



LÍNEA DE ACTUACIÓN 2.4: FINANCIACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO URBANO

CONTEXTO Y DIAGNÓSTICO

Según datos del Sistema Español de Inventario de Emisiones (serie 1990-2019), el sector del transporte se ha convertido en el principal contribuyente en emisiones de gases de efecto invernadero (en adelante, también GEI) en España, con un 29% del total y, de ese porcentaje, el 93% lo representa el modo terrestre (coches, camiones, furgonetas, etc.), representando un 27% del total de emisiones de GEI. Por lo tanto, el resto de los modos de transporte (aéreo, ferrocarril, navegación doméstica) solo es responsable del 2% de la emisión de GEI. Por otra parte, se estima que el 11% del total de las emisiones de gases de efecto invernadero provienen de la movilidad urbana, siendo el vehículo privado el responsable del 75% de estas. Por tanto, cualquier intento de reducción de los GEI no puede soslayar al sector del transporte por carretera y, en particular, en el ámbito urbano.

Por otra parte, el parque de vehículos supone la principal fuente emisora de **contaminación atmosférica en las ciudades**. Por ejemplo, en el caso de la ciudad de Madrid el 51% de las emisiones de NO_x, el 61% de las partículas PM₁₀, el 55% de las partículas PM_{2.5} o el 55% de las emisiones de monóxido de carbono proceden del tráfico rodado⁴. La Agencia Europea del Medio Ambiente, en su informe de 2019 sobre la calidad del aire en Europa⁵, establece que la exposición a partículas PM_{2.5} provocó la muerte prematura en 2016 de unas 412.000 personas y la exposición a NO₂ de 71.000 personas en 41 países europeos.

Respecto a la **accidentalidad**, de acuerdo con el Anuario Estadístico de Accidentes

de la DGT, en 2019 se produjeron 66.741 accidentes con víctimas en vías urbanas (el 64% del total de accidentes), que se saldaron con 519 fallecidos, 4.310 personas ingresadas en centros hospitalarios y 79.338 personas heridas no hospitalizadas. Los peatones son el colectivo más vulnerable en la siniestralidad urbana, pues supusieron el 48% de todos los fallecidos.

Por otro lado, en cuanto a la **ocupación del espacio**, se estima que en el entorno urbano aproximadamente el 70% del espacio público está reservado para el aparcamiento y la circulación de vehículos particulares a motor. Sin embargo, en grandes ciudades como Madrid y Barcelona tan solo el 25% y el 15%, respectivamente, de los desplazamientos se realiza en coche o moto, siendo preponderantes los viajes realizados en transporte público o a pie.

A las externalidades negativas que causa el transporte en vehículo privado motorizado en las ciudades debe añadirse la **congestión del sistema viario**, con las consiguientes pérdidas de tiempo que también sufren los usuarios del autobús cuando no existen plataformas reservadas.

Por consiguiente, en el ámbito urbano, la **apuesta por el transporte público colectivo y la movilidad activa** (bicicleta y peatón) resulta fundamental para reducir la emisión de gases de efecto invernadero, conseguir unas ciudades con un reparto del espacio público más equilibrado, reducir la contaminación atmosférica y el ruido, disminuir la congestión y reducir la accidentalidad viaria.

Los ingresos tarifarios del transporte público en 2019 en las 23 áreas metropolitanas españolas principales fueron, según el Observatorio de la Movilidad Metropolitana,

4. Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático. Ayuntamiento de Madrid, 2017.

5. Air quality in Europe - 2019 report. European Environment Agency, 2019.

de 2.285 millones de euros, mientras que los costes de explotación ascendieron a 3.117 millones, lo que implica una cobertura tarifaria media del 59%. El MITMA participa directamente en la financiación de este déficit tarifario.

Las externalidades positivas del transporte público colectivo urbano de viajeros han hecho que sea comúnmente aceptada la **necesidad de una intervención pública a través de su financiación**, de manera que el coste del viaje no sea completamente soportado por el usuario sino también por

el conjunto de los contribuyentes, por el beneficio que supone para el conjunto de la sociedad. Esta financiación debe ser estable y predecible para que el sistema de transporte público funcione correctamente. En septiembre de 2018 la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del Congreso de los Diputados acordó por unanimidad de los grupos políticos una proposición no de ley (PNL) relativa al impulso de una Ley de financiación del transporte colectivo urbano.

➤ **Sería deseable contar en la Ley de Movilidad Sostenible con un capítulo dedicado a la financiación del transporte público colectivo urbano de viajeros, de manera que se que garantice la estabilidad y predictibilidad económica de los gestores de una actividad fundamental para la consecución de ciudades más sostenibles, seguras y humanas.**

MEDIDAS PROPUESTAS

MEDIDA 2.4.1: FINANCIACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO URBANO

Se abordará la inclusión en la Ley de Movilidad Sostenible de un capítulo dedicado a la financiación del transporte público colectivo urbano de viajeros. El capítulo abordará la creación de un fondo estatal para el sostenimiento de la movilidad urbana, que irá destinado a subvencionar los costes operativos relacionados con la prestación de servicios de transporte público colectivo urbano de viajeros (autobuses, metros, metros ligeros, ferrocarriles y tranvías). Con cargo a este fondo también se financiarán, en régimen de concurrencia competitiva, proyectos de inversión de mejora, sostenibilidad y digitalización de la movilidad urbana. El capítulo debería abordar un procedimiento para determinar la cuantía de las subvenciones de los costes operativos, vinculado a parámetros de producción o demanda, a los que se añadirán factores de corrección territoriales para tener en cuenta las singularidades de cada municipio (densidad de población, extensión, etc.) o de equidad para favorecer los servicios de transporte público colectivo urbano de calidad en municipios de menor renta o capacidad de financiación del servicio.