

REPLANTEJAMENT DE LA POLÍTICA TARIFÀRIA EN EL TRANSPORT COL·LECTIU METROPOLITÀ. CRITERIS DE MILLORA D'EQUITAT SOCIAL I AMBIENTAL

Desembre de 2017

Direcció:



Redacció:

Gemma Solé i Massó

Núria Pérez i Sans

Maite Pérez (Direcció)

Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona (IERMB)



ÍNDEX

0. INTRODUCCIÓ.....	5
1. POLÍTICA SOCIAL AL SISTEMA TARIFARI ACTUAL A L'ENTORN METROPOLITÀ DE BARCELONA I A DIFERENTS METRÒPOLIS EUROPEES	7
1.1. EL SISTEMA TARIFARI A L'ENTORN METROPOLITÀ DE BARCELONA	7
1.1.1. Funcionament del sistema	7
1.1.2. Bonificacions tarifàries específiques	9
1.2. SISTEMES TARIFARIS A DIFERENTS PAÏSOS EUROPEUS: TARIFES SOCIALS I AMBIENTALS.....	11
1.2.1. Les tarifes socials per col·lectius	11
1.2.2. Les tarifes i actuacions de caràcter ambiental	18
2. ANÀLISI DELS COL·LECTIUS OBJECTE DE POLÍTIQUES SOCIALS EN LA TARIFACIÓ DEL TRANSPORT PÚBLIC.....	23
2.1. INFANTS.....	25
2.1.1. Les pautes de mobilitat generals	25
2.1.2. El títols de transport vigents	31
2.1.3. Vulnerabilitat urbana, mobilitat i infància	35
2.1.4. Conclusions.....	38
2.2. JOVES.....	40
2.2.1. Les pautes de mobilitat generals	40
2.2.2. Els títols de transport vigents.....	49
2.2.3. Vulnerabilitat urbana, mobilitat i joves.....	51
2.2.4. Conclusions.....	54
2.3. GENT GRAN	56
2.3.1. Les pautes de mobilitat generals	56
2.3.2. Els títols de transport vigents.....	64
2.3.3. Vulnerabilitat urbana, mobilitat i gent gran.....	79
2.3.4. Conclusions.....	82
2.4. PERSONES EN SITUACIÓ D'ATUR.....	84
2.4.1. Les pautes de mobilitat generals	84
2.4.2. Els títols de transport vigents.....	93
2.4.3. Vulnerabilitat urbana, mobilitat i aturats	96
2.4.1. Conclusions.....	99

2.5.	PERSONES AMB DISCAPACITAT I PERSONES DEPENDENTS	100
2.5.1.	Les pautes de mobilitat generals	101
2.5.2.	Els títols de transport vigents.....	101
2.5.3.	Conclusions.....	104
2.6.	FAMÍLIES NOMBROSES I FAMÍLIES MONOPARENTALS.....	106
2.6.1.	Les pautes de mobilitat generals	109
2.6.2.	Els títols de transport vigents.....	109
2.6.3.	Conclusions.....	112
ANNEX	CAPÍTOL 1.....	113
1.1.	TARIFES ESPECIALS	113
1.2.	AVALUACIÓ DE LES TARIFES I ACTUACIONS DE CARÀCTER AMBIENTAL	116
ANNEX	CAPÍTOL 2.....	120
2.1.	CÀLCUL DE DISTÀNCIES EN DESPLAÇAMENTS INTERURBANS	120
2.2.	NIVELL DE VULNERABILITAT URBANA: DEFINICIÓ I METODOLOGIA EMPRADA.....	120

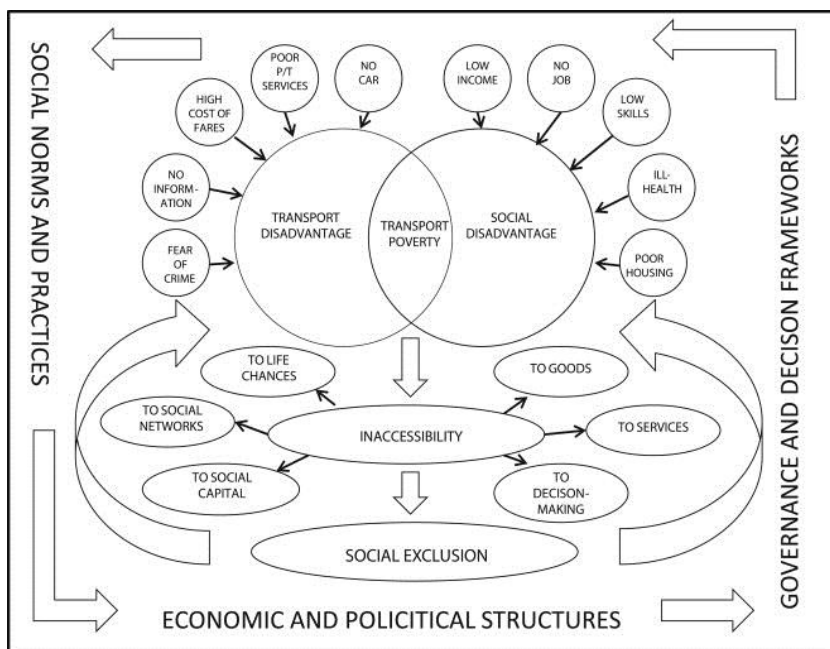
0. INTRODUCCIÓ

És conegut que les característiques de l'entorn familiar de les persones, particularment les referides a la renda, són clau per determinar si se'n forma part o no dels col·lectius que estan inclosos socialment. Des de dècades, diversos estudis (particularment els endegats pel Regne Unit amb la seva Social Inclusion Unit) han identificat quines són les condicions que comporten que les persones siguin excloses socialment, i quins són els mecanismes necessaris per pal·liar aquesta situació o revertir-la. Una variable clau és la capacitat econòmica, però no és l'única que justifica aquesta situació. L'entorn en el qual es resideix (seguretat, disseny urbà), baixos nivells d'estudis, l'atur, entorns familiars desestructurats, condicions d'habitatge desfavorables, etc. són altres aspectes a tenir en compte.

L'extrem es dona en aquelles persones en condicions extremes. Cada vegada existeix més consciència de les condicions de vulnerabilitat amb què viu part de la població i que condicionen el seu desenvolupament com a persones i les seves possibilitats de futur.

En termes d'exclusió per qüestions de mobilitat, o dit d'una altra forma, quines condicions que comporten la restricció dels tipus de desplaçaments (per treball, per raons personals, per estudis, etc.), la forma de realitzar-los (quan, amb quin mitjà) o el grau de mobilitat (augmenti la no sortida de casa), se n'ha observat (vegeu figura) que, a banda dels factors abans esmentats, apareixen altres de forma particular, com: la tinença o accés al vehicle privat, les elevades tarifes de transport públic col·lectiu, la manca o dolenta informació sobre els serveis i opcions de viatge, la inexistència o inadequada oferta de serveis de transport públic o la manca de seguretat en els desplaçaments.

Diagrama de fluxos de l'exclusió social en l'àmbit de la mobilitat



Font: Lucas K., "Transport and social exclusion: Where are we now?", Transport Policy 20 (2012) 105-113

Aquest treball intenta clarificar quina és la situació actual quant a la consideració de la inclusió social en la política tarifària del sistema de transport públic metropolità de Barcelona, amb

especial èmfasi en els col·lectius que actualment tenen algun tracte específic respecte de les bonificacions existents. Se n'identifica les seves pautes de mobilitat, principals aspectes relatius a les seves condicions de vida i entorn socioeconòmic i es posen en relació a les condicions de vulnerabilitat en el seu àmbit de residència.

En els primers apartats, i com a referència, es fa una síntesi de polítiques socials en la tarifació del transport públic que s'apliquen en altres entorns metropolitans, i es posen en relació amb la metròpoli de Barcelona.

Finalment, se'n desprenen alguns criteris de millora que caldria tenir en compte en la proposta de reestructuració tarifària i de política social que es donarà en aquests propers anys, d'acord amb les línies d'actuació que s'estan promovent des de les diverses administracions i ens metropolitans amb competències al respecte, i més tenint en compte la importància que ha adquirit en els darrers anys (especialment amb la crisi econòmica) de la demanda associada a aquest perfil d'usuari de la xarxa de transport públic. No s'ha d'obviar tampoc les possibilitats al respecte que pot oferir el desplegament de la Llei 21/2015 de finançament del sistema de transport públic de Catalunya.

1. POLÍTICA SOCIAL AL SISTEMA TARIFARI ACTUAL A L'ENTORN METROPOLITÀ DE BARCELONA I A DIFERENTS METRÒPOLIS EUROPEES

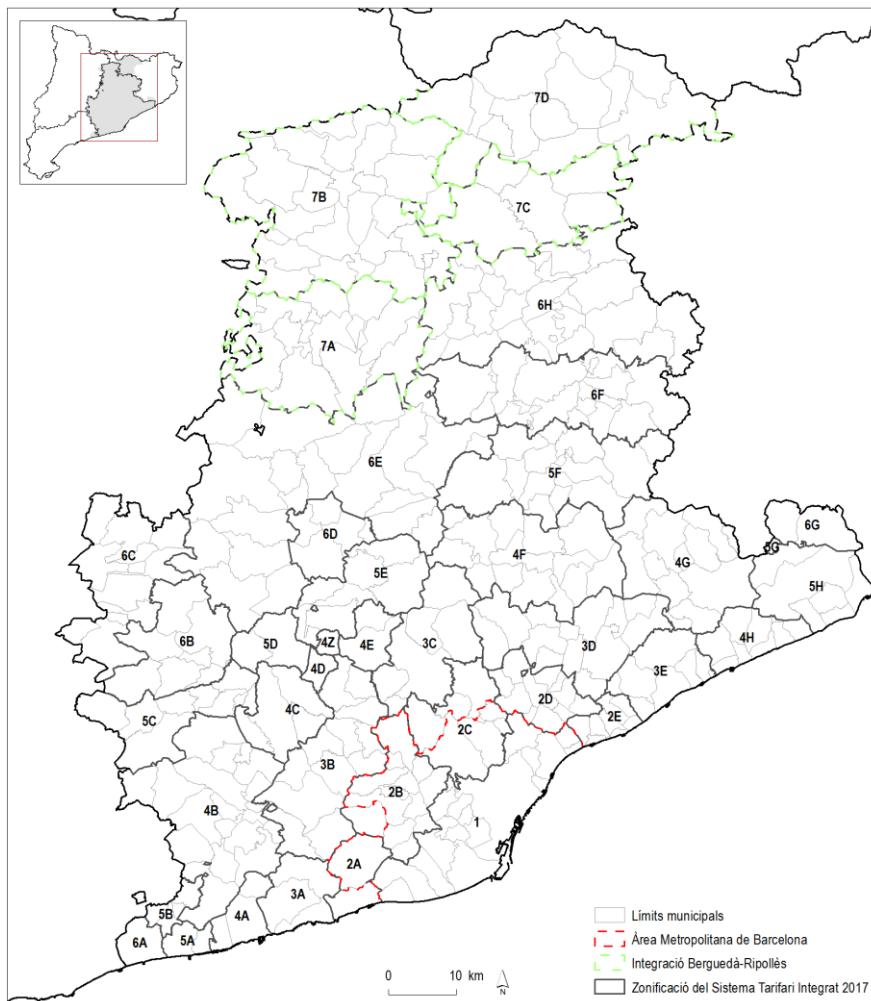
1.1. EL SISTEMA TARIFARI A L'ENTORN METROPOLITÀ DE BARCELONA

El sistema tarifari integrat (STI) actual gestionat per l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) de l'àrea de Barcelona està basat en corones i zones, en concret, 6 corones amb diferents sectors tarifaris. La tarifa de cada desplaçament es determina en base al nombre de zones tarifàries per on es transita durant el desplaçament i no és proporcional al nombre de quilòmetres realitzats.

L'any 2001 es va iniciar el desplegament de la Integració Tarifària a la regió metropolitana de Barcelona i fins els límits de Rodalies, abastant un total de 202 municipis i 7 comarques. Més tard es van incorporar les comarques de l'Anoia i el Bages, i el 2015 plenament la comarca d'Osona. Les comarques del Berguedà i el Ripollès s'incorporen al sistema també al 2015, però amb en condicions especials, creant una setena corona tarifària. La impossibilitat tècnica d'incorporar aquesta nova corona tarifària amb la tecnologia actual de banda magnètica obliga a fer una integració parcial a partir de "packs" de 10 viatges.

