

A.18. L'ACREDITACIÓ DE LA TITULARITAT I L'HOMOGENEÏTZACIÓ DE LES TARIFES SOCIALS DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

Al llarg de l'any 2013, el Síndic ha rebut nombroses queixes relatives a la imposició de la percepció mínima a usuaris de transports públics que són beneficiaris de títols de tarifació social, com ara la targeta rosa metropolitana de tarifa reduïda, el carnet rosa metropolità de tarifa reduïda o la targeta de pensionista de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC).

El problema sorgeix en el moment en què són requerits pels interventors a mostrar el títol i no aporten el carnet que l'ha d'acompanyar, tot i que mostren el DNI/NIE que els identifica. En la majoria dels casos que es plantegen, el fet de no portar la documentació es deu a un oblit o descuit de la persona titular, sense que hi hagi cap ànim fraudulent. També s'han rebut queixes de persones a les quals s'ha imposat la percepció mínima pel fet de no portar la documentació que ha d'acompanyar el títol de transport en el desplaçament, en l'àmbit de títols integrats per a famílies monoparentals (FM) i per a famílies nombroses (FN).

D'altra banda, la manca d'homogeneïtzació de la tarifació social per part dels operadors de transport públic ha estat una problemàtica recurrent abordada per part del Síndic de Greuges arran d'un nombre de queixes rebudes en aquest sentit.

Amb un document identificatiu, la manca d'acreditació com a beneficiari de la tarifa social s'hauria de poder esmenar en 48 hores

Recuperant la primera qüestió, cal dir que en l'àmbit de l'Àrea Metropolitana de Barcelona el sistema de tarifació social del transport es basa en l'establiment d'un document que acredita els seus posseïdors (persones grans o amb discapacitat i amb recursos econòmics escassos) per utilitzar

el conjunt dels transports metropolitans en unes condicions de tarifació especial i diferenciada.

En concret, l'Ordenança metropolitana reguladora del sistema de tarifació social del transport, en la versió aprovada en data 30 de maig de 2012 pel Consell Metropolità de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, inclou entre els títols de transport la targeta rosa metropolitana i la targeta rosa metropolitana de tarifa reduïda. En ambdós casos, es tracta d'un document personal i intransferible.

L'Ordenança estableix com a obligació del beneficiari portar la targeta rosa metropolitana, acompanyada de la targeta multiviatge en el cas de la targeta rosa de tarifa reduïda. El beneficiari també ha de portar el DNI/NIE original per acreditar la seva identitat en cas d'inspecció o qualsevol altre document oficial. La utilització incorrecta de la targeta rosa metropolitana, de la targeta rosa metropolitana de tarifa reduïda o de la targeta multiviatge que hi està vinculada determinarà l'aplicació de les disposicions establertes a aquest efecte en la Llei 7/2004, de 16 de desembre, de mesures fiscals i financeres de Catalunya.

D'altra banda, en l'Anunci del Consorci de l'Autoritat del Transport Metropolità, sobre les tarifes a partir del dia 1 de gener de l'any 2013, publicat en el DOGC de data 31 de desembre de 2012, es concreta la gamma de títols integrats per a famílies monoparentals i nombroses, els quals han d'anar acompanyats del document que els acredita la condició de membre de família monoparental o nombrosa de categoria general o especial.

El Síndic ha analitzat l'exigència que estableixen les normes esmentades (ordenança i anunci), sense excepcions, de la necessitat d'acompanyar el títol de transport amb el document que acredita que la persona pot ser beneficiària del corresponent títol utilitzat. Si per a l'obtenció del títol és necessari aportar una sèrie de documentació, i en tots els casos s'exigeix el DNI/NIE, el Síndic entén que en els supòsits en què la persona intervinguda no porta físicament el document que justifica que és beneficiària del títol concret, encara que porti el DNI/NIE que la identifica com a tal, ha dis-

posar d'un termini per acreditar que n'és la titular.

Una cosa és fer un ús fraudulent dels transports públics i una altra molt diferent és viatjar amb un títol de transport validat, però no disposar en el moment de la intervenció del carnet acreditatiu conforme la persona és beneficiària del títol de transport amb tarifa social.

Cal establir requisits homogenis per a les tarifes socials del transport públic

En aquest cas, si es pot acreditar que la persona és titular de la targeta (o carnet) que dóna dret a ser beneficiari d'un títol de tarifació social, seria just, per emparar les situacions en les quals no hi hagi un ànim fraudulent, poder presentar posteriorment el document que demostra que n'és la titular i que gaudeix del benefici. A aquest efecte, el Síndic ha recomanat al Departament de Territori i Sostenibilitat i a l'Àrea Metropolitana de Barcelona que s'habiliti un termini, que es pot fixar en les 48 hores posteriors a la intervenció, perquè les persones denunciades aportin la documentació que les acredita com a beneficiàries de títols de tarifació social.

