



Proposta de nous títols de transport públic

Polítiques tarifàries per combatre l'exclusió social, la crisi ambiental i la congestió viària

Resum executiu

Proposta de nous títols de transport públic

Polítiques tarifàries per combatre l'exclusió social, la crisi ambiental i la congestió viària

L'any 2007, CCOO de Catalunya va iniciar, per primera vegada, un esforç per establir els criteris en relació al nostre fort compromís per canviar el model d'integració tarifària dels transports públics col·lectius de Catalunya. Aquest compromís és una forma d'aconseguir un increment de la quota modal del transport públic, introduint una tarificació del preu encara molt més competitiva respecte a l'ús del cotxe privat, tot i que els costos del transport públic i del privat ja són actualment molt favorables al transport públic. Sobretot, si es comptabilitzen, a més dels costos directes, les externalitats negatives que provoca la mobilitat basada en el vehicle privat motoritzat.

L'altre objectiu d'aquestes propostes és que els usuaris del transport públic percebin que reben un tractament que els afavoreix: els usuaris habituals del transport públic tenen un comportament que repercuteix en benefici del conjunt de la societat, atès que el transport públic redueix els impactes socials, econòmics, mediambientals, energètics i de salut que comporta l'ús massiu i abusiu del vehicle privat motoritzat, en definitiva que afecten al benestar de les persones.

En definitiva, aquest estudi pretén posar de manifest la necessitat d'impulsar polítiques socials de transport públic, basades en una tarificació equitativa per a cada col·lectiu. Tanmateix, també és necessària la potenciació d'un transport públic de qualitat, que respongui a les necessitats de mobilitat de la població, que representa un important benefici mediambiental per la societat.

En un context on les emissions de gasos d'efecte hivernacle provinents del transport motoritzat no paren de créixer (un 52% per sobre de l'any base del Protocol de Kyoto) i els contaminants atmosfèrics superen els límits europeus de qualitat de l'aire, afectant directament a la salut de les persones, es fa totalment necessari un canvi en el model de mobilitat actual.

L'aposta per un transport públic eficient es tradueix en beneficis per a l'economia individual i col·lectiva: les despeses de tenir un vehicle en propietat ascendeixen a prop de 6.000 €/any en l'economia familiar (benzina, aparcament, assegurances, reparacions, etc.), a banda dels costos d'adquisició del vehicle, que no solen tenir-se en compte a l'hora d'amortitzar-los. Viatjar en transport públic és 3 o 4 vegades més econòmic que en cotxe privat.

Aquest estudi vol demostrar que, tal com ens adverteixen diverses ciutats europees, les polítiques de promoció del transport públic han d'anar lligades a altres condicionants perquè siguin exitoses socialment.

Per un costat, és necessari que existeixen títols de transport que responguin a les necessitats dels diferents sectors socials, tant per edat com per capacitat adquisitiva: infants, estudiants, jubilats, treballadors, etc. D'aquesta forma, la població no es converteix en "captiva" del transport públic, sinó que troba en el seu ús un valor afegit respecte del vehicle privat.

En segon lloc, l'existència d'aquests tipus d'abonaments "socials" reduiria l'ampli ventall de títols de transport existents en l'actualitat en l'àmbit de l'ATM, regits per criteris temporals, i que no aporten el factor de cohesió social que es reclama des d'aquest estudi.

Aquest estudi s'ha basat en la recerca d'exemples de ciutats on s'apliquen tarifes socials en el transport públic col·lectiu. L'objectiu és comparar els beneficis de les diferents casuístiques i trobar elements de referència per a aplicar polítiques similars a Catalunya.

Una forma d'aconseguir un increment de la quota modal del transport públic és introduir una tarificació del preu encara molt més competitiva respecte a l'ús del cotxe privat, tot i que les diferències entre els costos del transport públic i el transport privat ja són actualment molt favorables al transport públic. Sobretot, si es comptabilitzen, a més dels costos directes, les externalitats negatives que provoca la mobilitat basada en el vehicle privat motoritzat.

L'altre objectiu d'aquestes propostes és que els usuaris del transport públic percebin que reben un tractament que els afavoreix: els usuaris habituals del transport públic tenen un comportament que repercuteix en benefici del conjunt de la societat, atès que el transport públic redueix els impactes socials, econòmics, mediambientals, energètics i de salut que comporta l'ús massiu i abusiu del vehicle privat motoritzat, en definitiva que afecten al benestar de les persones.

T-Laboral

S'ha de crear el títol de transport públic *T-Empleat/da*. Demanen la creació d'un títol anual de transport unipersonal vinculat a la mobilitat obligada per motius laborals. Per tenir una referència de l'estalvi econòmic aquest títol ha de ser un 40% més econòmic que la suma del cost de quatre *T-Trimestre* de l'Autoritat del Transport Metropolità de la Regió Metropolitana de Barcelona. En definitiva, es tracta de que, a canvi d'una garantia d'ús del transport públic durant un any, l'usuari es beneficiï d'un tracte preferencial pel que fa a l'import dels desplaçaments domicili-feina i viceversa. La compra d'aquest títol, s'hauria de fer en forma de pagaments fraccionats trimestrals. (*A França els assalariats que tenen el seu lloc de treball a l'Îlle-de-France, Regió metropolitana de París, es beneficien d'una reducció del*

50% dels preus dels abonaments).

