

David Bondia Garcia

RESOLUCIÓ DE LA SINDICATURA DE GREUGES REFERENT A LES QUEIXES PRESENTADES PER DIVERSES PERSONES RELATIVES A TRANSPORT PÚBLIC (CRITERIS D'ACCÉS A LA TARGETA ROSA)

ANTECEDENTS

Descripció dels fets objecte de la queixa

En data 18 d'octubre de 2018, un ciutadà va presentar una queixa en aquesta Sindicatura en què exposava la seva disconformitat amb els barems econòmics d'accés a la targeta rosa gratuïta i/o reduïda (T-4), d'aplicació a la ciutadania de Barcelona, arran de la desestimació de la seva sol·licitud per excedir el llindars econòmics establerts.

Posteriorment, altres ciutadans i ciutadanes, i entitats també van dirigir a la Sindicatura consultes i/o queixes en el mateix sentit. Exposaven que el pas a la jubilació redueix considerablement la capacitat econòmica de les persones i afecta les despeses bàsiques, com és el transport. Afegien que s'havia de tenir en compte l'increment de despeses que el fet de fer-se gran implica per a moltes persones per la gradual pèrdua d'autonomia i benestar físic (costos d'assistència de terceres persones, medicaments, etc.).

També es posava en relleu el diferent tractament que altres ciutats catalanes donen a l'ús del transport públic per a la gent gran, que entenien que era més avantatjós.

Altres queixes també expressaven un cert malestar per la manca de revisions periòdiques, per part de l'Administració, del manteniment de les condicions que havien permès accedir al reconeixement d'ús de la T-rosa. En concret, s'explicava el cas d'algunes persones a les quals, a partir dels 60 anys, s'atorgava l'ús de la targeta rosa gratuïta amb motiu de la no percepció d'alguna prestació i/o pensió. Quan complien 65 anys i passaven a tenir accés a una pensió, es mantenia la gratuïtat del seu títol de transport, sense que hi hagués una revisió per part de l'Administració.

Les queixes també exposaven comparatives amb la T-16, que només té en compte l'edat i no criteris econòmics per a l'ús gratuït del transport públic.

Cal dir que la no concessió de la targeta rosa o la seva gratuïtat s'havia produït d'acord amb els criteris d'aplicació establerts per la regulació de la targeta rosa metropolitana.

A l'estiu de 2018, l'Àrea Metropolitana de Barcelona, per mitjà de modificació de l'Ordenança que regula el sistema de tarifació social del transport, va ampliar el llindar d'ingressos per accedir a la targeta rosa amb l'objectiu d'arribar a més població amb recursos econòmics baixos, en un 10 % en cada títol. Fins aquell moment, es regulava per l'indicador públic de renda d'efectes múltiples (IPREM), tant per a la targeta rosa metropolitana gratuïta (7.519,59 €/any), com per a la de tarifa reduïda (15.039,18 €/any). Amb l'increment passava a ser de:

- 8.271,55 € per a la targeta rosa gratuïta.
- 16.543,10 € per a la targeta rosa de tarifa reduïda.

En aquell moment, es va informar que més de tres mil persones s'haurien beneficiat d'aquest canvi. La resta de criteris (estar empadronat a Barcelona, tenir més de 60 anys o una diversitat funcional superior al 33 %) es mantenien. Tot i això, van seguir arribant a la Sindicatura queixes sobre els criteris econòmics exigits.

Actuacions fetes

Admesa a tràmit la queixa, la Sindicatura va iniciar la instrucció de l'expedient estudiant els fets i la legislació aplicable, amb la finalitat de valorar si s'havien aplicat els **principis de bona administració** per a la salvaguarda dels drets fonamentals a la ciutat.

Examinats el contingut de la queixa i la documentació aportada per les persones interessades, el mes de novembre de 2018 es va considerar convenient dirigir-se a la Tinència d'Alcaldia d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat i a l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), mitjançant el seu representant a l'Ajuntament, per tal de conèixer el tractament i les intervencions realitzades en relació amb la queixa presentada.

La Sindicatura de Greuges de Barcelona, a finals de l'any 2021, s'ha reunit amb responsables de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) per interessar-se sobre la implementació de la T-mobilitat i, entre altres aspectes, la possible afectació sobre la targeta rosa.

L'assessoria de la Sindicatura ha efectuat una revisió de les actuals condicions d'accés a la targeta rosa (gratuïta i reduïda) a Barcelona i en l'àmbit metropolità. També s'han realitzat consultes sobre les ofertes de títols de transport que s'ofereixen en altres ciutats del nostre entorn a col·lectius similars al que utilitza la targeta rosa i s'han consultat dades sobre l'ús de la targeta rosa.

