

TRANSPORTE PÚBLICO PARA TODOS: ¿CÓMO HACER QUE LAS TARIFAS SEAN ASEQUIBLES?

MAYO | 2025

INTRODUCCIÓN

Dada la función esencial que desempeñan los servicios de transporte público para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y la sostenibilidad ambiental en nuestras ciudades, la asequibilidad y la sostenibilidad financiera de los servicios de transporte público es una prioridad clave para las ciudades y los gobiernos. El reciente informe «Global Economic Outlook 2024» de la UITP¹ muestra unos índices de cobertura de tarifas promedio² del 31-40% ó 41-50%, según la región. También indica que los hogares suelen gastar entre el 10 y el 20% de sus ingresos disponibles en movilidad. Aunque el interés en el transporte público gratuito ha crecido en algunas ciudades de EE. UU. y Europa desde la pandemia por coronavirus (COVID-19) de 2019, como el uso, el mantenimiento y la mejora de los servicios de transporte público no son gratuitos, los ingresos no percibidos por las tarifas deberían reemplazarse por otras fuentes de ingresos: impuestos (compensación del gobierno) o financiación de

terceros (ingresos comerciales adicionales o cargos por congestión). Este documento se basa en el trabajo de la UITP sobre tarifas gratuitas en el transporte público.³ Examina tarifas asequibles y el despliegue de productos tarifarios innovadores que atienden las necesidades de diferentes grupos de viajeros (en algunos casos, vulnerables).

El texto se centra en la aplicación práctica de consideraciones de asequibilidad de tarifas para garantizar el acceso de todos los pasajeros y proteger la sostenibilidad financiera del sistema. El énfasis principal está en la asequibilidad de los pasajeros, pero el transporte público también debe seguir siendo asequible para los operadores y las autoridades que lo operan y lo financian.

El tema principal es la cuestión de las tarifas (es decir, la compensación por la oferta de servicios relacionada con la situación específica del pasajero). Aunque la gama de actividades y la interconexión con nuevas tecnologías, modos y políticas es extremadamente amplia, este documento se centrará exclusivamente en la descripción general y el desarrollo de planes asequibles, así como su integración para segmentos identificados de la población. La integración de nuevas tecnologías puede representar una oportunidad única para mejorar los servicios de transporte público y garantizar la asequibilidad si se combinan con servicios de movilidad compartida a través de paquetes o suscripciones. Estos pueden incluir



1 UITP. (2024). Global Economic Outlook 2024. Taking the pulse of the Public Transport Sector, Statistics Brief

2 Por lo general, la tasa de cobertura de las tarifas se define como los ingresos por tarifas divididos entre los costes totales de un sistema de transporte público determinado.

3 UITP. (2020). Full Free Fare Public Transport: Objectives and Alternatives, Policy Brief.

innovaciones como sistemas de pago móvil, movilidad como servicio (MaaS) y seguimiento en tiempo real, entre otros. Tales innovaciones pueden mejorar significativamente la experiencia del usuario.

No obstante, cabe destacar que en este documento no se tratarán los temas relacionados con la emisión de billetes y las tecnologías utilizadas para identificar a los pasajeros en los sistemas de emisión de billetes, aunque ello pueda influir en los precios de las tarifas y aumentar la eficiencia operativa. Esperamos que este documento sirva de inspiración para futuras iniciativas y desarrollos en el campo de la asequibilidad de tarifas para la movilidad urbana sostenible.



¿POR QUÉ EL TRANSPORTE PÚBLICO DEBE SER ASEQUIBLE?

EL VALOR DEL TRANSPORTE PÚBLICO

El propósito y el valor generado por el transporte público tienen beneficios sociales, económicos y ambientales para la sociedad, lo cual justifica la contribución pública. Las ciudades pueden crear una red de movilidad más cohesionada y eficiente que beneficie a todos y respalde activamente los sistemas de transporte público, especialmente en la integración con otros modos de transporte (por ejemplo, la movilidad a demanda, ir en bicicleta o caminar). Se refleja como un equilibrio entre los ingresos tarifarios totales recaudados de los usuarios y la compensación pública recibida de entidades gubernamentales, ya sea a nivel local, regional o nacional. Estas fuentes de ingresos se pueden utilizar para cubrir gastos operativos, los cuales cubren el déficit de ingresos debido a la fijación de niveles tarifarios por debajo de los costos reales. La mayoría de las ciudades del mundo cuentan con algún tipo de programa de concesiones o tarifas reducidas para grupos específicos de usuarios; la pregunta clave es si los operadores reciben compensación por el servicio prestado y cómo lo reciben.

INTRODUCCIÓN DE LA COMPENSACIÓN PÚBLICA EN BRASIL

La compensación de las tarifas del transporte público en Brasil ha evolucionado con el tiempo, y varias ciudades han implementado programas en distintos momentos. El mecanismo de compensación tarifaria en Brasil funciona de manera diferente en cada ciudad, pero suele basarse en políticas públicas diseñadas para que el transporte público sea más asequible para grupos específicos. Inicialmente, estos programas estaban dirigidos a grupos vulnerables, como estudiantes, ancianos y personas con discapacidad, y ofrecían apoyo mediante descuentos o billetes gratuitos, con medidas que se remontan a los años 1980 y 1990.

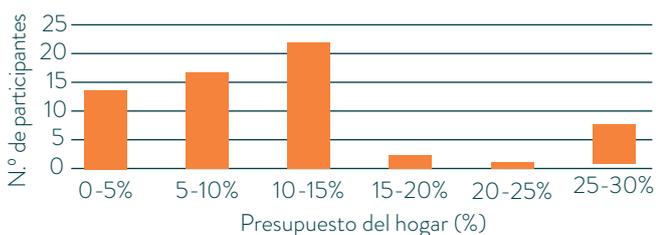
Con el tiempo, las condiciones de desplazamiento en las grandes ciudades se han vuelto más complejas, por lo que los programas de tarifas reducidas se han ampliado para incluir a otros grupos, como los trabajadores de bajos ingresos. En Río de Janeiro, el gobierno estatal ofrece la «tarifa social», un programa que beneficia a personas con ingresos mensuales inferiores a 630 USD mediante tarifas más bajas.

Los programas de tarifa social se financian a través de diversas fuentes, incluido el presupuesto público y los ingresos fiscales. Un ejemplo es el «Bilhete Único» de São Paulo, implementado en 2004, que compensa parcialmente las tarifas a estudiantes y personas mayores. Estos programas suelen ofrecer descuentos del 50% a los estudiantes y se integran con el sistema educativo, ya que requieren una prueba de inscripción. Además, el programa federal «Passe Livre para Idosos» garantiza el derecho al transporte público urbano gratuito a las personas de 65 años o más. Este beneficio es válido en todo el país y permite a las personas mayores utilizar el transporte público de forma gratuita si presentan un documento de identidad. En São Paulo, el «Bilhete Único do Idoso» amplía el beneficio a personas de bajos ingresos de 60 años o más.

La competitividad del sistema de transporte público en comparación con el uso del coche privado ha sido durante mucho tiempo un tema polémico, a pesar de que el coste real de poseer y utilizar un coche privado es significativamente mayor que el coste de un pase anual de transporte público. La comparación cambia cuando se considera el coste marginal de utilizar un coche privado propio para un viaje adicional. En este caso, el coste marginal puede parecer inferior al de un billete sencillo de transporte público, especialmente para los usuarios ocasionales del transporte público.

¿QUÉ SON LAS TARIFAS ASEQUIBLES? ¿CÓMO SE MIDEN?

