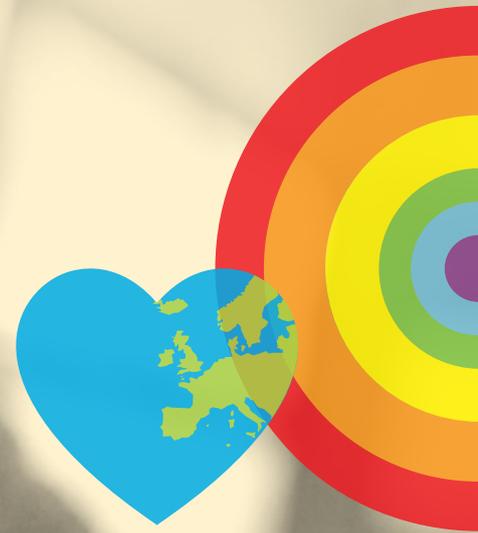


**GREENPEACE**

**RESUMEN EJECUTIVO**

# **VIABILIDAD TÉCNICA Y ECONÓMICA DE UN ABONO ÚNICO DE TRANSPORTE EN TODO EL ESTADO ESPAÑOL**

**Septiembre 2023**



**T-lleva**

**03** **Introducción**

**04** **Estudio del impacto de los actuales descuentos en el transporte**

**09** **Benchmarking de abonos únicos en Europa**

**11** **Resumen de opiniones de expertos**

**13** **Posibilidades de implantación del billete único en España**

**16** **Vías de financiación**

**21** **Precio ideal del abono único**

**23** **Beneficios medioambientales de la reducción de emisiones con el abono único**

**24** **Efectos en la economía doméstica de este abono**

- ¿Qué beneficios obtendría la ciudadanía?

**27** **Conclusiones**

**28** **Peticiones de Greenpeace**



# INTRODUCCIÓN

Este documento presenta las principales ideas que se pueden destacar del informe *Viabilidad técnica y económica de un abono único de transporte en todo el Estado español*.

El principal objetivo de este trabajo es identificar cuáles son las condiciones necesarias para que sea viable financiera y técnicamente la implantación de un abono único de transporte en España (sin límites de uso geográfico, horarios, ni de tipo de transporte público), que se pueda utilizar, por tanto, en todo el territorio nacional. Es un estudio preliminar con análisis teóricos que debería ampliarse con un estudio en detalle por parte del MITMA.

Del trabajo del informe se puede destacar los principales efectos de los descuentos y abonos que desde septiembre de 2022 el Gobierno de España está implementando como medida para intentar reducir la inflación, estimándose además sus impactos medioambientales.

Por otro lado, mediante un benchmarking se analizan diferentes casos a nivel europeo sobre un abono único de transportes, poniendo el foco en los casos de Alemania y Austria, ya que son los más

desarrollados y sobre los que ya existen primeras estadísticas sobre sus resultados e impactos.

Además, se han realizado diferentes entrevistas a expertos del transporte y la movilidad en España con el objetivo de que aporten su visión al respecto, recogiendo las principales ideas o propuestas acerca de la implementación de una medida de este tipo en el país.

Por último, se han barajado dos posibilidades de abono único, en función de si se incluye o no la Alta Velocidad, estimando un precio máximo de 1€/día, con unos efectos estimados sobre la demanda de entre un 32,49% y un 55,42%, mientras que las subvenciones por parte de la administración ascenderían a entre 2.032,13 mill euros y 2.206,77 mill euros. Respecto al impacto ambiental se estima que se reduzcan entre 3.428 tn/día y 3.505 tn/día.



# T-lleva

# ESTUDIO DEL IMPACTO DE LOS ACTUALES DESCUENTOS EN EL TRANSPORTE

## DESCRIPCIÓN DE LOS DESCUENTOS

A raíz del proceso inflacionista que empezó a experimentar España como consecuencia de la guerra de Ucrania, el Gobierno de España desplegó, una serie de medidas para fomentar el uso del transporte público colectivo en la movilidad obligada cotidiana, como medio de transporte más seguro, fiable, cómodo, económico y sostenible que el coche particular. Una de las medidas fue la reducción de su coste para la ciudadanía en una coyuntura extraordinaria de incremento sostenido de los precios de la energía y los combustibles.

La financiación de estas medidas se ha articulado a través de diversos créditos extraordinarios con cargo a los Presupuestos Generales de Estado aglutinados en torno a “Subvenciones y apoyo

al transporte terrestre”, con dos conceptos principalmente:

- 1. Ayudas directas a comunidades autónomas** para la reducción del precio del billete de transporte a usuarios habituales.
- 2. Ayudas directas a entidades locales** para la reducción del precio del billete de transporte a usuarios habituales.

Así, desde el 1 de septiembre de 2022 –y en principio hasta el 31 de diciembre de 2023, salvo que no se aprueben posteriores prórrogas– se han ido aplicando los siguientes descuentos y/o bonificaciones, en dos periodos:

✳ **Periodo 1:** desde el 1 de septiembre de 2022 al 31 de diciembre de 2022

✳ **Periodo 2:** desde el 31 de enero de 2023 al 31 de diciembre de 2023.

TABLA 1

### Descuentos aplicados entre 2022 y 2023

Modo de transporte	Servicio	Periodo 1	Periodo2
Transporte urbano	Metro	30% abonos y títulos multiviaje	50% abonos y títulos multiviaje
	Autobus		
Ferrocarril	Cercanías	Gratuidad (usuarios recurrentes)	Gratuidad (usuarios recurrentes)
	Media distancia convencional		
	AVANT y AVE (hasta 100 min)	50% títulos multiviaje	50% títulos multiviaje
Carretera	Transporte interurbano regular de viajeros por carretera	50% abonos y título multiviaje	Gratuidad (usuarios recurrentes)

Fuente: MITMA.

Además de estas bonificaciones, y con carácter temporal, entre el 15 de julio de 2023 y el 15 de septiembre de 2023 se aprobó la financiación mediante bonificación de hasta el 90% en los billetes de autobús y tren para usuarios de entre 18 y 30 años.

Cabe destacar que las ayudas de 2023 a las comunidades autónomas y entidades locales tienen la posibilidad de adherirse a estas ayudas si aplican una rebaja adicional del 20% hasta llegar a una bonificación total del 50%.

## GESTIÓN, COORDINACIÓN Y FINANCIACIÓN DE LOS DESCUENTOS APLICADOS

La financiación de este tipo de descuentos ha sido a partir de subvenciones directas de la Administración del Estado y de las CCAA que se añaden a las subvenciones de transporte que suele conceder el Estado.

Es importante resaltar que las CCAA tienen que aportar en 2023 una rebaja adicional a cargo de sus presupuestos del 20% para recibir las ayudas del Estado.

La coordinación entre administraciones se ha mantenido tal cual funciona ahora el sistema de transportes en España con sus distintos sistemas competenciales y compensaciones.

Así, las partidas destinadas tanto en 2022 como en 2023 por parte de la Administración General del Estado para subvencionar el transporte terrestre colectivo se pueden resumir de la siguiente forma. (Ver tabla 2)

**Por tanto, la cantidad total aportada por el Gobierno de España en 2022 es de 466,22 mill euros y en 2023 de 1.156,5 mill euros para financiar los abonos y descuentos anteriormente mencionados.**

TABLA 2

### Resumen aportaciones AGE para financiación 2022 y 2023

Tipo de transporte	2022	2023
Transporte urbano y metropolitano	256,52 mill €	326.,50 mill €
Renfe (Cercanías, MD, LD y AVE hasta 100 min)	204,70 mill €	600 mill €
Concesiones estatales	5 mill €	60 mill €
Verano Joven + Interrail		170 mill €
<b>TOTAL</b>	<b>466,22 mill €</b>	<b>1.156,5 mill €</b>

Fuente: MITMA.

# IMPACTO DE LOS DESCUENTOS EN EL NÚMERO DE USUARIOS EN EL TRANSPORTE PÚBLICO

Para conocer el impacto en el número de usuarios se analizan los datos de viajeros registrados en los modos/medios de transporte que han recibido los descuentos, el ferrocarril y la carretera.

Con todos esos datos se han analizado dos periodos, considerándose el promedio de viajeros de los últimos nueve meses disponibles antes de la entrada en vigor de estas ayudas, y el promedio de los primeros nueve meses de la medida implementada:

\* **Promedio de viajeros en el periodo diciembre 2021-agosto 2022**, en el que no aún no estaban implementadas las medidas de descuento y bonificaciones explicadas anteriormente.

\* **Promedio de viajeros en el periodo septiembre 2022-mayo 2023**, periodo en el que estaban en vigor las medidas de descuento y bonificaciones explicadas anteriormente.

TABLA 3

## Impacto del nº de viajeros y viajeras por los efectos de los descuentos

Modo de transporte	Servicio	Periodo 1 (miles de viajeros)	Periodo 2 (miles de viajeros)	Diferencia (%)	Diferencia (valor absoluto)
Transporte urbano	Metro	66.000	77.410	17,29%	11.411
	Autobus	83.674	109.152	30,45%	25.478
Ferrocarril	Cercanías	28.343	35.921	26,74%	7.578
	Media distancia convencional	1.709	2.862	67,47%	1.153
	AVANT y AVE (hasta 100 min)	594	974	63,89%	380
Carretera	Transporte interurbano regular de viajeros por carretera	51.764	61.872	19,53%	10.108

Fuente: Elaboración propia en base a datos del MITMA y el INE.