Resposta dels òrgans afectats

A l'abril de 2019 es va rebre la resposta de l'AMB que, de manera incompleta, informava sobre les qüestions plantejades, concretament respecte de la població potencial i els criteris pels canvis efectuats.

L'entitat metropolitana va informar que:

- ✓ Vetllava per l'equilibri territorial i que, per tant, era contrària a mesures discriminatòries entre municipis.
- ✓ No s'havien efectuat estudis sobre la població potencial que, per edat o per requisits de diversitat funcional, podien accedir a la T-rosa.
- ✓ A fi de decidir fins on es podia augmentar el topall econòmic, s'havia fet una valoració acurada a partir d'una anàlisi econòmica dels costos que generava l'increment del topall i l'ampliació de beneficis socials derivada d'englobar més persones beneficiàries a la targeta rosa metropolitana.
- ✓ No es preveia l'ampliació dels llindars, però es valorava la possibilitat d'ampliar el nombre de persones beneficiàries a altres col·lectius amb necessitats de transport públic.
- ✓ La normativa era d'àmbit metropolità i afectava tota la ciutadania de la mateixa manera.
- ✓ Els barems d'accés a la targeta rosa es revisarien periòdicament, però sense indicar la periodicitat.
- ✓ Anualment, es produïen al voltant de 2.700 denegacions de sol·licituds per no complir amb el criteri d'ingressos establert.
- ✓ Es treballava per poder comprovar les dades econòmiques de manera automàtica.
- ✓ L'ampliació dels requisits econòmics de l'any 2018 va beneficiar 3.000 noves persones titulars de la T-rosa. D'aquestes, aproximadament 1.000 persones eren beneficiàries de la targeta rosa gratuïta, i de 2.000, de la targeta rosa de tarifa reduïda.
- ✓ L'estimació de l'impacte econòmic que aquesta modificació del topall té sobre l'AMB és de 300.000 € anuals.

David Bondia Garcia

El mes de març de 2020, atès el temps transcorregut des de la recepció de les primeres queixes i sense haver rebut resposta a la resta de qüestions dirigides a l'Àrea d'Ecologia, Urbanisme, Infraestructures i Mobilitat, la Sindicatura va iniciar l'anàlisi de la informació rebuda i la d'altres dades obtingudes per tal de donar-hi resposta.

Ara bé, quan es va iniciar l'estudi, es van detectar contradiccions entre les dades facilitades i les obtingudes directament des de la Sindicatura per mitjà de consultes efectuades sobre bases de dades municipals. Un exemple són les diferents xifres sobre la població que pogués tenir accés a la targeta rosa, en relació amb les dades del nivell de renda.

L'AMB va comunicar a aquesta institució que no disposava d'aquestes dades, però de fet s'hi podia accedir per mitjà dels informes anuals sobre la targeta rosa, emesos per l'Oficina Municipal de Dades.

Per aquest motiu, a l'abril de 2020, la Sindicatura es va dirigir de nou a l'Àrea d'Ecologia, Urbanisme, Infraestructures i Mobilitat per demanar resposta a les preguntes formulades, així com l'actualització de les respostes rebudes anteriorment.. Entre altres qüestions, i en relació amb les informacions facilitades des de l'AMB, es demanava conèixer:

- ✓ Previsió, per part de l'Ajuntament de Barcelona, d'alguna mesura sobre els requisits d'accés, en benefici de la ciutadania de Barcelona.
- ✓ Dades de la població de Barcelona que complia els requisits.
- ✓ Motius de desestimació de les sol·licituds.
- ✓ Si es disposava d'estudis sobre la població potencial de la ciutat de Barcelona que, per edat o criteris de diversitat funcional, podrien optar a ser titulars de la targeta rosa modificant els llindars d'accés.

Les dades havien de poder orientar la viabilitat de modificar els criteris econòmics.

Tot i les reiterades reclamacions efectuades, la darrera a finals de 2021, no s'ha obtingut resposta a cap de les demandes plantejades a l'Àrea d'Ecologia, Urbanisme, Infraestructures i Mobilitat. Per aquest motiu, tot i no disposar d'informació suficient, atenent el temps transcorregut des de la presentació de les queixes a la Sindicatura i tenint en compte el nou marc que significa la implementació de la T-mobilitat, que podria afectar la T-rosa, la Sindicatura ha considerat oportú emetre la present resolució.

