

RESOLUCIÓ

3.4.A Transport públic



DRET A LA MOBILITAT
CIUTAT HABITABLE I SOSTENIBLE

ANTECEDENTS

Descripció dels fets objecte de la queixa

El dia 9 de desembre de 2024, la ciutadana va presentar una queixa en aquesta Sindicatura en què manifestava la seva disconformitat per la denegació d'un duplicat de la T-16 del seu fill menor.

En concret, exposava el següent:

- És una mare divorciada amb un fill. Els progenitors en tenen la custòdia compartida i no mantenen una bona relació. Com viuen a la mateixa zona, el menor només pot disposar d'una única targeta que han de compartir els progenitors, segons la normativa vigent. El problema és que el pare obstaculitza l'ús compartit de la targeta T-16 i això és motiu constant de problemes.
- La mare va demanar un duplicat de la T-16 perquè cada progenitor disposi de la seva targeta i no l'hagin d'anar passant, però la petició se li va denegar, atès que la normativa no preveu aquesta possibilitat quan els dos progenitors viuen a la mateixa localitat (article 14 del reglament d'utilització de la T-16).
- Considera que aquesta pot ser una situació freqüent en altres famílies i creu que disposar d'una segona targeta suposaria una solució senzilla. Per aquest motiu suggereix una revisió de la normativa.



Actuacions fetes

Admesa a tràmit la queixa, la Sindicatura va iniciar la instrucció de l'expedient. Va estudiar 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.

Després d'examinar el contingut de la queixa i la documentació aportada per la persona interessada, es va considerar convenient dirigir-se a l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) per tal de conèixer les intervencions realitzades en relació amb la queixa presentada.

El dia 12 de desembre de 2024 es va sol·licitar a aquest organisme la informació necessària per a l'estudi de la queixa.

Resposta dels òrgans afectats

El dia 14 de gener de 2025 aquesta Sindicatura va rebre la informació sol·licitada. L'escrit exposa les actuacions dutes a terme per l'ATM.

CONSIDERACIONS

1. T-16, títol de transport gratuït per a infants i adolescents

L'any 2008 es va establir un títol de transport públic integrat i gratuït per a infants de menys de 12 anys, amb l'objectiu d'afavorir l'ús del transport públic per anar a l'escola, així com facilitar l'accés als diferents mitjans de mobilitat.

Aquest títol de transport és concebut perquè els infants puguin fer trasllats en transport públic de manera il·limitada i gratuïta, sempre que resideixin en qualsevol dels municipis que conformen l'àmbit del sistema tarifari integrat.

En els darrers anys el títol ha experimentat diverses modificacions i se n'ha ampliat la cobertura. Així l'1 de gener de 2017 es va ampliar fins als 16 anys i va passar a denominar-se T-16.



La darrera modificació es va produir l'11 d'octubre de 2024, i va consistir a una ampliació en sis (6) mesos de la vigència per a aquelles persones menors d'edat que compleixen anys en el segon semestre de l'any. Fins a aquesta modificació, el títol caducava el 31 de desembre de l'any en què es feien els 16 anys i això creava un greuge comparatiu entre les persones que fan els anys en el primer o segon semestre de l'any. D'aquesta manera, les persones que fan els 16 anys entre l'1 de juliol i el 31 de desembre gaudiran d'un període extraordinari equivalent de 6 mesos addicionals a comptar des de la data del seu aniversari.

L'ens públic encarregat de la T-16 és l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM).

Es tracta d'un consorci interadministratiu de caràcter voluntari format per administracions titulars de serveis públics de transport col·lectiu de les comarques de l'Alt Penedès, el Baix Llobregat, el Barcelonès, el Garraf, el Maresme, el Vallès Occidental i el Vallès Oriental. Les administracions consorciades són la Generalitat de Catalunya i administracions locals: Ajuntament de Barcelona, Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) i agrupació de municipis titulars de serveis de transport urbà de la regió metropolitana de Barcelona (AMTU).