La asequibilidad de la movilidad se refiere a la capacidad de un hogar para pagar la movilidad básica dentro de su presupuesto y acceder a actividades esenciales como educación, trabajo, compras, ocio y atención médica sin tener que restringir otras actividades esenciales debido al coste del transporte.⁴ Está vinculada a factores como el empleo, los ingresos, la geografía y la calidad del transporte. La asequibilidad de las tarifas se mide como la proporción del ingreso familiar destinada al transporte público.



► **Figura 1: Distribución de los gastos del presupuesto de movilidad sobre los gastos totales del hogar (encuesta de tarifas sociales de la UITP 2022) Fares Survey 2022»**

La encuesta «Economic Outlook 2024» de la UITP indicó que el gasto promedio de movilidad de los hogares equivale a alrededor del 10-20% de su ingreso total, lo que coincide con datos de otros estudios.⁵ El gasto total promedio en transporte por hogar metropolitano en California (EE. UU.) es del 14% de su presupuesto total. En España la cifra es del 13%, y se observaron cifras similares en toda Europa.⁶ Sin embargo, cabe destacar que más del 10% de los encuestados afirmaron gastar más del 30% de los ingresos del hogar en movilidad. Estos hallazgos pueden utilizarse para evaluar el estado de la asequibilidad de las tarifas o el grado de pobreza en el transporte.

POBREZA EN EL TRANSPORTE SEGÚN EL DERECHO DE LA UNIÓN EUROPEA

El acceso a un transporte de buena calidad se considera un derecho en el *Plan de Acción del Pilar Europeo de Derechos Sociales*. En 2023, la pobreza del transporte se definió en la legislación de la Unión Europea (UE) que establece el Fondo Social para el Clima (SCF). Uno de los objetivos del Fondo es abordar las vulnerabilidades vinculadas al aumento de los precios de la energía en el transporte, especialmente debido a la integración del sector del transporte por carretera en el sistema de comercio de derechos de emisión de la UE (ETS II). Tanto el SCF como el ETS II forman parte del paquete «Fit-for-55», cuyo objetivo es proporcionar el marco para que los objetivos climáticos de la UE garanticen una transición equitativa, socialmente justa e inclusiva.

El SCF ofrece apoyo financiero específico a las medidas de los gobiernos en el campo del transporte y aborda el impacto social en los hogares vulnerables, las microempresas y los usuarios del transporte. Los Estados miembros establecerán estas medidas en planes climáticos sociales y las presentarán a la Comisión Europea para su aprobación. En este contexto, la pobreza de transporte suele describir la falta de servicios de transporte adecuados necesarios para acceder al trabajo y a servicios socioeconómicos esenciales como la educación o la atención sanitaria, o la incapacidad de pagar por estos servicios de transporte. Las personas o los hogares pueden verse afectados por la pobreza de transporte debido a bajos ingresos, gastos elevados en combustible o falta de transporte público/privado asequible o accesible. Estos factores también pueden estar relacionados con circunstancias espaciales y nacionales. La UE y sus Estados miembros intentan poner solución a la pobreza del transporte, ya que podría convertirse en un obstáculo más grave en la transición hacia la neutralidad climática.

La elaboración de índices puede utilizarse para evaluar el estado de la asequibilidad de las tarifas al ofrecer información o comparaciones sobre el impacto de los costes de movilidad sobre el presupuesto de un hogar promedio. Por lo general, los datos sobre ingresos y costes de movilidad se obtienen de las encuestas de gastos en los hogares y se actualizan periódicamente, según el país. La metodología y los datos pueden variar mucho, lo que dificulta las comparaciones. El método elegido influye significativamente en el análisis, y cada uno tiene sus propias fortalezas y limitaciones. Estos enfoques pueden centrarse en lo siguiente: viajeros individuales, hogares, distancias fijas (es decir, USD por km), tarifa por pasajero-kilómetro y minutos de trabajo requeridos en los niveles salariales mínimo y promedio para cubrir los costes de transporte.⁷ Las autoridades de transporte o las entidades competentes podrán gestionar mejor las necesidades sociales y la pobreza del transporte si recopilan datos sobre el gasto de los hogares en transporte en general y en transporte público en particular. Deben controlar estos datos a lo largo del tiempo.

ENFOQUE DE TARIFAS ASEQUIBLES DE SINGAPUR

En Singapur, el Consejo de Transporte Público (CTP) controla el gasto mensual en transporte público como proporción del ingreso mensual de los hogares para el segundo quintil de dicho ingreso (como indicador del grupo promedio de viajeros del transporte público) y el segundo decil del ingreso del hogar (como indicador del grupo de viajeros de menores ingresos) para garantizar la asequibilidad de las tarifas.

4 Kouris, S. (2022). Study on the social dimension of the future EU transport system regarding users and passengers. Final report. D. G. de Transporte y Movilidad (Comisión Europea y Steer).

5 Litman, T. (2021). Transportation Affordability: Evaluation and improvement Strategies. 6 Eurostat. (2023). Consumo de los hogares por propósito: [enlace](#)

7 NineSquared. (2024). 2024 Fares Benchmarking Report.

Durante la última década, la asequibilidad de las tarifas del transporte público ha mejorado. El indicador de asequibilidad del transporte público (IATP) controla dichas tendencias y muestra que, en promedio, los hogares en el segundo decil y quintil de ingresos ahora gastan una proporción menor de sus ingresos en transporte público en comparación con hace diez años. La proporción del ingreso familiar mensual gastado varía entre el 2,4 y el 3,1% para el segundo decil de ingresos y entre el 1,7 y el 2,2% para el segundo quintil de ingresos. Aunque el sistema de transporte público ha experimentado mejoras significativas a lo largo de los años, Singapur ha mantenido asequibles las tarifas. Esto ha sido posible gracias a mejoras de productividad y apoyo financiero público. En 2023, el 72% de los viajeros consideraban que su gasto diario en transporte público era asequible.

EL VALOR DE LAS TARIFAS ASEQUIBLES EN EL TRANSPORTE PÚBLICO

La cuestión de la asequibilidad de las tarifas ha ganado fuerza en el discurso público y en las agendas políticas. No todas las tendencias en este ámbito han seguido la misma dirección ni han tenido la misma intensidad.⁸ Sin embargo, en todo el mundo se puede observar la voluntad de utilizar políticas tarifarias para lograr objetivos de políticas públicas más amplios. Cada vez se informa más sobre el uso de programas de reducción de tarifas y la implementación de esquemas de tarifas gratuitas para gestionar el impacto del mayor coste de vida y la inflación, con ejemplos como el Deutschlandticket en Alemania o el pase juvenil para pasajeros menores de 25 años en Bruselas. Según los objetivos de política pública de las ciudades y los perfiles de los usuarios del transporte público, se pueden introducir diferentes productos tarifarios para fidelizar a los usuarios regulares y atraer a usuarios ocasionales o nuevos al sistema.

Aunque la estructura y las políticas tarifarias son cruciales, otros factores también promueven el uso del transporte público, como la disponibilidad, la fiabilidad, la comodidad, la seguridad, la densidad de pasajeros, el tiempo de espera, el modo de transporte y el tiempo de viaje.⁹ Para motivar a los usuarios de coches privados a cambiar al transporte público, son importantes conceptos como la conciencia del tiempo de viaje. En aplicaciones de conducción como Waze, se muestra el tiempo de viaje entre A y B, pero esto no incluye el tiempo de aparcamiento ni de ir caminando. Los cargos por congestión urbana y aparcamiento también son factores clave en la decisión de los usuarios a la hora de utilizar el transporte público, especialmente en ciudades de alta densidad.