Por otro lado, tal y como recoge el Informe Trimestral de la CNMC sobre el transporte ferroviario en España en el T1-2023, no sólo ha aumentado el número de viajeros y viajeras, sino que, por lo general, han tenido que **aumentar el número de plazas ofertadas los distintos tipos de transporte ferroviario** para intentar satisfacer el incremento de demanda a consecuencia de las bonificaciones y bonos. Esto se puede observar en la siguiente tabla:

TABLA 4

## Variación de plazas ofertadas en los servicios de ferrocarril analizados

Servicio	Variación de plazas ofertadas
AVANT y AVE (hasta 100 min) <sup>[1]</sup>	12,1%
Cercanías	5,8%
Media Distancia-Convencional	0,4%

Fuente: Elaboración propia en base a datos de la CNMC.

[1] Estos datos son los denominados "Media Distancia-Alta Velocidad" en las estadísticas oficiales, que según se define, son los tráficos con un recorrido medio superior a 60 km e inferior a 300 km.

Hay que mencionar que en los AVANT y en los AVE (de hasta 100 min de trayecto) el incremento de oferta no sólo se debe al efecto de las bonificaciones sino **también por la liberalización del sector y la entrada de competencia.**

**Se observa un incremento promedio entre<sup>[2]</sup> los meses de septiembre de 2022 y mayo de 2023, de un 23,53%. Este incremento supone un aumento de unos 206.278 viajeros más al día de media, lo que supone un total de 56,1 millones de viajeros adicionales desde el inicio de las bonificaciones. Observándose un crecimiento en todos los modos de transporte.**

## **EFFECTO DE LAS REDUCCIONES DE CO2 DE LOS ACTUALES ABONOS DE TRANSPORTE PÚBLICO**

Según los datos obtenidos, se plantea como metodología para la estimación de la reducción final de emisiones la diferencia entre las toneladas de CO2 que se dejan de emitir por reducción de usuarios del vehículo privado y el aumento en emisiones que supone que estos mismos usuarios empiecen a usar el transporte público, obteniendo así la cantidad final estimada de toneladas de CO2 que se dejan de emitir a la atmósfera, como consecuencia de una movilidad más sostenible.

Se han calculado conforme a las estimaciones de emisiones de gramos de CO2 por pasajero y kilómetro desglosado por tipo de transporte de la Agencia Europea de Medio Ambiente y las distancias medias para cada tipo de transporte.

Así, estimando que el transporte público capta del vehículo privado entre un 10% y un 20% del total, basándose en la hipótesis del cambio modal producido en el caso alemán<sup>[3]</sup>.

**Se observa una reducción de CO2 por disminución de usos de automóvil entre unas 160,21 y 320,42 toneladas/día que, en términos económicos, en función del precio de la tn de CO2 del mercado (86,22€/tn<sup>[4]</sup>), supondría un ahorro de entre 13.803,83€/día y 27.626,61€/día.**

Por tanto, el análisis del conjunto de servicios de transporte que se han visto beneficiados de las diferentes bonificaciones, nos lleva a plantear que **este tipo de medidas (abonos, descuentos) son medidas aceptadas y de calado en la población, que influyen de manera positiva en el número de usuarios del transporte público y en la reducción de emisiones.**

[2] Se analiza los primeros 9 meses de las bonificaciones y descuentos, meses para los que hay disponibles estadísticas en el momento de la realización del informe.

[3] Ante la falta de datos o estadísticas oficiales, y los datos del 9-Euro-Ticket (ver Anexo) donde se estima que en Alemania captó el 10% de los usuarios del vehículo privado, se usa esta hipótesis, justificándose además con el análisis de la evolución de los IMD de Madrid que muestran datos en esta línea, planteándose un abanico entre el 10% y el 20% de usuarios captados del vehículo privado.

[4] <https://www.sendeco2.com/es/precios-co2>

## GRÁFICO 5 Estimación del impacto de los descuentos actuales



## EFFECTO EN LA MOVILIDAD Y EN EL TRASLADO MODAL DE LOS ACTUALES DESCUENTOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO

Analizando las primeras estimaciones de los efectos de las bonificaciones y descuentos, se ha observado un incremento de **206.278 viajeros/día en el transporte público**, pese a que no<sup>[5]</sup> se ha podido comprobar el cambio en el reparto modal (porcentaje de viajeros que usan cada modo de transporte) debido al poco tiempo que llevan en vigor las medidas. No obstante, el objetivo es evitar la demanda inducida<sup>[6]</sup> de nuevos usuarios, ya que lo óptimo para cambiar las tendencias de movilidad existente es fomentar la demanda captada<sup>[7]</sup>. Para ello es necesario adecuar la oferta de los servicios a los que se les aplica el descuento o bonificación, según corresponda.

**Existe un amplio margen para lograr un cambio significativo en los hábitos de movilidad de la población española si políticas de este tipo se implementan de forma efectiva, a largo plazo y**

**no sólo mejorando los precios, sino la oferta de servicios, siempre teniendo en cuenta las necesidades y preferencias de los individuos.**

Por otro lado, tal y como recoge el “Estudio sobre Hábitos y Actitudes de los no Usuarios Habituales hacia el Transporte Público Urbano Colectivo” a través de una encuesta realizada, se que en las grandes ciudades en España el **77,6%** de la población mayor de 15 años se califican como **“no usuarios habituales”** del transporte público urbano colectivo, de los cuales el 34% se considera como público objetivo o potencial usuario.

**Todos estos datos indican que existe un gran potencial para aumentar la utilización del transporte público entre aquellos que actualmente no son usuarios habituales. Para lograr este objetivo, estas medidas encaminadas a bonificar el transporte o el establecimiento de un abono único de transporte que aúne a distintos modos de transporte deben buscar atraer a un número significativo de potenciales usuarios y convertirlos en usuarios habituales. Medidas como la suscripción pueden ser incentivadoras.**

[5] Debido al poco tiempo que llevan implementados los abonos y la falta de estadísticas completas, se decide estimar en base a los resultados de Alemania, donde se analizó que un 10% de los usuarios habituales del Vehículo Privado han pasado al Transporte Público, como usuarios habituales.

[6] **Demanda inducida:** aquella demanda que sólo experimentará los cambios esperados en el tiempo que duren las medidas, es decir, existe una variación en el consumo distinta a la habitual por la modificación de la información a los agentes o usuarios.

[7] **Demanda captada:** aquella variación de la demanda que no se provoca por elementos externos que incidan de manera coyuntural en la decisión de los agentes o usuarios, si no que son cambios estructurales.

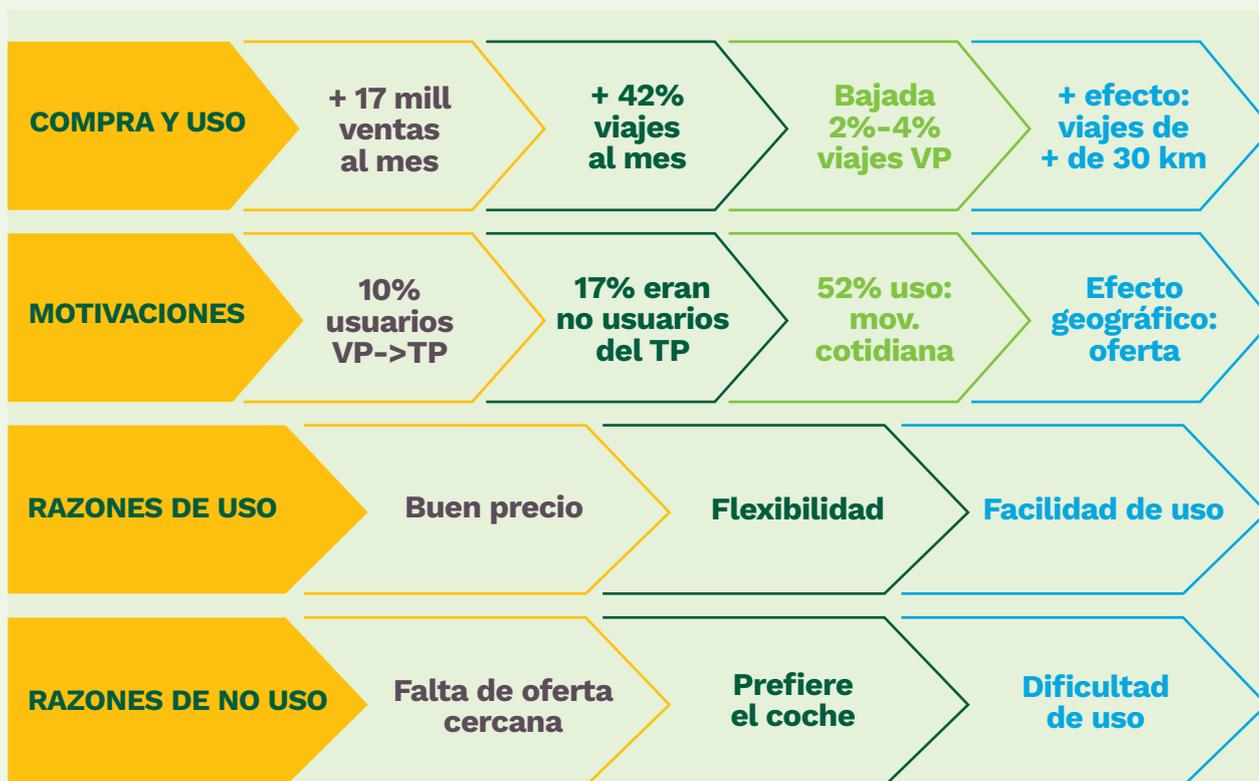
# BENCHMARKING DE ABONOS ÚNICOS EN EUROPA

Con el objetivo de apoyar el conjunto de propuestas respecto a un abono único, se realiza un análisis de benchmarking recopilatorio de experiencias dentro del territorio europeo, como guía de buenas prácticas a tener en cuenta.

