

Al·legacions a l'Ordenança Metropolitana Reguladora del Sistema de Tarifació Social del Transport de l'Àrea Metropolitana de Barcelona

ADRIÀ RAMIREZ PAPELL, major d'edat, amb DNI XXXXXXXX, en nom i representació en qualitat de President de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic, amb domicili al carrer Indústria 220 entresol de Barcelona (08026),

EXPOSO

- I. L'Associació per a la PROMOCIÓ DEL TRANSPORT PÚBLIC (**PTP** en endavant) vetlla per la defensa dels interessos generals en qüestions relacionades amb el transport públic i la mobilitat.
- II. El Consell metropolità de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, en sessió de 28 de setembre de 2021, va aprovar inicialment l'*Ordenança Metropolitana Reguladora del Sistema de Tarifació Social del Transport de l'Àrea Metropolitana de Barcelona*, segons s'ha publicat al Butlletí Oficial de la Província de data 8 d'octubre de 2021.
- III. Dins del període d'informació pública previst, l'entitat que represento desitja traslladar a l'Administració les seves apreciacions i propostes sobre el document sotmès a informació pública. Per aquest motiu presenta les següents:

Al·legacions

PRIMERA.- EXCESSIVA TIMIDESA EN L'ABAST DE L'ORDENANÇA

L'objecte de l'Ordenança és la **definició del sistema de tarifació social del transport de l'Àrea Metropolitana de Barcelona en l'àmbit dels seus municipis, de les condicions per beneficiar-se'n i del seu model de gestió.**

Tanmateix, aquest objecte no és entenedor ni clar. L'Ordenança es limita, en gran mesura, a explicar un canvi de nomenclatura per adaptar les tarifes **actuals** a la futura T-Mobilitat, condicionant-ne també la implementació de la mateixa, així com mencionar canvis relatius a les sancions aplicades.

Queda clar, doncs, que l'abast de l'Ordenança **no suposa pràcticament cap canvi de la situació actual ni cap evolució cap a una millor regulació**, sinó que es limita a establir les denominacions i el sistema de títols actuals, només actualitzables a la nova tecnologia 'contactless' que està en fase de proves i que, de presentar-se únicament aquesta modalitat, suposa una discriminació a part dels col·lectius beneficiaris de la tarifació social.

D'aquesta forma s'obvia que són nombrosos els estudis realitzats sobre la situació actual de les diferents tarifes socials¹, dirigits a la resolució de les clares situacions discriminatòries i greuges comparatius que existeixen en el tractament entre ciutadans i ciutadanes metropolitanes (AMB). Des d'aquest punt de vista i com a exemples:

- A. Caldria regular el lligam entre la proposta de l'AMB i la tarifació social de l'ATM:
 - a. El terme "tarifació social" és un concepte que hauria de recollir tots els títols amb algun tipus de descompte, com són la T-16, la T-Jove, la T-Atur i la targeta per famílies nombroses.
 - b. Unificar criteris per a establir l'abast municipal.
 - c. Establir un únic ens gestor de la tarifació social amb un sol model de gestió.
- B. La norma ha de reflectir la voluntat d'eliminar qualsevol discriminació per raó d'edat, residència o serveis de transport públic, entre els ciutadans i ciutadanes metropolitanes.

SEGONA.- INSUFICIENT I INJUST ÀMBIT D'APLICACIÓ DEL SISTEMA DE TARIFICACIÓ SOCIAL

Segons es preveu en l'article 2 de l'Ordenança, l'àmbit territorial i de serveis de transport públic que abasta el sistema de tarifació social és estrictament el dels municipis que pertanyen a l'AMB i per uns serveis determinats (autobusos metropolitans, FGC dins la zona tarifària 1, metro, trambaix, trambesós i funicular de Montjuïc).

La restricció de l'àmbit a la zona tarifària 1, pel que fa al servei de FGC, no té cap justificació, i tampoc la perpetuació de la inadmissible discriminació que existeix en aquest mitjà de transport en l'ús de la targeta d'acompanyant de persones amb discapacitats (article 3.2 Ordenança), que només poden utilitzar els usuaris d'operadors diferents de FGC.

¹ Entre altres:

<https://ajuntament.barcelona.cat/dretssocials/sites/default/files/arxiu-documents/Estudi%20greuge%20comp%20aratiu%20economic%20de%20les%20persones%20amb%20discapacitat.pdf>

No és admissible que una suposada manca d'acord amb FGC hagi de suposar l'acceptació d'aquesta discriminació en l'àmbit d'una Ordenança que ha d'anar dirigida a la ciutadania en general, siguin quins siguin els operadors que prestin el servei.

