

Tarifes socials i sistema tarifari integrat

Durant l'any 2010 el Síndic ha continuat rebent queixes de persones perquè no poden utilitzar determinats títols amb bonificació social en el seu trajecte habitual, o bé pel fet que la seva condició els permet accedir a un títol bonificat amb un operador, però amb un altre, no. Una part significativa dels operadors de transport públic apliquen tarifes específiques per a diversos col·lectius (joves, persones grans i amb discapacitat, famílies nombroses, entre d'altres), amb la finalitat de facilitar-los l'accés al servei i el dret a la mobilitat. Tanmateix, el perfil dels beneficiaris, els requisits per tenir-hi dret i el tipus de bonificació són molt heterogenis.

Altres queixes fan referència a la impossibilitat d'obtenir un duplicat de títols multiviatge personalitzats. També cal fer referència a l'actuació d'ofici oberta amb relació a la disponibilitat de passi per acompanyant de persones amb discapacitat que no poden fer ús del transport públic de manera autònoma.

La xarxa de transport integrat encara no té un sistema de tarifes socials complet i homogeni

La consolidació del sistema tarifari integrat ha fet encara més evidents aquestes contradiccions, ja que permet compartir diferents mitjans de transport en un mateix trajecte i amb el mateix bitllet, però encara no ha incorporat un model complet i homogeni de tarifes socials.

L'any 2005 el Síndic va destacar –i es va recollir en l'informe al Parlament de Catalunya d'aquell any– la necessitat que el sistema tarifari integrat disposés de títols amb bonificació per raons socials, aplicable en l'àmbit de tota la xarxa integrada de manera homogènia. La situació existent en aquell moment era que no s'havia creat un sistema de títols integrats amb tarifes bonificades per raons socials, excepte en el cas de la T-Jove. Paral·lelament, subsistien els títols amb bonificació social dels operadors integrats, que només eren vàlids en els seus trajectes respectius. Això donava lloc a una situació força heterogènia, amb trajectes amb bonificació i d'altres sense o amb bonificacions diferents, en funció de l'operador, la qual cosa generava confusió en els usuaris. El Síndic va fer una valoració globalment positiva del model de transport integrat, que va néixer en l'àmbit

metropolità de Barcelona i que posteriorment es va estendre a altres punts del territori. El Síndic va considerar que, en tot cas, calia resoldre aquesta mancança, que exclouïa una part dels usuaris dels beneficis de la integració tarifària.

Cinc anys després la situació no ha canviat de manera substancial. Si bé és cert que s'han incorporat nous títols integrats amb bonificació social –més endavant s'hi farà referència– encara no es pot parlar d'un sistema complet i homogeni de tarifació social en aquest àmbit, malgrat aquests avenços. Tot i les dificultats que comporta en un context de restricció de la despesa pública, el Síndic remarca novament que cal un acord de totes les administracions que participen en l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) perquè s'incorporin al sistema tarifari integrat títols bonificats per a col·lectius amb necessitats especials que actualment no reben un tractament diferenciat en aquest sistema. Cal fer una referència especial a les persones amb discapacitat i les persones amb recursos escassos.

Tal com recollia l'*Informe al Parlament 2009*, els poders públics han de garantir i fomentar el dret a la mobilitat de les persones amb recursos econòmics escassos. L'indicador que determini l'accés a aquests títols bonificats o gratuïts ha de ser l'indicador de renda de suficiència (IRSC), com a índex propi de Catalunya per determinar la manca de recursos econòmics. Aquestes consideracions es van fer aleshores amb relació als títols dels operadors integrats a l'Entitat Metropolitana del Transport (EMT). Tanmateix, són perfectament extrapolables a la xarxa integrada, a l'hora de fixar els recursos mínims que cal tenir en compte per definir el model de títols per a persones amb baixa capacitat econòmica que aquest sistema hauria d'incloure.

Pel que fa a l'actuació amb relació a la disponibilitat de passi per acompanyant de persones amb discapacitat que no poden fer ús del transport públic de manera autònoma, encara està en tramitació, però cal remarcar que el motiu de l'obertura d'aquesta actuació és que el Síndic considera que, també en aquest cas, els requisits exigits per disposar d'aquest títol d'acompanyant haurien de ser homogenis en tot l'àmbit metropolità.