Enfoque en el cliente

Adoptar políticas y sistemas tarifarios centrados en el cliente para posicionar a Metro como una opción atractiva en un mercado de transporte competitivo.



Facilidad y comodidad

Lograr que pagar tarifas y usar el transporte público sea sencillo, intuitivo y cómodo para los clientes.



Equidad

Mantener tarifas y prácticas equitativas que promuevan un acceso general a la movilidad regional.



Continuidad

Crear una experiencia de cliente fluida en todos los modos y operadores para promover la movilidad regional.



Fomento del número de pasajeros

Maximizar el número de pasajeros, al tiempo que se garantizan ingresos adecuados y la eficiencia de los costes para mantener el servicio.

► **Figura 1: Principios de la política tarifaria de WMATA que rigen el ajuste y la evaluación de tarifas**

El concepto de «servicio público» es fundamental en el transporte público, lo que tiende a reflejarse en los principios generales de la política tarifaria (Figura 1). Estos principios suelen incluir el enfoque en el cliente, la equidad y la eficiencia de costes como impulsores principales. Para garantizar un nivel adecuado de asequibilidad, las tarifas del transporte público deben ajustarse a los gastos de vida locales y a los niveles de calidad esperados.¹⁰ Al mismo tiempo, se requieren altos niveles de interacción y comunicación para garantizar que el segmento al que se destinan las medidas se beneficie plenamente del plan. El acuerdo o disposición sobre la financiación del déficit requiere claridad y transparencia ya que, con carácter general, las tarifas tienen precios inferiores a los costes y el índice de cobertura es inferior a 1.

RESUMEN DE TARIFAS EN PARÍS, ÎLE-DE-FRANCE

En París, los ingresos tarifarios representan el 33% del presupuesto del transporte público y son la única fuente de ingresos que puede ajustar la propia autoridad de transporte. En 2015, la región de París empezó a usar a un pase para todas las zonas, llamado Navigo, que cuesta 88,80 € al mes y también está disponible como pase anual, semanal o diario. Los ingresos tarifarios en 2022 ascendieron a 3.400 millones de euros, de los cuales 2.300 millones corresponden a abonos y 1.000 millones a billetes sencillos.

Los pases Navigo Unlimited son el pilar principal de la estructura tarifaria. El cambio en el comportamiento de movilidad desde la pandemia de COVID-19 ha reducido los ingresos procedentes de los pases anuales y mensuales de Navigo, ya que ahora más viajeros usan billetes de un solo viaje.

8 NineSquared. (2022). Benchmarking affordability – insights from eight years of tracking public transport fares. Reunión del comité de economía del transporte de la UITP.

9 SGS Economic & Planning. (2022). How people respond to complexity in public transport fares.

10 UITP. (2012). Towards better fare regulation and adjustment, Position Paper.

Al mismo tiempo, existe una variedad de billetes y tarifas que se adaptan a diferentes necesidades:

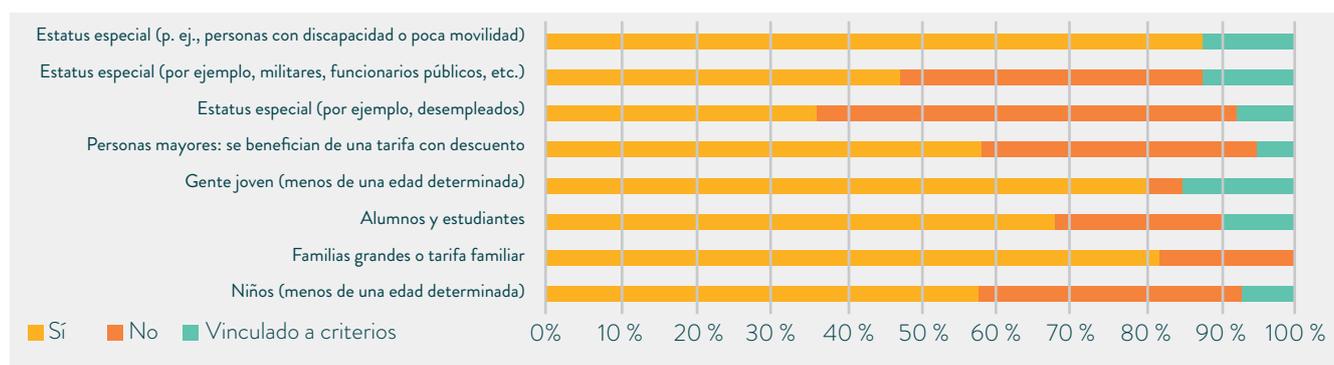
- ▶ Billetes sencillos, también vendidos en paquetes de diez como Navigo Liberté Pass y Navigo Easy Pass.
- ▶ Para personas mayores: un billete anual llamado «Améthyste», que ofrece viajes gratuitos a personas mayores, adultos discapacitados, desempleados, veteranos y viudas de guerra.
- ▶ Para gente joven: Imagine R junior (menores de 11 años), billete de estudiante o tarifa juvenil de fin de semana Navigo.
- ▶ Para turistas: billete Paris Visit o pase regional de París.
- ▶ Tarifas sociales: gratuidad para jóvenes en programas de inserción laboral, abono semanal Navigo Solidarity 75%, abono Solidarity gratuito, descuento del 50% para beneficiarios de la AME (asistencia médica estatal), abono anticontaminación, descuento del 50% en el abono Navigo para voluntarios del servicio cívico y del servicio voluntario europeo.
- ▶ Pase Navigo Cultura: tarifas de entrada reducidas en más de 300 instituciones culturales al presentar Navigo Pass.

La estructura tarifaria se puede diseñar de varias maneras, pero hay cuatro tipos principales: fija, basada en la distancia, basada en la zona y basada en el tiempo. En una encuesta de la UITP de 2022, el 63% de los encuestados afirmaron que preferían una estructura tarifaria por zonas.¹¹ También se destacó el uso de varios tipos de estructuras tarifarias al mismo tiempo dentro de la misma ciudad. Mientras que el 60% de los encuestados solo tenía un tipo de estructura tarifaria, el 30% contaba con dos estructuras implementadas al mismo tiempo (por zonas y plana o por zonas y basada en la distancia). Además, la encuesta mostró una preferencia por la simplicidad en cuanto a los diferentes tipos de productos tarifarios.

La mayoría de las ciudades han informado sobre algún tipo de concesión o plan de descuento disponible para diferentes grupos o categorías de pasajeros, a fin de garantizar la accesibilidad a los viajeros con menor poder adquisitivo. La encuesta de 2022 de la UITP analizó los esquemas de tarifas asequibles en varios

tipos de ciudades del mundo con datos de 2019, que van desde sistemas de transporte público pequeños hasta muy grandes (es decir, desde 63.212 viajes hasta 2.600 millones de viajes al año). Esto demuestra la escalabilidad y adaptabilidad de las iniciativas de tarifas asequibles en todo el mundo: pueden adaptarse a las necesidades y al contexto de cada ciudad. En el estado de Río de Janeiro, los pasajeros con ingresos anuales inferiores a 14.400 USD optan a descuentos en las tarifas. De manera similar, la ciudad de Los Ángeles ofrece 20 viajes gratis al mes o viajes ilimitados por 26 USD al mes para pasajeros con unos ingresos familiares anuales inferiores a 44.150 USD (es decir, el 83% de los pasajeros).¹² La encuesta «2024 Outlook» de la UITP indicó que la financiación para planes de descuento específicos se mantendrá estable o aumentará, a diferencia de los programas de tarifas gratuitas, que no atrajeron un interés significativo en el ámbito del desarrollo de tarifas en 2024.