CONSIDERACIONS

L'Ajuntament, en concret l'Àrea d'Ecologia, Urbanisme, Infraestructures i Mobilitat, no ha donat resposta a la demanda d'informació efectuada el mes de novembre de 2018, tot i les reiterades reclamacions efectuades.

L'Àrea Metropolitana de Barcelona, per mitjà de la Regidoria de Mobilitat, si bé va donar resposta a la petició d'informació inicial, tampoc ha donat resposta a la demanda d'ampliació que vam fer el mes d'abril de 2020.

L'única informació que ha rebut aquesta Sindicatura correspon a un informe emès des de la Direcció de Mobilitat i Transport de l'AMB, el 24 d'abril de l'any 2019. Cal fer constar que les demandes inicials s'havien dirigit tant a la Tinència d'Alcaldia d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat com a l'AMB, per mitjà de la representació municipal, amb preguntes específiques i diferenciades per a cada interlocutor dels respectius serveis públics.

Fins a la data de l'emissió de la present decisió, aquesta Sindicatura ha reclamat reiteradament una resposta a les qüestions plantejades, en especial als serveis municipals que no ens havien fet arribar cap informació en relació a les possibles especificitats sobre els residents a la ciutat de Barcelona.

Aquest fet resulta contrari als principis d'eficiència i bona administració amb què han de regir-se els serveis de l'Administració, alhora que no s'adiu amb el deure de col·laboració amb la Sindicatura, establert a la base III del Reglament de la Sindicatura de Greuges de Barcelona (aprovat pel Plenari del Consell Municipal de 21 de març de 2003) i l'article 3.7 de la normativa reguladora de la institució de la Sindicatura de Greuges de Barcelona (aprovada per la Comissió de Govern en sessió del dia 19 de gener de 2005).

A més a més, cal dir que les informacions que es van rebre han quedat fora de context donat el temps transcorregut. Aquest fet dificulta discernir sobre l'actuació de l'Administració en relació amb les queixes presentades. També ha comportat la recerca d'informació actualitzada i complementària per part de l'assessoria de la Sindicatura per a l'emissió de la present resolució.

Tot i això, cal tenir en compte que les circumstàncies que posen en relleu les queixes formulades (és a dir, l'establiment de criteris econòmics) responen a l'àmbit de la potestat discrecional de l'Administració, en la qual els criteris tècnics són els que justifiquen l'adopció i la concreció de les decisions i actuacions per part de l'Administració. Per aquest motiu, era important conèixer els criteris i els fonaments que havien portat a la determinació dels llindars econòmics establerts.

Així mateix, en el context actual en què finalment s'ha començat a implementar la T-mobilitat, sorgeixen dubtes sobre la incorporació de la T-rosa en el sistema tarifari integrat. En conseqüència, més enllà dels criteris econòmics, caldrà tenir en compte els canvis que podrà suposar a les persones i col·lectius vulnerables el nou model de suport dels títols de transport i si modificarà les actuals condicions d'ús de la targeta rosa (per exemple, permetre la possibilitat de títols de més llarga durada).

1. La targeta rosa. Requisits actuals i comparatives amb altres títols de transport destinats a persones grans i/o amb diversitat funcional reconeguda

La targeta rosa metropolitana, segons informació que consta a la pàgina web de l'Àrea Metropolitana de Barcelona,¹ és un títol de transport de tarifació social, personal i intransferible, amb el qual es pot viatjar gratuïtament o bé amb tarifa reduïda en els següents serveis de transport públic que operen a la zona tarifària 1 del sistema tarifari integrat:

- ✓ Autobusos metropolitans de TMB.
- ✓ Línies d'autobusos metropolitans que consten llistades.
- ✓ Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (dins de la zona del sistema tarifari integrat); Metro, Trambaix, Trambesòs.
- ✓ Funicular de Montjuïc.

¹ <<https://www.ambmobilitat.cat/Billetes/TarjetaRosaMetropolitana.aspx>>.

David Bondia Garcia

Queden excloses les línies singulars de l'Aerobús, telefèrics, funicular Tibidabo, Tramvia Blau, bus turístic i serveis especials. Tampoc se'n pot fer ús a Rodalies.

Cal estar empadronat en un dels municipis que consten a la pàgina web i tenir l'edat requerida en funció de cada municipi o estar en possessió del 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.

La targeta rosa gratuïta té un cost inicial de 6,96 €/any i es renova anualment. La T-4 (targeta rosa de tarifa reduïda) d'una zona té un cost de 4,00 € i permet fer ús del transport públic i transbordaments fins a 1 hora i 15 minuts.