2. La integració de la T-16 a la T-mobilitat

A més de la T-16, entre les competències de l'ATM està el **projecte T-mobilitat**, que és un sistema de targeta digital per al transport públic a la província de Barcelona que inclou tots els títols de transport del sistema tarifari integrat. Hi ha diversos suports (cartó, targeta electrònica de plàstic i nominativa, app mòbil), i en les versions de plàstic i a l'aplicació hi ha disponibles prestacions còmodes com ara recàrregues, possibilitat de bloqueig, consulta de validacions, entre d'altres.

El títol T-16 es va integrar totalment en la T-mobilitat el 16 de gener de 2024, moment en què va deixar de funcionar l'anterior format (no digital, amb banda magnètica).

El projecte de la T-mobilitat va néixer amb l'objectiu de crear **una targeta única de transport** amb la qual la ciutadania pogués utilitzar **tots els serveis per a la mobilitat a Catalunya**.



El **Pla director de mobilitat** de la regió metropolitana de Barcelona 2013-2018 ja feia referència a la T-mobilitat com a fita estratègica, amb l'objectiu d'integrar tecnològicament tots els sistemes de mobilitat públics.

Durant l'any 2014, l'ATM i l'empresa Societat Catalana per a la Mobilitat, SA, van subscriure un **contracte de col·laboració** entre el sector públic i el sector privat per executar el projecte T-mobilitat, que tenia per objecte la implantació d'un nou sistema tecnològic, tarifari i de gestió.

Atesa aquesta dimensió supramunicipal, al **Pla de mobilitat urbana 2013-2018** de l'Ajuntament de Barcelona es va incorporar la voluntat de l'Ajuntament de donar suport al projecte. S'hi exposava que l'objectiu era estendre el model a tota la regió metropolitana de Barcelona, amb un únic sistema tarifari i un sistema de pagament unificat, la qual cosa havia de suposar una millora de la planificació i la gestió de la xarxa de transport públic en disposar de molta més informació.

Posteriorment, al **Pla de mobilitat urbana 2019-2024** es va incorporar, entre les seves línies d'actuació, l'impuls de la gestió intel·ligent de la mobilitat (*Smart Mobility*) i s'hi va incloure la posada en marxa de la T-mobilitat amb els objectius següents:

- Integrar el transport públic i la resta de proveïdors de serveis de mobilitat perquè funcionin com una sola xarxa sota un model de lideratge públic i un nou marc de governança que impliqui les diverses administracions i els operadors de caràcter metropolità.
- Garantir la incorporació de variables de caràcter social i ambiental a les tarifes, amb la finalitat de fer-les assequibles per a tota la població usuària.
- Obtenir dades i informació precisa per gestionar millor la mobilitat: origen-destinació, perfils horaris, segmentació de persones usuàries, etcètera.

També s'hi esmenta el següent:

La T-mobilitat podrà integrar altres serveis de transport constituint-se com un ecosistema centrat en la persona usuària que permetrà avançar cap al concepte de mobilitat com a servei, de manera que faciliti i incentivi l'ús del transport públic i d'altres serveis de mobilitat

que puguin integrar-se en detriment de l'ús del vehicle privat. [...]. Els tres elements clau són un nou sistema tecnològic, un nou sistema tarifari i un nou sistema de gestió. **La targeta estarà adaptada a cada usuari o usuària i permetrà calcular el preu del transport públic de manera personalitzada.** És a dir, cada persona usuària pagarà en funció de les seves rutines de transport, dels quilòmetres recorreguts i de la freqüència amb què faci servir el transport públic [...].

3. Funcionament de la T-16

La T-16 forma part del sistema tarifari integrat dels títols de transport, el qual permet utilitzar diferents mitjans de transport (metro, autobusos urbans, metropolitans i interurbans, tramvia, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya i Rodalies de Catalunya) necessaris per desplaçar-se amb un únic abonament de transport. **L'àmbit del sistema tarifari integrat arriba a un total de 296 municipis, dividits en 6 corones i diferents sectors tarifaris.**