Amb les 7 corones tarifàries (inclòs el Berguedà i el Ripollès) l'àmbit territorial del STI comprèn 346 municipis, 12 comarques i un total de 5,7 milions d'habitants.

Mapa de la zonificació del STI àrea de Barcelona amb 7 corones tarifàries



Font: ATM

1.1.1. Funcionament del sistema

Dins del STI existeixen títols integrats i títols no integrats:

- Els títols integrats permeten al viatger realitzar un desplaçament de diverses etapes utilitzant diversos mitjans de transport públic, validant a cada etapa però pagant només una vegada, amb un temps determinat de transbordament segons la corona d'origen.
- Els títols no integrats, disposen d'una zonificació diferent de l'ATM i funcionen segons l'operador.

Ens centrem en els títols integrats. Aquests poden ser:

- a) Títols integrats multiviatge (T-10, T-50/30, T-70/30 i T-FM/FN 70/90): títols de transport amb un nombre determinat de desplaçaments en què, durant un període de temps determinat, els transbordaments no es penalitzen econòmicament.
- b) Títols de viatges il·limitats o abonaments (T-Mes, T-Jove i T-Trimestre): la zona on s'efectua la primera validació determina, sempre, les zones de validesa del títol de transport.

El nombre de zones de transport de la targeta que es vol adquirir presenta unes normes generals, tot i que hi ha algunes excepcions que afecten als títols integrats multiviatge que s'utilitzen en municipis limítrofs amb canvi de zona. En els títols de viatges il·limitats no és possible viatjar amb abonaments d'una zona entre municipis adjacents o estacions contigües que s'ubiquen en zones tarifàries diferents.

La norma general en el cas de les targetes multiviatge és que el nombre de zones que cal comptar per a un recorregut es determina segons el nombre de zones tarifàries per on es transita durant el desplaçament i es pot fer servir en qualsevol desplaçament a tot l'àmbit de l'STI. En aquesta norma existeixen dues excepcions segons els mitjans de transport utilitzats:

1. En els desplaçaments amb servei d'autobús entre municipis limítrofs ubicats en diferents zones tarifàries, es pot fer servir una targeta multiviatge d'una sola zona, sense poder fer transbordaments.
2. En els desplaçaments amb servei ferroviari entre municipis limítrofs ubicats en diferents zones tarifàries, tret que una de les zones sigui la zona 1, es pot fer servir una targeta multiviatge d'una sola zona, sense poder fer transbordaments. El mateix criteri s'aplica a les estacions contigües, tret que una de les estacions sigui de la zona 1.

Tot i aquesta norma general, existeixen alguns casos singulars, que afecten especialment municipis limítrofs de la zona 1 i la zona 2. En concret:

- a) Sant Feliu de Llobregat (zona 1) – Molins de Rei (zona 2B): els desplaçaments amb tots els modes de transport es poden fer amb targetes multiviatge d'una sola zona tarifària sense fer transbordaments.
- b) Sant Boi de Llobregat (zona 1) – Santa Coloma de Cervelló (zona 2B): els desplaçaments amb tots els modes de transport i per a tots els títols integrats són d'una sola zona tarifària i es poden fer transbordaments.
- c) Les Planes (zona 1) – Estacions de Sant Cugat (zona 2C): es desplaçaments amb FGC i amb tots els títols integrats són d'una sola zona tarifària i es poden fer transbordaments al transport urbà.

A més d'aquest funcionament propi, cal dir que la zonificació de l'ATM coexisteix amb una pròpia de Rodalies Renfe, fet que en ocasions pot generar confusions ja que un mateix municipi pot pertànyer en zones diferents.

1.1.2. Bonificacions tarifàries específiques

En el STI de l'àrea de Barcelona a més dels títols de transport genèrics, ja definits, existeixen uns títols específics, amb bonificacions de caràcter social i ambiental.

Títols socials

Les polítiques de tarifació social en els serveis de transport públic col·lectiu en l'àmbit metropolità¹ són promogudes des de diverses administracions i entitats públiques, des de la Generalitat de Catalunya i fins a les administracions locals. Concretament:

- La Generalitat de Catalunya, en els serveis d'FGC, de Rodalies de Catalunya i en la xarxa de transport públic d'autobús de la seva competència.
- L'Autoritat del Transport Metropolità (ATM), amb títols integrats de transport públic adreçats a determinats col·lectius, i vàlids a tota la xarxa de transport públic col·lectiu de l'àmbit territorial del sistema tarifari integrat.
- L'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), amb una tarifació social específica pels residents a determinats municipis del seu àmbit d'actuació, en els serveis dins de la primera corona tarifària.
- Els ajuntaments, amb tarifacions socials diverses pel transport urbà municipal

En termes generals, els col·lectius als quals s'adrecen aquestes polítiques són:

- Menors
- Joves
- Gent gran
- Persones en situació d'atur
- Persones amb discapacitat
- Famílies nombroses i monoparentals

Les condicions d'accés o requisits per ésser beneficiari d'alguna d'aquestes prestacions socials en el transport públic col·lectiu no són homogènies entre les diferents administracions, si bé s'ha aconseguit en els darrers anys igualar les condicions en determinats casos.

Exceptuant els títols socials per a gent gran i persones amb discapacitat, que aparegueren en els anys 80 del segle anterior, i per als joves, des de l'any 2002, les polítiques adreçades a la resta de col·lectius (famílies nombroses i monoparentals, menors, en atur) són més recents. Particularment, algunes d'elles han sorgit durant els anys de crisi econòmica, quan s'ha vist la necessitat de facilitar la mobilitat d'alguns col·lectius i famílies.

Ahora, en els darrers tres anys s'ha congelat i/o disminuït els preus dels títols de transport integrats, particularment dels abonaments mensuals o trimestrals, la qual cosa ha repercutit també en els col·lectius als quals s'adrecen aquestes polítiques tarifàries específiques. En el segon capítol s'analitzen en concret els títols de transport específics per aquests col·lectius.

¹ El document recull aquelles polítiques que afecten al transport públic col·lectiu metropolità, tot i que existeixin per altres tipus de serveis (AVE, autobús de llarga distància, serveis regionals ferroviaris, transport aeri i marítim, ec.).

Títols ambientals

Al llarg del 2017 s'han definit un seguit de títols amb tarifes especials subjectes a criteris ambientals. En concret són:

- **T-Aire:** la targeta dels dies d'episodi ambiental.

Títol vàlid únicament els dies en els que es declari un episodi ambiental per alta contaminació atmosfèrica amb restriccions de trànsit i per aquells ciutadans que optin per canviar el transport privat pel transport públic. Es tracta d'un títol multipersonal de dos viatges integrats que es pot utilitzar el mateix dia de la primera validació i és vàlid mentre estigui activat l'episodi. Estarà disponible únicament a les màquines de venda automàtica dels operadors ferroviaris de transport públic TMB, FGC, Rodalies de Catalunya i Tram, només els dies en què s'apliquin les restriccions al trànsit i s'activi el pla de reforç del transport públic i per les 6 corones i el preu serà el de 2 viatges d'una T-10 aplicant un descompte del 10%.

Aquest títol s'ha posat en servei a partir de l'1 de desembre del 2017, tot i que fins el moment encara no s'ha activat la seva venda ja que no s'ha declarat cap episodi ambiental per alta contaminació atmosfèrica.

- **T-Verda.** La T-Verda Metropolitana (títol atorgat per l'AMB) i la T-Verda (emès per la Generalitat de Catalunya) premia els ciutadans que canviïn definitivament els cotxes privats més contaminants pel transport públic

La targeta T-Verda és un títol de transport que permet utilitzar de manera il·limitada i gratuïta, durant 3 anys, els serveis de transport públic integrats dins de les 6 zones tarifàries delimitades a partir de la zona tarifària 1. Les condicions per obtenir-la són:

- Ser major d'edat,
- Estar empadronat/da dins de l'àmbit de l'ATM,
- Acreditar que en els 6 mesos anteriors a la sol·licitud de la targeta s'ha donat de baixa i desballestat un vehicle d'un d'aquests tipus:
 - o Moto tipus pre-Euro o Euro 1 (ciclomotors matriculats abans del 17/06/2002 i motocicletes matriculades abans del 01/07/2004).
 - o Turisme dièsel (M1) fins a Euro 3 (matriculat abans de 2006. Sense etiqueta de la DGT).
 - o Turisme gasolina (M1) o gas fins a Euro 2 (matriculat abans de 2000. Sense etiqueta de la DGT).
- Cal no haver comprat cap vehicle nou durant els 6 mesos anteriors al desballestament ni posteriorment, i adquirir el compromís de no comprar-ne cap durant un període de tres anys.

L'emissió i la renovació de la targeta T-Verda Metropolitana es pot fer, sense cap cost, als centres d'atenció al client de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), per als residents dins d'aquest àmbit territorial; i per la T-Verda la sol·licitud s'ha de fer a l'Associació de Municipis per la Mobilitat i el Transport Urbà (AMTU), per als residents a la resta de l'àmbit territorial de l'ATM.

La posada en funcionament ha estat el 2 d'octubre del 2017, i en data de 19 de novembre de 2017 l'AMB ha rebut un total de 249 sol·licituds per la T-Verda Metropolitana.

1.2. SISTEMES TARIFARIS A DIFERENTS PAÏSOS EUROPEUS: TARIFES SOCIALS I AMBIENTALS

A continuació s'analitzen els sistemes tarifaris en transport públic de diferents metròpolis europees, en concret, tarifes especials adreçades a col·lectius determinats i tarifes especials ambientals, subjectes a criteris ambientals o actuacions i projectes pilots que repercuteixin en una millora ambiental, o a una mobilitat més sostenible.

1.2.1. Les tarifes socials per col·lectius

Infants i joves

La gratuïtat més estesa entre els diferents sistemes de transport integrat de les àrees metropolitanques europees és la dels menors de 4 anys. Aquesta gratuïtat sempre es fa vàlida quan l'infant va acompanyat per un adult amb possessió del bitllet o abonament corresponent. En alguns casos com per exemple **Londres** s'allarga fins als 5 anys, en altres com **Praga** o **Atenes** fins als 6 anys i en capitals dels països nòrdics com **Hèlsinki** i **Estocolm** s'estén fins als 7 anys.

Fins als voltants dels 12 anys es proporcionen abonaments generalment gratuïts o parcialment subvencionats, normalment al 50%, pels infants que utilitzin el transport públic sense la necessitat d'un adult amb possessió de títol vàlid. En casos com **Milà** la gratuïtat s'estén fins als 14 anys. A partir d'aquestes edats es passen a crear títols per estudiants amb subvenció completa o parcial depenent de la ciutat. En la majoria de sistemes integrats la reducció s'allarga fins als 24-26 anys i en alguns altres casos com **Zuric**, arriba a usuaris de fins a 30 anys sempre i quan estudiïn en una de les universitats del país. Majoritàriament aquests abonaments estan dirigits als usuaris que siguin ciutadans del seu país, tanmateix, **Atenes**, **Budapest** i **Varsòvia** també ofereixen descomptes pels usuaris estrangers que estudiïn en un centre internacional.



Apprentice Oyster Card – Transport For London



Abonnement Scolaire – STIF

Les ciutats de **Londres** i **Berlín**, a banda dels abonaments d'estudiants, disposen de títols especials pels usuaris que realitzin pràctiques a l'àrea geogràfica que abasta l'autoritat del transport. Es tracta de títols "Apprentice" amb una reducció normalment al voltant del 50%.

Oslo, **París** i **Brussel·les** ofereixen abonaments multi viatges especials amb tarifa reduïda per a grups escolars per ser utilitzats en horari lectiu.

A **París** existeixen altres mesures socials dirigides a infants. Concretament l'"Abonnement Scolaire", dirigit als infants que viuen lluny del seu centre educatiu i que cobreix la despesa del trajecte tan d'anada com de tornada.