Les condicions per ser reconegut com a persona beneficiària es troben determinats a l'article 3 de l'Ordenança metropolitana reguladora del sistema de tarifació social del transport. A nivell econòmic, es demana tenir uns ingressos econòmics per tots els conceptes (pensions, ajudes, rendes, etc.) inferiors al doble de l'indicador públic de renda d'efectes múltiples (IPREM) vigent.

Actualment són:

- ✓ Targeta rosa gratuïta: iguals o inferiors a 8.699,46 €.
- ✓ Targeta rosa reduïda / T-4: iguals o inferiors al doble del mateix valor (17.398,92 €).

Els ingressos resulten de dividir els ingressos conjunts de la unitat familiar (els dos cònjuges i els fills menors de 18 anys) de la persona sol·licitant entre el nombre de membres.

Requisits econòmics per obtenir la Targeta Rosa per a persones empadronades a la ciutat de Barcelona.

Es tenen en compte els **ingressos totals de la unitat familiar*** (pensions, ajudes, rendes, lloguers, interessos de capital, etc.) i, segons dquests ingressos que s'optarà per la Targeta Rosa de modalitat gratuïta o reduïda.

Per accedir a la Targeta Rosa metropolitana de tarifa gratuïta cal tenir uns ingressos econòmics, per a tots els conceptes, inferiors a l'indicador públic de renda d'efectes múltiples (IPREM) més un 10% de l'IPREM vigent. Per accedir a la Targeta Rosa metropolitana de Tarifa Reduïda caldrà tenir uns ingressos entre aquest valor i el doble del mateix.

Membre UF*	Tipus de targeta	Fins brut/anual
1	gratuïta	8.916,91
2	gratuïta	17.833,82
3	gratuïta	26.750,73
4	gratuïta	35.667,64
1	reduïda	17.833,82
2	reduïda	35.667,64
3	reduïda	53.501,46
4	reduïda	71.335,28

* **Unitat familiar (UF)**

Es considera unitat familiar el matrimoni i els fills i filles menors de 18 anys que conviuen amb els pares. Es consideren també membres de la unitat familiar els fills majors de 18 anys sempre que estiguin incapacitats legalment, així com els menors de 18 anys o majors incapacitats legalment respecte als quals el matrimoni tingui atorgada la tutela.

Font: Ajuntament de Barcelona. Oficina Virtual.

< <https://seuelectronica.ajuntament.barcelona.cat/oficinavirtual/ca/tramit/20190001318>>.

L'edat d'accés es determina en funció del municipi de residència. De la consulta efectuada a la pàgina web dels diferents municipis que integren l'AMB, resulta que la targeta rosa es pot sol·licitar:

- **A partir dels 60 anys** a: Badalona, Barcelona, Castelldefels, Cornellà de Llobregat, el Prat de Llobregat, l'Hospitalet de Llobregat, Sant Adrià de Besòs, Santa Coloma de Gramenet.
- **A partir dels 65 anys:** Begues, Castellbisbal, Cerdanyola del Vallés, Cervelló, Corbera de Llobregat, el Papiol, la Palma de Cervelló, Molins de Rei, Montcada i Reixac, Pallejà, Ripollet, Sant Climent de Llobregat, Sant Cugat del Vallès, Sant Feliu de Llobregat, Sant Vicenç dels Horts, Santa Coloma de Cervelló, Torrelles de Llobregat.
- **Altres:** Esplugues (62 anys), Gavà (63 anys), Montgat (62 anys), Sant Boi de Llobregat (62 anys), Sant Joan Despí (62 anys), Sant Just Desvern (62 anys), Tiana i Viladecans (61 anys).

David Bondia Garcia

L'Ordenança reguladora preveu que l'AMB, per mitjà de convenis amb els ajuntaments que integren el seu àmbit territorial, podrà modificar les condicions anteriors per tal d'incrementar el nombre de persones que es puguin acollir a la tarifació social.

En conseqüència, des de l'AMB es va informar la Sindicatura que no es considerava fer diferenciacions territorials, però, en canvi, la mateixa normativa reguladora sí que preveu la possibilitat que, per mitjà de convenis, els diferents ajuntaments puguin establir-les.

L'Ajuntament de Barcelona, a la seva pàgina web, informa que la targeta rosa també dona dret a descomptes i/o avantatges en diferents establiments adherits i identificats amb el distintiu "Targeta rosa, fes-la servir aquí" en àmbits de salut (odontologia, ortodòncia, audiodonia, podologia, fisioteràpia, etc.), comerç de proximitat, cultura i lleure, esports...

