

## Alegaciones a la Ordenanza Metropolitana Reguladora del Sistema de Tarifación Social del Transporte del Área Metropolitana de Barcelona

ADRIÀ RAMIREZ PAPELL, mayor de edad, con DNI XXXXXXXX, en nombre y representación en calidad de Presidente de la Asociación para la Promoción del Transporte Público, con domicilio en la calle Industria 220 entresuelo de Barcelona (08026),

### EXPONGO

- I. La Asociación para la PROMOCIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO (**PTP** en adelante) vela por la defensa de los intereses generales en cuestiones relacionadas con el transporte público y la movilidad.
- II. El Consejo metropolitano del Área Metropolitana de Barcelona, en sesión de 28 de septiembre de 2021, aprobó inicialmente la *Ordenanza Metropolitana Reguladora del Sistema de Tarifación Social del Transporte del Área Metropolitana de Barcelona*, según se ha publicado en el Boletín Oficial de la Provincia de fecha 8 de octubre de 2021.
- III. Dentro del período de información pública previsto, la entidad que represento desea trasladar a la Administración sus apreciaciones y propuestas sobre el documento sometido a información pública. Por este motivo presenta las siguientes:

# Alegaciones

## PRIMERA.- EXCESIVA TIMIDEZ EN EL ALCANCE DE LA ORDENANZA

El objeto de la Ordenanza es la **definición del sistema de tarificación social del transporte del Área Metropolitana de Barcelona en el ámbito de sus municipios, de las condiciones para beneficiarse y de su modelo de gestión.**

Sin embargo, este objeto no es comprensible ni claro. La Ordenanza se limita, en gran medida, a explicar un cambio de nomenclatura para adaptar las tarifas **actuales** a la futura T-Mobilitat, condicionando también su implementación, así como mencionar cambios relativos a las sanciones aplicadas.

Queda claro, pues, que el alcance de la Ordenanza **no supone prácticamente ningún cambio de la situación actual ni ninguna evolución hacia una mejor regulación**, sino que se limita a establecer las denominaciones y el sistema de títulos actuales, sólo actualizables a la nueva tecnología 'contactless' que está en fase de pruebas y que, de presentarse únicamente esta modalidad supone una discriminación aparte de los colectivos beneficiarios de la tarificación social.

De esta forma se obvia que son numerosos los estudios realizados sobre la situación actual de las distintas tarifas sociales<sup>1</sup>, dirigidos a la resolución de las claras situaciones discriminatorias y agravios comparativos que existen en el tratamiento entre ciudadanos y ciudadanas metropolitanas (AMB). Desde este punto de vista y como ejemplos:

- A. Habría que regular el vínculo entre la propuesta del AMB y la tarificación social de la ATM:
  - a. El término "tarificación social" es un concepto que debería recoger todos los títulos con alguno tipos de descuento, como son la T-16, la T-Joven, la T-Paro y la tarjeta para familias numerosas.
  - b. Unificar criterios para establecer el alcance municipal.
  - c. Establecer un único ente gestor de la tarificación social con un solo modelo de gestión.
- B. La norma debe reflejar la voluntad de eliminar cualquier discriminación por razón de edad, residencia o servicios de transporte público, entre los ciudadanos y ciudadanas metropolitanas.

## SEGUNDA.- INSUFICIENTE E INJUSTO ÁMBITO DE APLICACIÓN DEL SISTEMA DE TARIFICACIÓN SOCIAL

Según se prevé en el artículo 2 de la Ordenanza, el ámbito territorial y de servicios de transporte público que abarca el sistema de tarificación social es estrictamente el de los municipios que pertenecen al AMB y por unos servicios determinados (autobuses metropolitanos, FGC dentro de la zona tarifaria 1, metro, trambaix, trambesós y funicular de Montjuïc).

---

<sup>1</sup> Entre otros:

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

**La restricción del ámbito en la zona tarifaria 1, en lo que se refiere al servicio de FGC, no tiene ninguna justificación, y tampoco la perpetuación de la inadmisibile discriminación que existe en este medio de transporte en el uso de la tarjeta de acompañante** de personas con discapacidades (artículo 3.2 Ordenanza), que sólo pueden utilizar los usuarios de operadores distintos de FGC. No es admisible que una supuesta falta de acuerdo con FGC deba suponer la aceptación de esta discriminación en el ámbito de una Ordenanza que debe ir dirigida a la ciudadanía en general, sean cuales sean los operadores que presten el servicio.

