

El que va començar el setembre del 2022 com una resposta urgent i transitòria per compensar l'augment del preu dels carburants després de la invasió d'Ucraïna ha acabat convertint-se en una política pública consolidada, però ¿funciona des del punt de vista mediambiental?

Descomptes en el transport públic: una eficàcia limitada per reduir les emissions

Poques activitats contaminen tant com el transport, que a Espanya genera entorn del 30% de les emissions de gasos amb efecte hivernacle. El 90% d'aquestes emissions s'atribueixen al transport per carretera, on els desplaçaments urbans i metropolitans expliquen una part substancial d'aquest total. Reduir aquestes emissions és clau per complir els compromisos climàtics assumits, i les administracions públiques –estatal, autonòmiques i locals– han impulsat diferents polítiques per reduir l'ús del vehicle privat i fomentar alternatives menys contaminants, entre les quals destaca la reducció del preu del transport públic.

El que va començar el setembre del 2022 com una resposta urgent i transitòria per compensar el fort augment del preu dels carburants després de la invasió russa d'Ucraïna ha acabat convertint-se en una política pública consolidada. Avui, Renfe ofereix abonaments amb descomptes del 40% per a viatgers freqüents i les principals àrees metropolitanes apliquen rebaixes de fins al 50% en els títols de transport més habituals. Des del gener del 2026, a més, està en vigor un abonament estatal de tarifa plana de 60 euros que permet viatjar per tot el país a Rodalies, Regionals i Mitjana Distància, així com a la xarxa estatal d'autobusos interurbans. En la seva actual definició, aquest abonament beneficia només usuaris que es desplacen entre comunitats autònomes, a l'espera que el ministeri arribi a acords amb els diferents governs autonòmics per integrar aquest abonament amb els ja existents en els seus respectius àmbits geogràfics.

Pregunta clau

Tres anys després de l'inici de la seva aplicació, la pregunta clau és simple: ¿han funcionat aquests descomptes? Un estudi recent fet pels autors d'aquestes línies estima que el descompte del 50% del transport públic a l'àrea metropolitana de Barcelona ha generat un augment del voltant del 9% en el nombre d'usuaris del transport públic que no haurien viatjat sense



Cua per pujar a un autobús a Barcelona. | Zowly Voeten



Opinió

ALBERT GRAGERA LLADÓ

Professor d'Economia de la UAB i investigador de l'Institut d'Economia de Barcelona (IEB)

ANNA MATAS PRAT

Catedràtica d'Economia de la UAB i investigadora de l'Institut d'Economia de Barcelona (IEB)

aquesta forta rebaixa tarifària. Aquest increment és compatible amb un creixement observat molt més elevat del nombre total de passatgers, explicat en gran mesura per la recuperació de la mobilitat després de la pandèmia i pel creixement de l'ocupació. No obstant, en el mateix estudi detectem una reducció molt poc significativa de l'ús del vehicle privat atribuïble als descomptes (per sota del 3%). Les enquestes apunten que l'augment de demanda en el transport públic motivat pels descomptes es deu al fet que els que ja eren usuaris l'utilitzen més i deixen de fer viatges en altres maneres com a peu o amb bicicleta. Aquest aspecte és crucial, ja

que sense una caiguda del trànsit l'impacte ambiental de la mesura resulta molt limitat i, de fet, altres treballs recents tampoc troben efectes rellevants d'aquestes polítiques sobre els nivells de contaminació de l'aire.

El que passa a Espanya no és una excepció: l'experiència internacional apunta en aquesta direcció. Per la seva similitud a l'abonament de 60 euros, el cas alemany és il·lustratiu. Després de la breu experiència del bitllet de 9 euros el 2022, el maig del 2023 va entrar en vigor un abonament nacional de 58 euros que permet recórrer pràcticament qualsevol regió. Els estudis mostren un augment notable de la demanda –

L'ús augmenta, però perquè els usuaris habituals viatgen més, no perquè nous viatgers abandonin el cotxe

entre el 26% i el 35% –, però la majoria es deu al fet que els usuaris habituals viatgen més, no que nous viatgers abandonin el cotxe. El trasvasament des del vehicle privat amb prou feines se situa al voltant del 5%.

L'explicació és senzilla: quan el preu de l'abonament de transport és molt baix, molts usuaris opten

per aquest títol i, al no haver de pagar per cada viatge addicional, augmenten la freqüència d'ús. Però això no significa necessàriament que els que utilitzen el cotxe canviïn de mode de transport, quan continua tenint avantatges de temps i privacitat.

En resum: els descomptes omplen els autobusos i trens, però amb prou feines buiden les carreteres, i poden fins a cert punt empitjorar les coses si saturen les línies que ja van plenes (fet que deteriora la qualitat del servei). I tot això a un preu considerable: només el 2025, el Ministeri de Transports va destinar 735 milions a finançar aquests descomptes en sistemes regionals i locals, a més de 600 milions en compensacions a Renfe. A aquest cost cal sumar-hi la despesa de les comunitats autònomes i entitats locals en aplicació de la seva part dels descomptes.

Suma de mesures

Si realment volem reduir emissions, no n'hi ha prou amb abaratir el transport públic: les polítiques haurien d'actuar també sobre l'ús de l'automòbil. L'evidència econòmica suggereix que les subvencions al transport públic són més eficaces quan s'acompanyen de mesures que encareixen o limiten l'ús del cotxe (associades als costos ambientals i de congestió), per exemple, els peatges urbans, tarifes per l'aparcament a destí i impostos ambientals sobre l'automòbil. En el cas de Barcelona, l'eliminació dels peatges d'accés a la ciutat pot haver contribuït a neutralitzar l'efecte de les rebaixes del transport públic sobre el trànsit.

Això no significa renunciar a les subvencions del transport públic: tenen un paper social important i beneficien en gran manera les llars amb menor renda. Aquest objectiu es pot mantenir focalitzant els descomptes en col·lectius específics, a fi de reduir les desigualtats econòmiques. Com passa amb qualsevol política pública, el més raonable és avaluar-ne els resultats i ajustar el necessari per quedar-nos només amb els avantatges i reduir-ne els inconvenients.