En conseqüència, **en l'àmbit metropolità trobem diferències entre els criteris d'accés en funció del municipi de residència i l'edat de la persona sol·licitant.** En el cas de la ciutat de Barcelona, la seva població se situa dins de la franja d'edat més baixa de potencials persones beneficiàries, és a dir, tenir 60 anys.

Consultades les condicions d'accés d'altres títols de transport socials destinats a persones grans i/o amb diversitat funcional existents en altres municipis fora de l'àrea metropolitana, també es troben diferents criteris, condicions i modalitats. Tot això sense tenir en compte que Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya també disposa del carnet de pensionista en el mateix àmbit territorial.

A tall d'exemple:

- **Salt:** a partir del mes de gener de 2022, disposa d'una nova targeta amb 20 viatges mensuals gratuïts (ha doblat la quantitat de viatges de 10 a 20) per a persones més grans de 70 anys. La targeta de l'ATM (Autoritat Territorial de la Mobilitat) permet desplaçar-se per totes les línies de l'àrea urbana de Girona.²
- **Terrassa:** disposa de la T-blanca. Títol de transport per fer més accessible el transport públic a tota la ciutadania, especialment els col·lectius més vulnerables, com la gent gran, les persones que tenen més de 65 anys, les que tenen més de 60 amb jubilació anticipada, les persones que fa més de 4 anys que tenen una discapacitat igual o superior al 33% o que tinguin reconeguda una incapacitat permanent total, absoluta o gran invalidesa). Els ingressos han de ser individuals iguals o inferiors a 12.748,29 € de renda anual. El cost de la targeta ve determinat pel nivell d'ingressos de la persona que la sol·licita. Per a l'any 2022 són:³

Preus anuals de la T-Blanca segons la renda anual

Ingressos anuals individuals	Preu anual targeta
Fins a 7.967,68 €	5 €
Fins a 10.357,98 €	10 €
Fins a 11.951,52 €	15 €
Fins a 12.748,29 €	20 €

Aquests ingressos fan referència als rendiments nets del treball, entenent-se com a tals els que resultin d'aplicar sobre els rendiments íntegres les despeses deduïbles, això com els rendiments íntegres de la resta de conceptes.

² Transport Públic Salt, < <https://www.infosalt.cat/2022/02/03/la-nova-targeta-amb-vint-viatges-mensuals-gratuïts-en-transport-public-per-a-la-gent-gran-de-salt-arriba-a-987-persones/>>.

³ T-blanca Terrassa, < <https://aoberta.terrassa.cat/tramits/fitxa.jsp?id=7768>>.

- **Tarragona:** disposa d'una targeta bonificada de lliure circulació en els autobusos de l'Empresa Municipal de Transports (EMT) per a persones jubilades i pensionistes, de validesa anual. Té un preu de 10 € de renovació anual i un cost d'emissió d'1,92 €.

Cal estar empadronat a la ciutat amb una antiguitat mínima d'un any. A nivell econòmic, els requisits establerts són no superar els ingressos bruts mensuals de 950 € (que, en el cas de les persones pensionistes, s'incrementa fins a 1.425 €), tenir 65 anys o més i ser pensionista per qualsevol dels conceptes que s'indiquen (jubilació anticipada, invalidesa, viduïtat, discapacitat amb el 65 % acreditat per l'ICASS, beneficiari de pensionista).⁴

En cas de discapacitat que superi el barem de mobilitat reduïda o agudesa visual igual o inferior a 0,1 amb correcció o reducció concèntrica del camp visual igual o menor de 10 graus. En aquest cas, no es tindrà en compte l'import de la pensió.

La comparativa entre els diferents models resulta difícil ateses les diferents modalitats, condicions d'ús i requisits. Per exemple, tot i que en el cas de Salt es plategi la gratuïtat, aquesta està reduïda a un determinat nombre de viatges (20) i sols per a persones més grans de 70 anys. Terrassa, per exemple, determina diferents preus dels títols de transport anuals en funció dels ingressos, i arriba a un llindar més baix que el que preveu la targeta rosa reduïda. El topall per poder accedir a la targeta rosa reduïda, en canvi, és més elevat.

A més a més, cal tenir en compte l'existència d'altres títols considerats de tarifació social per part de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) dirigits a altres col·lectius i amb diferents característiques, criteris i condicions d'ús, com és el cas de la T-16, la T-jove, títols per a famílies monoparentals i nombroses i la T-usual per a persones en situació d'atur. Aquest títols són de llarga durada, a diferència de la T-rosa que tindria el seu equivalent en la T-usual (de 10 viatges).

