

Qualsevol iniciativa encaminada a fer més atractiu l'ús d'aquest servei públic ha de ser valorada positivament, però també cal tenir en compte les possibles distorsions que es puguin generar.

¿Què suposa un bitllet únic de transport?

El Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible ha anunciat la creació, per a principis del 2026, d'un bitllet únic de transport públic vàlid per als «serveis públics urbans, metropolitans i estatals». És a dir, inclourà autobusos municipals i metro, ferrocarril de Rodalies i línies d'autobús, però no ferrocarrils de llarga distància.

En principi, qualsevol iniciativa encaminada a fer més atractiu l'ús del transport públic ha de ser valorada positivament. No obstant, també cal tenir en compte les possibles distorsions que es puguin generar sobre l'estructura tarifària existent. En aquestes línies proposo una primera reflexió, limitada en tant que encara no es coneixen els detalls concrets sobre el disseny del bitllet únic.

Al fer l'anunci, el ministeri s'ha referit als exemples del Klimaticket austríac i el Deutschlandticket alemany com a referents més pròxims. A Àustria, el bitllet únic és vigent des del 2021 i actualment té un cost de 1.179 euros a l'any. Atès aquest import, està destinat principalment a atraure el ferrocarril als que utilitzen regularment el vehicle privat en els seus desplaçaments a la feina en trajectes de mitjana distància. A causa de desacords relacionats amb el seu finançament, no tots els estats federals ni tots els mitjans de transport participen en el Klimaticket.

A Alemanya, després de l'experiència fins a cert punt experimental d'oferir un bitllet de 9 euros durant l'estiu del 2022, el Deutschlandticket creat el maig del 2023 es ven actualment a un preu de 58 euros al mes. Atès que el seu ús integra tant diversos mitjans de transport públic local (trens, metros, tramvies i autobusos) com els trens regionals, suposa tant una simplificació de l'estructura tarifària com una reducció molt significativa respecte als preus existents.

La política de preus en el transport col·lectiu urbà és el resultat d'un equilibri entre dos objectius contraposats. D'una banda, està plenament justificat



Un viatger valida la targeta T-usual al metro de Barcelona. | Ferran Nadeu



Opinió

JAVIER ASENSIO

Institut d'Economia de Barcelona (IEB) & Departament d'Economia Aplicada (UAB)

que l'usuari pagui un preu inferior al cost que suposa prestar el servei, ja que a l'utilitzar el transport públic en lloc del privat contribueix a reduir els importants problemes de contaminació i congestió que es generen.

Estructura tarifària

No obstant, un altre objectiu en la prestació de qualsevol servei públic és mirar de contenir el cost pressupostari que pugui tenir, ja que al final aquest recau sobre els contribuents. Tot això pot tenir efectes redistributius rellevants, en funció tant de l'estructura impositiva com del nivell de renda dels usuaris habituals del servei.

La resposta que s'ha donat a aquesta qüestió en la majoria de ciutats ha sigut la d'una estructura tarifària en què els usuaris habituals (els que fan servir un abonament temporal o un títol multiviatge) compten amb bitllets subvencionats, mentre que els usuaris ocasionals (turistes, visitants o viatgers puntuals, que utilitzen un bitllet senzill o títols específics) paguen un preu més pròxim al cost total del seu viatge.

Atès que una de les característiques declarades del bitllet únic, entès com un abonament temporal, és que se'n permetrà l'ús en diferents xarxes de transport metropolità, generarà impactes

Pot passar que en alguns llocs la proposta competeixi a la baixa amb els preus dels abonaments existents

sobre el model de tarifació descrit, que dependran principalment del preu a què es vengui. Seguint els exemples d'Alemanya i Àustria, es pot esperar que el preu sigui uniforme arreu del país, ja que no fer-ho així afegirà complexitats a la gestió, a més de donar lloc a evidents greuges

comparatius entre els usuaris residents en diferents zones. Per això, pot passar que en alguns llocs el bitllet únic competeixi a la baixa amb els preus dels abonaments existents en diferents xarxes, generant necessitats de coordinació entre administracions per fer front a la subvenció.

Demanda real

Allà on el bitllet únic tingui un preu superior al dels títols existents, la qüestió rellevant és si hi ha demanda real per a un títol més car que permeti viatjar en diverses xarxes. Sense esperar que el ministeri difongui les dades que ha d'estar recollint sobre aquesta qüestió, la meua intuïció és que el nombre d'usuaris habituals de més d'una xarxa de transport públic no ha de ser gaire elevat. En qualsevol cas, i a partir del model de tarifació descrit més amunt, la crítica que es pot fer és que no es justifica que els usuaris ocasionals tinguin una subvenció, ja que no compten amb el vehicle privat com a alternativa (i si ho fan, en forma de taxis o VTC, difícilment deixaran de fer-ho a l'oferir-se'ls la possibilitat de fer servir el nou títol).

A més de les econòmiques, hi ha qüestions de tipus tècnic a les quals també és necessari donar resposta. Potser la més evident sigui la de compatibilitat tècnica necessària per al reconeixement d'un nou dispositiu en tots els punts d'accés al transport públic d'Espanya.

Tot i que la plena digitalització d'aquests sistemes pugui fer pensar que es tracta d'un problema menor, l'experiència de successius retards en la implementació de la T-mobilitat a Catalunya, per exemple, mostren que aquest tipus d'incidències poden ser més complexes del que es podria esperar. Com a alternativa, la generalització de l'opció del pagament mitjançant targeta de crèdit en nombroses xarxes de transport públic d'arreu del món ha contribuït a eliminar barreres d'accés en contextos en què la complexitat tarifària podia ser una limitació rellevant.