El público objetivo principal de las tarifas reducidas o sociales suelen ser pasajeros con estatus especial (por ejemplo, personas con poca movilidad o discapacitadas), familias numerosas, niños, jóvenes, estudiantes, aprendices o becarios de escuelas técnicas y personas mayores. Estos pasajeros deben demostrar su elegibilidad a través de diversos medios, como una prueba de necesidad basada en el estatus de servicio social o equivalente. Por ejemplo, en Brasil la ley federal ofrece apoyo a personas mayores, personas con poca movilidad y niños menores de seis años. Esto, a su vez, se complementa con políticas municipales (Figura 2). En la práctica, la estructura tarifaria de Brasil admite varios productos tarifarios específicos para algunos modos de transporte, pero existen tarifas sociales totalmente integradas disponibles para todos los billetes. Por ejemplo, la tarifa ViaQuatro corresponde a 5,00 BRL¹³, mientras que la tarifa del sistema de autobuses municipales corresponde a 4,40 BRL (o 0,76 USD). En lugar de pagar la suma de ambas tarifas, el pasajero se beneficia de una reducción del 12,8%, que resulta en una tarifa total de 8,20 BRL¹⁴. En Via-Quatro, el 76% de los pasajeros reciben un descuento debido a la integración de modos. De esta forma, todos los pasajeros, independientemente de que pertenezcan o no a colectivos con derecho a tarifa (estudiantes, mayores, etc.), pueden beneficiarse de tarifas integradas. Este descuento está respaldado y financiado por la autoridad de transporte local como un medio para mejorar el acceso al transporte público.



▶ Figura 2: Distribución de tarifas sociales en las redes según el estatus (UITP, «Social Fares Survey 2022»)

SISTEMA DE TRANSPORTE	AUTORIDAD LOCAL	PASAJEROS AL DÍA	GRUPOS CON DERECHOS TARIFARIOS	CUOTA TOTAL DE PASAJEROS	GRUPOS PRINCIPALES	REDUCCIÓN DE TARIFAS	VIAJES DE INTEGRACIÓN COMPENSADOS
Barcas (ferris)	Gobierno estatal de Rio de Janeiro	49.000	6	14%	Personas mayores Residentes	75% 18%	34%
VLT Carioca (tranvía)	Ayuntamiento de Rio de Janeiro	90.000	10	13%	Personas mayores Discapacitados	54% 16 %	25%
ViaQuatro (metro)	Gobierno estatal de São Paulo	688.000	6	20 %	Estudiantes Personas mayores	61% 22%	76 %
Metro Bahia (metro)	Gobierno estatal de Bahia	403.000	5	17 %	Estudiantes Personas mayores	57% 29%	75%

► **Figura 3: Programas de asequibilidad tarifaria en ciudades brasileñas, 2024 (fuente: Grupo CCR)**

Según los resultados de la encuesta UITP de 2022, los niños fueron los principales beneficiarios del transporte gratuito o con descuento total en la mayoría de las redes. Más del 40% de los encuestados afirmó que la mayoría de las categorías de pasajeros podrían beneficiarse de descuentos de hasta el 50% del precio total. Por ejemplo, en Varsovia pueden obtener beneficios distintas categorías de pasajeros: los niños menores de 7 años y los jubilados mayores de 70 años pueden viajar gratis, y los estudiantes menores de 26 años y los jubilados menores de 70 años reciben un descuento del 50%. En Christchurch, los niños menores de 5 años viajan gratis, los menores de 19 años obtienen un 40% de descuento y el segmento de mayores de 65 años se beneficia de viajes gratuitos fuera de horas punta y en fines de semana. Todo esto está financiado por el gobierno central a través del programa nacional SuperGold Card de Nueva Zelanda.¹⁵ En cuanto a la distribución general de pasajeros, las tarifas reducidas de Vancouver dirigidas tanto a estudiantes de entre 13 y 19 años como a adultos de 65 años o más representaron el 14,4% de todos los viajes en tránsito en 2022. La UITP evaluó que más del 60% de los encuestados informaron que estos segmentos beneficiarios representaban a aproximadamente el 20% del total de pasajeros.¹⁶

ESTRATEGIAS PARA IMPLEMENTAR TARIFAS ASEQUIBLES, MINIMIZACIÓN DE LA COMPENSACIÓN PÚBLICA REQUERIDA Y OPTIMIZACIÓN DEL NÚMERO DE VIAJEROS

Se han identificado tres estrategias tarifarias principales para implementar políticas tarifarias adecuadas:

- **Basada en tarifas:** identificación de posibles mercados sensibles a los precios.
- **Basada en cuotas:** identificación de grupos objetivo cerrados por una tarifa independiente del uso individual (por ejemplo, empresas).
- **Basada en ingresos:** determinación del poder adquisitivo de los hogares y ajuste de las tarifas en consecuencia.

Estos enfoques pueden proporcionar perspectivas diferentes para las ciudades o redes que buscan experimentar con varios elementos. Una tarifa plana con precios agresivos tendría sentido si el uso es bajo y sensible al precio, mientras que un enfoque basado en cuotas se puede utilizar para un grupo cerrado de usuarios. La asequibilidad del transporte se puede mejorar mediante la implementación de tarifas integradas, así como la posible inclusión de otros modos de transporte sostenibles disponibles dentro de la red.

ESTRATEGIA TARIFARIAS POR VOLUMEN DE PRECIOS

En un sector donde las tarifas de transporte ya son asequibles, se pueden utilizar estrategias de volumen de precios para probar la elasticidad de precios del mercado.¹⁷ Las estrategias de volumen de precios buscan establecer productos tarifarios atractivos que se centren en aumentar el número de pasajeros, crear un flujo constante de ingresos o aumentar el uso del transporte público por parte de segmentos específicos (por ejemplo, pases de temporada).

ENFOQUE DE BRUSELAS

La ciudad de Bruselas, en Bélgica, ofrece concesiones tarifarias para tres segmentos principales: jóvenes/estudiantes, personas mayores (más de 65 años) y pasajeros con estatus preferencial. Para la gente joven y los estudiantes, los abonos tienen actualmente un precio de 12 y 85 € al año, respectivamente. Las medidas fueron muy bien recibidas por los principales beneficiarios de ambas categorías cuando se implementaron. Se registró un aumento del 28% en los nuevos pases emitidos entre 2019 y 2023 para ambos segmentos. Sin embargo, no se observó un impacto significativo en el cambio modal, y los ingresos por ventas han disminuido significativamente desde el lanzamiento de la iniciativa. Para el segmento de mayor edad aún se debe evaluar el impacto de la medida, ya que fue introducida en 2023.

15 Ministry of Social Development. (2024). Tarjeta SuperGold: <https://www.workandincome.govt.nz/eligibility/seniors/supergold-card/index.html>

16 UITP. (2022). Fares and Fare Policy Survey.

17 La elasticidad de precios indica el impacto que tiene un aumento o una reducción de los precios sobre el número de pasajeros.

