

Barcelona, 17 de abril de 2023

## La PTP pide acelerar la integración tarifaria en toda Catalunya



*El modelo de tarifas actual provoca graves desigualdades territoriales, haciendo que trayectos de distancias similares puedan costar prácticamente el doble. El sistema beneficia al área de Barcelona, precisamente la que tiene un mejor servicio de transporte público.*

*El modelo tarifario es complejo y no responde a una lógica del usuario. Además, aún deja fuera a 12 comarcas de las Terres de l'Ebre, el Alt Pirineu y el Empordà, y la Val d'Aran.*

*Desde la PTP proponemos medidas para implantar a corto plazo, pero es necesario unificar lo antes posible los cuatro sistemas actuales en un único sistema tarifario integrado por todo Catalunya*

Hoy se ha hecho efectiva la integración del transporte público de la **comarca de La Garrotxa en la ATM de Girona**. Las ventajas de esta integración son múltiples:

1. Disponer de todos los abonos multiviaje de los que ya disponen las ATMs de Girona, Tarragona y Lleida: T-Mes, T-10, T-50/30, T-16 y, a partir de hoy, también T-Jove
2. Disponer de un sistema de precios fácil de interpretar.
3. Poder realizar transbordo entre dos o más líneas sin volver a pagar el billete.

Este modelo, que se implementó por primera vez en el ámbito del **ATM Barcelona** el año 2000, se ha ido extendiendo paulatinamente a las diversas comarcas de Catalunya, creándose también las **ATMs del Camp de Tarragona, Lleida y Girona**.

Además, hoy también se pone en marcha la **T-Joven en las ATMs del Camp de Tarragona, Lleida y Girona**, ampliando significativamente el número de usuarios que podrán beneficiarse.

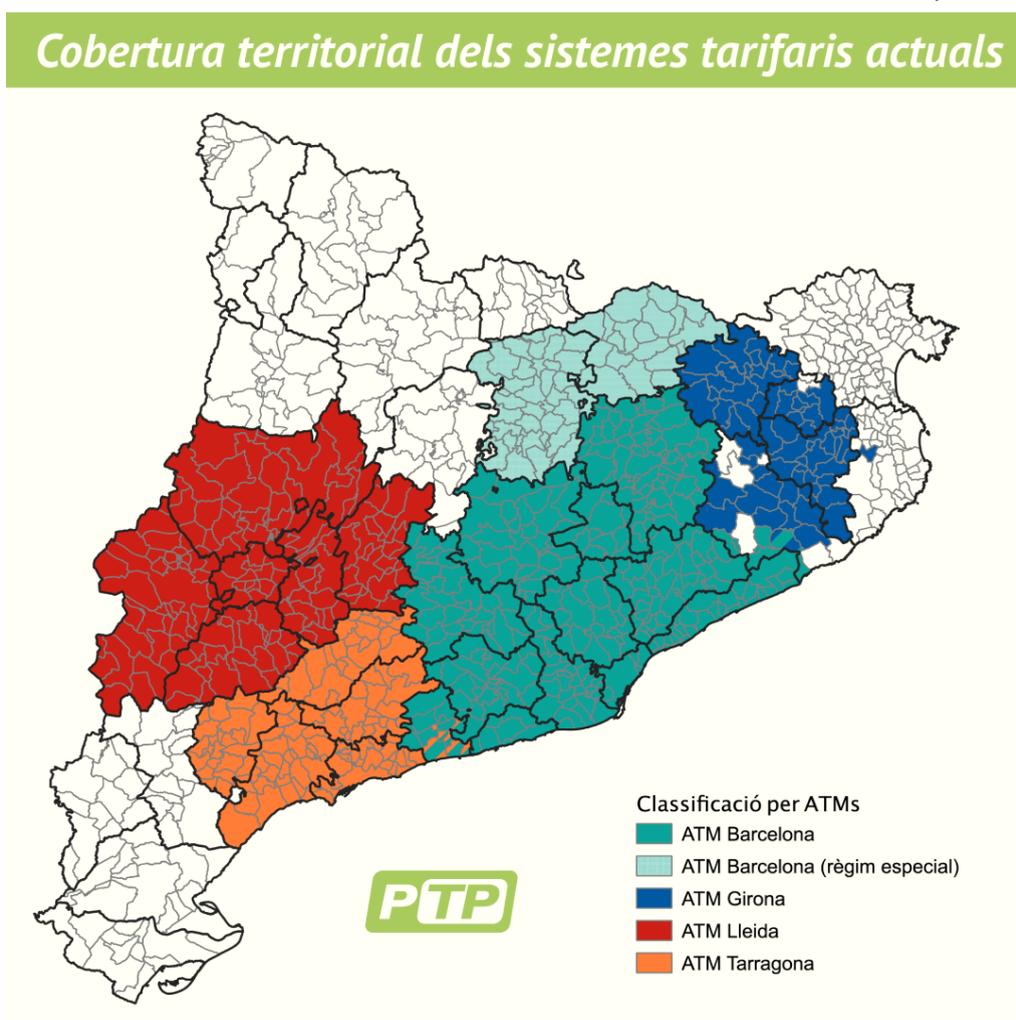
Sin embargo, desde la PTP creemos que el **sistema actual todavía presenta graves carencias**, que podrían solucionarse de forma relativamente sencilla.

