

Opinión Bonificar para convencer: el transporte público ante el espejo del Real Decreto-ley 17/2025

A propósito del Real Decreto-ley 17/2025, de 23 de diciembre, de medidas de promoción del uso del transporte público mediante la bonificación de abonos y títulos multiviaje

El **Real Decreto-ley 17/2025** vuelve a poner sobre la mesa una herramienta ya conocida: **la bonificación directa del precio del transporte público** como palanca para cambiar hábitos, aliviar bolsillos y reducir emisiones. El Gobierno presenta la medida como un éxito probado y una respuesta social inmediata en un contexto de inflación persistente y transición ecológica. La pregunta incómoda es otra: **¿bonificar billetes cambia el sistema o solo compra tiempo?**

El mensaje político: accesibilidad inmediata, impacto rápido

La norma prorroga y ajusta bonificaciones sobre **abonos y títulos multiviaje** en distintos modos (ferrocarril, transporte urbano e interurbano), con cofinanciación estatal y ejecución descentralizada. El objetivo declarado es claro: **hacer el transporte público más atractivo que el coche** en el corto plazo. En términos sociales, la señal es potente: el Estado se coloca del lado del usuario recurrente — trabajadores, estudiantes, mayores— y amortigua costes en el día a día.

La eficacia real: más viajeros, sí; cambio estructural, menos claro

Las bonificaciones anteriores demostraron una **elasticidad positiva de la demanda**: más viajes, más abonos vendidos, más ocupación. Pero también dejaron una lección: **el efecto precio es volátil**. Cuando el incentivo se retira o se reduce, parte de la demanda vuelve al punto de partida. Sin mejoras paralelas en **frecuencia, fiabilidad, intermodalidad y tiempos de viaje**, el descuento actúa como analgésico, no como tratamiento.

La factura invisible: sostenibilidad financiera en duda

El decreto asume un **esfuerzo presupuestario recurrente** que se canaliza a operadores y autoridades de transporte. Funciona mientras hay margen fiscal y consenso político. El problema aparece cuando la bonificación se convierte en **normalidad**: ¿cómo se financia a medio

plazo sin tensionar cuentas locales y autonómicas? La experiencia muestra que **subvencionar tarifa sin reforzar oferta** puede erosionar la capacidad inversora del sistema justo cuando más la necesita.

Desigualdades territoriales: el riesgo del “café para todos”

La aplicación homogénea convive con realidades muy distintas. En áreas metropolitanas densas, el descuento potencia un servicio ya competitivo. En entornos rurales o periurbanos, donde la oferta es escasa o discontinua, **la bonificación apenas compete con el coche**. El resultado puede ser paradójico: más gasto público donde menos falta hace y **poco impacto** donde la dependencia del vehículo privado es estructural.

Gobernanza y coordinación: el eslabón débil

El decreto descansa en la **cooperación multinivel**. Ahí surgen fricciones: calendarios, criterios de elegibilidad, compensaciones a operadores, controles y justificación. Sin **reglas claras y estables**, el incentivo corre el riesgo de convertirse en una carrera administrativa por ejecutar fondos, no en una política de movilidad coherente. La bonificación exige una **arquitectura de datos** sólida para evaluar impacto real y corregir desviaciones.

Medio ambiente: beneficio inmediato, pero limitado

Reducir precio puede desplazar viajes del coche al transporte público en horas punta y corredores concretos, con **beneficios ambientales puntuales**. Pero la descarbonización sostenida requiere **trasvase modal duradero**, electrificación, prioridad semafórica, carriles bus, integración tarifaria y nodos intermodales. El descuento ayuda; **no sustituye** a la inversión ni a la gestión inteligente.

El dilema de fondo: incentivo temporal o política permanente

El Real Decreto-ley 17/2025 plantea una decisión estratégica: o la bonificación es **punto** hacia un sistema mejor (más oferta, mejor servicio), o se convierte en **muleta permanente** que posterga reformas difíciles. El primer camino exige fechas, hitos y evaluación; el segundo, solo presupuesto.

Conclusión: útil, sí; suficiente, no

Bonificar abonos **funciona** para atraer viajeros y aliviar costes. Pero **no transforma por sí sola** la movilidad. Si el descuento no viene acompañado de mejoras visibles y de un plan financiero creíble, acabará siendo una promesa cara y frágil. El reto no es convencer con precio hoy, sino **retener con calidad mañana**. Ahí se decidirá si el Real Decreto-ley 17/2025 es el inicio de un cambio o un parche más en la larga transición hacia una movilidad verdaderamente sostenible.