Encontrar el equilibrio adecuado entre ingresos y número de pasajeros sin afectar a la calidad del servicio puede ser complicado. La ciudad de Innsbruck, en Austria, introdujo un pase anual con un descuento sustancial para el segmento de mayores de 65 años. La reducción de precio es de aproximadamente un tercio para los pasajeros mayores de 65 años y de dos tercios para los mayores de 75 años en el transporte urbano (50% y 75% en el transporte estatal). La estrategia de la ciudad ha demostrado ser comercialmente exitosa, ya que la proporción de titulares de pases (y, por ende, los ingresos por tarifas) ha aumentado significativamente. Otras ciudades han comenzado a ofrecer pases muy asequibles, como el caso de Barcelona, donde los pasajeros se beneficiaron de una reducción temporal del 50% en las tarifas de los pases de transporte desde octubre de 2022 hasta finales de 2024. Como resultado de esta oferta popular, el número de pasajeros superó los niveles de 2019. Sin embargo, rara vez un resultado así se debe a una única política. En este caso, hubo dos elementos relevantes en juego: el estímulo económico y las políticas destinadas a mejorar la distribución del espacio vial entre los modos de transporte, especialmente con la reducción de la participación de los vehículos privados. Se informó de un aumento en la oferta de autobuses y trenes, así como de un aumento general en el número de visitantes a Barcelona tanto para actividades de ocio como de negocios.

Hay varios requisitos previos para la implementación exitosa de estrategias de tarifas por volumen, como la integración de políticas tarifarias y de emisión de boletos o la integración multimodal completa para garantizar una experiencia de movilidad fluida. En algunos casos, el uso de topes tarifarios, como en Londres o Nueva York, evita que el pasajero exceda una determinada tarifa total, independientemente del número de viajes. La facilidad de uso desde la perspectiva del cliente es un elemento importante para el cambio modal. Esto se puede garantizar mediante pases tarifarios integrados y multimodales (anuales, mensuales, etc.) o pospago, de forma similar a los servicios públicos. Se han estudiado las ventajas que un billete de ámbito nacional puede aportar a la experiencia del cliente, y esta oferta ya se está probando o considerando actualmente en Francia, Suecia, Austria y Alemania.

Aunque las principales ventajas de las iniciativas de tarifas asequibles incluyen la simplicidad para el pasajero y el aumento del número de usuarios, generalmente los ingresos procedentes de dichos productos no pueden compensar todo el coste del programa. En esos casos, los principales objetivos son reducir los costes de movilidad para los viajeros y aumentar la participación modal del transporte público (por ejemplo, en el caso del TPass en Taipéi o la Climate Card en Seúl). Dado que esta estrategia se utiliza a menudo para alcanzar objetivos de políticas públicas o agendas políticas más amplias (por ejemplo, reducir la contaminación o mejorar el estatus y el dinamismo económico de una ciudad), la diferencia entre las tarifas reales y las óptimas

debería cubrirse mediante compensaciones públicas o financiación de beneficiarios indirectos.

Los programas de tarifas asequibles no deberían implicar reducciones de precios innecesarias que afecten a la política tarifaria general, especialmente con el objetivo general de fomentar un cambio modal. El uso de descuentos en las tarifas con connotaciones de marketing puede respaldar objetivos políticos más generales. Cualquier implementación o producto nuevo requiere análisis y decisiones basadas en datos, y el uso de herramientas para modelar y evaluar el impacto de las iniciativas propuestas.

IMPLEMENTACIÓN DE BILLETES NACIONALES

Los productos tarifarios nacionales son cada vez más populares en todo el mundo. Diversas razones respaldan su creación, como las consideraciones relacionadas con el cambio climático (por ejemplo, en el caso de Corea del Sur o Alemania), el coste de vida y la congestión.

Un ejemplo clave es el pase mensual para toda Alemania, también conocido como Deutschlandticket. Este billete es válido para todos los servicios de transporte público local y regional de todo el país, a un precio de 58 EUR al mes.

Los gobiernos nacional y estatal han acordado compensar a los operadores por las pérdidas de ingresos (actualmente, 3.000 millones de euros al año). El principal resultado del nuevo Deutschlandticket es una mayor simplicidad de las tarifas y un mayor acceso al transporte público. Ha habido un aumento significativo en el número de pasajeros, pero el cambio modal parece ser muy moderado. Hasta ahora, el programa ha tenido como resultado principal la migración de la mayoría de los anteriores titulares de abonos locales y regionales al nuevo billete, que es mucho más barato.

En España, se ha ampliado la gratuidad de los abonos RENFE (cercanías) y los descuentos del 50% en los servicios AVANT (media distancia) para viajeros habituales desde el 1 de enero hasta el 31 de diciembre de 2023. En servicios urbanos y metropolitanos, la financiación adicional de un descuento del 30% por parte de las entidades regionales y locales elevará el descuento hasta el 50%. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MITMA) financiará abonos de transporte gratuitos y títulos de transporte multiviaje para el transporte público terrestre en Canarias y Baleares.

ESTRATEGIAS TARIFARIAS BASADAS EN TASAS Y TARIFAS SOLIDARIAS

Existen varios enfoques para llegar a grupos más grandes de usuarios con diferentes productos tarifarios. Los elementos principales para aplicar soluciones basadas en tarifas incluyen el turismo, tarifas solidarias tanto para estudiantes como para inquilinos/empleados y soluciones voluntarias, tal y como se detalla a continuación. Todos los miembros del grupo pagan el billete según una disposición reglamentaria o contractual.

- **Turismo:** La mayoría de las ciudades suizas y varias ciudades austriacas y alemanas, así como las regiones turísticas, incluyen una parte destinada al transporte público en sus impuestos turísticos locales. En la mayoría de los casos, todos los que pasan la noche están sujetos a esta tasa, pero tienen derecho al uso gratuito del transporte público durante su estancia. La parte de la tasa destinada al transporte público con frecuencia alcanza 1-1,5 € por noche, y los ingresos normalmente superan los costes asociados al mismo grupo de pasajeros (potenciales).
- **Tarifas solidarias:** Muchas universidades de Alemania han acordado con sus asociaciones de estudiantes un pase semestral para todos los estudiantes en el transporte público de los alrededores de su campus. Estos pases son bastante más baratos que los pases mensuales normales, y cada estudiante debe pagar el pase como parte de la tarifa semestral. Existen otros modelos de tarifas solidarias (por ejemplo, para empleadores y propietarios que utilizan un modelo similar entre sus empleados o inquilinos). Estos billetes pueden ser parte de los beneficios de su empresa o estar incluidos en el alquiler, respectivamente. En el nuevo contexto del Deutschlandticket, este tipo de iniciativas para estudiantes y trabajadores se integran ahora en el nuevo sistema con descuentos adicionales. Por ejemplo, el Deutschlandticket Semester cuesta seis veces más (29,40 EUR), mientras que el Deutschlandticket Job tiene un descuento adicional del 5% y una subvención obligatoria del empleador del 25%. En la ciudad de Berlín, se estima que más de un tercio de los empleadores cubren completamente estos costes.¹⁸ Los empleadores pueden deducir de impuestos estos costes, lo que puede percibirse como un beneficio adicional.
- **Soluciones voluntarias:** Una solución voluntaria podría consistir en ofrecer una tarifa reducida si un mínimo de empleados o inquilinos compra el billete o si el empleador o propietario subvenciona el billete por encima de un determinado nivel. Por ejemplo, la legislación laboral belga prevé beneficios para los empleados que incluyen la cobertura de los gastos de viaje mediante contribuciones obligatorias y voluntarias al transporte público (requisito mínimo del 75% del coste del billete), transporte privado o bicicleta (0,417 EUR por km para un viaje de ida y vuelta). Otro ejemplo de un enfoque voluntario lo encontramos en Singapur, que se

centra en la creación de puntos de salud para canjear cupones electrónicos conocidos como SimplyGo eVouchers (anteriormente conocidos como TransitLink eVouchers) por la tarjeta de viaje del transporte público. Los pasajeros que hayan acumulado puntos a través de diversas actividades de promoción de la salud podrán utilizarlos para recargar su tarjeta de viaje de transporte público.¹⁹

INCLUSIÓN DE LOS EMPLEADORES

En Brasil, el Vale Transporte es un beneficio concedido a los trabajadores para cubrir los gastos de viaje entre su domicilio y el lugar de trabajo utilizando el transporte público. Está regulado por la ley federal. Los empleadores, tanto del sector privado como del público, deben proporcionar el Vale Transporte a sus empleados. El empleador puede deducir hasta el 6% del salario base del trabajador para cubrir parte del beneficio. Si el coste del transporte excede esta cantidad, el empleador deberá abonar el exceso.