En la misma línea, **la no aplicación de los títulos sociales a determinados servicios de transporte público metropolitano interurbano dependientes del Gobierno de la Generalitat, como cercanías (RENFE) en las zonas 1 y 2, o también en los FGC en la zona 2, así como determinados servicios de autobuses interurbanos que realizan el servicio en el ámbito metropolitano, supone una clara discriminación y genera agravios comparativos inaceptables.**

Es decir, no existe un trato equiparable a los usuarios metropolitanos, en función de cuál sea el servicio de transporte público que utilicen en las diferentes zonas tarifarias, y en especial se **perjudica gravemente a las personas que se mueven en la zona 2 en l ámbito del AMB**. Nótese que en esta zona **no existen servicios metropolitanos de transporte del AMB que puedan facilitar muchos desplazamientos imprescindibles.**

En el caso de títulos como sería la T-16, aunque no sea de aplicación AMB sino ATM, debe considerarse también el movimiento entre zonas adjuntas como mínimo para garantizar la motivación al uso del transporte público intermunicipal. Así, una familia que reside en la zona 2, no puede garantizar el transporte a todos sus miembros a menos que utilice títulos adicionales a los que ya tienen. Este hecho agrava la situación de vulnerabilidad de niños y jóvenes, impidiendo su libre desplazamiento. Por eso es **necesario establecer un sistema que armonice la implementación de todas las tarifaciones en todo el ámbito del AMB y ATM.**

Lo mismo sucede con las demás tarifas sociales de los municipios metropolitanos adscritos a la zona 2 (aunque estén en zona de tarifa plana), en los que sólo se pueden utilizar las tarjetas sociales en los desplazamientos dentro de aquellos municipios. Este hecho supone dejar fuera todos los desplazamientos obligados a servicios sanitarios, escuelas, servicios públicos, etc, situados en municipios vecinos y por los que no puede utilizarse la tarifación social.

Entendemos que, al igual que en la aplicación dentro de la zona 1 no se restringen los desplazamientos al exclusivo ámbito del municipio, debería aplicarse el mismo criterio a los municipios de la zona 2 incorporados en la zona de tarifa plana, permitiendo el desplazamiento entre municipios metropolitanos al igual que se realiza con el resto de tarifas integradas.

Cabe indicar que cuando se aprobó la aplicación de la tarifa plana de una zona en los municipios metropolitanos adscritos hasta entonces a la zona 2 del STI, se eliminó la excepción de estos municipios de pagar el Tributo Metropolitano y se acordó con los Alcaldes de los municipios afectados la mejora de servicios y la aplicación de la tarifación social completa en la zona 2 dentro del ámbito de la AMB.

Por tanto, existe una **falta de cumplimiento de los compromisos y la ausencia de un modelo global y justo en la tarifación social propuesta**, que discrimina a los usuarios del transporte en función del municipio de residencia. Es necesario que el contenido de la Ordenanza sea el reflejo de un auténtico modelo y no una simple descripción del esquema

actual, injusto e ineficaz. Por tanto, la realidad metropolitana debe quedar recogida en el texto, y respetar el principio de igualdad que sí se aplica actualmente a la tarificación ordinaria (T-10 y otros) en los municipios de la segunda corona que se han incorporado a la zona de tarifa plana.

La aprobación de la Ordenanza debe servir para eliminar todas las discriminaciones y agravios comparativos existentes en la tarificación social entre los diferentes municipios metropolitanos.

### **TERCERA.- GRAVE DISCRIMINACIÓN POR RAZÓN DE EDAD YA PERSONAS CON DIVERSIDAD FUNCIONAL**

En el artículo 4.2.1 de la Ordenanza se recogen las condiciones específicas para ser beneficiario de la T-metropolitana gratuita y la T-metropolitana reducida, indicando su apartado a) la siguiente condición:

*“Tener más de 65 años con carácter general, salvo las personas de los municipios incluidos dentro del ámbito territorial del AMB que hayan firmado un convenio con el AMB para rebajar esta edad, convenio que deben aprobar los órganos de gobierno del municipio y del AMB”.*

De acuerdo con el artículo 5 sobre la Gestión del sistema, el objetivo básico del modelo son la simplicidad y comodidad, lo que queda totalmente incumplido con este artículo de la Ordenanza.