La institució del Síndic de Greuges de Catalunya, en l'informe que va fer públic sobre el preu del transport públic l'any 2014,⁵ ja es referia als **col·lectius especialment protegits pel Codi de consum de Catalunya**, és a dir, "els infants i els adolescents, les persones grans, les persones malaltes, les persones amb discapacitats i qualsevol altre col·lectiu en situació d'inferioritat o indefensió espacials" (art. 111-2 Codi de consum de Catalunya).

En relació amb el transport públic, aquell informe posava de manifest **la manca d'homogeneïtzació de la tarifació social per part dels operadors de transport i la conveniència d'unificar tant la tipologia com els requisits d'accés** per evitar tractaments diferenciats en funció del municipi. Posava en relleu l'existència de diferències en el tractament de la tarifació social, a excepció dels títols integrats de l'ATM d'igual aplicació amb independència del municipi. També referia que:

(...) la previsió d'homogeneïtzar els diferents títols de transport requeria un treball previ concertat amb els municipis i els operadors de transport (...) i calia 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

⁴ Targeta de transport per a jubilats i pensionistes, < <https://tramits.tarragona.cat/DetailTramit.aspx?IdTramit=54>>

⁵ Informe sobre el preu dels transports públics (juliol 2014).

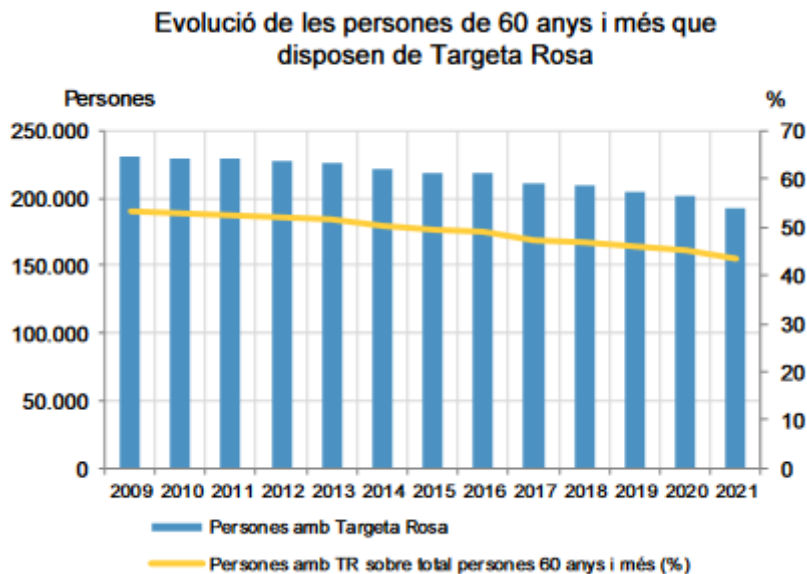
< https://www.sindic.cat/site/unitFiles/3698/Informe%20preus%20transport%20public_cat.pdf>.

David Bondia Garcia

real de cada ciutadà i, per tant, ha de facilitar l'aplicació al ciutadà de les tarifes socials que li correspongui en tot l'àmbit del transport públic, de manera que se superin els obstacles existents (...).

Cal dir que l'**Ordenança reguladora del sistema de tarifació social⁶ va ser objecte de revisió i modificació l'any 2018 per ampliar les potencials persones destinatàries de la targeta rosa metropolitana**. Ara bé, en aquell moment, no es va reduir el nombre de queixes que consideren no equitatives les condicions d'accés, així com aquelles que valoren com a poc efectives les revisions i els controls que, presumiblement, es realitzen en relació amb el manteniment de les condicions d'ús d'aquest títol de transport.

De fet, sobta que, tot i l'ampliació dels llindars, segons dades de l'Oficina Municipal de Dades (Departament d'Estadística i Difusió de dades de l'Ajuntament de Barcelona), es determini una tendència decreixent del nombre de persones que disposen de targeta rosa. De fet, s'observa que, al llarg dels anys, ha anat disminuint, a poc a poc, el percentatge de persones de 60 anys i més amb targeta rosa, i s'ha passat del 53,2 % l'any 2009 al 43,4 % l'any 2021.⁷



Font Departament d'Estadística i Difusió de Dades, Ajuntament de Barcelona, 2021.

