



## Estudiem propostes per als reptes de finançament del transport públic

***La cap de l'Àrea de Finançament de l'ATM, Míriam Manrique, explica que un grup de treball amb totes les administracions implicades estudia noves vies de finançament per al sistema de transport***

Una de les principals funcions de l'ATM és actuar com a ròtula financera del sistema metropolità de Barcelona. El consorci té l'objectiu de garantir l'equilibri econòmic financer del sistema amb la correcta distribució dels recursos de les administracions i els operadors per dur a terme un programa continuat de millora del transport públic al Sistema Tarifari Integrat de Barcelona. I és per això que l'Àrea de Finançament té un paper cabdal dins de la pròpia ATM, i també en l'equilibri econòmic del sistema.

**Quin és el repte o reptes més importants sobre la taula de l'Àrea de Finançament avui dia?** Sens dubte garantir un correcte finançament del transport públic en el temps és un dels reptes més grans al qual ens enfrontem avui dia. La crisi econòmica va tenir un enorme efecte en el sistema del transport, i entre el 2009 i el 2013 es va acumular un dèficit de 547 milions d'euros. Tot i poder eixugar una petita part, a finals de 2013 la xifra continuava sent de 411,8 milions. Per intentar corregir aquesta desviació, es va acordar un pla marc de sanejament financer i de refinançament del deute, que abastava el període entre 2014 i el 2031.

El Pla Marc del 2014 definia cap on havíem d'anar, però la realitat ha estat una altra. Les polítiques tarifàries, les noves necessitats d'oferta per donar resposta al creixement de demanda o el canvi climàtic han estat noves necessitats que no s'havien contemplat inicialment i que obliguen a una reformulació del Pla Marc 2014-2031 aprovat inicialment.

Així mateix, una de les fites més importants en finançament del transport públic a Catalunya s'assoleix el 2015 amb la Llei 21/2015, del 29 de juliol, de finançament del sistema de

transport públic a Catalunya i per tant cal tenir-la present en el moment d'aquesta reformulació.

**De quina forma pren l'ATM part en la cerca de solucions?**

Com a ròtula financera entre els operadors de transport públic i les administracions que aporten bona part del finançament del sistema, som un agent molt important en aquest procés.

En aquest sentit, en el Consell d'Administració del 24 octubre de 2018, el Conseller va demanar la creació d'un grup de treball on estiguessin representades les administracions consorciades, als efectes de buscar nous mecanismes de finançament en el transport, i va instar el director general de l'ATM a crear aquest grup de treball. Per això hem impulsat un grup de treball amb l'objectiu únic i últim de donar compliment a les necessitats presents i futures del finançament del transport col·lectiu. Es va constituir fa poc menys d'un any i hi són totes les administracions consorciades: Generalitat, Ajuntament de Barcelona, AMB, AMTU i l'ATM. Tenim l'encàrrec de definir el model de finançament, sostenible, permanent, suficient i estable que asseguri el futur del servei. És voluntat definir un marc de finançament realista en el temps amb un anàlisi de sensibilitats de les possibles desviacions produïdes.

**S'estan estudiant vies concretes per a aquest nou model?**

D'una banda, en relació als costos, hem de definir quin és l'abast i l'evolució prevista de la despesa en funció de l'estàndard que sigui fixat per les administracions titulars de la manera més eficient possible, incloent totes les previsions de futures infraestructures i de les adequacions de gestió i tarifes, noves necessitats de mobilitat, etc.

En relació als ingressos, actualment les dues fonts principals són les aportacions de les administracions i els ingressos tarifaris. Les aportacions de les administracions sempre tenen un origen pressupostari i aquestes han de ser estables, amb un grau de cobertura adequat i amb previsions plurianuals suficients per garantir el manteniment del conjunt dels sistema. En relació als ingressos tarifaris, hem de definir en quina mesura han de cobrir els costos dels serveis en tot el període de finançament, quin ha de ser el percentatge de cobertura o les bonificacions tarifàries, entre d'altres.

I per últim, cal buscar noves vies de finançament. Algunes fonts no són noves, i hi ha molts estudis sobre el tema, però es tracta d'analitzar-ho amb una altra mirada

**I quines són aquestes noves propostes?**

Hi ha un llistat d'opcions. D'una banda, l'aplicació d'un recàrrec sobre l'Impost de Bens Immobles (IBI), partint del concepte que una propietat urbana és beneficiària de l'existència d'una xarxa de transport públic propera; és a dir, que un pis o un immoble tenen més valor si estan millor comunicats. També la possibilitat d'un impost sobre els aparcaments d'empresa. Una taxa per esdeveniments de gran concurrència, ja siguin puntuals, com ara festivals de música que necessitin un reforç del servei, o habituals, com ara partits del Barça i l'Espanyol; s'estan elaborant estudis i propostes de textos normatius que ho definissin. Una altra opció podria ser un recàrrec sobre les estades turístiques, per equiparar l'import actual a altres

ciutats europees, i definir-lo segons establiment i zona; analitzem la possibilitat de vincular-ho a l'obtenció d'un títol de transport específic per al col·lectiu turístic. I, d'altra banda, un recàrrec sobre la taxa de zones blaves i verdes a tots els municipis del Sistema Tarifari Integrat de Barcelona, que tingués en compte el nivell d'emissions del vehicle i bonificacions derivades. Aquests són alguns dels exemples de les opcions que s'estudien.

**Com es poden definir amb certesa les repercussions d'aquestes noves mesures i la seva eficàcia continuada amb l'evolució de la demanda?**

Es tracta d'un procés complex perquè no hi ha una metodologia establerta clara de com poder formular el model, ja que depèn de les particularitats del territori. Per això hem decidit comptar amb el suport del CENIT, dedicat a la innovació en el transport i vinculat a la Universitat Politècnica de Catalunya, per tal de disposar del coneixement acurat i especialista en l'economia del transport públic, anàlisis de riscos i estructuració de finançament, entre altres aspectes. En aquest sentit, estan elaborant en aquesta recerca amb nosaltres un doctorat que permetrà establir les bases científiques i tècniques a partir de les quals definir el futur model de finançament del transport públic.

**I quin és aquest futur del finançament del transport públic, doncs?**

És difícil contestar a una pregunta com aquesta, però ho tindrem una mica més fàcil quan aquest grup de treball arribi a les seves conclusions i estableixi un pla marc a seguir fins a l'any 2040. Hem de ser tots conscients que hem de tenir capacitat per adaptar-nos a la realitat canviant que estem vivint, i per tant no podem esperar a tenir un pla definit per començar a actuar. El que és segur és que Barcelona disposa d'una de les xarxes de transport més equipades d'Europa, i que això té un cost de prop de 2.000 milions d'euros anuals, que hem de saber bé com finançar perquè sigui sostenible durant les properes dècades amb marge d'evolució i millora.

Barcelona, 5 de novembre de 2019