★ **Austria:** en octubre de 2021 entró en vigor el llamado **Klimaticket**, que permite moverse por toda Austria haciendo uso de cualquiera de los medios de transporte público del país por un precio mensual de 91,25 euros. Se estima que este abono ha tenido efectos positivos, pues los primeros meses tuvo 170.000 usuarios y el 85% de los usuarios habituales del abono habían sustituido el vehículo privado por el transporte público.

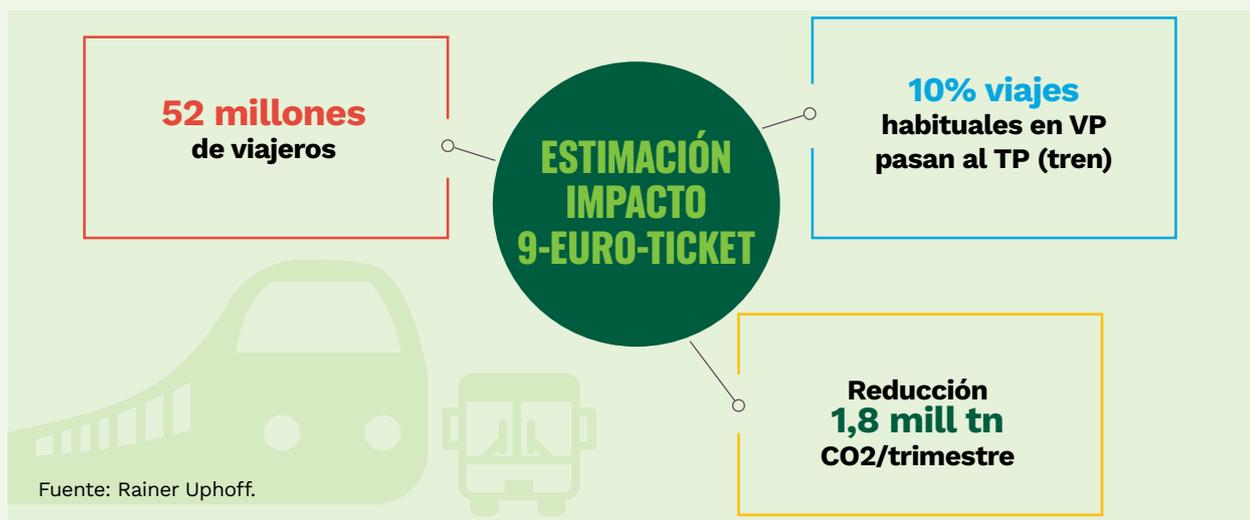
★ **Alemania:** previo al abono único que se implementó en mayo de 2023, en el verano de 2022 se realizó una prueba piloto (**9-Euro-Ticket**), en la que se estableció un precio único de 9€/mes para viajar durante los meses de verano en cualquier tipo de transporte dentro del territorio alemán, **como incentivo para reducir el consumo de combustible del vehículo privado** a la vista de los efectos iniciales de la guerra de Ucrania, pero también como “sandbox” para probar la **viabilidad técnica, económica y comercial de una tarifa plana universal** que sería el Deutschlandticket (también llamado D-Ticket) a partir de 2023, obteniéndose los siguientes efectos:

GRÁFICO 6  
 Principales efectos 9-Euro-Ticket



Fuente: Rainer Uphoff.

## GRÁFICO 7 Principales efectos 9-Euro-Ticket



Vistos los buenos resultados de esta prueba piloto decidieron implementar el llamado **Deutschlandticket**, que **consiste en un abono único de 49€/mes que permite la movilidad ilimitada dentro de la zona tarifaria elegida.**

Además de estos ejemplos, también se han analizado otros países que en 2023 han decidido implementar un abono único a nivel nacional, destacando los ejemplos de **Hungría, Portugal o Eslovaquia y Francia**, que acaba de anunciar que está estudiando su posible implementación. De estos ejemplos, debido a su reciente entrada en vigor no existen estadísticas aún sobre posibles impactos.

**Al analizar los resultados preliminares de los casos estudiados, se puede observar que la implementación de un abono único de transporte ha sido recibido de manera positiva por la población en términos generales. Los principales efectos positivos que se destacan de la implementación del un abono único de transporte en estos países han sido:**

- \* **La captación de un importante número de viajeros** que solían utilizar otras formas de desplazamiento, pero principalmente el vehículo privado, como se ha visto en el caso de Alemania.
- \* **La conveniencia y la simplicidad que puede ofrecer un abono de este tipo**, lo que resulta llamativo entre la población por su comodidad y porque puede ofrecer tarifas más favorables en comparación con la compra de billetes individuales cuando se realice un uso.
- \* **La reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y gases contaminantes.** Esto contribuye a mejorar la calidad del aire y la salud de las personas, a la vez que avanza en la consecución de los objetivos de la mitigación del impacto del cambio climático.

# RESUMEN DE OPINIONES DE EXPERTOS

A continuación, se presentan las principales ideas que se pueden extraer de las entrevistas realizadas a los expertos en la materia, que se recogen a continuación:

- \* En términos generales la mayoría **considera necesario** implementar el abono único
- \* Necesidad de incluir como **mínimo los servicios de transportes urbanos, cercanías y media distancia**, pudiendo incluirse la bicicleta, taxi y/o coches compartidos.
- \* Como principal obstáculo destaca la **descentralización administrativa existente** en la actualidad en cuanto a la gestión de los diferentes servicios y tipos de transporte público.
- \* Consenso en que existe un amplio abanico de posibilidades para reformar impuestos o crear otros nuevos, principalmente enfocados a **restringir el uso de medios de transporte más contaminantes**, de los que obtener una financiación extra para costear esta medida.
- \* **Rechazo rotundo a que sea gratuito** en este caso.
- \* Necesidad de **coordinarse a través de un organismo a nivel estatal**, en línea a lo que planteaba la Ley de Movilidad Sostenible.
- \* Necesidad de establecer **mecanismos específicos de financiación**, regulados por un marco normativo, en línea a lo que planteaba la Ley de Movilidad Sostenible.
- \* Plantear **tarifas especiales** para grupos poblacionales especiales.
- \* **No existe consenso en cuanto a si se debe dar acceso al abono a los turistas**, pues por una parte se defiende que todo lo que sea fomentar la movilidad sostenible es bienvenido, pero por otro no pretende ser un producto para turistas o clientes ocasionales, sino una **solución para la movilidad cotidiana de la población residente**.
- \* Plantear una **integración e implementación tarifaria** de manera paulatina para poder ir salvando los problemas que pueden surgir y la complejidad que supone.
- \* Debe ir acompañado de un **reforzamiento de la inversión y el mantenimiento del servicio** para que resulte atractivo y a la vez se adecúe a la potencial demanda que se puede esperar por el establecimiento de un abono único de estas características.
- \* En líneas generales será **positivo para la preservación y protección del medioambiente**, favoreciendo la reducción de los efectos negativos de la contaminación por el uso del vehículo privado.
- \* Será una **herramienta en la lucha contra el cambio climático** que favorezca la reducción de emisiones del sector del transporte.
- \* Si se diseña de manera correcta y eficiente puede resultar una **herramienta útil para conseguir restringir el uso del vehículo privado en favor del transporte público**, favoreciendo un cambio en el reparto modal.
- \* Complementariedad de esta medida con la **bonificación de los viajes a la ciudadanía insular con origen/destino en la península**, diferenciándose en que el abono único es para transporte público colectivo de viajeros.
- \* Se debe garantizar la **equidad y acceso** a este abono único a las zonas rurales.
- \* Necesidad de **voluntad política** para que se lleve a cabo con éxito



Entre las dificultades analizadas, se cita que España aún presenta desafíos en términos de intermodalidad, financiación y cobertura del transporte público, principalmente en las áreas rurales, que puede dificultar el desarrollo de un abono único de este tipo:

- \* **Falta de intermodalidad en España:** A diferencia de Alemania, España no ha logrado solventar la barrera tarifaria y carece de una intermodalidad generalizada en cuanto a billetes de transporte.
- \* **Transporte público discontinuo en España:** España tiene una oferta de transporte público irregular, lo que limita el acceso en áreas rurales y dificulta la conectividad entre diferentes modos de transporte.
- \* **Problemas con el sistema concesional en España:** El sistema de concesiones “a riesgo y ventura” en España está desactualizado, lo que genera problemas de competencia entre administraciones y contribuye a la ineficiencia en el servicio.