La majoria de sistemes integrats contemplan títols per a famílies. A la majoria de ciutats el número de fills mínim per obtenir la reducció és de 3 o 4 fills.

Tercera edat

L'altra gratuïtat que més contempen els sistemes integrats europeus és la dels usuaris que es troben a la tercera edat. A la majoria de ciutats la concessió s'aplica a partir dels 65 anys tot i així, en alguns casos com **Praga** és a partir dels 70 anys; en casos com **Oslo** a partir dels 67 anys i en casos com **París** a partir dels 60 anys. No obstant, a partir dels 60 anys la majoria de les ciutats atorguen una reducció de les tarifes. Gairebé totes les ciutats no tenen en compte el nivell d'ingressos de l'usuari a l'hora de brindar la concessió, únicament **Milà** té títols gratuïts per a majors de 65 anys amb un nivell d'ingressos baix.

L'«Azienda di Transporti Milanese» de **Milà**, juntament amb la «Zürcher Verkehrsverbund» de **Zuric**, són les úniques que fan distinció de l'edat segons el sexe de l'usuari. A **Milà** ofereixen reducció a partir dels 60 anys per a les dones i reducció a partir dels 65 anys pels homes, i a **Zuric** ofereixen reducció a partir dels 64 anys per a les dones i reducció a partir dels 65 anys pels homes.



Navigo Amethyste - STIF

Pensionistes

Obtenir una pensió no és el criteri més comú per les concessions a la tercera edat, no obstant algunes ciutats ho contempen com un criteri per atorgar reduccions i/o gratuïtats. Aquest criteri en molts casos no està únicament reservat a majors de 60-65 anys sinó que abasta també a usuaris en altres franges d'edat.

Els usuaris residents a l'àrea de **Hèlsinki** que reben una Pensió Nacional de la Kela però no reben una pensió garantida disposen d'una reducció del 25%. Per altra banda, aquells usuaris residents a l'àrea de **Hèlsinki** que reben una pensió garantida sigui parcial o completa gaudeixen d'una reducció del 50%.

Els menors de 65 anys amb certificat de la Swedish Pensions Agency (Pensionsmyndigheten) o de la Social Insurance Agency (Försäkringskassan) tenen una tarifa especial a la xarxa de transport «SL» d'**Estocolm**.

A **Copenhage** («**MOVIA**»), a banda dels usuaris majors de 65 anys, els usuaris que reben la pensió de jubilació anticipada gaudeixen d'una reducció en els abonaments "Rejsekort".

La «**BKK**» de **Budapest** ofereix un carnet especial, el "Pensioner Pass" pels usuaris que reben pensions en diferents situacions concretes (situacions concretes descrites a l'Annex Capítol 1.).



Pensioner Pass – BKK

Discapacitat

París disposa de la "*Carte d'Invalidité Cécité*" que ofereix gratuïtat a les persones discapacitades i al mateix temps als seus acompanyants

Londres disposa de dos carnets especials el "*Disabled RailCard*" i el "*Freedom Pass*", ambdós dirigits a usuaris amb un alt grau d'invalidesa. El primer ofereix 1/3 de reducció en viatges i el segon, gratuïtat a tota la xarxa de transport de l'àrea metropolitana de **Londres**. A diferència del primer, el segon només es pot utilitzar a la xarxa del «*Transport for London*» i està dirigit als ciutadans de la regió de **Londres**.



Tarjeta Azul – Consorcio Regional de Transportes de Madrid

El «*Consortio Regional de Transportes de Madrid*» té dos abonaments diferents, segons el grau de discapacitat de l'usuari que la sol·licita i el percentatge de reducció en el preu. Per usuaris amb un grau de discapacitat del 33% o superior ofereixen la "*Tarjeta Azul*", pels usuaris amb un grau de discapacitat del 65% i superior proporcionen l'"*Abono personas con discapacidad*".

La «*Helsingin Seudun Liikenne*» de **Hèlsinki** ofereix a cost zero la seva xarxa de transport als usuaris amb una discapacitat visual del 50% o superior. Per altra banda els usuaris amb lesions permanents o malalties cròniques tenen una reducció del 25% en les tarifes.

L'autoritat de transport «*ROPID*» de **Praga** ofereix gratuïtat als titulars dels carnets ZTP i ZTP/P. Els usuaris en possessió d'aquests carnets tenen reconegut un problema de salut greu i en el cas dels ZTP/P la necessitat d'assistència especial.

El «*Ruter*» d'**Oslo** aplica, igual que als majors de 67 anys, una reducció del 50% a les persones amb discapacitat. Tanmateix, ofereix la gratuïtat del transport als usuaris amb necessitat de cadira de rodes.

Atenes subvenciona el 100% el transport a les persones amb un grau d'invalidesa superior al 67%.

Els usuaris amb un alt grau de discapacitat visual, auditiva i física tenen la gratuïtat del transport de l'autoritat «*BKK*» de **Budapest**.

Els usuaris amb possessió del carnet de discapacitat de Suïssa tenen gratuïta tota la xarxa de transport de **Zuric** gestionada per la «*Zürcher Verkehrsverbund*».

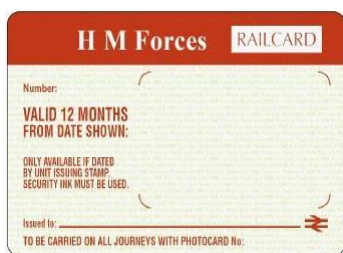
Treballadors

Les empreses contractants de l'Île de France tenen l'obligació de subvencionar el 50% dels trajectes que realitzen els seus treballadors de la seva llar al lloc de feina. Per altra banda, la ciutat de **Hèlsinki** ofereix bons valorats en 10€ a les empreses perquè els distribueixin entre els seus empleats. **Atenes** i **Berlín** disposen d'abonaments a preu especial perquè siguin distribuïts entre els treballadors per les diferents empreses. **Varsòvia** ofereix gratuïtat en el transport pels treballadors de l'autoritat del transport i de tota la seva xarxa.

Veterans de Guerra i Militars

En alguns països els militars o els antics combatents de guerra reben subvencions parcials o completes del transport.

L'«STIF» de París contempla un 75% de reducció en les tarifes pels militars francesos i una reducció pels usuaris titulars del carnet ONAC. Aquest carnet està dirigit a antics combatents francesos.



HM Forces Railcard – Regne Unit

El Regne Unit ofereix el carnet "HM Forces Railcard" pels membres de les forces armades o voluntaris i els cònjuges o parelles civils d'un membre amb possessió del carnet. Aquest carnet permet gaudir d'1/3 de reducció en les tarifes en tota la xarxa ferroviària del país, inclosa també la gestionada per «Transport For London». L'autoritat té un carnet unipersonal dirigit a les persones que rebin una pensió de guerra, la "Veterans Oyster Photocard". Els titulars d'aquest carnet tenen tota la xarxa de transport gratuïta.

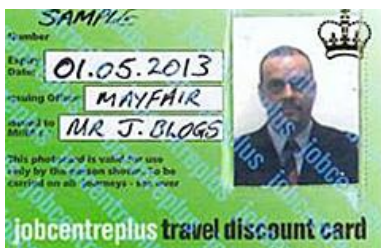
Hèlsinki només ofereix una mesura social en el cas dels lesionats a la guerra, els quals tenen tota la xarxa de transport gratuïta.

El «Ruter» d'Oslo ofereix una reducció en els bitllets senzills als membres de les forces armades i Atenes gratuïtat als soldats grecs.

Budapest té abonaments gratuïts pels veterans discapacitats i els seus acompanyants.

Desocupats/Baix nivell de renda

París disposa de la gratuïtat pels joves de 16 a 26 anys (inclosos) desocupats adherits a algun dispositiu de formació i inserció laboral. També disposa de la gratuïtat per les persones adherides a la RSA (Revenu de Solidarité Active) residents a l'Ile de France amb un nivell d'ingressos baix, als familiars residents a la mateixa llar que les persones anteriors i persones a l'atur que siguin titulars tant de l'Allocation de Solidarité Spécifique (ASS) o de la Couverture Maladie Universelle Complémentaire (CMU-C). Es tracta del "Forfait Navigo Gratuité". Els beneficiaris de la Couverture Maladie Universelle Complémentaire (CMU-C) i els membres de la seva família; usuaris a l'atur que formin part de l'Allocation de Solidarité Spécifique (ASS) i que no siguin beneficiaris de la CMU-C reben la "Réduction Solidarité Transport". També existeixen els "Chèque Mobilité" que funcionen en forma de bons i permeten a l'usuari canviar-los pels bitllets o abonaments desitjats. Tenen un valor de 4€ o 8€ i estan destinats a usuaris en situació precària.



Jobcentre Plus Discount Card –
Transport For London

Londres té dues tipologies de carnet. El carnet "Jobcentre Plus Discount Card" ofereix una reducció del 50% a les tarifes a les persones que busquen feina i que estan adherides a un programa social per trobar-ne. Aquest carnet serveix per a tota la xarxa de transport. El carnet "Bus&Tram Discount" està dirigit als usuaris residents a

Londres que tinguin entre 18 i 60 anys i que rebin alguna ajuda sobre els seus ingressos o tinguin una prestació de feina o treball. No poden ser beneficiaris de cap altre descompte. Aquest carnet només permet fer viatges a preu reduït a tota la xarxa d'autobusos i trams.

Madrid té un abonament a preu molt reduït per les persones beneficiàries del Programa d'Activació de l'Ocupació (PAE). També tenen la "*Tarjeta Azul*" que està dirigida als majors de 65 anys que no rebin uns ingressos individuals superiors a l'Indicador Públic de Rendes d'Efectes Múltiples (IPREM) empadronats a Madrid, els pensionistes ja sigui per edat o per una gran invalidesa o invalidesa permanent que no rebin uns ingressos individuals tres vegades superiors a l'IPREM empadronats a Madrid, els conjugues o parelles de fet d'un beneficiari/a que formi part d'una de les dues categories anteriors empadronats a Madrid. Aquesta targeta també contempla a totes les persones amb una discapacitat igual o superior al 33% que no rebin uns ingressos individuals tres vegades superiors a l'IPREM. En el cas dels menors de 18 anys no es requereix un nivell d'ingressos concret. Cal que aquests usuaris estiguin empadronats a Madrid. Finalment també està dirigida a les persones valorades com a dependents que no rebin uns ingressos individuals superiors a l'Indicador Públic de Rendes d'Efectes Múltiples (IPREM). En el cas dels menors de 18 anys no es requereix un nivell d'ingressos concret. Igual que en el cas anterior també cal que estiguin empadronats a Madrid

Les persones desocupades en possessió d'un carnet vàlid de la Manpower Employment Organization es poden beneficiar de la gratuïtat a la xarxa d'«*Oasa*» d'**Atenes**.

Els menors de 64 anys (inclosos) amb estatus PRRB de **Brussel·les** reben una reducció a les tarifes mensual i anual. Així mateix tots els usuaris que depenguin d'algun dels centres públics d'acció social de Brussel·les (CPAS) poden beneficiar-se de la gratuïtat del "*S-Ticket*".

Els usuaris amb residència a **Budapest** que rebin una prestació de cura infantil poden utilitzar l'abonament reduït "*Pass for parents with small children*". Aquesta prestació la reben els pares i mares dels infants fins a l'edat dels 3 anys, en el cas de tenir bessons fins a l'edat d'escolarització i en el cas de que l'infant/infants pateixin una malaltia crònica fins als 10 anys. També durant els períodes de maternitat i paternitat.



Pass for parents with small children – BKK

Acompanyants

Alguns sistemes de transport han pres la mesura de subvencionar la tarifa de l'acompanyant habitual d'un usuari discapacitat que necessiti la seva assistència. En molts casos, tot i que l'usuari a qui acompanyen no rebi la gratuïtat del transport, l'acompanyant no ha d'abonar cap tarifa en els seus trajectes.

La "*Carte d'Invalidité Cécité*" de l'«*STIF*» de **París** permet que l'acompanyant de l'usuari amb invalidesa viatgi gratuïtament. El "*Companion Pass*" de **Hèlsinki** permet als acompanyants dels usuaris amb una malaltia crònica i amb dificultat per utilitzar el transport públic autònomament realitzar trajectes gratuïtament.