Francia ha exigido por ley que los empleadores cubran un mínimo del 50% del coste del pase de transporte público para los empleados del sector privado y del público. En 2022, el umbral de exención fiscal de las contribuciones a los gastos de transporte se aumentó legalmente al 75% del coste del abono de transporte público.

TARIFAS BASADAS EN INGRESOS

Una tarifa basada en los ingresos se establece en la situación económica del hogar. En Francia, el *coefficient familial*²⁰ es una tasa calculada por la autoridad social francesa en función del estatus familiar, el número de miembros de la familia y los ingresos anuales. Esta proporción determina las prestaciones que reciben las personas en función de sus necesidades individuales (prestación familiar, prestación por discapacidad, prestación por alquiler, etc.). Esta proporción también se utiliza a menudo en los servicios públicos franceses, como las tasas de los comedores escolares o de las guarderías infantiles. La tarifa evoluciona en función de la relación calculada por las autoridades nacionales de asignaciones familiares, lo cual crea diferentes categorías tarifarias. Las ventajas de este

	TARIFAS SOCIALES	TARIFAS SOLIDARIAS
Beneficiarios	Individual	Conjunto del hogar
Condiciones definidas	Ingresos individuales o por estatus	Ingresos del hogar
Ventajas de las tarifas	Nivel de reducción definido	Reducciones escalonadas según los ingresos

► Figura 4. Tarifas sociales y solidarias: diferencias clave²¹

¹⁸ Encuesta en línea entre todos los empleadores con contrato de trabajo en el VBB, realizada por VBB und BVG en el verano de 2021; aprox. 2500 contratos con aprox. 150 000 usuarios; cuestionario y análisis de Probst & Consorten Marketing-Beratung.

¹⁹ HealthHub, programa de recompensas HPB: <https://www.healthhub.sg/programmes/healthhub-rewards/faq>

²⁰ Equivalente de «ingreso del hogar ajustado al tamaño de la familia».

²¹ Cerema. (2020). Tarification solidaire des transports collectifs urbains : décryptage et retours d'expérience, acceso el 5 de mayo de 2024:

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/tarification-solidaire-transports-collectifs-urbains>

enfoque son significativas: puede considerarse como la política tarifaria más precisa y específica, adaptada al contexto y la situación financiera del hogar.

Cuando las tarifas sociales se basan exclusivamente en categorías, según el estatus del pasajero, éstas pueden no siempre coincidir con las diferentes realidades socioeconómicas. La relación francesa calculada individualmente por la autoridad de prestaciones sociales permite identificar las necesidades con mayor precisión y reducir las ineficiencias. Sin embargo, esto supone un mayor trabajo para las autoridades del transporte público y unos costes administrativos más elevados. Los niveles de precios resultantes pueden ser difíciles de entender y aceptar para los usuarios. Además, este enfoque requiere un intercambio de datos confidenciales de los usuarios entre las autoridades y operadores de transporte público y los servicios sociales.

DISEÑO DE PRECIOS SOLIDARIOS

La ciudad de Grenoble, en Francia, con unos 450 000 residentes en la ciudad y sus alrededores, ha desarrollado una nueva estructura tarifaria basada en los ingresos individuales. Se han definido cuatro niveles de precios, desde 2,50 EUR al mes para los residentes más precarios y estudiantes con becas, hasta 46,50 EUR al mes (el abono mensual estándar cuesta 66,40 EUR al mes).

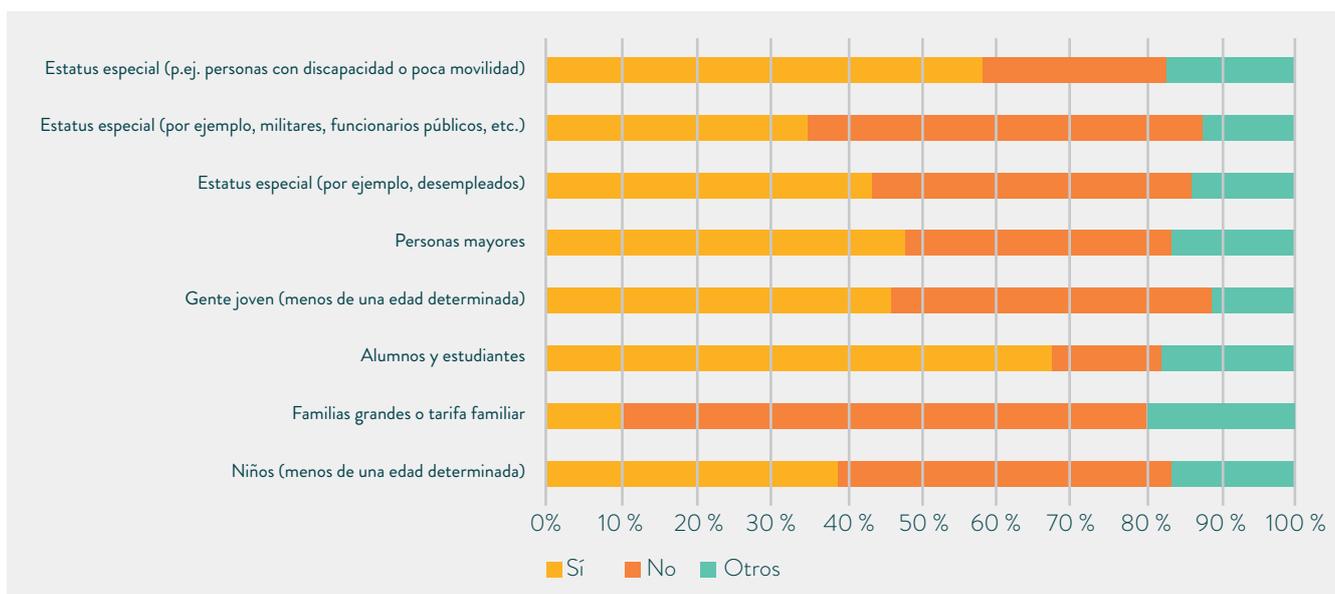
En la ciudad corsa de Bastia, mucho más pequeña, la autoridad de transporte (que presta servicio a unos 70 000 residentes) ha puesto en marcha un sistema gratuito dirigido al segmento de ingresos más bajos, unas 10 000 personas. Esto se considera una enorme inversión social realizada por la ciudad, que permitirá a la autoridad ayudar a reducir la desigualdad.

EQUILIBRIO ENTRE LA ASEQUIBILIDAD DE LAS TARIFAS, LA PRESIÓN DE LOS COSTES Y LA INCERTIDUMBRE DE LAS FUENTES DE INGRESOS

ENTRE LOS OPERADORES

La compensación de los operadores es un elemento clave para garantizar la sostenibilidad financiera del transporte público en el contexto del aumento de los costes, el cambio de los comportamientos de movilidad y el impacto devastador del COVID-19. Al mismo tiempo, muchos políticos o autoridades de transporte han generalizado la cuestión de la asequibilidad de las tarifas y han implementado esquemas de tarifas reducidas, lo que ha incrementado aún más los desafíos financieros.