Además de todos estos puntos señalados, hay que recoger algunas particularidades de las entrevistas que se considera necesario resaltar:

- \* No solo debe analizarse en términos de viabilidad financiera, sino que también debe plantearse en términos de **viabilidad económico-social y medioambiental**.
- \* **Debe garantizarse su financiación mediante un mecanismo estructural en el largo plazo.**

- \* La estructura organizativa y administrativa de su gestión debe buscar el **equilibrio entre administraciones y consorcios**, pues a priori a estas les puede resultar negativo el perder capacidad de decisión y gestión, es decir autonomía, pero debe mirarse desde **la perspectiva del usuario/cliente, buscando la simplificación y la optimización del servicio**.
- \* Posibilidad de establecer un abono básico y a partir de ahí establecer otras opciones ajustado al grado de cobertura territorial, con un precio acorde a los servicios que integre.
- \* Una opción sería la **inclusión de los distintos tipos de transporte y servicio por fases**, esto facilitaría realizar un análisis y evaluación de la implantación de la medida, principalmente, funcionamiento, número de beneficiarios, usos y distribución de ingresos y gastos/costes. Todo esto, implica un diseño amplio necesitando la implicación de un gran número de actores en función de sus competencias.
- \* Aunque se establezca un organismo gestor a nivel nacional, se debe dar **cabida en él a representantes o delegaciones territoriales (autonómicas y locales)**, que sirva para canalizar sus posiciones, criterios y demandas o propuestas.



# POSIBILIDADES DE IMPLANTACIÓN DEL ABONO ÚNICO EN ESPAÑA

Este apartado pretende recoger las principales ventajas e inconvenientes existentes en la integración de los diferentes tipos de transporte terrestre (modos/medios y servicios) en torno a la creación de un abono único, que facilite la intermodalidad en el transporte a la vez que se pretende cambiar las tendencias en cuanto a movilidad en España. Buscando impulsar una mayor movilidad verde, como herramienta para frenar los efectos negativos del cambio climático reduciendo las emisiones de Gases de Efecto Invernadero. Otro de los objetivos del abono único de transporte es favorecer que el transporte público sea accesible y asequible para toda la ciudadanía.

Atendiendo a la disponibilidad de los tipos de transporte que de manera generalizada existen en todo el estado español y clasificándolos según el tipo de servicio que puede abarcar el abono, podrían incluirse de una manera inicial o progresivamente dentro del abono los siguientes modos:

TABLA 8

## Tipos de transporte con posibilidad de incluirse en el abono único

Modo de transporte	Tipo de servicio
Transporte urbano	Metro
	Autobus
	Cercanías
Ferrocarril	Media distancia convencional
	AVANT y AVE
Carretera	Transporte interurbano regular de viajeros por carretera

Fuente: Elaboración propia.

## VENTAJAS

- \* Acuerdo y voluntad política de fomentar el uso de este tipo de transportes en España, véase el ejemplo actual de los abonos y descuentos, pudiendo servir de experiencia piloto, similar al caso alemán del 9-Euro-Ticket, precursor del Deutschlandticket.
- \* Homogeneización y simplificación para los usuarios de las diferentes redes de transporte existentes en España
- \* Amplia red que vertebra el territorio y puede llegar a gran parte de la población
- \* Impulso del cambio modal en el transporte en términos generales a nivel nacional
- \* Potenciar la reducción de los efectos negativos del cambio climático
- \* Beneficios sociales/pobreza en el transporte: los grupos con necesidades especiales y socialmente desfavorecidos deben recibir descuentos o acceso gratuito a este tipo de abonos, ya que se trata de hogares con bajos ingresos (desempleados, pensionistas, niños y niñas, estudiantes o personas jóvenes), además de personas con discapacidad y/o sus personas cuidadoras, personas solicitantes de asilo, refugiados, etc.
- \* Favorecer que el transporte público sea asequible para la mayoría de la población: los costes deben ser asequibles para todos y todas, es por ello que una de las propuestas analizadas en el posterior análisis cuantitativo y que es la idea que defiende Greenpeace, es la de establecer un abono cuyo coste sea de 1€/día.
- \* Puede servir para potenciar y mejorar la oferta y las infraestructuras existentes para poder garantizar un servicio atractivo para los usuarios, que garantice el éxito de la política que se plantea

## INCOVENIENTES

- \* Complejidad a la hora de incluir de manera inicial el conjunto de los sistemas de transporte colectivo terrestre de viajeros existente, por lo que puede plantearse una implementación paulatina por fases
- \* Diferentes niveles competenciales en la gestión del transporte público
- \* Dificultad de coordinar y agrupar los diferentes operadores
- \* Acceso limitado para las zonas y poblaciones más rurales en el territorio nacional
- \* Algunas rutas de transporte pueden resultar poco atractivas para los viajeros frente a la competencia existente
- \* Un caso particular es la inclusión de la alta velocidad en este tipo de abono. En este caso, en el presente estudio se presentan distintas estimaciones de opciones de financiación según distintos los modos de transporte que se incluyan en este abono único.

# DATOS DE INTERÉS

\* **El transporte público alemán regionalizado recibe cerca de 10 mil millones de euros anuales en fondos federales, unos 120 euros per cápita**, lo que está en línea con otros sistemas de transporte público funcionales en Europa (considerando “funcional” un servicio – u oportunidad de servicio con transporte a la demanda – de al menos cada 2 horas en TODO el territorio, cada hora en horarios pico). A esto hay que añadir los fondos que aportan diferentes administraciones públicas para subvencionar los **billetes “sociales”** de los “colectivos de su interés” (estudiantes, mayores, receptores de salario social, familias...). En el caso de los distritos urbanos funcionan con una subvención “per cápita” de unos 80 euros anuales y en los rurales de 270 euros.

\* Se considera que **no financiar el transporte público** de manera universal tendría un **coste ambiental, social y económico mucho más alto que dichos 120€/cápita/año**.

\* **En España, la media es de 40,82 euros per cápita. Sólo la Comunidad de Madrid alcanza y supera este “benchmark europeo” (239 euros per cápita en presupuesto 2022)**, seguida de Cataluña (82 euros)<sup>[8]</sup>.

\* Existe una **enorme disparidad entre comunidades autónomas**: Extremadura, Andalucía, Galicia, Cantabria, Murcia, Castilla-León, Castilla-La Mancha, Aragón –todas con enormes necesidades de movilidad “en el territorio”– **no superan ni siquiera los 12€/cápita**.

\* Existe una evidente **discriminación de los territorios no metropolitanos** ya que, por ejemplo (pero no solo), en Andalucía casi todo el presupuesto se dedica al transporte metropolitano. Como se cita posteriormente, la propuesta nueva Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte no resolverá este problema ya que limita el ámbito explícitamente a la financiación del transporte urbano.

[8] <https://datosmacro.expansion.com/estado/presupuestos/espana-comunidades-autonomas?sc=PR-G-F-44>



# VÍAS DE FINANCIACIÓN

Tanto el abono único como la implantación de tarifas integradas en ciertas áreas metropolitanas existentes, así como los descuentos aplicados hasta ahora en España necesitará subsidios públicos para comenzar. Sin embargo, **cuanto mejor se implemente más personas lo comprarán y, por lo tanto, la necesidad de subsidios públicos se reducirá después de un tiempo.**

Las subvenciones al transporte público en España se financian con los **ingresos generales del sector público**, sin que existan, salvo excepciones, impuestos o tasas afectadas a dicha financiación. Eso quiere decir que los **fondos destinados a financiar el transporte deben competir con otros gastos públicos**. Si además tenemos en cuenta las fuertes restricciones presupuestarias de los Gobiernos locales que limitan de forma significativa su capacidad de endeudamiento, la financiación de las subvenciones al transporte público resulta cada vez más difícil.

Por ello, resulta especialmente importante buscar **nuevas fuentes de financiación que permitan por un lado aumentar los recursos destinados a cubrir las subvenciones al transporte público y, por otro lado, dar las señales apropiadas, desde un punto de vista de la sostenibilidad medioambiental, respecto al uso del transporte.**

Una de las vías es aprobar Ley de Movilidad Urbana Sostenible, cuyo anteproyecto está en revisión, ya que recoge la creación de un **Fondo Estatal para el Sostenimiento de la Movilidad (FESMO)** *“cuyos recursos estarán constituidos por las cantidades que anualmente se establezcan en los Presupuestos Generales del Estado, así como por otros ingresos provenientes de impuestos u otros tributos según se determine en las correspondientes normas con rango de ley”*. Aunque es cierto que **el anteproyecto de ley no especifica las diferentes vías de**

**financiación del dicho fondo y sólo se refiere al transporte urbano.**

En cualquier caso, y sin perjuicio del posterior desarrollo reglamentario que pudiera detallar el funcionamiento de este mecanismo, **sería conveniente especificar qué ingresos deberían dotar dicho fondo y sería la oportunidad para incluir un nuevo sistema de financiación que favorezcan el uso de los modos de transporte más sostenibles** pudiéndose favorecer la implantación del abono único de transporte.