Carte d'Invalidité Cécité – STIF

Els acompanyants dels titulars del carnet "ZTP/P" de **Praga** poden realitzar tots els viatges d'acompanyant gratuïtament. **Oslo** ofereix una reducció del 50% als acompanyants dels usuaris amb pensió de discapacitat, amb discapacitat visual o auditiva. Els acompanyants dels veterans amb discapacitat a **Budapest** també podran realitzar els trajectes gratuïtament. La «*Zürcher Verkehrsverbund*» de **Zuric** ofereix gratuïtat en els trajectes als acompanyants d'usuaris amb invalidesa.

Altres passis estan descrits a l'Annex Capítol 1.

REPLANTEJAMENT DE LA POLÍTICA TARIFÀRIA
EN EL TRANSPORT COL·LECTIU METROPOLITÀ

Taula resum de les tarifes de caràcter social segons col·lectius en diferents àrees metropolitanes

ÀREES METROPOLITANES	MENORS DE 4 ANYS	MENORS DE 10 ANYS	MENORS DE 16 ANYS	MENORS DE 18 ANYS	MENORS DE 26 ANYS	ESTUDIANTS	INSERCIÓ LABORAL	JUBILACIÓ ANTICIPADA	MAJORS DE 60 ANYS	MAJORS DE 65 ANYS/PENSIONISTES	FAMÍLIES NOMBROSES	INVALIDESA / DISCAPACITAT	SOLDATS / MILITARS	EXCOMABATENTS	INGRESSOS BAIXOS / SITUACIÓ PRECÀRIA	ACOMPANYANTS	GRUPS	TREBALLADORS
BARCELONA		-	4-8 ANYS	-	MENORS 25 ANYS		USUARIS EN SITUACIÓ D'ATUR				FAMÍLIES MONOPARENTALS I NOMBROSES	INVALIDESA IGUAL O SUPERIOR 33%					T-ESCOLAR	AEROPORT DEL PRAT
ATENES	FINS 6 ANYS	-	7-12 ANYS	13-18 ANYS	-	CENTRES GRECS I INTERNACIONALS					MÉS DE 4 FILLS	INVALIDESA SUPERIOR AL 67%						SECTOR PÚBLIC
BERLIN	FINS 6 ANYS	-	6-11 ANYS	A PARTIR DE 15 ANYS	-	ESTUDIANTS I GERMANS / PERÍODE VACANCES	USUARIS EN PRÀCTIQUES											ESTUDIANTS O 5 USUARIS
BRUSELLES	FINS 6 ANYS	6-11 ANYS	-	-	-	12-24 ANYS												ESTUDIANTS MÀX. 30 PERSONES MENORS 18 ANYS
BUDAPEST (LOCAL TRANSPORT)		-	FINS 14 ANYS	-	-	EDUCACIÓ PÚBLICA (TOTS NIVELLS)												ESCOLARS
COPENHAGE	-	MENORS 12 ANYS		-	-	16-19 ANYS EDUCACIÓ SECUNDÀRIA I ESTUDIS SUPERIORS												MÀX. 30 PERSONES MENORS 18 ANYS
ESTOCOLM	FINS 7 ANYS	-	-	-	7-20 ANYS	MAJORS 20 ANYS												6 MENORS MÀX. 2 ANYS CAPS DE SETMANA I FESTIUS
HÈLSINKI	FINS 7 ANYS	-	7-8 ANYS	-	-													
LONDRES	FINS 5 ANYS	5-10 ANYS	11-16 ANYS	16-18 ANYS	-	ESTUDIANTS O EN PRÀCTIQUES												FAMÍLIES - REGULARS
MADRID		4-7 ANYS	-	-	7-26 ANYS													
MANCHESTER	FINS 5 ANYS	-	5-8 ANYS	-	-	ESTUDIANTS A MANCHESTER O A CERTA DISTÀNCIA ENTRE CASA I ESCOLA 16-19 ANYS			DESPRÉS DE LES 9:30 HORES	-	FAMÍLIES AMB DETERMINAT NOMBRE DE FILLS SEGONS TIPUS D'ABONAMENT	SEGONS GRAU GRATÛT O REDUCCIÓ						
MILÀ	FINS 6 ANYS	6-10 ANYS	FINS 14 ANYS			MENORS 26 ANYS ESTUDIANTS DE DIA I DE TARDA			DONES	HOMES MAJORS 65 ANYS	MÍNIM 4 FILLS				MAJORS 65 ANYS I RENDES BAIXES (SEGONS RENDA GRATÛT O REDUCCIÓ)			
OSLO		-	4-8 ANYS	16-18 ANYS	-	ESTUDIANTS O EN PRÀCTIQUES				MAJORS DE 67 ANYS	4 MENORS DE 16 ANYS							ESCOLARS MÀX. 15 PERSONES
PARÍS		4-10 ANYS	-	-	-	ESTUDIANTS DIFERENTS NIVELLS	16-26 ANYS											ESCOLARS
Praga	FINS 6 ANYS	6-10 ANYS	10-15 ANYS	15-18 ANYS	-	16-26 ANYS			60-70 ANYS	MAJORS 70 ANYS								
VARSÓVIA	FINS 7 ANYS	-	7-8 ANYS	-	16-21 ANYS	50% SEGONS TIPUS D'ESTUDIS SUPERIORS		PENSIONISTES FINS 70 ANYS		MAJORS 70 ANYS / PENSIONISTES	A PARTIR DE 4 FILLS FINS ELS 21 ANYS	SEGONS GRAU GRATÛT O REDUCCIÓ						TREBALLADORS DELS MITJANS DE TRANSPORT PÚBLIC I VIDUS I VIDUES D'AQUESTS
ZURICH	FINS 6 ANYS	-	6-8 ANYS	-	MENORS 25 ANYS	25-30 ANYS UNIVERSITAT SÛSSA				DONES MAJORS 64 ANYS HOMES MAJORS 65 ANYS								INFANTS DE 6 A 16 ANYS ACOMPANYANTS DE FAMILIAR O MAJOR 16 ANYS

- GRATÛT
- REDUCCIÓ
- SENSE TARIFA ESPECIAL

FONT: IERMB a partir de diverses fonts

1.2.2. Les tarifes i actuacions de caràcter ambiental

Tarifes especials durant els episodis de contaminació

Al llarg dels últims anys diverses ciutats europees han adoptat la mesura de la gratuïtat del transport públic per combatre els alts nivells de contaminació. Aquesta mesura es reserva als dies en que el nivell de contaminació es troba en els seus màxims i es manté fins que es decreta que la pol·lució ha disminuït.

París és un dels casos més coneguts. La ciutat en més d'una ocasió des del 2014 ha posat el servei de transport públic a disposició de tots els seus ciutadans per pal·liar els alts nivells de contaminació. Concretament, la gratuïtat s'ha donat durant el període del 13 al 17 de març de 2014, el 20 de març de 2015, els dies 6 i 7 de desembre de 2016 i el 16 de desembre de 2016.

En un inici, a partir del quart dia d'alta contaminació s'establia la gratuïtat, a partir del desembre de 2016 va passar a establir-se a partir del segon dia. No obstant, el dia 11 de gener de 2017, l'autoritat de transport de la regió de París va acordar finalitzar la gratuïtat del transport públic durant els dies d'alta contaminació.

El nou pla actual contra la contaminació consisteix en un abonament d'un dia amb tarifa fixa de 3,80 € per ser utilitzat quan els nivells siguin molt elevats. Actualment un abonament d'un dia normal val 17,30 €.

Encara que oferir el transport públic gratuït ajudava a reduir les emissions, també suposava una quantitat econòmica molt gran. L'autoritat calcula que les pèrdues amb la gratuïtat volten els 4 milions d'€ per dia. També calcula que es reduiran fins a 500.000 € amb els nous abonaments especials. Els nous abonaments es van posar a disposició dels usuaris per primera vegada del 23 al 25 de gener de 2017.

Altres ciutats franceses com **Grenoble** actualment utilitzen la mesura de la gratuïtat per pal·liar la situació. En aquesta ciutat la gratuïtat s'ha aplicat tant el 14 de març de 2014 com el 26 de gener de 2017.

La **capital belga** també ha adoptat aquesta mesura en els casos que es detecti un nivell 2 de contaminació. El pla també preveu el reforçament de la xarxa de transport i en cas d'un improbable nivell 3 de contaminació, preveu la prohibició de tota la circulació de vehicles privats, restant disponibles els vehicles de transport col·lectiu i públic. A hores d'ara encara no s'ha aplicat mai la mesura.

Les ciutats de **Torí** i **Milà** també han decidit adoptar la mesura de la gratuïtat. A **Torí** els abonaments gratuïts es van posar en funcionament per primer cop durant els dies 10 i 11 de desembre de 2015. Del 9 de desembre al 11 a **Milà** la gratuïtat es va reservar als pares i mares en el trajecte de la casa a l'escola dels seus fills i l'ús de les bicicletes compartides "BikeMi".

Polònia és considerat un dels països més contaminats del món i és per això que des del desembre de 2016 i seguint en un inici l'exemple de París, han establert en més d'una ocasió la gratuïtat del transport per combatre els alts nivells de contaminació. L'objectiu principal és que els seus ciutadans escullin el bus o el metro i deixin a casa els seus cotxes. Les ciutats de **Cracòvia** i **Varsòvia** són les que han portat a terme aquesta mesura. **Varsòvia** va aplicar per

primer cop la gratuïtat el dia 15 de desembre de 2016 i la va tornar a aplicar juntament amb **Cracòvia** el 9 de gener de 2017.

A principis del mes de febrer, concretament el 7 de febrer, la ciutat d'**Skopje**, la capital de Macedònia, va introduir la gratuïtat del transport públic com a mesura inicial per combatre els alts pics de contaminació.

Altres ciutats com **Londres**, preveuen adoptar aquesta mesura en un futur seguint l'exemple de les ciutats anteriorment mencionades. La ciutat de **Sofia** també ha començat a plantejar-se aquesta mesura com a una de les eines per combatre la contaminació.

A l'àmbit de l'Autoritat del Transport Metropolità de l'**Àrea de Barcelona**, s'ha posat en funcionament des del desembre de 2017 el títol T-Aire, vàlid els dies en els que es declari un episodi ambiental per alta contaminació atmosfèrica amb restriccions de trànsit. No és un títol gratuït sinó que són dos viatges integrats per les 6 corones amb un preu de 2 viatges d'una T-10 aplicant un descompte del 10%. Fins el moment encara no s'ha activat la seva venda.

Actuacions i projectes pilots de caràcter ambiental

Aparcaments Dissuasius (Park & Ride)

Els aparcaments dissuasius són aparcaments per a vehicles privats ubicats a les entrades o a les afores de les ciutats. Es troben molt propers a les parades de metro, d'autobús i tenen com a objectiu que els propietaris dels vehicles hi aparquin al cotxe per tal d'evitar accedir a l'interior de la ciutat i crear congestió de vehicles. En moltes ciutats els abonaments de transport públic inclouen l'aparcament gratuït per incitar als usuaris a utilitzar aquesta combinació. Aquests aparcaments són també coneguts com a "*Park & Ride*".



"Park & Ride" a Manchester

L'autoritat del transport metropolità de **Manchester** ofereix aparcaments gratuïts propers a estacions de tramvia per tal que els usuaris del cotxe puguin deixar els seus cotxes i fer la resta del seu trajecte en transport públic. Els usuaris únicament han d'abonar la tarifa del transport públic.

A **Amsterdam** i a **Londres**, la tarifa d'aquests aparcaments és molt reduïda per tal de ser competitiu amb la despesa que suposa accedir amb el cotxe fins al centre de la ciutat.

L'avaluació d'aquests aparcaments a diferents ciutats europees i espanyoles s'explica a l'Annex.

“Car-Sharing” i “Car-Pooling”

El “Car-Sharing” consisteix en una flota de vehicles privats que és utilitzada per un grup concret d’usuaris. Està dirigit a aquells usuaris que utilitzen molt poc freqüentment el cotxe i que el necessiten per esdeveniments puntuals. A **Freiburg** (Alemanya) els usuaris que utilitzen el “Car-Sharing” reben un abonament anual de transport gratuït a l’interior de la ciutat i un 50% de descompte en els bitllets nacionals de rodalies. Gràcies a això la ciutat cada vegada té més llars lliures de vehicle privat.



