

Objetivos y valores de la LEY 21/2015, de 29 de julio, de financiación del sistema de transporte público de Cataluña

Salvador Milà

LA MOVILIDAD: SERVICIO DE INTERÉS GENERAL DE CARÁCTER UNIVERSAL

- Hacer posible la igualdad de oportunidades en el ejercicio de los derechos de la ciudadanía.
- Lograr los objetivos de cohesión social y territorial.
- Obligación de las administraciones públicas: garantizar el acceso de todas las personas a este servicio, en todo el territorio en condiciones de igualdad y de equidad.
- Exigible por los ciudadanos en vía administrativa y contenciosa.

OBJETO Y ÁMBITO: Regular la financiación del sistema de transporte público

- **Servicios de transporte terrestre de viajeros, por carretera y ferroviario**, urbanos e interurbanos, de la Generalitat y administraciones locales.
- **Identifica los costes del sistema que deben cubrir las tarifas**, diferenciados de los que deben cubrirse con otras aportaciones.
- **Obligaciones de las administraciones** para la financiación del sistema.
- **Ordenación de las figuras tributarias** estatales, autonómicas y locales específicas para la financiación del transporte
- **Mandato de negociar con el Estado la concertación**, coordinación y contribución a la financiación.

INTEGRACIÓN TARIFARIA, ZONIFICACIÓN E INTERMODALIDAD

- Todo Cataluña se constituye como área integrada en las tarifas de los servicios de transporte público.

La titularidad del sistema tarifario integrado es pública y se hace una gestión única (*coordinación- integración progresiva*).

- Cada ámbito territorial de prestación del servicio se constituye en una zona homogénea a los efectos de tarifación.

En cada ámbito los desplazamientos se hacen mediante un único pago dentro de un plazo temporal independientemente de los cambios intermodales y de la distancia recorrida.

- Accesibilidad e intermodalidad entre transporte público, bicicleta, **servicios de bici públicos** (*incorporación de la tarifa al título público*), *carsharing* y *carpooling*.

CRITERIOS PARA FIJAR LAS TARIFAS

- Proporcionalidad respecto a la utilización y los costes de producción de los servicios, con mecanismos compensatorios para hacer posibles los otros criterios.
- Integración de las externalidades ambientales y sociales
- Comprensibles para los usuarios.
- Fomentar el cambio modal y la fidelización de los usuarios
- Tarifación social: permitir la movilidad a todos los usuarios, con independencia de sus recursos económicos, estado físico o situación sociolaboral y de su lugar de residencia.

¿CUÁNDO Y CÓMO SE HACE LA INTEGRACIÓN DE ZONAS?

-El caso de la Región Metropolitana de Barcelona

- En un año, las administraciones competentes tienen que definir la zonificación homogénea.
- Incluir los mecanismos de compensación económica de las diferencias de ingresos que se derivaran de la integración tarifaria de las diversas zonas existentes.
- Garantizar la aportación estable y suficiente de recursos al sistema.

INTEGRACIÓN DE LOS SERVICIOS A DEMANDA

- **Los servicios a demanda** en territorios o trayectos en que no se pueda disponer permanentemente y con frecuencias adecuadas de sistemas de transporte público regular en vehículos de uso colectivo, **son parte del sistema de transporte público** a los efectos de garantizar la financiación y la inclusión en el sistema tarifario integrado.

COSTES A FINANCIAR CON LAS TARIFAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO

Xarxa Wifi: jornadafecav
Contrasenya: jornadafecav

GASTOS DE EXPLOTACIÓN-OPERACIÓN DEL SISTEMA:

- Funcionamiento ordinario: personal, los suministros, la seguridad y similares.
- Mantenimiento y reparaciones ordinarias del material móvil.
- Amortización del material móvil.
- Mantenimiento y reparaciones ordinarias de las infraestructuras de transporte, de suministro, de señalización y de seguridad.
- ***EVALUACIÓN Y TRANSPARENCIA:*** Sistema de indicadores o estándares de costes directos e indirectos por ámbitos y tipologías de servicio.

FINANCIACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE

Xarxa Wifi: jornadafecav
Contrasenya: jornadafecav

- La construcción y puesta en funcionamiento **de nuevas infraestructuras** se tienen que financiar con cargo a dotaciones por inversión de los presupuestos generales de las administraciones competentes.
- La **Programación de las actuaciones de nuevas infraestructuras** requieren valoración de todas las actuaciones planificadas con criterios homogéneos: evaluación económica, social y ambiental de la construcción y la vida útil.
- **Los costes financieros de las Inversiones no se pueden repercutir en los costes de explotación del sistema.**

SISTEMA TARIFARIO INTEGRADO

- Los títulos tienen carácter intermodal, multiviaje, recargable y flexible.
- Un **título general de transporte** para hacer efectivo el derecho a un transporte público asequible y fidelizar la utilización.
- Uno o varios **títulos sociales y ambientales** que incorporen las políticas públicas de cohesión social y sostenibilidad ambiental a la movilidad
- Otros títulos de transporte para los **usuarios no habituales**.