**Si el objetivo no es únicamente la generación de recursos para financiar la subvención al transporte público, sino que se busca potenciar el uso del transporte público frente al vehículo privado, se deben buscar alternativas de financiación como por ejemplo gravar el consumo de los combustibles, lo que puede cumplir con este doble objetivo.**

Por ejemplo, mientras se determinan cuáles pueden ser esas fuentes de financiación definitivas, puede ser útil como punto de partida la capacidad de financiación que se ha mostrado en estos dos últimos años, basándonos en ejemplos como el de los descuentos actuales -explicadas al inicio del informe- o el descuento<sup>[9]</sup> de 20 céntimos por litro de combustible para el transporte de carretera (unos 6.000<sup>[10]</sup> millones de euros).

Las alternativas a la financiación directa por el usuario pueden englobarse en tres categorías:

[9] Esta medida entró en vigor el 1 de abril de 2022 y estuvo vigente hasta el 31 de diciembre del mismo año, articulado a través del RD 6/2022 y el RD 20/2022.

[10] <https://www.epe.es/es/activos/20221023/descuento-centimos-combustible-dinero-77531331>

**Quien contamina paga:** aquellos que causan un problema deben pagar por los costes generados a la comunidad. La compensación pagada puede emplearse para financiar el sistema y financiar los transportes menos contaminantes como, por ejemplo, el uso de los ingresos del impuesto alemán sobre carburantes para financiar el transporte público o las tasas medioambientales que gravan el uso y posesión de vehículo privado.

**Quién se beneficia paga:** aquellos que obtienen un beneficio por un servicio de transporte público deben cubrir sus costes. Así, los empresarios y comerciantes obtienen un beneficio de los servicios de transporte público que les permiten acceder a un mercado de trabajo y a un mercado de negocio más amplio, respectivamente. El impuesto francés sobre el transporte (Versement Transport) obliga a los empresarios con más de once trabajadores a participar en la financiación de las inversiones y de la explotación del transporte público (y además en París deben reembolsar a sus empleados la mitad del coste de su abono de transporte).

**Todo el mundo paga:** a través de impuestos locales o nacionales, independientemente de que sean o no usuarios del transporte público. Normalmente ésta es la principal fuente de financiación externa. La realidad muestra que, en la práctica, la financiación del transporte público es una composición de estos mecanismos. Los esquemas de tarificación viaria (road pricing) contienen elementos de los principios “quien contamina paga” y “quien se beneficia paga”. Los vehículos que provocan la congestión pagan una tarifa por el uso de las carreteras y también se benefician de una carretera menos congestionada. Los ingresos procedentes de la tarificación viaria pueden proporcionar más fondos para invertir en transporte público, a la vez que apoyan a través de una medida contundente el cambio modal hacia el transporte público, lo que a su vez aumenta los ingresos tarifarios del mismo.

Con el objetivo de promover la movilidad sostenible y los modos de transporte menos contaminantes, existen distintos mecanismos

de financiación que introducen criterios ambientales, entre los que destacan los siguientes:

- \* **Impuesto sobre las ganancias extraordinarias de las empresas de combustibles fósiles:** en línea con lo propuesto por la Organización de las Naciones Unidas (ONU) en la Cumbre del Clima de Sharm-el-Sheikh (COP27), para poder paliar con mayor facilidad los efectos de la crisis climática.
- \* **Impuesto sobre Determinados Medios de Transporte (‘impuesto de matriculación’):** la actual graduación de este impuesto, elaborada para desincentivar la compra de los vehículos que más CO2 emiten, ha quedado obsoleta y superada por los requisitos ambientales de la UE. Es necesario actualizar este gravamen, permitiendo la exención únicamente a los vehículos de cero emisiones y con una graduación en función de las emisiones reales de CO2 de acuerdo con el ciclo WLTP.
- \* **Reforma del Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA).** Los servicios de transporte de viajeros disfrutaban en su conjunto de un tipo de IVA reducido del 10%, independientemente de su impacto ambiental. Además, están exentos de IVA las rutas de aviación internacional (así como los vuelos domésticos con origen o destino en la Comunidad Autónoma de Canarias) y los cruceros, pero no sucede así con las rutas internacionales de transporte terrestre (tren o autobús) las cuales sí abonan IVA por el trayecto realizado en suelo español. Con el fin de aplicar los criterios de fiscalidad ambiental, el tipo de IVA reducido se podría aplicar únicamente sobre los servicios de transporte terrestre de viajeros, así como eliminar las exenciones de IVA del transporte aéreo y marítimo (con excepciones en los casos de la insularidad).
- \* **Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM).** De carácter municipal, su tipo depende de los caballos fiscales en función del vehículo. Este impuesto podría transformarse en un impuesto ambiental, ya que las bonificaciones aplicadas en los ayuntamientos no parecen ser suficientes para desincentivar la tenencia de vehículos

más contaminantes. Debería dejar de estar articulado en relación a la potencia y clase de vehículo, para que lo esté en función de las emisiones de CO2 y de las categorías ‘Euro’, con reducciones para los vehículos cero emisiones o aquellos adscritos a sistemas de titularidad compartida (‘car sharing’).

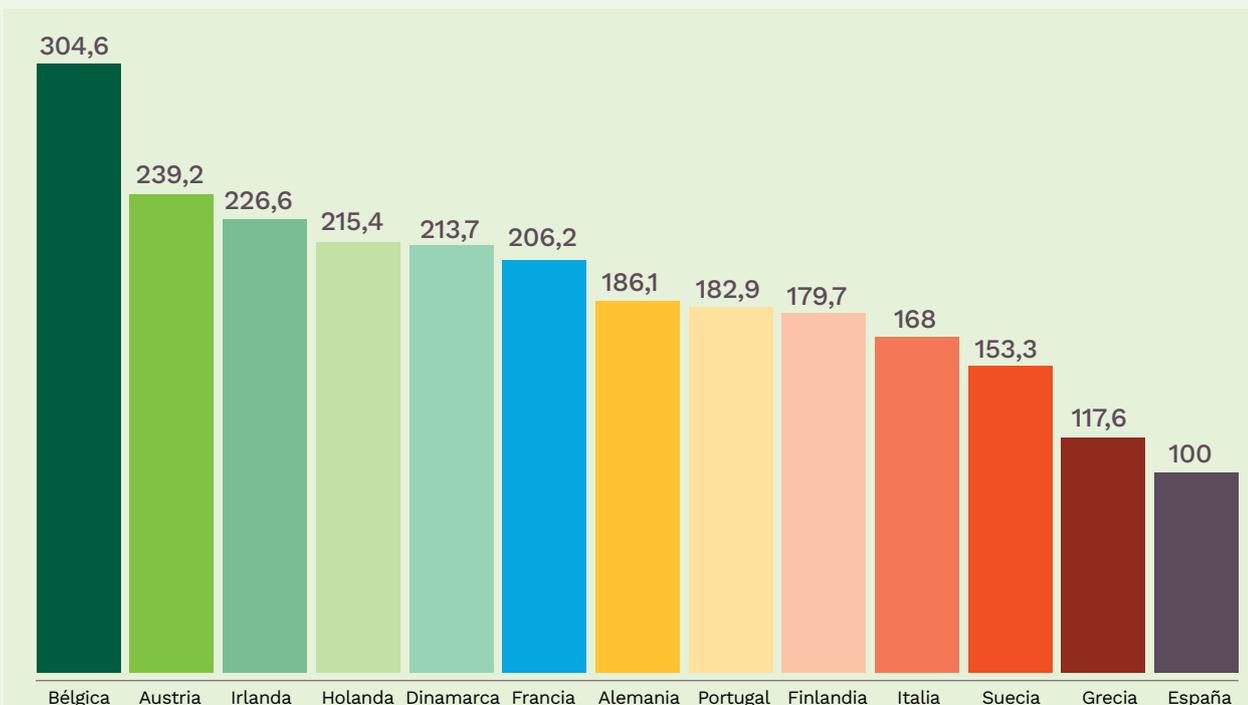
Tal y como se refleja en el *gráfico 9*, España es el país a nivel europeo que menor recaudación media por vehículos realizó en 2019. Existe un amplio margen para aumentar los tipos impositivos en este ámbito que permitan obtener así una recaudación extra para financiar medidas como la que se propone en este informe.

- \* **Elevar los impuestos** sobre las emisiones de lujo como jets privados, yates, SUV y automóviles de lujo.
- \* **Peaje urbano.** En relación al requerimiento contemplado en la Ley Nacional de Cambio Climático relativo a la obligación de implantar Zonas de Bajas Emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes, son varias las administraciones locales que están estudiando

la implantación del denominado ‘peaje urbano’. Esta medida ha obtenido excelentes resultados en ciudades como Londres, Estocolmo o Milán a la hora de disuadir la entrada de vehículos privados, al mismo tiempo que se habilita una importante vía de financiación adicional para el transporte público.