“Car-Sharing” a Freiburg (Alemanya)

Per altra banda el que fa el “Car-Pooling” és aprofitar els cotxes amb baixa ocupació i compartir els trajectes amb altres persones que volen realitzar aquest viatge. Les despeses són compartides entre els integrants del cotxe i s’ajuda a disminuir el nombre de cotxes amb baixa ocupació de les carreteres.

“Park Your Car&Go Public” (Ferma l’auto, guadagni i mezzi)

El “Park Your Car & Go Public” va ser un projecte pilot desenvolupat entre l’11 de novembre de 2014 i l’11 de febrer de 2015 per l’Autoritat de Transport Metropolità de **Milà**, l’Ajuntament de Milà, l’empresa de telemàtica OCTO i la companyia d’assegurances Unipol. La campanya consistia en què els usuaris que tenien assegurats amb Unipol els seus cotxes i motocicletes, rebien 1,5 € per cada dia que no utilitzaven els seus vehicles durant les hores punta (entre les 7:30 i les 19:30). Per mitjà d’un dispositiu telemàtic instal·lat al cotxe, l’ATM i l’ajuntament podien verificar que el vehicle no s’havia utilitzat i podien realitzar el reemborsament.

D’aquesta experiència no es disposa de dades per realitzar-ne una avaluació.

“Bruxell’Air”

Es tracta d’un projecte vigent des del 2006 a **Brussel·les** per disminuir l’ús del transport privat. S’ofereix l’opció de renunciar a l’ús del cotxe durant un any i a canvi rebre un abonament del transport amb validesa d’un any i un xec per bescanviar-lo per una bicicleta. També ofereixen l’opció a partir de dos anys pels cotxes amb matrícula anterior a l’1 de gener del 2000 que consisteix en renunciar a l’ús del cotxe i també en destruir el vehicle. A canvi es rep un abonament pel transport públic amb validesa d’un any i una bicicleta.

L’any 2013 es va calcular que al llarg dels anys que el projecte portava en funcionament, 7 anys, s’havien afegit al projecte 9014 usuaris. Concretament només l’any 2012 s’havien repartit 879 primes de les quals el 55% havien escollit l’abonament del transport públic i un percentatge més petit la bicicleta valorada màxim en 505 €. Això significa que la majoria escollien l’opció que consistia en demolar el vehicle.

“Kutsuplus”

El “Kutsuplus” era la primera part d’un innovador projecte que tenia com a objectiu haver eliminat els cotxes de la regió d’**Hèlsinki** l’any 2025. Aquesta part del projecte consistia en mini busos amb capacitat per a 9 usuaris a demanda. L’usuari en una aplicació introduïa el seu origen i la seva destinació i el programa flotava autobusos amb tots aquells usuaris que realitzessin un trajecte semblant. El trajecte es pagava prèviament via l’aplicació la qual també



Mini-Bus de la flota de Kutsuplus

t’informava de la duració del trajecte i et proporcionava un mapa per orientar-te fins a la parada. El preu era un punt entremig entre el del transport públic (metro, autobusos) i el del taxi. Aquesta iniciativa va finalitzar després de 3 anys, el 31 de desembre de 2015, ja que el preu de mantenir-ho i millorar-ho resultava molt car als contribuents i feia al servei inviable.

L’avaluació d’aquest projecte s’exposa a l’Annex.

“Test Commuters”(2001-2008)

Aquest projecte consistia a canviar l’ús del cotxe per l’ús del transport públic. Alguns ciutadans de la ciutat de **Lund** (Suècia) van prometre deixar d’utilitzar el seu cotxe durant un mes a canvi de transport públic gratuït. Durant aquest període també havien de respondre un qüestionari explicant la seva experiència en vers el canvi.

L’avaluació d’aquest projecte s’exposa a l’Annex.

T-Verda Metropolitana i T-Verda

Des de l’octubre de 2017 a l’àmbit de l’Autoritat del Transport Metropolità de l’**Àrea de Barcelona** s’ofereix un títol gratuït però amb restriccions per l’usuari. Es tracta de la T-Verda Metropolitana (àmbit territorial de l’AMB) i la T-Verda (resta de l’àmbit territorial de l’ATM), títol que té per objectiu premiar als ciutadans que canviïn definitivament els cotxes privats més contaminants pel transport públic. La seva vigència és de 3 anys i es per tots els serveis de transport públic integrats dins de les 6 zones tarifàries delimitades a partir de la zona tarifària 1. Les restriccions són acreditar que en els 6 mesos anteriors a la sol·licitud de la targeta s’ha donat de baixa i desballestat un vehicle altament contaminant, i no haver comprat cap vehicle nou durant els 6 mesos anteriors al desballestament ni posteriorment, i adquirir el compromís de no comprar-ne cap durant un període de tres anys. La posada en funcionament ha estat el 2 d’octubre del 2017, i en data de 19 de novembre de de 2017 l’AMB ha rebut un total de 249 sol·licituds per la T-Verda Metropolitana.

Taula resum de les tarifes i actuacions de caràcter ambiental en diferents àrees metropolitanes

ÀREES METROPOLITANES	TÍTOLS EN EPSODIS DE CONTAMINACIÓ	ACTUACIONS DE CARÀCTER AMBIENTAL
BARCELONA		
AMSTERDAM		
BRUSSEL·LES		
FREIBURG		
GRENOBLE		
HELSINKI		
LONDRES		
LUND (Suècia)		
MANCHESTER		
MILÀ		
PARIS		
SKOPJE (Macedònica)		
SOFIA		
TORÍ		
VARSÒVIA I CRACÒVIA		

GRATUÏT
REDUCCIÓ
NO EXISTÈNCIA

FONT: IERMB a partir de diverses fonts

2. ANÀLISI DELS COL·LECTIUS OBJECTE DE POLÍTIQUES SOCIALS EN LA TARIFACIÓ DEL TRANSPORT PÚBLIC

L'accés als serveis, l'educació, la salut, el lleure o a la feina és un factor d'inclusió social bàsic i del que n'ha de tenir dret tota la ciutadania amb igualtat de condicions. Així, a la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat de Catalunya ja es fa esment del caràcter inclusiu que ha de garantir la mobilitat sostenible i en les Directrius Nacionals de Mobilitat de Catalunya també es recull el principi d'integració social de la mobilitat. Les polítiques de mobilitat, i en particular tarifació del transport públic s'han de dissenyar tenint en compte la dimensió social.

Des del punt de vista socioeconòmic, hi ha un acord en els factors que determinen l'augment del risc d'exclusió social i la pobresa entre la ciutadania. Aquests són: l'accés a la feina, el nivell d'educació, la composició de la llar i la qualitat urbana o les característiques urbanes del lloc de residència. Paral·lelament, hi ha un conjunt de característiques personals que fan que els individus tinguin un major risc d'exclusió social, com poden ser: persones amb disfuncions físiques o sensorials, persones malaltes o la gent gran.

En aquest capítol s'aprofundeix en l'anàlisi dels col·lectius susceptibles de rebre ajuts i bonificacions en els serveis de transport públic en l'àmbit del sistema tarifari integrat de l'àrea de Barcelona, aprofundint en les seves pautes de mobilitat i fluxos per tal de definir com s'ajusten a l'actual sistema tarifari vigent.

Cal tenir en compte, que hi ha col·lectius que no disposen de bonificacions ni tarifes socials específiques però que són els més vulnerables dins dels col·lectius definits com les dones o la població immigrada.

En concret, els col·lectius que s'han estudiat són:

1. Infants (4-15 anys)
2. Joves (16-24 anys)
3. Gent gran (60 i més anys)
4. Persones en situació d'atur
5. Persones amb discapacitat
6. Famílies nombroses i monoparentals

De cada un d'ells s'aprofundeix en:

- a) **Les pautes generals de mobilitat.** L'objectiu és conèixer com les pautes de mobilitat de les persones que formen cada col·lectiu, en concret: els motius, els modes de transport, el temps i la distància i els fluxos de cada un d'ells.. A l'annex del capítol 2 s'explica com s'ha fet l'anàlisi de les distàncies.
- b) **Es títols de transport vigent.** Es descriu el sistema tarifari actual de cada col·lectiu, el sistema de tarifes vigent en quan a les seves especificitats i concrecions i segons l'administració competent. En els casos que ha estat possible es recullen dades sobre l'ús, població potencial i població coberta.
- c) **Vulnerabilitat urbana i mobilitat.** Més enllà de si el col·lectiu analitzat disposa de títols socials més o menys adaptats als patrons generals de mobilitat, en aquest apartat s'avaluen alguns paràmetres de mobilitat de cada col·lectiu en funció de l'índex de vulnerabilitat urbana. Aquest exercici permet observar comportaments diferenciats

segons el grau vulnerabilitat urbana dels territoris de residència, obtenint així els territoris d'atenció especial susceptibles de fer-hi actuacions destinades a millorar la mobilitat de la seva població. A l'annex del Capítol 2 s'explica la metodologia emprada per el càlcul d'aquest índex.

d) Conclusions

Per l'elaboració d'aquest capítol s'ha utilitzat informació del projecte elaborat l'any 2016 per l'IERMB encarregat per l'AMB i que porta per títol: *Política social en la mobilitat quotidiana. Diagnosi i reptes per a la inclusió social* (2016).

Adicionalment, s'han realitzat anàlisis complementàries a partir de les següents bases de dades:

- Base de Dades de Mobilitat Metropolitana 2011/2013 (BBDDMM 2011/2013). Població de 4 i més anys resident a l'àrea metropolitana de Barcelona.
- Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner (EMEF) 2003-2016. Població de 16 i més anys resident a l'àmbit del Sistema Tarifari Integrat de l'àrea de Barcelona.
- Enquesta de Condicions de Vida i Hàbits de la Població (ECVHP) 2011. Població resident a l'àrea metropolitana de Barcelona.

A més d'altres fonts d'informació externes com el cens o el padró d'habitants.

Cal dir que en aquest apartat el criteri general de publicació de dades estadístiques provinents d'enquestes és l'establert per l'Idescat. Concretament es tenen en compte les exigències de precisió que estableix Eurostat i que ha adoptat l'Idescat i que indiquen que les dades són fiables i es poden publicar quan l'estimació de la cel·la té un mínim de 20 observacions mostrals i la taula té un mínim del 60% de les cel·les amb valors vàlids. Les cel·les o dades no publicables es marquen amb “..”.

2.1. INFANTS

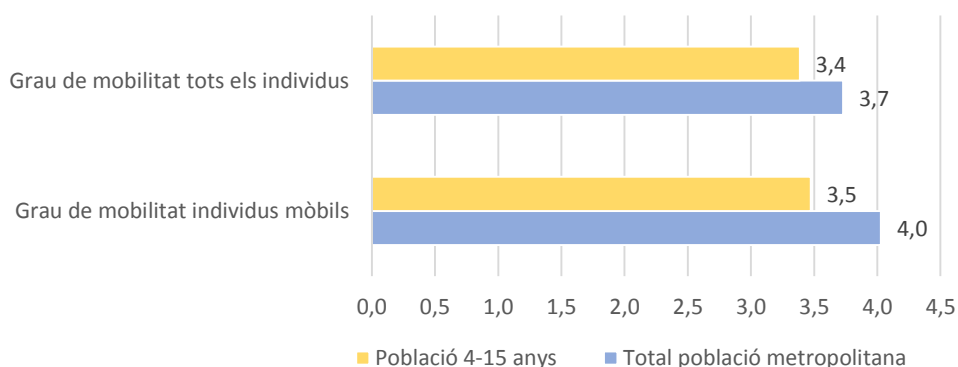
El col·lectiu d'infants es defineix com la població de 4 a 15 anys, situada en una franja d'edat susceptible d'optar als abonaments de tarifació social de transport públic a l'àmbit metropolità.

Cal tenir en compte que la informació estadística relativa a aquest col·lectiu és recollida únicament a la BBDDMM 2011/2013. Així l'Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner (EMEF), únicament recull informació de la població major de 15 anys.