Esta regulación, relacionada también con el artículo 6.1 de la Ordenanza, significa que **los convenios municipales pueden instrumentar diferentes niveles dentro de la tarificación social, que discriminan a los ciudadanos residentes en el AMB por razón de edad y dependiendo del municipio que vivan** a partir de asumir económicamente por parte del municipio las “excepciones” convenidas.

Así, según el informe más reciente efectuado por la ATM en el año 2016, sobre los Títulos sociales en el ámbito del sistema Tarifario integrado, y concretamente en el ámbito del AMB, los requisitos de edad para beneficiarios de los títulos sociales son los siguientes, dependiendo del municipio de residencia:

### 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 la actualidad vale la pena señalar que la tarjeta rosa metropolitana es un título que sólo existe parcialmente en Barcelona ciudad y en 24 de los 36 municipios del Área Metropolitana de Barcelona ( CON). Depende de los ingresos y permite viajar gratuitamente o bien con tarifa reducida (acompañando a la tarjeta multiviaje de precio reducido T4) a la zona 1 del sistema tarifario integrado de la ATM Barcelona. Pero **no es un título totalmente integrado, ya que al contrario que el resto de títulos integrados bonificados de la ATM, sólo tiene acceso a 21 de los 50 operadores de transporte y no está incluido uno de los más importantes en la movilidad cotidiana: Rodalies de Catalunya (RENFE)**. Todo esto es una clara discriminación.

Así pues, podemos observar que las previsiones de los diversos convenios y la aplicación de criterios diferenciados en función del territorio o del operador de transporte, suponen una clara discriminación entre los usuarios del transporte público metropolitano, que es inadmisibles y **justifica que una vez por todas se unifiquen las condiciones de uso del transporte público en el ámbito metropolitano**. Para llevar a cabo la necesaria corrección en la situación actual pueden imaginarse escenarios de transición hasta llegar a la unificación total e igualitaria, pero lo que no es aceptable es que se consolide y perpetúe un sistema discriminatorio injusto.

Cabe indicar también que la aplicación de las nuevas denominaciones de los títulos queda sujeta a la implementación de la tecnología contactless, sin referencia alguna a la transición entre los títulos actuales y la digitalización completa de los mismos. Esta aplicación puede suponer la discriminación de varios colectivos que, por distintos motivos de edad o accesibilidad, no pueden disponer del conocimiento para el uso de la tecnología o la aplicación de la misma. Instamos, pues, a trabajar en el elemento de transición entre el sistema actual y el propuesto.

## **CUARTA.- IMPERIOSA NECESIDAD DE UNA UNIFICACIÓN DE REQUISITOS EN LA OBTENCIÓN DEL RECONOCIMIENTO DE LA TARIFICACIÓN SOCIAL**

Lo que hemos analizado hasta el momento es una **parte del problema que supone la falta de unificación en los criterios para la obtención de la tarificación social y la bonificación para los usuarios**. Es una materia estudiada con detalle, entre otros, en los Informes del Síndic de Greuges de Cataluña de 2005 y 2010, y que motivó un específico Informe sobre el precio de los transportes públicos en 2014<sup>2</sup>.

Es necesario también trabajar, imperiosamente, en la posibilidad de compra desde cualquier máquina expendedora o aplicativo de los títulos de tarificación social. **No es de recibo poder usar un título en un medio de transporte y no poder comprarlo en el mismo transporte como el resto de títulos.**

Se recomienda a los servicios del AMB una atenta lectura del Informe, donde se concluye que, si los títulos de transporte son unipersonales e intransferibles, para los requisitos económicos en su obtención habría que considerar únicamente los ingresos de la persona y no los de la unidad familiar.

En base a lo expuesto

### **SOLICITO**

Que se tenga por presentado este escrito y por formuladas alegaciones en el trámite de información pública de la Ordenanza Metropolitana Reguladora del Sistema de Tarifación Social del Transporte del Área Metropolitana de Barcelona, aprobada inicialmente por el Consejo Metropolitano en sesión de 28 de septiembre de 2021 (BOP 8 de octubre de 2021).

Barcelona, 5 de noviembre de 2021

Firmado: Adrià Ramirez Papell

---

<sup>2</sup> [http://www.sindic.cat/site/unitFiles/3698/Informe%20preus%20transport%20public\\_cat.pdf](http://www.sindic.cat/site/unitFiles/3698/Informe%20preus%20transport%20public_cat.pdf)