- \* **Impuesto Especial sobre Electricidad (IEE):** Actualmente las empresas de transporte público deben asumir el abono de este impuesto, creando situaciones anómalas en el caso del transporte ferroviario, exento del impuesto de hidrocarburos, pero no del IEE.
- \* **Extraer un porcentaje de lo recaudado del IBI o el IRPF,** previa modificación del marco legal que lo amparase.
- \* **Tasas extraordinarias vinculadas al estacionamiento o circulación por zonas urbanas congestionadas o sensibles,** en línea para desincentivar el uso del vehículo privado, fomentando lo que se conoce como una financiación cruzada entre el vehículo privado y el transporte público.

GRÁFICO 9  
**Recaudación media por vehículo en países de la UE (2019)**



Fuente: Libro Blanco sobre la Reforma Tributaria.

Por otro lado, además de las propuestas ya mencionadas se recoge a continuación algunas de las ideas que presenta el Libro Blanco sobre la Reforma Tributaria, publicado en 2022 por el Instituto de Estudios Fiscales, en cuanto a fiscalidad medioambiental relacionada con los sistemas de transporte:

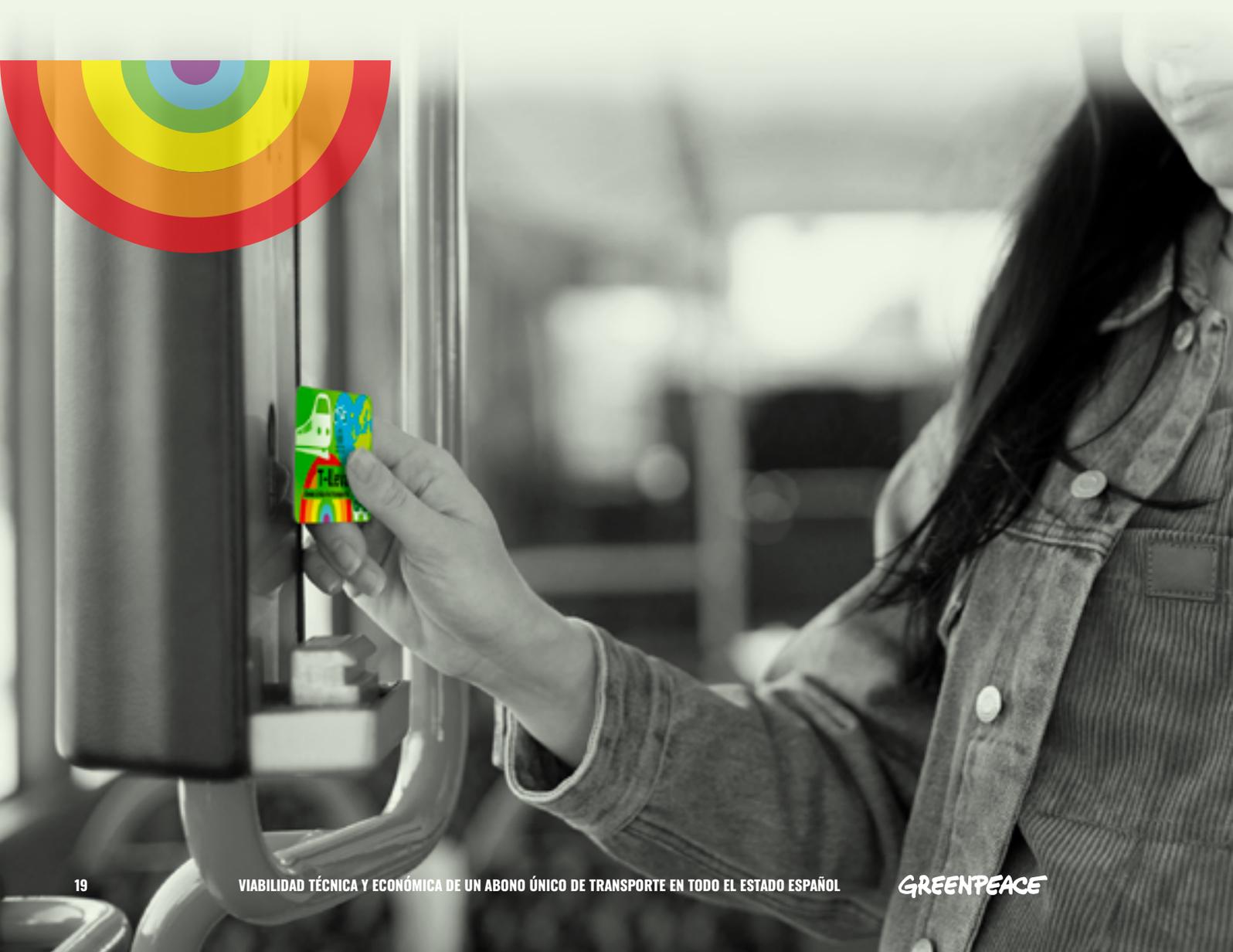
✳ **Tributación de combustibles de aviación.** En el caso de los aviones, se plantea la creación de un impuesto de este tipo, que puede ser útil para reducir el denominado “agujero fiscal” en materia de aviación que existe en Europa por la existencia de exenciones fiscales generalizadas a este sector y la falta de una legislación común que lo regule. Según un estudio de Transport & Environment<sup>[11]</sup>, puesto que en España no hay impuestos sobre el combustible de los aviones, se estima que el país deja de ingresar 4.610 millones €/año, lo que lo convierte en el segundo país del continente europeo que más ingresos pierde en impuestos aéreos (por detrás de Francia).

✳ **Igualación de la fiscalidad de diésel y gasolina de automoción:** se propone igualar el impuesto especial aplicado sobre el diésel en relación con la gasolina, para intentar captar los costes por contaminación y otras externalidades del transporte asociadas a la distancia recorrida. Se estima que se puede aumentar la recaudación entre **2.621,3 millones de euros y 6.850,2 millones de euros.**

✳ **Aumento general de la fiscalidad de hidrocarburos:** se propone una subida importante de la tributación existente sobre los hidrocarburos (gas natural y carburantes, principalmente), estimándose una recaudación extra de entre **634,1 y 1.960,6 millones de euros.**

---

[11] <https://www.climatica.lamarea.com/exencion-impuestos-aviacion-espana/>



✳ **Creación de un impuesto sobre los billetes de avión:** se propone esta medida con el fin de incorporar los costes medioambientales en los billetes de avión como objetivo de moderación de la demanda de este tipo de transporte más contaminante. Se estima un incremento en la recaudación de unos 951,8 millones de euros.

✳ Además, se puede emplear la financiación destinada para la bonificación del descuento de 0,20 euros del combustible en el transporte terrestre aplicado en 2022, que ha supuesto un coste para la administración de unos **6.000 mill euros**.

Por último, a modo resumen se recoge en la siguiente tabla estas medidas mencionadas y otras que propone el Libro Blanco sobre fiscalidad medioambiental<sup>[12]</sup> en general, donde

se puede ver el efecto que puede suponer sobre la emisión existente de CO<sub>2</sub>.

**La tributación a los combustibles de la aviación y marítimos; una fiscalidad sobre diésel y la gasolina igualada o el incremento del impuesto especial del gas natural supondría una reducción de entre 5,3% y un 12,9% de las emisiones de CO<sub>2</sub>, a la vez que se aumenta la recaudación.**

[12] [https://www.ief.es/docs/investigacion/comiteexpertos/LibroBlancoReformaTributaria\\_2022.pdf](https://www.ief.es/docs/investigacion/comiteexpertos/LibroBlancoReformaTributaria_2022.pdf)

GRÁFICO 10

## 🎯 Resumen de resultados de las propuestas de fiscalidad medioambiental

Propuesta	Variación recaudatoria (millones de euros)	Variación de emisiones de CO <sub>2</sub>	Análisis distributivo
P1. Supresión IVPEE	-1.230,2	0,68%	Sí
P3. Reducción del IEE	-1.486,8	0,71%	Sí
P4. Tributación combustibles aviación, marítimos y agrarios	206,3 a 1.701	-1,52% a -12,90%	No
P5/P6B. Fiscalidad diésel y gasolina	2.621,3 a 6.850,2	-1,60% a -5,40%	Sí
P6A. Incremento accisa gas natural	634,1 a 1.960,6	-1,56% -7,53%	Sí
P7. Modificación IEDMT	862,6 a 2.335,1	ND	Sí
P8. Modificación IVTM	276,0 a 610,8	ND	No
P10. Pago por uso infraestructuras viarias	1.172,8 a 1.397,9	ND	No
P11. Impuesto billetes de avión	951,8	-5,59%	Sí
P13. Reforma tributación municipal residuos	294,6	ND	Sí
P14. Impuesto extracción áridos	426,4	ND	No
P15. Impuesto sobre fertilizantes nitrogenados	279,9	-16,38%	No
P16. Extensión fiscalidad emisiones	932,3	ND	No
<b>TOTAL</b>	<b>5.941,1 a 15.023,6</b>	<b>N</b>	<b>-</b>

Fuente: Libro Blanco sobre la Reforma Tributaria.