2.1.1. Les pautes de mobilitat generals

La població de 4 a 15 anys, representa l'11,4% de la població total metropolitana. La proporció d'individus mòbils d'aquest col·lectiu és superior a la mitjana metropolitana, així el 97,5% dels infants és mòbil, mentre que en el conjunt de la població metropolitana, el 92,5% són considerats mòbils. El grau de mobilitat per persona i dia és entre la població mòbil d'aquest col·lectiu de 3,5 desplaçaments al dia, i de 3,7, entre tots els individus; ràtios lleugerament inferiors a les del conjunt de la població metropolitana.

Grau de mobilitat població infantil (4-15 anys) i total població metropolitana. Residents a l'àrea metropolitana de Barcelona. Any 2011/2013



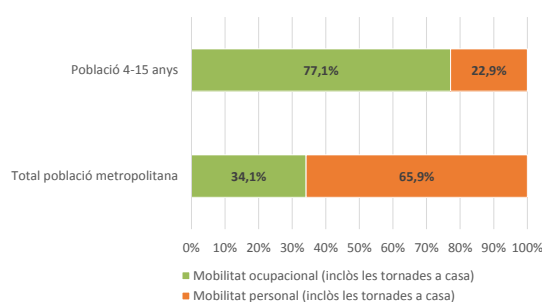
Font: Base de dades de mobilitat metropolitana 2011/2013 (AMB)

Motius i modes dels desplaçaments

Els nens entre 4 i 15 anys es desplacen principalment o per anar a l'escola o per fer altres activitats educatives. En termes generals, les seves activitats quotidianes es resolen en bona mesura a peu (69,5%), com a conseqüència del model de proximitat dels centres d'educació primària i secundària obligatòria. Tot i això, és destacable el pes dels viatges en cotxe com a acompanyant (18,5%) que superen els desplaçaments en transport públic (11%).

Els desplaçaments d'aquest col·lectiu representen el 10,4% de la mobilitat total metropolitana, i en el cas del transport públic l'1,1% de la mobilitat total.

Desplaçaments població infantil (4-15 anys i total població metropolitana segons motiu i mitjà de transport. Residents a l'àrea metropolitana de Barcelona. Any 2011/2013



Mitjans de transport	Població 4-15	Total població metropolitana
Peu	69,5%	51,7%
Bicicleta	0,4%	1,4%
No motoritzat	69,9%	53,1%
Autobús	5,3%	8,0%
Metro	2,0%	8,8%
Altres ferroviaris	1,3%	4,6%
Resta transport públic	2,4%	1,2%
Transport públic	11,0%	22,7%
Cotxe com acompanyant	18,5%	19,7%
Moto	0,6%	4,1%
Resta vehicle privat	..	0,4%
Transport privat	19,0%	24,2%
Total	100%	100%

*En el cas de l'anàlisi per motius de la població de 4-15 anys la mobilitat ocupacional és només per motius d'estudis

Font: Base de dades de mobilitat metropolitana 2011/2013 (AMB)

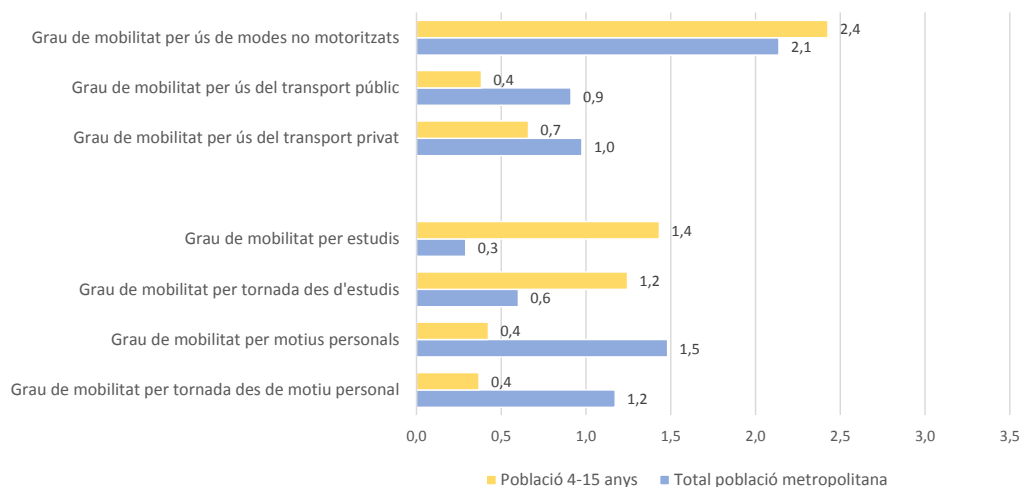
Etaques dels desplaçaments de la població infantil (4-15 anys) i total població metropolitana segons mitjà de transport. Residents a l'àrea metropolitana de Barcelona. Any 2011/2013

Mitjans de transport	Població 4-15	Total població metropolitana
Peu	70,0%	52,1%
Bicicleta	0,4%	1,4%
No motoritzat	70,4%	53,5%
Autobús	5,7%	9,2%
Metro	2,0%	9,5%
Altres ferroviaris	1,2%	4,3%
Resta transport públic	2,4%	1,3%
Transport públic	11,3%	24,2%
Cotxe com acompanyant	17,8%	18,2%
Moto	0,6%	3,7%
Resta vehicle privat	..	0,4%
Transport privat	18,4%	22,3%
Total	100%	100%
Ràtio etapes/desplaçaments	1,04	1,11

Font: Base de dades de mobilitat metropolitana 2011/2013 (AMB)

El grau de mobilitat de la població de 4 a 15 anys mòbil mostra com es mouen molt més a peu, i per estudis que el conjunt de la població metropolitana. Per contra, el seu grau de mobilitat en modes mecanitzats i per motius personals és molt menor, al voltant de la meitat de desplaçaments amb aquestes característiques que fa el conjunt de la població metropolitana.

Grau de mobilitat sobre el total de població infantil mòbil (4-15 anys) i total població metropolitana mòbil segons motius dels desplaçaments i modes de transport (El total de població és la mòbil infantil). Residents a l'àrea metropolitana de Barcelona. Any 2011/2013

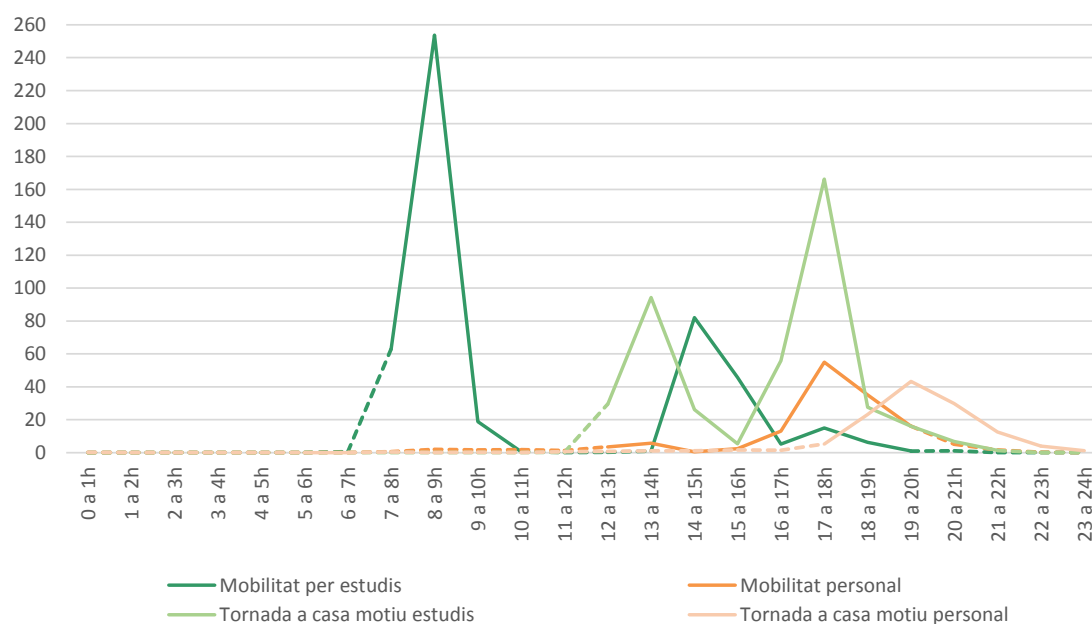


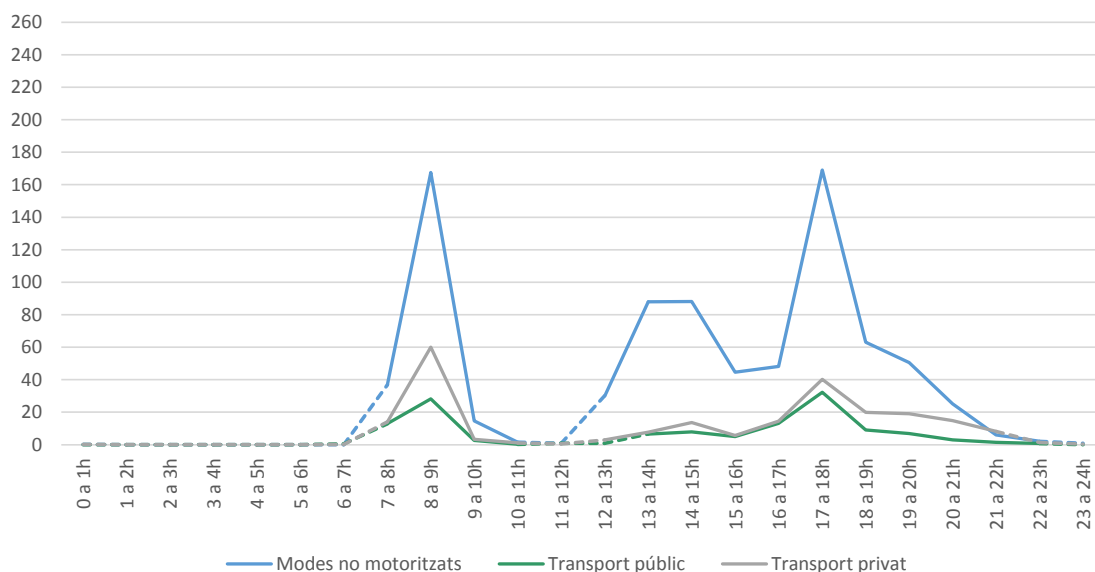
Font: Base de dades de mobilitat metropolitana 2011/2013 (AMB)

El temps i les distàncies dels desplaçaments

La distribució horària dels desplaçaments de la població infantil està estretament relacionada amb la mobilitat per anar a l'escola i per tornar a casa des d'aquesta activitat, sent la mobilitat personal, com ja s'ha constatat molt menor. Així doncs, la població infantil fa de 8 a 9 hores del matí més de la meitat de tots els desplaçaments realitzats en un dia feiner. Aquesta mobilitat està molt lligada a l'ús dels modes de transport no mecanitzats.

Distribució horària dels desplaçaments de la població infantil (4-15 anys), segons modes de transport i motius dels desplaçaments. Residents a l'àrea metropolitana de Barcelona. Any 2011/2013 (desplaçaments en milers)



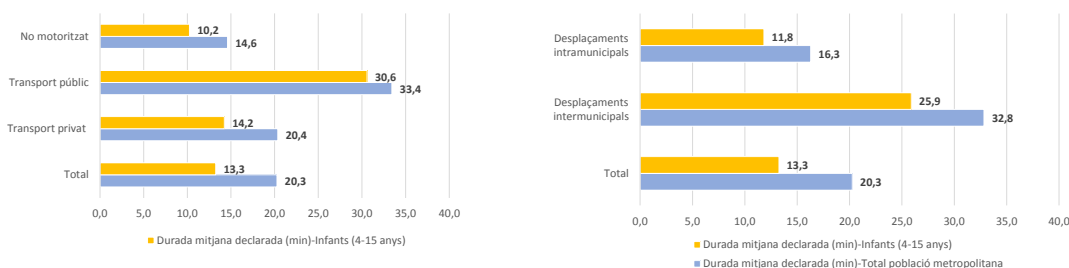


*Les línies discontinües fan referència a dades sense mostra representativa
Font: Base de dades de mobilitat metropolitana 2011/2013 (AMB)

La distància i durada mitjana dels fluxos interurbans dels infants de 4 a 15 anys mostra uns trajectes més curts i de menys temps que els del conjunt de la població, especialment quan el motiu són els estudis i les tornades a casa des d'aquest motiu. Aquest fet constata el model de proximitat vigent de l'escola infantil, primària i secundària en la que s'intenta adjudicar els centres educatius amb un principi de proximitat al lloc de residència, entre d'altres.