## La situación actual: cuatro sistemas diferentes que no cubren toda Catalunya

Actualmente, el **sistema de tarifas del transporte público** de Catalunya se organiza a partir de la gestión desde 4 organismos: la Autoridad del Transporte Metropolitano de Barcelona y las Autoridades Territoriales de Movilidad de Lleida, Girona y Camp de Tarragona.

Estos organismos tienen tanto **funciones de planificación de la movilidad como de definición de las fronteras** del sistema tarifario integrado: son quienes definen las tarifas del transporte público, las zonas y gestionan la recolección de ingresos (de billetes e impuestos) y el reparto entre los operadores que ofrecen el servicio.

Si plasmamos el ámbito territorial de cada una de estas autoridades en un mapa, veremos:



Cobertura de las ATMs de Catalunya por municipios a 17/4/2023. Fuente: PTP a partir de ATMs e ICGC.

- El sistema tiene una limitación de base: la existencia de cuatro sistemas diferenciados **impide que los trayectos entre ATMs puedan integrarse**. Con este sistema, un trayecto entre Empordà y Barcelona o entre Lleida y Reus no puede integrarse.
- Hay todavía **12 comarcas más Aran que no disfrutan de integración** tarifaria: todas las de las Terres de l'Ebre (Ribera d'Ebre, Terra Alta, Baix Ebre y Montsià), todas las del Alt Pirineu (Alta Ribagorça, Pallars, Sobirà, Pallars Jussà, Alt Urgell y Baixa Cerdanya) y las comarcas del Solsonès, el Alt Empordà y el Baix Empordà.
- La Selva y el Pla de l'Estany tienen una **integración parcial**: algunos de sus municipios están integrados y otros no.
- El Berguedà y el Ripollès están integrados en la ATM de Barcelona con un **régimen especial**, conocido como la "7a corona"<sup>1</sup>, que ofrece abonos de 10 viajes a Barcelona, pero que **no integra los trayectos con comarcas vecinas como Osona o el Bages**.

Desde el Departament de Territori de la Generalitat se ha anunciado la voluntad de llevar a cabo los siguientes cambios:

- A. La integración de las comarcas del Alt Pirineu y Aran en el sistema de la ATM Lleida, anunciada en mayo de 2022 para el mismo año<sup>2</sup>, que todavía no se ha hecho efectiva.
- B. La integración del Solsonès en el régimen de 7ª corona de la ATM Barcelona, anunciada en julio de 2022<sup>3</sup>, que tampoco se ha hecho efectiva.
- C. La integración del Baix Empordà en la ATM de Girona, anunciada en marzo de 2023<sup>4</sup>, datos de sentido.