La tendencia a planes de tarifas asequibles ha continuado en todo el mundo. Más del 25% de los encuestados por la UITP en 2024 afirmaron que su presupuesto para tarifas reducidas había aumentado (entre un 2 y un 5) o aumentado significativamente (entre un 6 y un 10%). La encuesta también mostró que más del 55% de las redes de transporte público y de las ciudades tenían la intención de mantener sus esquemas de concesión actuales y el presupuesto requerido asociado. Los mecanismos establecidos para definir el plan de asequibilidad de tarifas abarcan una amplia gama de enfoques y políticas integradas. Sin embargo, estos esquemas pueden ser percibidos negativamente por los operadores si el proceso de compensación toma meses, ya que esto influye en su flujo de caja. Aproximadamente el 60% de las redes encuestadas incluyen el nivel de compensación anual a través de sus presupuestos, seguido de cerca por las subvenciones negociadas con sus políticos locales o entidades competentes, mientras que solo el 13% utiliza fórmulas acordadas tanto por el operador como por la autoridad competente.²²



► Figura 5. ¿Se compensa al operador? (UITP, «Social Fares Survey 2022»)

22 UITP. (2022). *Fares and Fare Policy Survey*.



En algunos casos, los descuentos en las tarifas o los nuevos planes de precios bajos se definieron o financiaron a nivel nacional. En otros, estos planes fueron gestionados directamente por la autoridad local competente (por ejemplo, el municipio). Algunos encuestados informaron de una serie de descuentos en las tarifas para diferentes segmentos de la población y de compensaciones gubernamentales individuales concedidas a los operadores. En Budapest, el Estado cubre el coste del billete de ida y vuelta con una fórmula basada en el número de billetes con descuento vendidos. Los viajes gratuitos se compensan mediante otra fórmula basada en el número de habitantes, complementada con una compensación adicional fijada por el municipio. El impacto sobre los operadores y las autoridades puede ser significativo, especialmente cuando se establecen los precios sin tener en cuenta la carga financiera asociada. El coste de los servicios públicos ha aumentado debido a una amplia gama de factores, entre ellos la inflación, el aumento del coste de los materiales y la energía, y el aumento salarial.

NUEVA POLÍTICA DE TARIFAS, LISBOA

El área metropolitana de Lisboa ha establecido una nueva política tarifaria conocida como PART (programa de apoyo a la reducción de tarifas), cuyo objetivo es simplificar el uso del transporte público y aumentar la accesibilidad para los usuarios frecuentes.

En abril de 2019, se implementó un nuevo sistema tarifario que eliminó casi todos los pases mensuales existentes (varias docenas). Dos nuevos pases sustituyeron a los antiguos:

- ▶ Navegante Municipal, para usar en una de las 18 ciudades del área metropolitana de Lisboa.
- ▶ Navegante Metropolitano, para viajeros en el área metropolitana de Lisboa.

También se redujeron considerablemente las tarifas respectivas. Como resultado, el número de usuarios del transporte público aumentó más de un 16% entre marzo y diciembre de 2019 (antes de la pandemia de COVID-19). Este programa también estableció un esquema de compensación tarifaria mensual para los operadores de transporte público: garantizaba que obtendrían el mismo nivel de ingresos que antes del cambio.

USO DE UNA FÓRMULA TARIFARIA

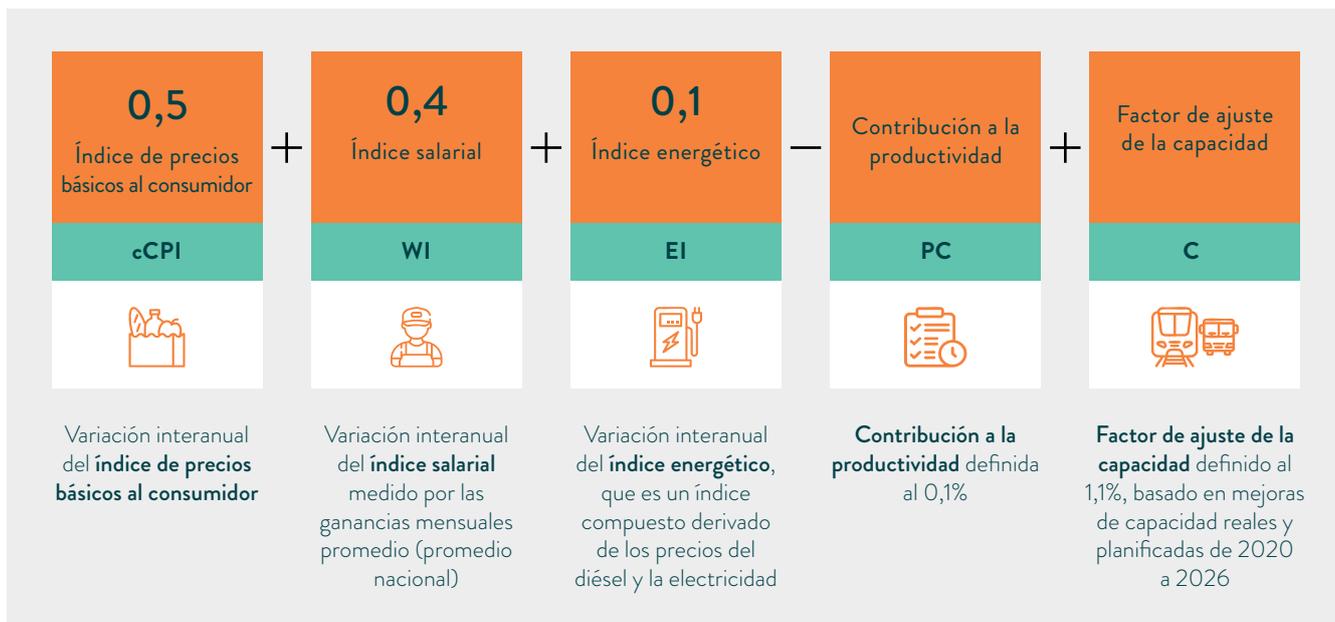
El uso de fórmulas de ajuste de tarifas puede ser una herramienta adecuada para medir la evolución de los costes. También se puede utilizar como herramienta de comunicación entre las autoridades de transporte y los ciudadanos, así como entre autoridades y operadores (por ejemplo, durante la negociación de contratos o financiación). Proporciona un enfoque claro y cuantificable para determinar el coste del transporte. Las fórmulas de ajuste de tarifas se utilizan en ciudades asiáticas como Singapur, Hong Kong y Taipéi. Estas fórmulas consideran los principales elementos de coste en la prestación del servicio de transporte público, como la inflación, el crecimiento salarial, los precios de la energía y los costes asociados al aumento de la oferta de servicio de la red de transporte público.²³

También existe un mecanismo que otorga a las autoridades la flexibilidad de diferir parcial o totalmente el importe del ajuste de tarifas calculado con la fórmula. En el caso de Singapur, el uso del mecanismo de ajuste de tarifas diferido ayuda al gobierno a tener en cuenta la situación económica y social a la que se enfrentan los ciudadanos cada año. En Hong Kong se adopta un enfoque similar: en 2021 la tasa de ajuste fue del 2,1% para las tarifas del transporte público, mientras que el índice de precios al consumidor (IPC) fue del 2,6% y el índice salarial del 3,9%. Estos enfoques equilibran la necesidad de seguir el ritmo de los cambios de costes y la necesidad de flexibilidad para responder a las realidades sociales, económicas y políticas básicas.²⁴

A diferencia de otros productos y servicios, los ajustes de tarifas normalmente están sujetos a la aprobación de las autoridades, alcaldes u otros funcionarios políticos. Para garantizar que la brecha entre tarifas no se aleje aún más de los cambios en los costes operativos, debería existir algún tipo de mecanismo de ajuste de tarifas basado en principios relacionados con la inflación para asegurar la sostenibilidad financiera a largo plazo y la certeza de los ingresos. Sería difícil para las autoridades o los operadores emprender una planificación de inversiones a largo plazo, así como la gestión de activos y la mejora de la calidad del servicio, sin ese marco estable contractual.