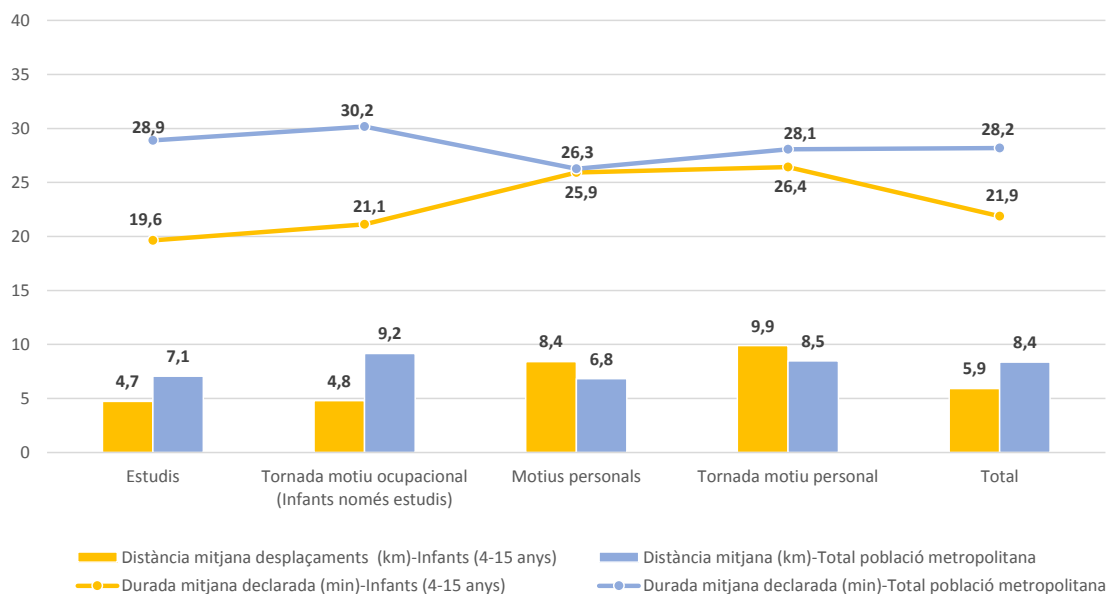
En relació als modes de transport i la durada dels desplaçaments, s'observa com entre els desplaçaments motoritzats, els que fan en transport públic són els que impliquen una durada major (31 minuts), pràcticament el doble del temps dedicat en vehicle privat (14,2).

Durada mitjana declarada (minuts) dels desplaçaments de la població infantil (4-15 anys) i del total de població metropolitana, segons modes de transport i tipus de fluxos. Residents a l'àrea metropolitana de Barcelona. Any 2011/2013



Font: Base de dades de mobilitat metropolitana 2011/2013 (AMB)

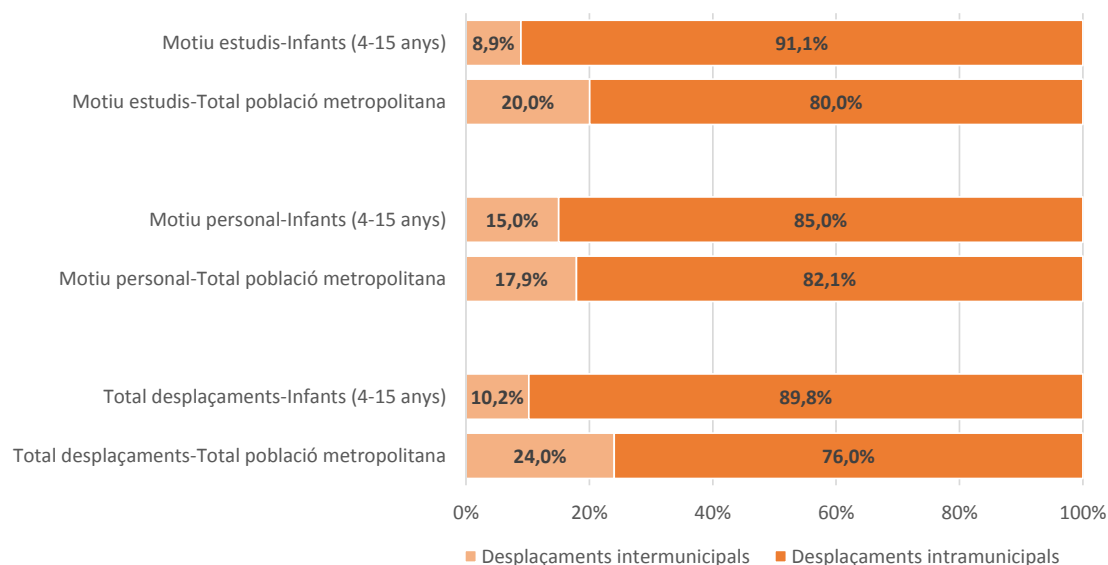
Distància mitjana (km) i durada mitjana (min) declarada dels desplaçaments interurbans de la població infantil (4-15 anys) i del total de la població metropolitana segons motius. Residents a l'àrea metropolitana de Barcelona. Any 2011/2013



Font: IERMB a partir de la Base de dades de mobilitat metropolitana 2011/2013 (AMB)

D'acord amb les menors distàncies recorregudes i els menors temps de desplaçament, la població de 4 a 15 anys assolix el valor d'autocontenció municipal més elevat, així, el 91,1% dels desplaçaments de la població infantil tenen l'origen i la destinació al municipi de residència. En el conjunt de la població metropolitana l'autocontenció municipal per aquest motiu disminueix fins el 80%.

Autocontenció municipal dels desplaçaments de la població infantil (4-15 anys) i del total de la població metropolitana segons motius. Residents a l'àrea metropolitana de Barcelona. Any 2011/2013



Font: Base de dades de mobilitat metropolitana 2011/2013 (AMB)

Com ja s'ha comentat les dades de l'EMEF no permeten analitzar dades de la població menor de 16 anys, ja que no s'inclouen a la mostra per ser enquestats; per això no es pot analitzar l'evolució temporal de la distància i durada dels desplaçaments d'aquest col·lectiu.

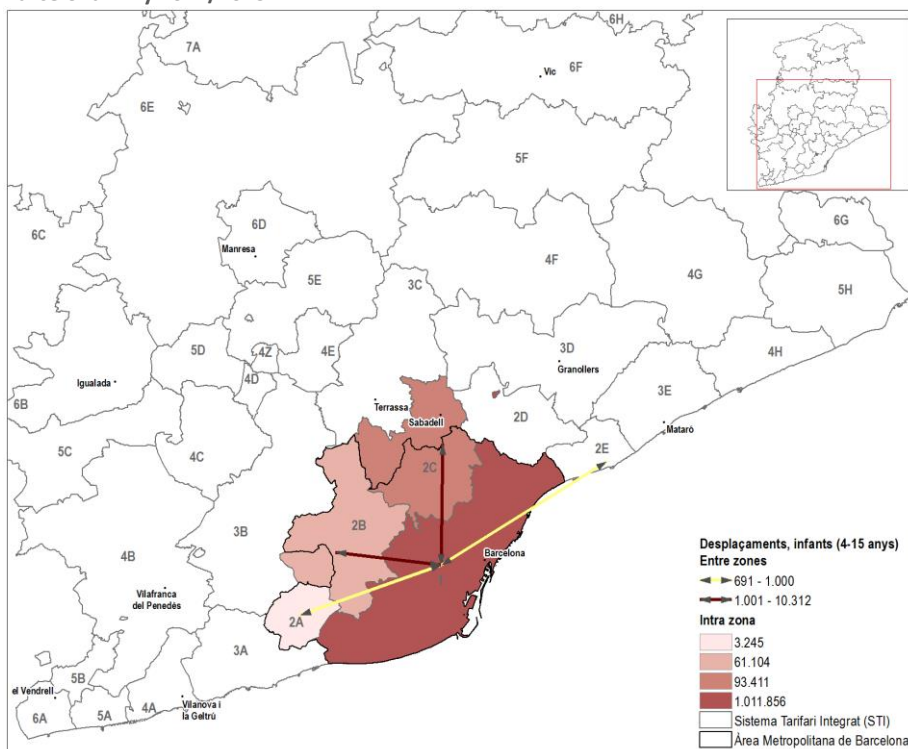
Els fluxos a l'àmbit metropolità

En sintonia amb els valors de les distàncies i els temps de desplaçaments, els fluxos de connexió de la població infantil entre les zones del sistema tarifari integrat evidencien una poca mobilitat entre aquests àmbits, destacant únicament els fluxos de connexió que es donen entre les zones 1 i 2C i 1 i 2B. A la zona 2C s'hi localitzen els municipis de la zona sud del Vallès Occidental, destacant Sabadell i Sant Cugat del Vallès com a pols d'atracció destacats. Pel que fa a la zona 2B, zona sud del Baix Llobregat, gairebé tota pertany a l'àmbit de l'àrea metropolitana de Barcelona, per tant són nuclis estretament relacionats amb la zona tarifària 1.

Amb tot, són majoritaris entre aquest col·lectiu els fluxos amb origen i destinació la mateixa zona del STI, tant si es tenen en compte tots els desplaçaments (1,2 milions de desplaçaments, el 97,6% del total), com únicament els fluxos amb transport públic (122.275 desplaçaments que representen gairebé el 92,5% dels fluxos totals en transport públic).

Destaquen especialment els fluxos amb origen i destinació la zona 1 de l'STI que representen gairebé el 85% de la mobilitat total d'aquest col·lectiu, tant en transport públic com en la mobilitat total.

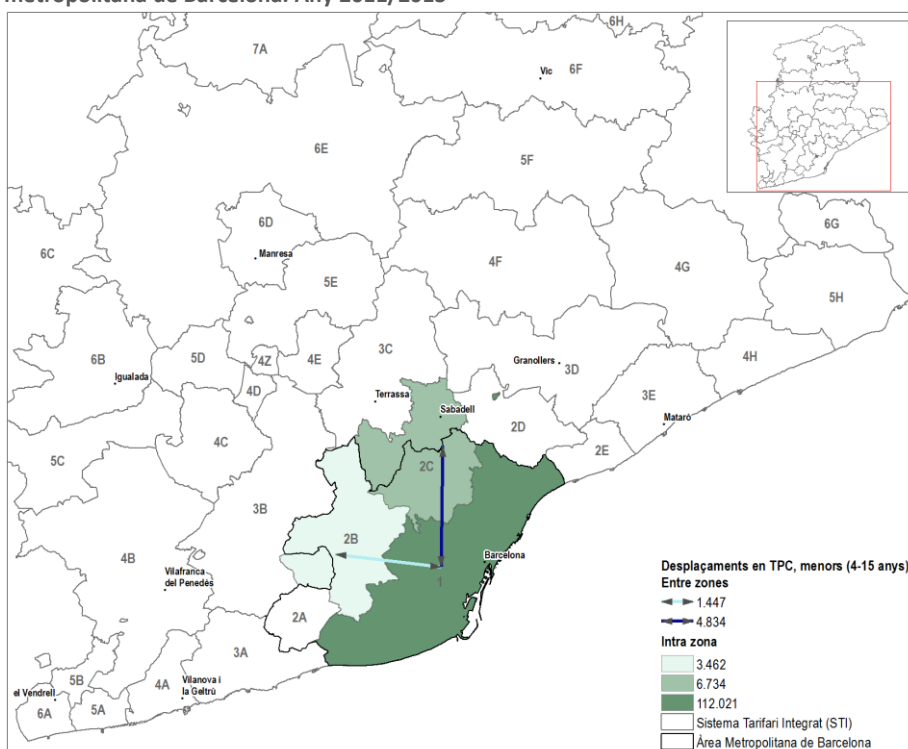
Fluxos STI (origen i/o destinació) de la població infantil (4-15 anys). Residents a l'àrea metropolitana de Barcelona. Any 2011/2013



*Només representants fluxos amb mostra representativa, superior als 20 casos reals.