T-Escolar

Estendre la gratuïtat del transport públic fins als 16 anys, perquè actualment a partir dels 14 anys es pot tenir llicència per conduir ciclomotor, i això ha determinat que ens els darrers anys els menors de 16 anys hagin estat al voltant d'un 6% de les víctimes d'accidents de trànsit en zona urbana¹. És per això que s'ha de promoure l'ús del transport públic en aquesta franja d'edat, per crear-ne l'hàbit des del principi. A més, aquesta podria ser una mesura beneficiosa perquè els adults que els acompanyin a l'escola triïn el transport públic en comptes del vehicle privat. Per promoure l'ús del transport públic entre les criatures i adolescents s'hauria de facilitar targetes gratuïtes unipersonals quant es matriculin a les escoles i instituts, a partir dels quatre anys i amb una validesa temporal equivalent a la duració del curs escolar. Interessa que posseeixin un títol de transport per així incloure'ls en les estadístiques d'usuaris quant validin el títol i, al mateix temps, perquè agafin des de ven petits el costum de validar-lo. Pel que fa als menors de quatre anys, han de tenir la gratuïtat del transport públic durant tot l'any, sense necessitat de posseir títol de transport, com ja passa en l'àmbit de l'ATM de Barcelona. *(A Londres, els menors, fins als 14 anys, tenen el transport gratuït i, posteriorment, fins els 18 anys en alguns recorreguts i modes de transport específics).*

T- Estudi/Jove

S'ha de crear la *T-Estudiant* per joves que continuen estudiant un cop finalitzats els estudis obligatoris. Ha de ser un títol unipersonal per estudiants de 16 a 25 anys, vàlid per un temps equivalent a la durada del curs. A més, s'ha de tenir en compte que a partir dels 18 anys ja poden treure's el carnet de conduir i, en conseqüència, potencialment, poden ser nous conductors quotidians de vehicles privats motoritzats per accedir als centres d'estudi. El benefici econòmic ha de ser d'un 50% en relació a un títol temporal tipus *T-Trimestre* i el pagament podrà ser fraccionat. El títol es podria donar amb la matriculació de principi de curs. En tot cas estaria vinculada a la mobilitat obligada per motius d'estudi i, per tant, els seus usuaris obligatòriament haurien de ser estudiants. *(A París, els estudiants menors de 26 anys tenen un descompte anual d'un 50% i es permet fer-ne el pagament de manera fraccionada).*

T- Social/CAT

Tarifas gratuïtes o reduïdes pels majors de 60 anys, discapacitats, aturats, vidus i vídues i altres col·lectius amb rendes baixes. En el cas de la reducció de tarifa, aquesta hauria d'equivaler a un descompte d'un 60% en qualsevol dels títols de transport multiviatge o temporals expedits en el territori català. Els requisits per beneficiar-se d'aquestes avantatges haurien de ser els mateixos que s'apliquen a l'àmbit de l'Entitat Metropolitana del Transport (EMT) de l'àrea metropolitana de Barcelona. Els requisits són: ser

¹ A partir dels 16 anys, les víctimes acostumen a ser conductors, atès que poden accedir als ciclomotors. *Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008. Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana.* Dirección General de Tráfico. 2007

major de 60 anys, estar en possessió del certificat de reconeixement de la discapacitat de l'Institut Català d'Assistència i Serveis Socials (ICASS) de la Generalitat de Catalunya, estar registrat com aturat en les oficines de treball de la Generalitat (OTG), posseir el certificat de viduïtat, i certificar el fet de tenir un nivell d'ingressos baixos. Per viatjar gratuïtament, cal tenir uns ingressos econòmics per tots els conceptes (pensions, ajudes, rendes, etc.) inferiors a l'Indicador Públic de Renda d'Efectes Múltiples (IPREM). Per viatjar amb tarifa reduïda, cal tenir uns ingressos econòmics per tots els conceptes (pensions, ajudes, rendes, etc.) inferiors al doble de l'Indicador Públic de Renda d'Efectes Múltiples (IPREM). Els ingressos personals són el resultat de dividir els ingressos conjunts de la unitat familiar a la qual pertany el sol·licitant entre el seu número de membres. Es consideren membres de la unitat familiar els dos cònjuges i els fills menors de 18 anys.

Les conclusions que emanen d'aquest estudi pretenen esdevenir un element de referència per a l'impuls de noves polítiques de promoció del transport públic amb tarificació social, enteses com mesures per a combatre l'exclusió social, la degradació ambiental i la congestió.

Barcelona, 22 d'octubre de 2008