòmics, sindicals i socials.

Abril 2024