En la mateixa línia, **la no aplicació dels títols socials a determinats serveis de transport públic metropolità interurbà dependents del Govern de la Generalitat, com rodalies (RENFE) a les zones 1 i 2, o també als FGC a la zona 2, així com determinats serveis d'autobusos interurbans que fan el servei en l'àmbit metropolità, suposa una clara discriminació i genera greuges comparatius inacceptables.**

És a dir, no hi ha un tracte equiparable als usuaris metropolitans, en funció de quin sigui el servei de transport públic que utilitzin en les diferents zones tarifàries, i en especial es **perjudica greument a les persones que es mouen en la zona 2 en l'àmbit de l'AMB.** Noti's que en aquesta zona **no hi ha serveis metropolitans de transport de l'AMB que puguin facilitar molts desplaçaments imprescindibles.**

En el cas de títols com seria la T-16, malgrat no sigui d'aplicació AMB sinó ATM, cal considerar també el moviment entre zones adjuntes com a mínim per tal de garantir la motivació a l'ús del transport públic intermunicipal. Així, una família que resideix a la zona 2, no pot garantir el transport a tots els membres a menys que faci servir títols addicionals als que ja tenen. Aquest fet agreuja la situació de vulnerabilitat dels infants i joves, impedit el seu lliure desplaçament. És per això que **cal establir un sistema que harmonitzi l'implementació de totes les tarifacions a tot l'àmbit de l'AMB i ATM.**

El mateix succeeix amb les altres tarifacions socials dels municipis metropolitans adscrits a la zona 2 (encara que estiguin en zona de tarifa plana), en els quals només es poden utilitzar les targetes socials als desplaçaments dins d'aquells municipis. Aquest fet suposa deixar fora tots els desplaçaments obligats a serveis sanitaris, escoles, serveis públics, etc, situats en municipis veïns i pels quals no es pot utilitzar la tarifació social.

Entenem que, a l'igual que en l'aplicació dins de la zona 1 no es restringeixen els desplaçaments a l'exclusiu àmbit del municipi, s'hauria d'aplicar el mateix criteri als municipis de la zona 2 incorporats a la zona de tarifa plana, permetent el desplaçament entre municipis metropolitans igual que es fa amb la resta de tarifes integrades.

Cal indicar que quan es va aprovar l'aplicació de la tarifa plana d'una zona als municipis metropolitans adscrits fins llavors a la zona 2 del STI, es va eliminar l'excepció d'aquests municipis de pagar el Tribut Metropolità i es va acordar amb els Alcaldes dels municipis afectats la millora de serveis i l'aplicació de la tarifació social completa a la zona 2 dins de l'àmbit de l'AMB.

Per tant, hi ha una **manca de compliment dels compromisos i l'absència d'un model global i just en la tarifació social proposada**, que discrimina als usuaris del transport en funció del municipi de residència. Cal que el contingut de l'Ordenança sigui el reflex d'un autèntic model i no una simple descripció de l'esquema actual, injust i ineficaç. Per tant, la realitat metropolitana ha de quedar recollida en el text, i respectar el principi d'igualtat que sí s'aplica actualment a la tarifació ordinària (T-10 i d'altres) en els municipis de la segona corona que s'han incorporat a la zona de tarifa plana.

L'aprovació de l'Ordenança ha de servir per eliminar totes les discriminacions i greuges comparatius existents en la tarifació social entre els diferents municipis metropolitans.

TERCERA.- GREU DISCRIMINACIÓ PER RAÓ D'EDAT I A PERSONES AMB DIVERSITAT FUNCIONAL

En l'article 4.2.1 de l'Ordenança es recullen les condicions específiques per ser beneficiari de la T- metropolitana gratuïta i la T-metropolitana reduïda, indicant al seu apartat a) la següent condició:

“Tenir més de 65 anys amb caràcter general, tret de les persones dels municipis inclosos dins de l'àmbit territorial de l'AMB que hagin signat un conveni amb l'AMB per tal de rebaixar aquesta edat, conveni que han d'aprovar els òrgans de govern del municipi i de l'AMB”.

D'acord amb l'article 5 sobre la Gestió del sistema, l'objectiu bàsic del model són la simplicitat i la comoditat, fet que queda totalment incomplet amb aquest article de l'Ordenança.

Aquesta regulació, relacionada també amb l'article 6.1 de l'Ordenança, significa que **els convenis municipals poden instrumentar diferents nivells dins de la tarificació social, que discriminin als ciutadans residents a l'AMB per raó d'edat i depenent del municipi que visquin** a partir d'assumir econòmicament per part del municipi les “excepcions” convingudes.

