

L'ATM estudia fixar un recàrrec a l'IBI a tota Catalunya per finançar el transport públic

La mesura requereix la reforma de la Llei estatal d'hisendes locals, però també hi ha sobre la taula un impost sobre els aparcaments d'empreses o recàrrecs a la taxa turística o a les zones blaves i verdes



Estació dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. | Adrià Costa

L'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) estudia noves vies per finançar el transport públic i una de les que té sobre la taula és l'establiment a tot Catalunya d'un recàrrec a l'impost de béns immobles (IBI). Aquesta mesura requeriria reformes legals a nivell estatal, motiu pel qual aquest organisme ha licitat un estudi per concretar la proposta i l'impacte que tindria, però per dos cop la contractació ha quedat deserta en no haver-hi cap interessat.

L'actual Llei estatal d'hisendes locals només permet que les àrees metropolitanes amb competències en transport fixin un recàrrec a l'IBI per finançar-lo, però aquest pot ser com a màxim del 0,2%. De fet, l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) ja n'ha fixat un als municipis integrants - del 0,16% i fins al 0,2%, en determinats supòsits- conegut com a tribut metropolità i que ha generat polèmica

([https://www.naciodigital.cat/santcugat/noticia/304/cinc/preguntes/respostes/sobre/tribut/metropolit a](https://www.naciodigital.cat/santcugat/noticia/304/cinc/preguntes/respostes/sobre/tribut/metropolit_a)), però l'ATM planteja que es pugui generalitzar la mesura a tots els municipis, formin part o no d'una àrea metropolitana, i per una quantitat superior al 0,2%.

Míriam Manrique, cap de l'àrea de finançament de l'ATM, matisa a **NacióDigital** que aquesta no és l'única opció que hi ha sobre la taula, per bé que l'estudi sol·licitat ha de permetre conèixer les dificultats d'implementar la mesura i els ingressos que podria reportar. De la mateixa manera, si s'optés per aquest recàrrec, la quantitat a fixar podria ser variable, entre altres aspectes per l'oferta de transport públic a la zona, per exemple.

El grup de finançament del transport públic es va constituir fa aproximadament un any, liderat per l'ATM i amb presència de la Generalitat, l'Ajuntament de Barcelona, l'AMB i l'Associació de Municipis per la Mobilitat i el Transport Urbà (AMTU). L'objectiu és buscar noves vies per finançar el transport públic, més enllà de la venda de bitllets i els pressupostos, ja que les seves necessitats "són cada cop més elevades" i el sistema és "cada cop més insostenible", segons recullen els plecs de licitació.

Altres opcions sobre la taula d'aquest grup de treball són la creació d'un impost sobre els aparcaments d'empresa, una taxa per esdeveniments de gran concurrència que requereixen reforçar els serveis -com partits del Barça o l'Espanyol-, un recàrrec sobre les estades turístiques, o un recàrrec sobre la taxa de zones blaves i verdes que tingués en compte el nivell d'emissions del vehicle i bonificacions derivades.

L'objectiu és tenir una proposta tancada el primer semestre de l'any i, pel que fa al possible recàrrec de l'IBI, aquesta seria una mesura que requeriria canvis legals i el concurs de diverses administracions. L'ATM està analitzant què ha fallat en les dues licitacions per a l'assessorament per concretar aquesta mesura -oferia 45.435,5 euros per fer aquesta feina- i pretén tornar a intentar-ho aviat.

La tasca a realitzar per a l'adjudicatari seria determinar quines lleis caldria modificar per establir aquest recàrrec de caràcter finalista -algunes de les quals, com la llei d'hisendes locals, de caràcter estatal-, identificar els municipis que formin part d'un sistema integrat de transport públic i calcular, municipi per municipi, quant es podria recaptar, segons diferents supòsits.

Serà en base a aquesta informació que el grup sobre finançament del transport públic assumirà o no la proposta, amb una quantitat de recàrrec o altre. Manrique, en tot cas, admet que no podria aplicar-se a curt termini, però matisa que l'objectiu és plantejar opcions a llarg termini, per fer sostenible el model fins al 2040. De fet, en cas d'aprovar-se aquest recàrrec, explica també que els municipis afectats haurien de notar una millora en les comunicacions, amb noves inversions i opcions de transport públic, cosa que implica que l'augment recaptatori no seria net.