LOS TÍTULOS SOCIALES Y AMBIENTALES

- FINALIDAD. Implantar políticas públicas de cohesión social y sostenibilidad ambiental en el ámbito de la movilidad.
- Tratamiento diferenciado en el sistema tarifario y tecnológico común
- El importe inicial y las revisiones posteriores tienen que **tomar en consideración los valores mínimos de salario y renta de referencia**, sin superar las cuantías o líneas de evolución que, de una manera predeterminada, se fijen con carácter plurianual.
- Pueden tener aplicación general, a personas determinadas, o limitada a ámbitos o territorios determinados, para atender situaciones singulares.
- Las reducciones, bonificaciones o subvenciones específicas son aplicables al títulos de transporte de una manera acumulativa o complementaria, a las tarifas aprobadas.

APORTACIÓN DE LAS POLÍTICAS SECTORIALES AL SISTEMA DE TARIFACIÓN SOCIAL I AMBIENTAL DEL TRANSPORTE PÚBLICO

- Las reducciones, bonificaciones y subvenciones en las tarifas del transporte público, destinadas a implantar políticas sociales o ambientales.
- Para determinados colectivos, personas o territorios.
- Van a cargo de los programas específicos destinados a estas finalidades en los presupuestos de los organismos o entidades públicas o privadas responsables de las políticas correspondientes.

SUSPENSIÓN O REDUCCIÓN DE TARIFAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN SITUACIONES EXCEPCIONALES

Xarxa Wifi: jornadafecav
Contrasenya: jornadafecav

- De alcance temporal y territorial limitado.
- Por razones ambientales, en el marco de los planes de calidad del aire en zonas de protección especial y de prevención de la contaminación atmosférica.
- O por motivos de seguridad pública, catástrofes naturales o extraordinarias.
- Los importes no percibidos son asumidos a por los programas o fondos de contingencia específicos con estas finalidades.

EL SOPORTE TECNOLÓGICO COMÚN

- Identificar los diferentes sistemas tarifarios aplicables
- Identificar los diferentes medios de validación y cancelación
- Permitir una única validación de entrada y salida por trayecto, Incorporar los diferentes medios de pago.
- Incorporar los datos necesarios para aplicar los criterios de tarifación

Los datos incorporados al apoyo tecnológico común del sistema tarifario integrado no pueden ser cedidos a entidades privadas ni explotadas con finalidades comerciales ajenas al servicio público de transporte.

¿CÓMO Y QUIEN Y FINANCIA EL TRANSPORTE PÚBLICO? (I)

- **Las administraciones tienen que garantizar el equilibrio financiero del conjunto del sistema** mediante:
 - Recursos propios y los previstos en esta ley
 - Convenios de financiación, consorcios u otras fórmulas de colaboración interadministrativa.

Cada administración debe:

- Consignar en sus presupuestos los importes destinados a la financiación del transporte público, en conformidad con las obligaciones respectivas y con los convenios de financiación suscritos.

¿CÓMO Y QUIEN Y FINANCIA EL TRANSPORTE PÚBLICO? (II)

Las aportaciones de las administraciones públicas deben:

- Ser **estables**, con un grado de cobertura adecuado a los criterios fijados por esta ley.
- Contener previsiones **plurianuales** suficientes para garantizar el mantenimiento del conjunto del sistema.
- **Proporcionales** a las necesidades de movilidad en cada ámbito territorial: ponderar el número de habitantes, la densidad de población, la extensión territorial y la red de comunicaciones.
- **Garantizar la cobertura del sistema**, junto con los ingresos tarifarios y resto de ingresos.

INGRESOS DEL SISTEMA

- **Tarifas** en las diferentes modalidades.
- **Aportaciones generales** de las administraciones públicas.
- **Los impuestos, las tasas, las participaciones y los recargos** tributarios que se ordenan en esta Ley.
- **Las aportaciones específicas** de los presupuestos de los organismos o las entidades públicas o privadas responsables de la aplicación de políticas sectoriales o territoriales.
- Los procedentes de la **implementación de estudios de evaluación de movilidad generada**, y otras figuras urbanísticas que tenga la misma finalidad.
- **Las sanciones administrativas** en materia de transporte de viajeros.
- **Los ingresos comerciales** y otros atípicos.

IMPLANTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO NUEVOS QUE EXCEDAN EL DIFERENCIAL MEDIO DEL ÁMBITO EN QUE ESTÉN INCLUIDOS

- El diferencial negativo de explotación previsto en el "***Proyecto de implantación del nuevo servicio***" va a cargo de los presupuestos de las administraciones titulares para todo el periodo que sea establecido o hasta el momento en que su déficit de explotación se equipare al del sistema en que aquellos servicios estén integrados

EL CONSEJO CATALÁN DE LA MOVILIDAD

- Organismo de información y participación de:
- las **Autoridades Territoriales de movilidad**
- Las Entidades representativas de los **entes locales**
- Los **agentes económicos, sindicales y sociales** que integren la Mesa Social del Transporte Público de Cataluña.

Emite informe previo, como mínimo, con relación a los criterios generales y las **propuestas de determinación y revisión de tarifas de cada uno de los títulos que integren el sistema de transporte público de Cataluña, los sistemas de integración tarifaria y el soporte tecnológico común**

MESA SOCIAL DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE CATALUÑA

- Órgano de participación, información y seguimiento de los usuarios en las políticas de transporte público, de la financiación, de los títulos y del sistema tarifario de este transporte.
- Dispone de representantes en el Consejo Catalán de la Movilidad.