Aquestes dades conviden a pensar en la possibilitat de revisar de nou els llindars per afavorir l'ús de la targeta rosa, en especial entre les persones grans, on es detecta un decreixement.

⁶ Ordenança metropolitana reguladora del sistema de tarifació social del transport, < <https://docs.amb.cat/alfresco/api/-default-/public/alfresco/versions/1/nodes/f6721fa5-4ac0-426c-8eb5-e58bea73c58e/content/Ordenan%C3%A7a+Tarifacio+Social+Transport+2018?attachment=false&mimeType=applicatio n/pdf&sizeInBytes=508758>>.

⁷ Persones beneficiàries del títol de transport targeta rosa: < https://ajuntament.barcelona.cat/estadistica/castella/Estadistiques_per_temes/Informes/Avanc/trosa2021.pdf>.

2. La T-rosa i el sistema tarifari integrat (la T-mobilitat). Els col·lectius vulnerables

La mobilitat permet l'accés a serveis essencials com la sanitat, l'educació, l'habitatge. En conseqüència, **esdevé un factor més d'equiparació social** que ha de facilitar i permetre accedir a tots aquests serveis, a banda d'altres de caire cultural, lúdic, esportiu, etc. En conseqüència, el transport públic ha de ser accessible per a tothom. Les barreres, a banda de físiques, també poden ser socials, culturals i, en aquest cas, econòmiques.

Per tant, aquesta Sindicatura entén que **la mobilitat ha d'estar a l'abast del conjunt de la població** i s'han de promoure aquelles polítiques que en faciliten l'ús, sense limitació d'accés per raons personals, socials o econòmiques.

En aquest sentit, la **Carta Europea de Salvaguarda dels Drets Humans a la Ciutat**, que va ser ratificada pel Plenari de l'Ajuntament de Barcelona el 21 de juliol de l'any 2000, estableix, a l'article IV, que els col·lectius més vulnerables tenen dret a gaudir de mesures específiques de protecció. L'article XX afegeix que les autoritats locals reconeixen el dret de la ciutadania a tenir uns mitjans de transport compatibles amb la tranquil·litat a la ciutat i afavoreixen transports públics accessibles a tothom. Així mateix, es reconeix l'obligació de vetllar, per part de les ciutats, en els límits de les seves competències, per la protecció de les persones consumidores, la garantia de les autoritats locals en l'eficàcia dels serveis públics i la seva adaptació a les necessitats de les persones usuàries (articles XXII i XXIII).

La **Carta de ciutadania. Carta de drets i deures de Barcelona** també descriu que totes les persones tenen dret a un sistema de mobilitat, pública i privada, i a un transport públic de qualitat accessible que permeti arribar a totes les zones residencials, comercials i industrials, així com a punts d'interès del municipi. Aquest sistema ha d'afavorir els desplaçaments en mitjans poc contaminants (article 32).

De la mateixa manera es pronuncia la **Llei 13/2014, de 30 d'octubre, d'accessibilitat**, que, en el preàmbul, reitera la necessitat (reconeguda a l'Estatut d'autonomia de Catalunya i a la Constitució espanyola) de promoure les condicions perquè la llibertat i la igualtat de l'individu i els grups en què s'integra siguin reals i efectives.

La mobilitat cada cop té un impacte més ampli. Vivim, treballem i estudiem lluny del domicili de residència; per tant, **les condicions d'ús de la T-rosa no poden ser objecte d'anàlisi només des d'una perspectiva econòmica i sota la perspectiva d'un municipi en concret.**

A més, **seria desitjable que la ciutat de Barcelona, com a capitalitat i centre de serveis (i, en conseqüència, aglutinadora de molts desplaçaments dins i fora de la ciutat), impulsés canvis per fomentar i facilitar l'ús del transport públic, en especial per a aquells col·lectius vulnerables.**

En el moment actual, en què la T-mobilitat, després d'un llarg endarreriment, comença a ser realitat, **caldrà impulsar la revisió dels títols de tarifació social i els seus criteris**, i fomentar i facilitar l'ús del transport públic entre les col·lectius més febles de la societat. Ara per ara, però, la T-mobilitat es limita a la zona 1 i a uns títols concrets. En aquest sentit, també s'ha pronunciat la institució del Síndic de Greuges de Catalunya, recordant la proposta de la unificació de les tarifes socials de transports.⁸

⁸ Síndic de Greuges de Catalunya <<https://www.sindic.cat/en/page.asp?id=53&ui=7655>>.

