

La necessària aposta pel transport de la majoria

Mercedes Vidal

Espanya és l'únic país europeu que no compta amb una llei estatal de finançament del transport públic i les prioritats d'inversió no estan orientades a la majoria", lamenta la regidora de Mobilitat de Barcelona

Pot semblar un fet excepcional que el president de la Generalitat i l'alcalde de Barcelona facin una roda de premsa conjunta per parlar de les tarifes de transport públic, però donada la importància d'aquest tema no hauria de ser-ho, ja que el transport públic és un dels pilars de l'estat del benestar. No obstant això el seu finançament està al límit perquè no gaudeix d'unes aportacions suficients per part de les administracions públiques i mai ha tingut un marc financer estable.

Les aportacions de l'Ajuntament de Barcelona al sistema de transport integrat han passat de 78 milions d'euros el 2008 a 129 el 2016. Amb xifres diferents, les aportacions de l'Àrea Metropolitana i de la Generalitat han sofert una evolució similar. No obstant això en el mateix període el finançament de l'Estat al sistema ha passat de 173 milions a poc més de 98. Aquesta situació es va agreujar des de 2009, on el dèficit de finançament del sistema va créixer amb càrrec a deute a raó d'uns 100 milions d'euros cada any, fins que es van aconseguir 540 milions de dèficit, una xifra insostenible que va fer que els bancs que estaven aportant el que no cobrien les administracions, amenacessin amb tancar l'aixeta el 2013.

Es va optar el 2014 per un pla de refinançament fins 2031 amb l'objectiu de recuperar el dèficit generat durant aquest període, ja fos per la via d'aportacions suplementàries de les administracions o bé per la pujada de les tarifes. Aquest crèdit es troba en mans de nou entitats financeres i està avalat, en la seva major part, pel patrimoni de TMB, és a dir, el patrimoni de tots. Així doncs, "el deute de TMB" no és tal, sinó el deute de tot el sistema de finançament, que es va carregar a l'esquena d'una empresa pública que, a més de solvent, era l'única empresa del sistema amb patrimoni suficient per exercir d'avalador davant un crèdit de tal magnitud. D'aquesta manera fins el 2031 estarem pagant, en primer lloc, tot el deute acumulat durant el període 2009-2013, i després, el cost de la política tarifària que cada administració decideixi aplicar. Una música que lamentablement ja hem escoltat moltes vegades sota el dogma liberal i que constitueix tot un dèficit democràtic, ja que governi qui governi, el deute és el primer.

Aquest any es congelen tarifes, però congelar-les l'any que ve suposarà una aportació addicional al sistema d'uns 57 milions d'euros. I si volem seguir fent-ho, i per tant facilitar l'accés al transport públic, cada any s'ha d'incrementar en una quantitat similar. Fins el 2031. El 2014 es va estendre el pànic i es va pensar en treure diners de qualsevol lloc, fins i tot en la desraó de vendre els trens de TMB a un fons d'inversió perquè ens els tornés a llogar. En el que no es va pensar és en l'opció més lògica des d'una perspectiva del bé comú: un sistema públic que financi de forma suficient una necessitat bàsica de la població.

És imprescindible el compromís de totes les administracions amb el finançament del transport públic. L'administració local i autonòmica no poden sostenir per si soles una tasca d'aquesta magnitud i l'administració de l'estat no està demostrant estar a l'alçada: Espanya és l'únic país europeu que no compta amb una llei estatal de finançament del transport públic i les prioritats d'inversió no estan orientades a la majoria. Mentre es destinen 5.600 milions anuals a infraestructura del vehicle privat i a trens d'alta velocitat, només el 5% van al transport públic de proximitat, quan precisament és el que utilitzen diàriament milions de persones a tot l'estat. La necessària reducció dels nivells de contaminació i la millora de la qualitat de vida a les nostres ciutats s'imposa a l'agenda. Per a això necessitem que el transport públic sigui un mitjà encara més utilitzat, i per tant que tingui una oferta competitiva i de qualitat, i a més unes tarifes assequibles per a tothom, és a dir, que rebí el finançament que requereix garantir el dret a la mobilitat dels ciutadans.