Llistat de municipis inclosos en la tarifa metropolitana

Badalona	1	El Prat de Llobregat	1	Badia del Vallès	2C	La Palma de Cervelló	2B
Barcelona	1	Sant Adrià de Besòs	1	Barberà del Vallès	2C	El Papiol	2B
Castelldefels	1	Sant Boi de Llobregat	1	Begues	2A	Ripolllet	2C
Cornellà de Llobregat	1	Sant Feliu de Llobregat	1	Castellbisbal	2B	Sant Andreu de la Barca	2B
Esplugues de Llobregat	1	Sant Joan Despí	1	Cerdanyola del Vallès	2C	Sant Climent de Llobregat	2B
Gavà	1	Sant Just Desvern	1	Cervelló	2B	Sant Cugat del Vallès	2C
L'Hospitalet de Llobregat	1	Santa Coloma de Gramenet	1	Corbera de Llobregat	2B	Sant Vicenç dels Horts	2B
Montcada i Reixac	1	Tiana	1	Molins de Rei	2B	Santa Coloma de Cervelló	2B
Montgat	1	Viladecans	1	Pallejà	2B	Torrelles de Llobregat	2B

El funcionament de la T-16 es regula mitjançant el *Reglament d'utilització del títol T-16*.



A continuació se'n destaquen algunes de les principals previsions:

- És un títol rigorosament personal i intransferible. Està expressament prohibit que l'utilitzi una persona diferent de la titular. El suport ha de contenir el nom i els cognoms del titular (article 2). L'únic format disponible per a la T-16 és el suport plàstic personalitzat, amb un cost de 4,5 euros el primer cop que s'emet corresponent a la despesa d'emissió i fabricació.
- Amb l'objectiu de poder corroborar que la persona portadora del suport és la titular, ha d'anar acompanyat d'algun document acreditatiu d'aquesta identitat (s'admet una fotocòpia), com ara DNI, NIE, passaport, llibre de família, certificat de naixement o targeta sanitària (article 5).
- Cada cop que s'accedeixi a un servei de transport s'ha de validar el títol (article 6).
- Pel que fa a la pèrdua o sostracció, en els articles 7 i 10 s'estableix que la custòdia i el bon ús del suport T-16 és responsabilitat en última instància de la persona tutora de qui sigui titular del títol. En aquest sentit, cal avisar de la pèrdua o sostracció del suport per efectuar-ne el bloqueig i així evitar usos indeguts. Si el suport es perd o se sostreu, se'n pot sol·licitar una nova emissió, que comportarà el pagament dels costos establerts d'emissió i gestió.
- Pel que fa a l'ús irregular, en els articles 10, 12 i 13 del reglament vigent s'estableix que l'ús d'aquest títol per part d'un tercer pot suposar la penalització o pèrdua dels drets a l'hora de fer la sol·licitud del títol per part de la persona tutora, d'acord amb l'article 13 de les "Condicions d'utilització dels suports sense contacte de la T-mobilitat", aprovat pel Consell d'Administració de l'ATM.

La utilització fraudulenta del títol en comporta l'anul·lació immediata i el bloqueig durant tres anys a partir de la data en què es va efectuar l'ús fraudulent, a més de la sanció pecuniària corresponent.



4. Doble emissió de la targeta T-16

A l'article 14 del Reglament es permet la doble emissió en un únic supòsit: en cas de fills o filles menors d'edat de persones progenitores o representants legals que acreditin dos requisits alhora:

- que ostentin la custòdia compartida, i
- que resideixen en zones tarifàries diferents.

Per contra, quan les persones progenitores o representants legals resideixen en la mateixa zona tarifària, el sistema no permet la doble emissió.

Aquesta Sindicatura s'ha plantejat si aquest tractament diferent d'una situació respecte de l'altra posa en qüestió el principi d'igualtat de l'article 14 de la Constitució espanyola.

En aquest punt és rellevant fer una referència a l'origen de l'excepció de l'article 14, que es va aprovar el 22 d'abril de 2015: en aquells moments el suport de la T-16 era una targeta plastificada amb banda magnètica, i el problema era que tècnicament era impossible que amb la mateixa es pogués validar el viatge en dues zones diferents.

És a dir, aquesta excepció es va incorporar per raons purament tècniques en els casos de custòdia compartida a domicilis en zones diferents, ja que l'infant no podia viatjar amb la mateixa targeta per tota la seva zona tarifària (que en la pràctica són dues), i per això calien dues targetes diferents (no un duplicat), cadascuna associada a una zona tarifària.