# PRECIO IDEAL DEL ABONO ÚNICO

El análisis cuantitativo que se presenta en este bloque se plantea como un análisis preliminar de los posibles costes que puede suponer para la administración pública el establecer uno u otro tipo de abono en función de los servicios que se incluya y los descuentos que se apliquen, así como los posibles efectos que podría tener en la demanda.

De forma que se presenta un análisis teórico y preliminar que permita analizar a grandes rasgos la posibilidad de implementar un abono único de este tipo en España, debiendo remarcar que **para conocer datos y cifras con mayor exactitud se precisa de un análisis complementario más exhaustivo, en base a la reestructuración necesaria explicada anteriormente.**

El abono ideal que se plantea es de un precio máximo de **1€ al día, analizando tres opciones:**

\* **Alternativa 1:** se considera un abono único que incluye todo el transporte metropolitano, la media y larga distancia, tanto por carretera como en ferrocarril.

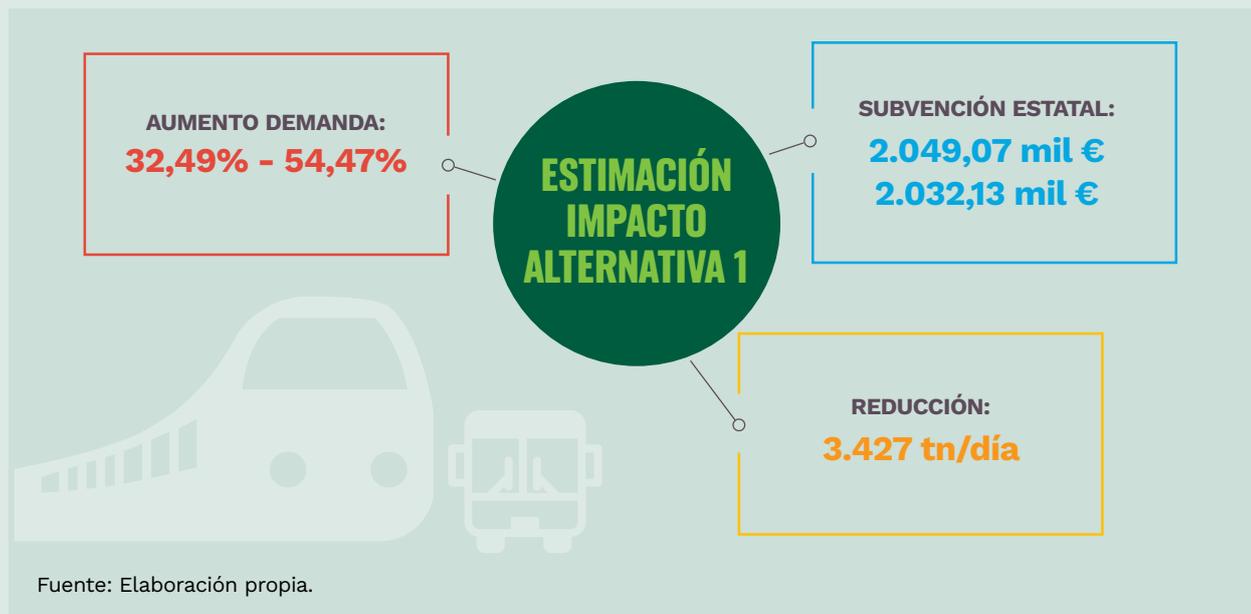
Para esta alternativa se estima que la demanda aumentaría entre un 32,49% y un 54,47%, obteniéndose unos ingresos de entre 416,84 millones de euros y 485,98 millones de euros, siendo la aportación mediante subvenciones por parte de las administraciones públicas de entre 2.049,07 millones de euros y 2.032,13 millones de euros.

\* **Alternativa 2:** se considera un abono único que incluya todo lo mencionado en la alternativa 1, pero añadiéndole también la Alta Velocidad (hasta 100 minutos).

Para esta alternativa se estima que la demanda aumentaría entre un 32,77% y un 55,23%, obteniéndose unos ingresos

## GRÁFICO 11

### Resultados estimados de la alternativa 1 propuesta Greenpeace



**Resultados estimados de la alternativa 2 propuesta Greenpeace**



de entre 524,02 millones de euros y 611,50 millones de euros, por lo que la aportación mediante subvenciones por parte de las administraciones públicas estaría entre los 2.194,18 y los 2.177,98 millones de euros.

Para esta alternativa se estima que la demanda aumentaría entre un 33,06% y un 55,42%, obteniéndose unos ingresos de entre 632,27 millones de euros y 738,54 millones de euros, siendo la aportación mediante subvenciones por parte de las administraciones públicas de entre 2.192,58 millones de euros y 2.206,77 millones de euros.

**\* Alternativa 3:** se considera un abono único que incluya todo lo mencionado en la alternativa 2, pero añadiendo también la Alta Velocidad superior a 100 minutos.

**Resultados estimados de la alternativa 3 propuesta Greenpeace**



# BENEFICIOS MEDIOAMBIENTALES DE REDUCCIÓN DE EMISIONES CON EL ABONO ÚNICO

La idea de implementar un billete como este es la de mitigar los efectos contaminantes sobre el medioambiente, específicamente del CO<sub>2</sub> que emiten los automóviles, intentando reducir su efecto mediante el trasvase de pasajeros al transporte público.

Por tanto, el objetivo es lograr una movilidad más limpia y responsable, buscando siempre proteger el medioambiente, mejorar la calidad del aire, proteger la salud de la población, promover la sostenibilidad y favorecer la cohesión social.

En el caso de que se implantaran los abonos únicos de transporte se podrían llegar a ahorrar las siguientes emisiones de CO<sub>2</sub> según la alternativa de abono elegida gracias al traspaso modal que se produciría.

TABLA 14

## Ahorro de emisiones de CO<sub>2</sub>

Alternativas	Reducción tn CO <sub>2</sub> /día
Alternativa 1	3.427
Alternativa 2	3.474
Alternativa 3	3.505

Fuente: Elaboración propia.



# EFECTOS EN LA ECONOMÍA DOMÉSTICA DE ESTE ABONO

## \* Ahorro del uso del abono único frente al uso del vehículo privado.

Se ha analizado el potencial ahorro que le puede suponer a distintos tipos de familia el uso de un abono único de este tipo frente al uso del vehículo privado (gasolina o diésel).

En el caso del análisis comparativo de usar este tipo de abonos frente al uso habitual tanto de un coche diésel o de gasolina, se obtienen los siguientes resultado. (Ver tabla 15)

**Por tanto, se observa que cualquier tipo de abono sería más rentable que usar un coche diésel o de gasolina para cualquiera de los cuatro tipos de unidad familiar analizados.**

## \* Ahorro del uso del abono único frente a los actuales precios del transporte.

Mientras que si se enfrentan las diferentes posibilidades de gasto que supondría este

tipo de abonos para diferentes tipos de unidades familiares, enfrentado con lo que cuesta en promedio en la actualidad los bonos para los diferentes tipos de transporte. (Ver tabla 16)

Así a la hora de establecer un precio para el abono **único no sólo hay que fijarse en términos económicos** tanto para las administraciones públicas que deben subvencionar la medida como para los usuarios que debe resultar atractivo para atraer mayor demanda. También hay que fijarse en la **dimensión social**, señalando que los actuales descuentos y bonificaciones vigentes en España han servido para que personas con ingresos bajos que no podían permitirse usar este tipo de transporte ahora sí lo hacen, convirtiéndose en usuarios habituales. Por tanto, cuando se determine un precio hay que tener en consideración factores como estos, en los que **el fijar un precio u otro puede suponer la exclusión de personas que necesitan este tipo de transporte pero no pueden permitírselo.**

TABLA 15

## 🎯 Ahorro respecto al uso del vehículo privado, por tipo de familia, para ambas alternativas

Tipo de abonos/coche	Hogar unipersonal	Hogar de 2 personas	Familia con 1 hijo	Familia con 2 hijos
Metrop. + MD + LD (sin AVE)	30 €	61 €	92 €	122 €
Metrop. + MD + LD + AVE				
Coche gasolina (12.000 km/año)	440 €			
coche diésel (12.000 km/año)	293 €			

Fuente: Elaboración propia.

## **○ Ahorro respecto a las actuales tarifas, por tipo de familia, para ambas alternativas**

Tipo de abonos/coche		Hogar unipersonal	Hogar de 2 personas	Familia con 1 hijo	Familia con 2 hijos
CON ABONO ÚNICO	Metrop. + MD + LD (sin AVE)	30 €	61 €	92 €	122 €
	Metrop. + MD + LD + AVE				
SIN ABONO ÚNICO	Metrop. + MD + LD (sin AVE)	424,47 €	848,95 €	1.273,42 €	1.697,89 €
	Metrop. + MD + LD + AVE	476,89 €	953,79 €	1.430,68 €	1.907,58 €

Fuente: Elaboración propia.