## Integraciones a corto plazo: acciones sencillas, pero urgentes

Desde la PTP consideramos que la integración tarifaria es **una de las medidas más potentes para hacer atractivo el transporte público** y, también, una de las que mejor resultado da por cada euro invertido: **un sistema más sencillo y comprensible tiene más usuarios**. Por este motivo, instamos al Departamento de Territorio de la Generalidad de Catalunya, administración competente, a:

1. **Ejecutar las integraciones ya anunciadas:** Alt Pirineu y Aran, Solsonès y Baix Empordà.
2. Planificar y ejecutar la **integración del Alt Empordà en la ATM de Girona**.
3. **Integrar los municipios de la Selva en la ATM de Girona**, manteniendo la doble integración de aquellos que ya forman parte del ATM de Barcelona<sup>5</sup>. En el caso de

<sup>1</sup> [Ampliación del STI en el Berguedà, en Osona y en el Ripollès](#)

<sup>2</sup> [Territorio integrará el Alt Pirineu i Aran en el sistema tarifario de Lleida este 2022](#)

<sup>3</sup> [Territorio integra al Solsonès en el sistema tarifario de Barcelona](#)

<sup>4</sup> [Se reúne la mesa de movilidad del Baix Empordà](#)

<sup>5</sup> Municipios de la Selva que forman parte de la ATM Barcelona: Riells y Viabrea, Breda, Hostalric, Massanes, Fogars de la Selva, Maçanet de la Selva (que también forma parte de la ATM Girona) y Blanes.

Lloret de Mar, integrarlo en ambas ATMs a la vez, por la demanda que tiene hacia ambas capitales.

4. Dotar a las **Terres de l'Ebre de un sistema tarifario integrado**, valorando la posibilidad de crear la ATM de las Terres de l'Ebre o creando una ATM Camp/Ebre a partir de la ampliación del ámbito de la actual ATM de Tarragona.

## **A medio plazo: un sistema tarifario integrado para toda Catalunya**

Sin perjuicio de las acciones anteriores, desde la PTP también pedimos acelerar la **implantación de un sistema tarifario integrado (STI) unificado para toda Catalunya**, con un modelo de **tarifas coherente y no discriminatorio, una gama de títulos unificada y que permita integrar cualquier viaje** dentro de Catalunya.

Sobre este aspecto, creemos que es necesario hacer algunas apreciaciones:

- Entendemos que la tecnología actual de pago, especialmente la de la ATM Barcelona, no permite la integración en toda Catalunya. En este sentido, **el despliegue de la T-Mobilitat es el escenario idóneo para la creación de un sistema tarifario integrado único.**
- Por el camino, creemos que es necesario **homogeneizar los abonos de los cuatro sistemas** tarifarios integrados. En este sentido, el paso de la T-12 a T-16 y la creación de la T-Joven en las ATMs de Girona, Tarragona y Lleida son una muy buena noticia.
- Es especialmente urgente **unificar la tarificación social** yo: la vinculada a las personas con discapacidad, a las personas mayores, a personas en situación de vulnerabilidad por motivos socioeconómicos, y aplicar mejoras concretas con relación a las familias numerosas y monoparentales (como el descuento en billetes sencillos o T-10, obligatorio por ley)<sup>6</sup>.
- California **acelerar los estudios para acordar un sistema de tarificación para toda Catalunya**: sea basado en zonas, con tarifa kilométrica o mixta, y con todo el conjunto de abonos y títulos a ofrecer.

Por último, desde la PTP creemos también que **es necesario abordar el debate de la gobernanza**: las ATMs actuales son la referencia tanto para definir el ámbito de un sistema tarifario integrado como para la elaboración de propuestas para la planificación de servicios e infraestructuras de transporte.

Así como la primera función, como ya hemos dicho, es necesario integrarla en toda Catalunya, la elaboración y ejecución de propuestas y la gestión de servicios de transporte público tiene un valor añadido si se gestiona desde la proximidad del territorio.

Por este motivo, desde la PTP hacemos la propuesta de un **sistema de planificación a dos niveles**: un organismo a nivel catalán, que se encargue del STI y de la elaboración de la

---

<sup>6</sup> La PTP analizó la tarificación social en Catalunya en Diciembre 2022. [Consultar aquí](#) (diapositiva 18).

planificación global, y unos organismos o delegaciones territoriales, que se encarguen de la planificación específica y la coordinación con los entes locales.

## **Comunicados relacionados**

[La PTP pide cómo se financiará el mantenimiento de los descuentos en los títulos de transporte](#)

[El modelo de financiación y la tarificación social en el punto de mira en la última escuela de transporte](#)

[La PTP recuerda que la gratuidad temporal en el servicio de RENFE durante 4 meses no es la mejor opción para promocionar el uso del transporte público](#)