Respecte de la possibilitat d'emetre dues targetes a infants que s'hagin de desplaçar entre dos domicilis derivats de la custòdia compartida dins de la mateixa zona tarifària, l'informe tècnic de l'ATM indica que ara per ara **no es considera adient ampliar l'excepció.**

L'ATM justifica aquesta decisió amb els arguments següents:

- La doble emissió comportaria l'increment dels riscos de frau de forma considerable per a persones no beneficiàries. El motiu és que el sistema, tal com està dissenyat

tècnicament, **no permet controlar l'ús simultani de dues targetes idèntiques en funcionament en una mateixa zona tarifària en temps real**. A més a més, el control en temps real d'aquestes situacions i l'intent de frenar el frau comportarien un cost elevat de personal per part dels operadors de transport i de l'ATM.

- Tecnològicament, la doble emissió de la targeta T-16 obligaria a dissenyar un pla d'ús individualitzat per a cada persona usuària, i avui dia el sistema de transport només permet dissenyar títols globals per a col·lectius (bonificats o no bonificats), atès que el cost d'aquesta personalització no és assumible.
- Per definició, la T-16 ha de permetre l'ús dins de la zona tarifària específica del municipi on tingui residència la persona titular (és a dir, l'infant) i, per complir amb aquesta característica, tots els suports de la T-16 tenen codificada una zonificació d'origen que defineix els trajectes que poden realitzar els menors. D'això es desprèn que només es pugui disposar d'un suport T-16 codificat amb una zonificació determinada.

Així mateix, l'ATM indica que en els darrers dos anys i mig, des de l'1 de gener de 2023, s'han rebut quinze queixes relatives a la denegació de duplicats de la T-16 a famílies amb custòdia compartida.

Tenint en compte tot l'anterior, aquesta Sindicatura considera que el fet que les famílies amb custòdia compartida tinguin o no dret a dues targetes T-16 en funció de si estan o no en zones tarifàries diferents **no és discriminatori, ja que es basa en criteris objectius relacionats amb l'operativa de la targeta, i no es concep com una mesura facilitadora de la gestió familiar**.

Una vegada analitzat el cas des d'una perspectiva tècnica, aquesta Sindicatura voldria expressar la seva empatia amb la situació relatada per la promotora de la queixa.

La gestió de les dinàmiques familiars pot constituir una font d'estrès important, i quan al nucli familiar hi ha menors, la logística familiar pot ser esgotadora. L'ús de la T-16 és un element diari en la preparació dels menors per anar a l'escola, com ho és la motxilla, l'esmorzar, els llibres, el material de música, dibuix o esportiu. La pèrdua de la T-16, fins i tot momentània, pot tenir un efecte disparador de l'angoixa i els nervis.

Si bé la integració de la T-16 a la T-mobilitat ha suposat una gran millora, ja que permet consultar l'històric de moviments i si escau bloquejar o anul·lar el títol, **es considera essencial que les administracions públiques implicades continuïn avançant per aconseguir la fita que cada persona disposi d'una targeta de transport amb un pla de viatge individualitzat**. Llavors sí que es permetrà l'adaptació a cada persona usuària i idealment sí que es podran fer duplicats sense posar en risc les mesures de control per garantir l'ús legítim de la targeta.

DECISIÓ

D'acord amb el que disposen l'article 143 de la Carta municipal de Barcelona i el reglament que regula la Sindicatura de Greuges de Barcelona, aquesta institució té com a missió valorar si s'ha produït un greuge. Considerats els fets i les normes aplicables, conclou que, en aquest cas, **l'actuació de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) ha estat ajustada a dret i eficaç**.

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

Aquesta resolució s'emmarca dins el compromís de l'Ajuntament de Barcelona amb els **objectius de desenvolupament sostenible (ODS)**, d'acord amb la mesura de govern sobre l'Estratègia d'impuls de l'Agenda 2030. Concretament, es relaciona amb l'objectiu 11.2 **"El 2030, més ecomobilitat, fonamentada en un sistema de transport públic de màxima qualitat, sostenible i inclusiu"**.