## ¿QUÉ BENEFICIOS OBTENDRÍA LA CIUDADANÍA?

Por otro lado, se remarca que la integración y la unificación de los diferentes tipos de transporte en torno a un abono único, además de simplificar la gestión y resultar un servicio más efectivo y atractivo para la población, aporta también una serie de beneficios que afectan de manera directa e indirecta sobre la población:

- \* **Mayor accesibilidad:** un abono único de transporte facilita el desplazamiento de las personas, pues al eliminar la necesidad de obtener billetes individuales o diferentes tarjetas de transportes, se fomenta la movilidad y se reduce la barrera económica para utilizar los servicios de transporte que se incluyan.
- \* **Ahorro económico:** al unificarse todos los sistemas de transporte en torno a un único abono los precios se homogeneizan y puede resultar beneficioso para los usuarios si se compara con las tarifas anteriores a la existencia de este tipo de abono. Estos abonos ofrecen descuentos o tarifas planas que permiten un uso ilimitado del transporte

público durante un periodo determinado (semana, mes, año, etc), lo que podría representar un ahorro significativo para las personas que son usuarias habituales del transporte público.

- \* **Flexibilidad y comodidad:** la existencia de este abono que integre diferentes tipos de transporte permite a las personas usuarias una mayor flexibilidad en los desplazamientos aumentando la accesibilidad a la oferta disponible de transporte, captando a su vez usuarios debido a la comodidad que supone el no tener que disponer de diferentes abonos o billetes, según el transporte a utilizar.
- \* **Promoción de la movilidad sostenible:** el éxito de un abono de este tipo puede llegar a influir en las tendencias de movilidad de la población, buscando que las personas reduzcan su dependencia de los vehículos privados, reduciendo así la contaminación y las emisiones de gases de efecto invernadero.
- \* **Mejora de la calidad de vida:** este punto está vinculado con el anterior, pues la reducción de la calidad del aire que conlleva la reducción del vehículo privado mejora la calidad de vida y la salud de la ciudadanía.
- \* **Atascos:** al fomentar el uso del transporte público esto tendría como efecto la reducción



de la congestión vial en las principales ciudades donde el tráfico es muy denso, principalmente en horas punta, mejorando así la fluidez del tráfico y la reducción de los tiempos de desplazamientos. Por lo tanto la reducción de coches en las vías implicaría una mejora en los tiempos de viaje también del transporte público y de los servicios de emergencia.

✳ **Mejora de la seguridad vial:** el efecto directo de la implementación de un abono único sobre el transporte puede llevar a la reducción del tráfico, como se ha mencionado en el punto anterior y, por tanto, pueden ayudar a reducir el riesgo de los accidentes, creando un entorno más seguro para los peatones, ciclistas y usuarios del transporte público.

✳ **Ahorro en gastos de combustible y mantenimiento:** Una persona que se convierta en usuaria habitual del transporte público gracias a la implantación del abono con una tarifa para todos los modos de transporte tendrá un ahorro en base al precio del combustible que pudiera gastarse por usar el

vehículo privado. Del mismo modo también en relación al coste por mantenimiento del vehículo que le permita circular en todo momento en las condiciones óptimas.

✳ **Mejora de la calidad del aire:** la implantación de un abono único de transporte se trasladaría como un efecto positivo en la salud de la población, ya que se reduciría la exposición a la contaminación, lo que a su vez reduciría la incidencia de enfermedades causadas por la contaminación (problemas respiratorios, cardiovasculares, etc).

✳ **Recuperación del espacio público:** en caso de que disminuya de manera considerable el uso del vehículo privado se puede incentivar la recuperación del espacio público perdido para el peatón, mediante la ampliación de aceras o espacios peatonales, la creación de áreas verdes o la creación de carriles bici.

# CONCLUSIONES

A modo resumen, se recogen en este documento las principales ideas clave que se han extraído y que se desglosan más detalladamente en el informe completo, para el establecimiento de un abono único de transporte en España, y pueden resaltarse las siguientes:

- \* El impacto de los descuentos de transporte implantados actualmente en España ha producido un aumento significativo y generalizado de los usuarios del transporte público terrestre, contabilizando unos **206.278 viajeros más al día**, lo que supone un ahorro estimado de unas **300 toneladas de CO<sub>2</sub>/día**. De los análisis realizados no se ha observado aún un traslado modal significativo desde el vehículo privado, si bien es cierto, que las medidas llevan poco tiempo en funcionamiento y todavía es difícil analizar el impacto completo.
- \* Del benchmarking analizado se observa que este tipo de abono ha sido favorablemente acogido en Alemania y Austria. En estos países, el abono se ofrece **sólo bajo modelo de suscripción para ser atractivo a clientes de movilidad cotidiana pero no usuarios puntuales**. Se ha observado la capacidad del descenso de tarifas para **estimular la demanda** y su capacidad para captar clientes nuevos atraídos por la **sencillez de uso del transporte público que aporta la tarifa plana universal**.
- \* Del benchmarking analizado y del impacto de los actuales descuentos se concluye que estas tarifas planas deben ir acompañadas de **mejoras en la oferta y servicios de transporte prestados** ofreciendo así un servicio de calidad para los usuarios permitiendo de esta manera absorber la demanda inducida y captada que se produzca y evitando trastornos a los usuarios por la falta de capacidad de la oferta. Asimismo es necesario su implantación mediante sistemas tecnológicos apropiados que permitan la sencillez de uso tanto para usuarios como para administraciones.
- \* **Existen distintas fórmulas de financiación a través de tributos enfocados a restringir el uso de los transportes más contaminantes (vehículo privado, avión, etc) que permitirían la financiación del abono único y que a su vez impulsarían la movilidad sostenible.**
- \* El análisis cuantitativo refleja que la reducción de la tarifa a través de un abono medio permite **augmentar la demanda**, a la vez que se generan **beneficios en cuanto a términos económicos** en rebajas para las familias que se hagan usuarias de este abono, acompañado de una **reducción de la contaminación por emisión de CO<sub>2</sub>**.
- \* **La implantación de un tarifa plana** para todos los modos de transporte del país es el siguiente paso a la experiencia piloto de los abonos y descuentos actuales.
- \* La implantación de un abono único puede desarrollarse **por fases o de manera paulatina**, y buscando acuerdos competenciales entre todos los organismos y empresas involucradas en el sistema de transporte.
- \* Debe articularse **una ley de financiación estatal o en paralelo al desarrollo de la Ley de Movilidad Sostenible** a nivel nacional que establezca medidas y directrices que ayuden a incidir en el cambio del reparto modal hacia nuevas formas de movilidad más sostenibles.
- \* Cualquier tipo de abono a implantar debe **garantizar la equidad y la igualdad de acceso a todo el territorio español**, esto es, teniendo en cuenta las zonas más rurales y las zonas insulares.
- \* La inclusión de la Alta Velocidad Española (AVE) en este tipo de abonos debe guiarse por los criterios que garanticen que los servicios sean útiles para los usuarios para sus desplazamientos cotidianos o habituales.

# PETICIONES GREENPEACE

Un año después de la implantación de los descuentos en el transporte público en España se ha comprobado que estos están funcionando. Por lo que en el inicio de la nueva legislatura es necesario que se tomen decisiones sobre la continuidad de los mismos.

\* Desde Greenpeace pedimos que se consolide y continúe la estrategia de fomento de transporte asequible conseguida con los descuentos y abonos de transporte en los años 2022-2023 que han demostrado que un transporte público asequible es atractivo para la ciudadanía a nivel social y medioambiental.

\* Desde Greenpeace pedimos un abono único de transporte permanente con carácter mensual, trimestral o anual, que permita usar cualquier medio de transporte público por todo el Estado español.

\* Desde Greenpeace proponemos el abono único de transporte “T-lleva”: una tarjeta con tarifa plana para el transporte, por un precio de 1€ al día, que permitiría usar todos los servicios disponibles, como el autobús, tren, tranvía y cualquier otro medio de transporte público. Que facilite el cambio de uso de medios de transporte contaminantes como el coche o el avión por otros más respetuosos con el medio ambiente.

\* Este abono único además debe ir acompañado de **mejoras en la oferta y servicios de transporte prestados**, ofreciendo así un servicio de calidad para los usuarios permitiendo de esta manera absorber la demanda inducida y captada que se produzca, evitando trastornos a los usuarios por la falta de capacidad de la oferta. Asimismo es necesario su implantación mediante sistemas tecnológicos apropiados que

permitan la sencillez de uso tanto para usuarios y usuarias como para administraciones.

\* Estos abonos deben garantizar la equidad y la igualdad de acceso a todo el territorio español, esto es, tener en cuenta las zonas más rurales y las zonas insulares.

\* Estos bonos únicos de transporte deben financiarse a través de alternativas que busquen la reducción de los daños climáticos y potencien el transporte público frente al vehículo privado a través de tributos enfocados a restringir el uso de los transportes más contaminantes (vehículo privado, avión, etc). Esto permitiría la financiación del abono único y a su vez impulsaría la movilidad sostenible.

\* Debe garantizarse su financiación mediante un mecanismo estructural en el largo plazo.

El estudio ha sido realizado por la consultora Alomon S.L y el Instituto de Movilidad por encargo de GREENPEACE ESPAÑA.

**GREENPEACE**

**Greenpeace es una organización global independiente que realiza campañas para cambiar actitudes y conductas, para proteger y conservar el medioambiente y promover la paz.**

Greenpeace España,  
Calle Valores, 1  
28007 Madrid