David Bondia Garcia

El canvi del sistema de títols de transport ha d'incorporar avantatges per a les persones usuàries, com ara una **integració real dels transports de les diferents operadores** (la T-rosa no és vàlida per a trajectes de Rodalies equivalents a la zona 1 que, en canvi, sí que poden realitzar les persones usuàries de títols integrats). Aquesta situació va arribar al punt que, a l'estiu de l'any 2019, quan es va produir el tall de la línia 1 del metro per obres, va ser necessari establir un passi especial per a les persones usuàries de la T-rosa perquè poguessin fer ús del servei de Rodalies, com a alternativa a la manca de servei de la línia 1 del metro.

Ara bé, també **s'han de tenir en compte les dificultats d'adaptació que, per a aquests col·lectius vulnerables, pugui significar el nou canvi de model**, qüestió que la Sindicatura va posar de manifest a l'ATM a finals de l'any 2021.

El pas del títol en suport cartó de banda magnètica al nou sistema de xip recarregable podrà comportar dificultats d'adaptació, de canvi d'hàbits i de control del nou sistema (disposar de saldo suficient, control del preu del bitllet...). La ciutadania necessitarà suport, informació i punts de venda i recàrrega de fàcil accés, i assistits, com són ara els punts de venda de les targetes rosa. **Cal evitar que la bretxa digital pugui tenir efectes sobre l'ús del transport públic.**

També **caldrà prestar una atenció especial a l'acreditació del compliment de les condicions d'ús**. Fent una comparativa entre la T-rosa i la T-casual, les dues targetes són títols personals de 10 viatges. Ara bé la T-casual (sistema integrat) no requereix cap tipus d'identificació a diferència de la T-rosa, que sí que el necessita. En el cas de la T-rosa gratuïta, el document acreditatiu d'ús és el mateix títol de transport. Però la T-rosa d'import reduït implica l'adquisició de la T-4 i s'ha d'acompanyar del carnet acreditatiu d'ús. Ambos títols requereixen, com altres títols bonificats, un document identificatiu de la persona titular per garantir-ne el bon ús. Caldrà **simplificar la documentació necessària**, sobretot per a les persones usuàries de la T-4.

D'acord amb el que disposen l'article 143 de la Carta Municipal de Barcelona i el Reglament que regula aquesta institució, i considerats els fets i les normes aplicables, aquesta Sindicatura conclou que **l'actuació de les diferents administracions amb responsabilitats en l'àmbit de la mobilitat no ha estat prou efectiva ni eficient atès que, des de l'any 2018, no s'han produït canvis en els barems econòmics de la T-rosa, i que la implementació de la T-mobilitat, que hauria de permetre l'homogeneïtzació dels títols de transport, es limita a uns títols i zones concretes.**

En conseqüència, emetem la següent decisió:

- **Recomanar a l'Ajuntament** que insti l'Àrea Metropolitana de Barcelona i Transports Metropolitans de Barcelona, per mitjà de la seva representació municipal, perquè revisi i homogeneïtzi les condicions d'ús dels diferents títols de transport amb tarifes socials.
- **Recomanar a l'Ajuntament** que insti l'Àrea Metropolitana de Barcelona i Transports Metropolitans de Barcelona, per mitjà de la seva representació municipal, perquè revisi els llindars econòmics establerts en relació amb la targeta rosa, atesa la tendència decreixent del nombre de persones usuàries de 60 anys i més.
- **Recomanar a l'Ajuntament de Barcelona** que insti l'Àrea Metropolitana de Barcelona i Transports Metropolitans de Barcelona, per mitjà de la seva representació municipal, perquè posi en marxa un sistema efectiu de verificació del compliment dels requisits de titularitat de la targeta rosa, en cas que no existeixi.

- **Recomanar a l'Ajuntament de Barcelona** que insti l'Àrea Metropolitana de Barcelona i Transports Metropolitans de Barcelona, per mitjà de la seva representació municipal, perquè faci una planificació acurada de la possible integració de la T-rosa en el nou sistema de la T-mobilitat per evitar la bretxa digital entre les persones usuàries, i perquè es facilitin les condicions d'ús i l'acreditació dels títols de transport.
- **Advertir l'Àrea d'Ecologia, Urbanisme, Infraestructures i Mobilitat** sobre el necessari compliment del deure de col·laboració amb aquesta Sindicatura, d'acord amb el que determina el reglament d'aquesta institució.

Aquesta resolució es comunicarà a l'òrgan municipal competent, se'n donarà compte al Plenari del Consell Municipal en l'informe anual reglamentari i del seu contingut s'informarà la persona interessada.

Barcelona, abril de 2022