Dins els títols socials que s'han incorporat recentment destaca especialment la targeta T-12, que permet viatjar gratuïtament i de manera il·limitada als menors de dotze anys dins la zona tarifària on viuen. El Departament de Política Territorial i Obres Públiques no ha acceptat les consideracions que el Síndic li va formular i que

recollia l'Informe 2009. Es manté, per tant, l'exigència del DNI com a requisit per acreditar la identitat del menor i les característiques del títol, inclosa la contraprestació inicial de 35 euros, que s'ha de pagar novament en cas de pèrdua o de sostracció, que són els aspectes que havien generat més queixes. Tanmateix, la renovació anual es fa de manera gratuïta.

El nou títol de transport per a famílies nombroses i monoparentals significa un avenç, però no dona resposta a tots els perfils de mobilitat

Un altre aspecte de la T-12 que ha estat motiu de queixa és la limitació d'ús a una única zona tarifària. Sobre aquesta qüestió, l'ATM ha assenyalat que la T-12 pretén afavorir fonamentalment la mobilitat quotidiana dels escolars i que la proximitat del domicili és un criteri preferent en l'assignació d'escola. No obstant això, el Síndic ha volgut destacar que la proximitat de l'escola al lloc de treball dels pares també és un criteri de preferència en l'assignació d'escola. Cal tenir en compte les especificitats de la ciutat de Barcelona, com a origen o destinació d'una bona part de la mobilitat –també l'escolar– dins la regió metropolitana, especialment en l'àmbit de les primeres corones tarifàries.

D'acord amb aquestes consideracions, el Síndic ha suggerit que en els casos en què s'acrediti que l'escola es troba fora del municipi de residència, però prop del lloc de treball dels pares, tindria sentit expedir una T-12 de més d'una zona. El Departament de Política Territorial i Obres

Públiques, però, no ha acceptat aquest suggeriment. A partir de les queixes rebudes, el Síndic també ha valorat els títols específics integrats per a famílies nombroses i monoparentals. Inicialment, es van establir descomptes per a famílies nombroses aplicables només al bitllet senzill i als títols unipersonals personalitzats (T-Mes, T-Trimestre i T-Jove). El Síndic va suggerir que s'estenguessin els descomptes als títols no personalitzats d'ús més freqüent entre els usuaris (T-10 i T-50/30), per no deixar sense bonificació les famílies nombroses que utilitzen aquests títols més habituals.

Tot i que no ha acceptat específicament aquest suggeriment, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques ha indicat que, amb la implantació del títol específic per a famílies nombroses i monoparentals T-70/90, el preu individual del viatge resultant és inferior al que resultaria d'aplicar un descompte del 20 i el 50 per cent a la targeta T-10. El Síndic ha destacat que, tot i que això implica una millora substancial amb relació a la situació anterior, ja que aquest títol en permet un ús menys intensiu, no dona resposta als casos en què els membres de la família no es desplacen junts i algun dels membres ho fa només de manera esporàdica. Amb aquests paràmetres de mobilitat, el títol T-10 és l'opció més idònia.

Finalment, cal fer referència a una qüestió que, tot i que no és específica només dels títols amb bonificació social, continua generant queixes: la impossibilitat d'obtenir un duplicat de títols multiviatge personalitzats. El Síndic ha hagut de reiterar que l'Autoritat del Transport Metropolità ha de disposar dels mitjans per anul·lar electrònicament, en cas de sostracció, els títols que són d'ús exclusiu de l'usuari que els ha adquirit. La manca dels mitjans tècnics per emetre duplicats en aquests casos no pot emparar per més temps el que comporta un perjudici injustificat per a qui ha pagat el títol personalitzat per avançat.

Queixa 01789/2009

La queixa planteja que no hi ha bonificació per a famílies nombroses en el títol integrat 50/30. El Síndic va suggerir que s'incorporés la bonificació en els títols multiviatge d'ús més freqüent en la xarxa integrada. El títol 70/90, de nova creació, permet un ús menys intensiu, no dona cobertura a tots els perfils de mobilitat dels membres de famílies nombroses i monoparentals.

Queixa 05201/2010

La persona interessada va patir el robatori d'una T-Trimestre de dues zones al cap d'un mes d'haver-la adquirida. En sol·licitar un duplicat se li va indicar que no és possible anul·lar el títol sostret. Amb relació a aquesta qüestió, el Síndic ha reclamat a l'ATM que aportis els mitjans tècnics necessaris perquè sigui possible emetre duplicats dels títols personalitzats.