Així, segons l'informe més recent efectuat per l'ATM l'any 2016, sobre els Títols socials a l'àmbit del sistema Tarifari integrat, i concretament en l'àmbit de l'AMB, els requisits d'edat pels beneficiaris dels títols socials són els següents, depenent del municipi de residència:

Requisits per a ser beneficiari del títol social

1. Estar empadronat en un dels municipis següents: Barcelona, Castelldefels, l'Hospitalet de Llobregat, Badalona, Esplugues de Llobregat, Montgat, Sant Boi de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern, Santa Coloma de Gramenet, Tiana, Cerdanyola del Vallès, Molins de Rei, Montcada i Reixac, El Papiol, Sant Feliu de Llobregat, Sant Vicenç dels Horts, Santa Coloma de Cervelló.
2. Tenir l'edat requerida en funció de cada municipi, tal com s'indica a la taula següent, tenir el certificat de reconeixement de la discapacitat igual o superior al 33% de l'Institut Català d'Assistència i Serveis Socials (ICASS) de la Generalitat de Catalunya o la targeta acreditativa de la discapacitat.

Municipi	Edat requerida
Barcelona, Castelldefels, Cornellà de Llobregat, l'Hospitalet de Llobregat i St. Adrià del Besòs	Més de 60 anys
Viladecans	Més de 61 anys
Badalona, Esplugues de Llobregat, Montgat, Sant Boi de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern, Santa Coloma de Gramenet i Tiana	Més de 62 anys
Gavà	Més de 63 anys
Cerdanyola del Vallès, El Prat de Llobregat, Molins de Rei, Montcada i Reixac, El Papiol, Sant Feliu de Llobregat, Sant Vicenç dels Horts i Santa Coloma de Cervelló	Més de 65 anys

En l'actualitat val la pena assenyalar que la targeta rosa metropolitana és un títol que només existeix parcialment a Barcelona ciutat i a 24 dels 36 municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB). Depèn dels ingressos i permet viatjar gratuïtament o bé amb tarifa reduïda (acompanyant la targeta multiviatge de preu reduït T4) a la zona 1 del

sistema tarifari integrat de l'ATM Barcelona. Però **no és un títol totalment integrat, ja que al contrari que la resta de títols integrats bonificats de l'ATM, només té accés a 21 dels 50 operadors de transport i no està inclòs un dels més importants en la mobilitat quotidiana: Rodalies de Catalunya (RENFE)**. Tot plegat és una clara discriminació.

Així doncs, podem observar que les previsions dels diversos convenis i l'aplicació de criteris diferenciats en funció del territori o de l'operador de transport, suposen una clara discriminació entre els usuaris del transport públic metropolità, que és inadmissible i **justifica que d'una vegada per totes s'unifiquin les condicions d'ús del transport públic en l'àmbit metropolità**. Per dur a terme la necessària correcció en la situació actual es poden imaginar escenaris de transició fins arribar a la unificació total i igualitària, però el que no és acceptable és que es consolidi i perpetui un sistema discriminatori injust.

Cal indicar també que l'aplicació de les noves denominacions dels títols queda subjecte a la implementació de la tecnologia contactless, sense cap referència a la transició entre els títols actuals i la digitalització completa dels mateixos. Aquesta aplicació pot suposar la discriminació de diversos col·lectius que, per diferents motius d'edat o accessibilitat, no poden disposar del coneixement per a l'ús de la tecnologia o l'aplicació de la mateixa. Instem doncs, a treballar en l'element de transició entre el sistema actual i el proposat.

QUARTA.- IMPERIOSA NECESSITAT D'UNA UNIFICACIÓ DE REQUISITS EN L'OBTENCIÓ DEL RECONeixEMENT DE LA TARIFICACIÓ SOCIAL

El que hem analitzat fins al moment és una **part del problema que suposa la manca d'unificació en els criteris per a l'obtenció de la tarificació social i la bonificació per als usuaris**. És una matèria estudiada amb detall, entre altres, en els Informes del Síndic de Greuges de Catalunya de 2005 i 2010, i que va motivar un específic Informe sobre el preu dels transports públics l'any 2014².

Cal també treballar, imperiosament, en la possibilitat de compra des de qualsevol màquina expendedora o aplicatiu dels títols de tarificació social. **No és de rebut poder usar un títol en un mitjà de transport i no poder-lo comprar en el mateix transport com la resta de títols**.

Recomanem als serveis de l'AMB una atenta lectura de l'Informe, on es conclou que, si els títols de transport són unipersonals i intransferibles, per als requisits econòmics en la seva obtenció caldria considerar únicament els ingressos de la persona i no els de la unitat familiar.

² http://www.sindic.cat/site/unitFiles/3698/Informe%20preus%20transport%20public_cat.pdf

En base a l'exposat

SOL·LICITO

Que es tingui per presentat aquest escrit i per formulades al·legacions en el tràmit d'informació pública de l'Ordenança Metropolitana Reguladora del Sistema de Tarifació Social del Transport de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, aprovada inicialment pel Consell Metropolità en sessió del 28 de setembre de 2021 (BOP 8 d'octubre de 2021).

Barcelona, 5 de novembre de 2021

Signat: Adrià Ramirez Papell