D'altra banda, la manca d'homogeneïtzació de la tarifació social per part dels operadors de transport públic ha estat una problemàtica molt estudiada per part del Síndic de Greuges de Catalunya, com ja va es va recollir en els informes presentats al Parlament els anys 2005 i 2010. Per aquest motiu, el Síndic ha advertit sovint a les administracions públiques implicades que és convenient unificar-ne tant la tipologia com els requisits d'accés per evitar que situacions d'usuaris idèntiques tinguin tractaments diferents en funció del municipi.

Una part significativa dels operadors de transport públic aplica tarifes específiques per a diversos col·lectius (joves, persones grans i amb discapacitat o famílies nombroses, entre d'altres), amb la finalitat de facilitar-los l'accés al servei i el dret

a la mobilitat, sense que el perfil dels beneficiaris, els requisits per tenir-hi dret i el tipus de bonificació siguin homogenis. Per això, el Síndic ha continuat rebent queixes de persones que no poden utilitzar determinats títols amb bonificació social en el seu recorregut habitual. En altres queixes, les persones remarquen que la seva condició els permet accedir a un títol bonificat amb un operador de transport públic o en un municipi, però no amb un altre operador o en un altre municipi.

El projecte T-Mobilitat ha de servir per superar la dispersió actual en les tarifes socials

La diversitat de títols o tarifes socials en el transport públic de l'àmbit metropolità de Barcelona és notable. L'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) emet les targetes T- 12, T-jove, famílies nombroses/monoparentals i T-trimestre per a persones en situació d'atur. Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) també lliura un carnet de pensionista i, per la seva banda, Renfe disposa de la targeta daurada. A tot això, cal sumar-hi els títols socials o bonificacions en les tarifes que cada municipi aprova en aplicació de les seves competències sobre el transport urbà. Així, i per posar-ne tan sols alguns exemples, hi ha la targeta rosa (Barcelona), la targeta C-100 (Granollers), la T-100 o targeta blava (Igualada), el carnet blau (Mataró) o el bitllet gratuït per a persones jubilades (Sabadell).

El cert és que, tot i la creació de consorcis d'administracions per a la coordinació del sistema metropolità de transport públic amb la finalitat d'articular la cooperació entre les administracions públiques titulars dels serveis i de les infraestructures de transport públic col·lectiu, avui dia continuen havent-hi diferències en el tractament de la tarifació social, a excepció dels títols integrats de l'ATM, les ja esmentades targetes T- 12, T-jove, famílies nombroses/monoparentals i T-trimestre per a persones en situació d'atur.

El Departament de Territori i Sostenibilitat va informar el Síndic de la previsió d'homogeneïtzar els diferents títols socials de transport, tot i que la decisió exigeix un treball previ concertat amb els municipis i els operadors de transport. En aquest sentit, cal remarcar l'avenç que ha de suposar la posada en marxa durant el primer semestre de l'any 2014 del projecte T-Mobilitat. Com a nou sistema de targeta única per a l'ús del transport per al públic, la T-Mobilitat ha de servir per adaptar el preu del transport públic a la mobilitat real de cada ciutadà i, per tant, ha de facilitar l'aplicació al ciutadà de les tarifes

socials que li corresponguin en tot l'àmbit del transport públic, de manera que se superin els obstacles existents actualment.

Per aquest motiu, el Síndic farà un seguiment del procés d'implantació de la T-Mobilitat i estarà atent a les noves propostes que faci el Departament de Territori i Sostenibilitat i l'ATM, tot esperant que es recullin definitivament les recomanacions sobre la necessària homogeneïtzació dels títols i de les tarifes socials, i a d'altres assumptes que es puguin plantejar en un futur.

Queixa 07419/2012

Un pensionista que viatjava amb metro amb la targeta de transport per a pensionistes (T-4) presenta una queixa perquè en un control de bitllets a l'estació de Sagrada Família se li va demanar la targeta i el carnet de pensionista. La persona interessada explica que va mostrar la targeta validada i el DNI, però que no duia el carnet de pensionista, raó per la qual li van lliurar la butlleta de percepció mínima.

Un cop estudiada la queixa, es va informar la persona interessada del fet que no hi havia cap irregularitat en la percepció mínima imposada, atès que s'ajustava a la normativa aplicable. Tanmateix, aquesta queixa va donar lloc a l'actuació d'ofici exposada perquè el Síndic considerava que la persona denunciada estava en disposició de la targeta corresponent per fer ús del títol concret i que no hi havia un ànim fraudulent.

[Pàgines extretes de l'Informe Anual 2013. Per accedir-hi, cliqueu aquí.](#)