23 Consejo de Transporte Público. (2023). Fare adjustment formula and mechanism review report 2023, moving forward together: better rides, affordable fares and sustainable public transport.
 24 MTR. (2023). MTR Fare Adjustment Mechanism to Bring in Property Development Profit Link Support the Economic Recovery with Special Reduction and Extended Fare Promotions, nota de prensa, acceso el 15 de abril de 2024: https://www.mtr.com.hk/archive/corporate/en/press_release/PR-23-020-E.pdf



► Figura 6. Resumen de la fórmula de ajuste de tarifas de Singapur (Consejo de Transporte Público)

Las fórmulas de ajuste de tarifas ayudan a las partes interesadas a ponerse de acuerdo, ya que proporcionan objetivos claros y previsibilidad. La fórmula muestra claramente los cambios de costes y cómo crear un puente para alinear las tarifas con las realidades socioeconómicas de los ciudadanos y pasajeros. Los datos utilizados se recopilan a partir de indicadores económicos establecidos y los publican entidades gubernamentales concretas (por ejemplo, oficinas nacionales de estadística). Esto facilita un debate abierto sobre cómo equilibrar la sostenibilidad financiera del proveedor de servicios y la asequibilidad de los clientes, y garantiza un marco adecuado para ajustes regulares de tarifas frente a ajustes más frecuentes, pero de mayor magnitud, que probablemente generen fuertes objeciones. La revisión del ajuste de tarifas del CTP de Singapur en 2023 informó que el 94% de los encuestados estuvo de acuerdo con el ajuste de tarifas para mantener el ritmo de los aumentos de los costes operativos, incluidos los aumentos en los salarios de la fuerza laboral y los costes de mantenimiento y energía.²⁵

Este enfoque basado en fórmulas rastrea los cambios de costes y busca la transparencia, especialmente en las comunicaciones al público general sobre las razones detrás de los aumentos de las tarifas. Disponer de una herramienta de este tipo crea un espacio de discusión, negociación y compromiso con todos los interesados, no solo para el ajuste de tarifas, sino también para cubrir la brecha entre costes e ingresos, como en el caso de Taipéi.²⁶ Sin embargo, este enfoque no está exento de desafíos. El ajuste de las tarifas puede ser tanto un arte como una ciencia, y equilibrar todas las solicitudes (en algunos casos, contradictorias) de las diferentes partes interesadas puede resultar difícil.

EL CASO DE HONG KONG: REVISIÓN DEL MECANISMO DE AJUSTE DE TARIFAS BASADO EN FÓRMULAS

El transporte público de Hong Kong opera en una de las zonas más densamente pobladas y edificadas del mundo, con un tráfico diario de 4,8 millones de pasajeros. Más del 90% de todos los viajes se realizan en transporte público, y el ferrocarril representa el 50% de la cuota de mercado. La tarifa media por pasajero está fijada actualmente en 1,10 USD.

El mecanismo de ajuste de tarifas basado en fórmulas se lanzó en 2007, y se supervisa y revisa cada cinco años. Esto ha permitido que la fórmula evolucione y se adapte a nuevas realidades. La fórmula original incluía el IPC, el índice salarial y un factor de productividad como componentes principales. Las revisiones permitieron introducir un ajuste al factor de productividad y un límite de asequibilidad, así como descuentos en las tarifas en 2007.

En 2013, Hong Kong introdujo un descuento del 10% en el segundo viaje el mismo día y, en 2017, un reembolso del 3% por cada viaje en un período de seis meses. La fórmula se revisó en 2023 y, ahora, se ofrece un reembolso por rendimiento del servicio a través del «día de agradecimiento» para los pasajeros leales identificados. Además, los descuentos intermodales en minibuses han aumentado un 60%.

25 Consejo de Transporte Público. (2023). Fare adjustment formula and mechanism review report 2023, moving forward together: better rides, affordable fares and sustainable public transport.
 26 Gobierno de la ciudad de Taipéi: How are MRT fares set? (planificación): https://english.gov.taipei/news_content.aspx?n=a0edc3930f7e7efc&sms=5b794c46f3cde718&s=4574cf27db-d84e66

A medida que evoluciona el contexto del transporte público, es crucial establecer un mecanismo de revisión y adaptación de tarifas que contribuya a la sostenibilidad general del ecosistema de movilidad. A medida que el sector realiza la transición hacia la energía limpia, se vuelve más automatizado y diversifica sus fuentes de ingresos, la estructura de costes cambia. Por lo tanto, será necesario revisar y actualizar la fórmula para garantizar su relevancia continua en el seguimiento de los cambios de costes. La fórmula de ajuste de las tarifas da estabilidad a los operadores en el corto/medio plazo (3-5 años) sin interferencias externas.

RECOMENDACIONES

Aunque cada ciudad y país es diferente, con su propia historia, situación económica y prioridades políticas, existen puntos en común entre las distintas ciudades que es necesario identificar, así como ejemplos de prácticas recomendadas para compartir.

- ▶ **Un nivel adecuado de oferta de transporte público con tarifas asequibles requiere tanto fondos públicos como ingresos por tarifas.** Debe existir una contribución pública al coste del transporte público, además de los ingresos procedentes de las tarifas pagadas por los usuarios directos (es decir, los pasajeros). Esta contribución pública se justifica por los beneficios generales del transporte público, que contribuyen positivamente a toda la sociedad.
- ▶ **Las tarifas que pagan los pasajeros del transporte público deberían ser asequibles para todos los segmentos de la población** y competitivas con respecto al coste (marginal) del uso del automóvil. Por lo tanto, es importante que las autoridades locales realicen un seguimiento de los costes de los pasajeros y los gastos de movilidad de los diferentes grupos de usuarios.

- ▶ **Los productos tarifarios sociales o concesionales que satisfacen diferentes necesidades** pueden garantizar tarifas asequibles para los grupos de usuarios más vulnerables y, al mismo tiempo, mantener una contribución general razonable de las tarifas al coste general del transporte público.
- ▶ **La implementación de tarifas sociales debe realizarse de forma específica y limitada** para evitar la erosión de la base tarifaria y la presión económica sobre el nivel de servicio del sistema.
- ▶ Una **fórmula tarifaria vinculada a la oferta de servicios, la inflación y la asequibilidad** podría ayudar a establecer los niveles de tarifas correctos a lo largo del tiempo y mejorar la transparencia en el debate sobre posibles aumentos.
- ▶ **Las tarifas de transporte público asequibles deben combinarse con mejoras en la calidad del servicio** para crear un ecosistema propicio y para atraer y retener más usuarios en el transporte público. Esto crea un ciclo de retroalimentación positiva.



Este documento es un *Policy Brief* oficial de la Unión Internacional de Transporte Público (en adelante, «UITP»). La UITP representa los intereses de agentes clave en el sector del transporte público. La asociación incluye autoridades de transporte, operadores privados y públicos y la industria en todos los modos de transporte colectivo de pasajeros. Además, aborda los aspectos económicos, técnicos, organizativos y de gestión del transporte de pasajeros, así como el desarrollo de políticas de movilidad y transporte público en todo el mundo.

Este *Policy Brief* ha sido redactado por el Comité de Economía y Finanzas del Transporte.