Font: Base de dades de mobilitat metropolitana 2011/2013 (AMB)

Fluxos STI (origen i/o destinació) en transport públic de la població infantil (4-15 anys). Residents a l'àrea metropolitana de Barcelona. Any 2011/2013



*Només representants fluxos amb mostra representativa, superior als 20 casos reals.

Font: Base de dades de mobilitat metropolitana 2011/2013 (AMB)

2.1.2. El títols de transport vigents

Població infantil. ATM

Dins del STI de l'àrea de Barcelona el títol que rep bonificacions destinades al col·lectiu infantil és la T-16, targeta gestionada per l'ATM.

Fins el 2008, només els menors de 4 anys podien viatjar en transport públic col·lectiu en l'àmbit metropolità de Barcelona sense tenir un títol de transport, és a dir, de forma gratuïta. A partir d'aquesta edat tota la població havia d'adquirir un títol per poder fer ús del servei. Així doncs, el 2008 es va crear la T-12, títol de transport destinat als menors entre 4 i 12 anys que permet viatjar de manera gratuïta en els mitjans de transport públic col·lectiu de la zona tarifària de residència. Posteriorment, l'edat màxima fins la qual es pot fer ús d'aquest títol s'ha anat ampliant, finalment, al llarg d'aquest any 2017 s'ha acordat que aquest sigui un títol de transport per als nens i nenes dels 4 fins al 31 de desembre de l'any en que compleixin els 16 anys. Amb aquest títol poden fer gratuïtament un nombre il·limitat de viatges a la xarxa de transport públic del sistema tarifari integrat, dins de la mateixa zona tarifària de residència de l'infant.

Títols vigents i evolució temporal

En data 31 de desembre de 2015 hi havia operatives un total de 145.679 targetes T-12 (tal i com s'anomenaven en aquell moment), en 161 municipis de tot l'àmbit tarifari de Barcelona. El 84,6% eren de residents a la primera corona metropolitana i el 15,4% de residents a la resta

de l'àmbit. En concret, són els municipis de major població i amb serveis de transport públic urbà on hi ha més T-12 operatives. De fet, 10 municipis englobaven el 86% de T-12, per ordre: Barcelona, l'Hospitalet de Llobregat, Badalona, Terrassa, Sabadell, Santa Coloma de Gramenet, Cornellà de Llobregat, Mataró, Sant Boi de Llobregat i Sant Cugat del Vallès.

Des de l'any 2009 quan es creà aquesta targeta, el creixement ha estat molt elevat. A 31 de desembre d'aquell any hi havia 36.031 títols operatius (es començà a tramitar el juliol, per ésser vàlida quan comencés el curs escolar); el 2012, ja eren gairebé 100.000 targetes. Els creixements interanuals dels primers anys es trobaven al voltant del 40% essent superiors entre els residents fora de l'àmbit de la primera corona tarifària. A partir del 2012, el ritme de creixement disminueix, si bé encara es donen creixements del 12% global (11,1% en la primera corona i 16% en la resta del STI).

Evolució de T-12 operatives, segons àmbit territorial. Variació interanual. 2009-2015

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Primera corona tarifària-AMB	32.180	43.625	61.999	83.194	97.313	110.945	123.305
	89,3%	87,4%	87,4%	86,0%	85,6%	85,2%	84,6%
Resta STI-AMTU	3.851	6.266	8.936	13.560	16.371	19.284	22.374
	10,7%	12,6%	12,6%	14,0%	14,4%	14,8%	15,4%
Total	36.031	49.891	70.935	96.754	113.684	130.229	145.679
Va. Interanual		38,5%	42,2%	36,4%	17,5%	14,6%	11,9%

Font: IERMB a partir de l'AMB

Cobertura i població potencial

La població que pot sol·licitar la T-16, com s'ha dit, són menors residents a l'àmbit del Sistema Tarifari Integrat, amb una edat màxima que al 2017 s'ha ampliat fins els 16 anys (però, com s'ha vist, ha variat en els darrers anys).

L'àmbit territorial és el format per les comarques de l'Alt Penedès, l'Anoia, el Bages, el Barcelonès, el Baix Llobregat, el Garraf, el Maresme, el Moianès, Osona, el Vallès Occidental i el Vallès Oriental; i els municipis de la Selva i el Baix Penedès que queden dins de l'àmbit de Rodalies de Barcelona. Així, només poden sol·licitar aquest títol els residents en les zones tarifàries fins la 6a corona tarifària. No en poden ser beneficiaris els residents a les comarques del Ripollès i del Berguedà, integrades parcialment, i que formen la 7a corona tarifària.

La població potencial que podia beneficiar-se d'aquest títol de transport per a l'any 2015 (T-12) era de 636.999 nens i nenes, per a tot l'àmbit del sistema tarifari integrat. El 45,1% resident a la primera corona tarifària i el 54,9% a la resta del STI.

En termes generals, i comparant-lo amb el nombre de targetes operatives, el 23% de la població potencial tenia una targeta T-12 operativa; el 42,9% en el cas dels menors residents a la primera corona tarifària i el 6,4% en la resta del territori.

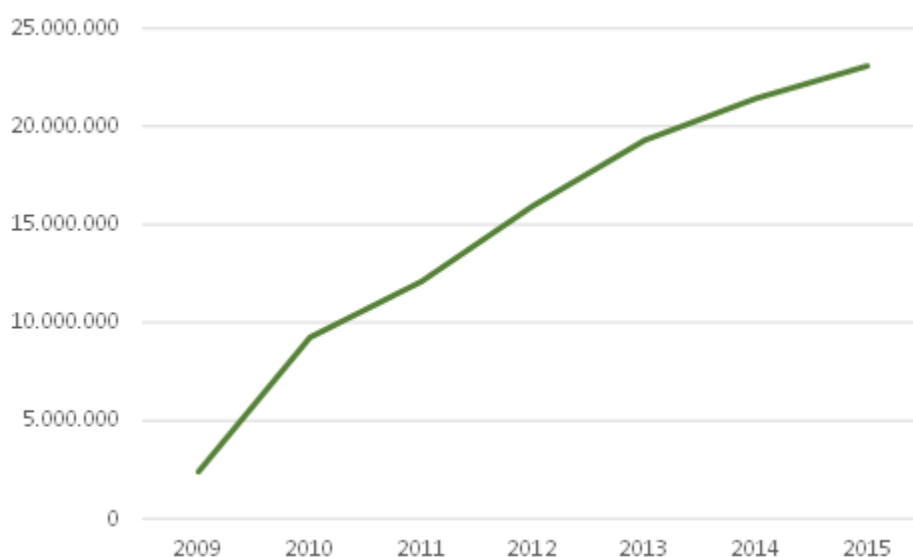
A escala municipal, les cobertures són molt diferents. Així, Barcelona destaca amb un 61% de cobertura; la segueixen St. Joan Despí, l'Hospitalet de Llobregat i Cornellà de Llobregat, amb percentatges d'entre el 42 i 45%. Amb taxes de cobertura d'entre el 30 i el 40% hi ha sis

municipis, cinc d'ells a la primera corona metropolitana. D'entre 20 i 30% en trobem també sis municipis, entre ells Sabadell i Terrassa. Aquests dos municipis junt amb Fonollosa són els tres municipis fora de l'àmbit de la primera corona amb major cobertura: 38,9%, 21,3% i 21,2%, respectivament.

Ús de la T-12

Des de l'inici de la seva implantació al setembre del 2009, coincidint amb el curs escolar 2009/10, l'ús de la T-12 ha crescut significativament en aquests anys. Si al 2010 (primer any complet que es pogué utilitzar la T-12) es realitzaren 9,23 milions de viatges, el 2015 s'efectuaren 23,08 milions.

Evolució de l'ús (validacions) de la T-12. 2009-2015



Font: AMB

Tenint en compte el nombre de títols operatius per a cada any i el nombre de validacions efectuades amb ells, s'obté el nombre mitjà de viatges/targeta realitzats. L'any 2010, el valor fou de 185 viatges/targeta-any, el 2011 i 2013 171 viatges/targeta-any, el 2012 i 2014 de 165 viatges/targeta-any, i el 2015 de 158 validacions/targeta-any.

Atès que la tecnologia actual no permet fer un seguiment de les validacions de cada títol de transport integrat vigent, no es pot conèixer l'ús real de cadascuna de les T-12 en funció del municipi de residència.

Serveis de transport escolar

La Llei 1/1990, d'ordenació general del sistema educatiu estableix en l'article 65.2 que "les administracions educatives prestaran de forma gratuïta el servei escolar de transport per a l'alumnat d'educació primària i d'educació secundària obligatòria que per tal de garantir la qualitat de l'ensenyament hagi de ser escolaritzat fora del seu municipi."

A Catalunya, el Decret 161/1996, de 14 de maig, regula el servei escolar de transport per tal de facilitar el desplaçament de l'alumnat en l'educació obligatòria.

El Decret estableix que “El servei escolar de transport es realitzarà tenint en compte la naturalesa d’aquest servei, els itineraris i l’oferta de serveis de transport de viatgers per carretera existents, amb servei de transport consolidat amb reiteració d’itinerari o servei de transport públic regular de viatgers. Altrament, quan no sigui possible l’establiment d’un servei escolar de transport en alguna de les modalitats esmentades, s’establiran assignacions individualitzades a les famílies per tal d’assegurar el trasllat dels escolars als centres on han estat matriculats.”

Així mateix, preveu que els consells comarcals assumeixin la gestió del transport escolar de transport, d’acord amb el que preveu el Decret 219/1989, d’1 d’agost, de delegació de competències de la Generalitat a les comarques en matèria d’ensenyament.

L’article 1 del Decret defineix la finalitat del servei escolar de transport com “facilitar el desplaçament gratuït a l’alumnat d’educació obligatòria, quan concorrin alguna de les circumstàncies següents:

- a) Que hagin d’escolaritzar-se fora del seu municipi de residència en un centre públic ordinari o d’educació especial, proposat pel Departament d’Ensenyament.
- b) Que hagin de desplaçar-se fora del seu municipi de residència a un centre ordinari privat concertat o d’educació especial privat concertat, proposat pel Departament d’Ensenyament.

Existeixen 3 modalitats per a efectuar el servei:

1. Servei escolar de transport discrecional consolidat amb reiteració d’itinerari.
2. Servei de transport públic regular de viatgers. En aquest supòsit, caldrà que, com a mínim, el 50% de les places dels vehicles estiguin reservades per al trasllat dels alumnes.
3. Ajuts individuals de desplaçament. Es donaran en cas que els dos sistemes anteriors no siguin possibles i que per motius de distància (3 km) tinguin dificultats per accedir al centre d’ensenyament assignat pel Departament d’Ensenyament.

A banda d’aquest tipus de serveis de caràcter obligatori, els Consells comarcals també poden oferir transport escolar de caràcter no obligatori, per a aquells nens/es que es desplacin dins del seu municipi, abonant una tarifa anual.

Segons dades del Departament d’Ensenyament, a Catalunya el curs 2014/2015 hi havia aproximadament 42.000 nens/es beneficiaris del servei de transport escolar, 27.000 de caràcter obligatori i 15.000 de caràcter no obligatori (no es disposen dades desagregades per l’àrea metropolitana de Barcelona). L’evolució de l’alumnat beneficiari d’aquesta prestació social i la cobertura d’aquest servei entre el global de l’alumnat, indica un augment rellevant de persones demandants del servei, amb taxes de cobertura que s’han mantingut bastant estables: entre un 4,5-5% en el cas d’ensenyaments no universitaris i del 5,5-6,5% pels ensenyaments universals i gratuïts.

2.1.3. Vulnerabilitat urbana, mobilitat i infància

A partir de l'índex de vulnerabilitat urbana calculat (IVU) per zona de transport de residència, s'ha relacionat alguns valors de mobilitat de la població resident de 4 a 15 anys, per tal d'observar el comportament d'aquest col·lectiu en els diferents territoris de l'àmbit metropolità amb nivells de vulnerabilitat urbana diversos (metodologia emprada pel seu càlcul explicada a l'Annex del Capítol 2). Els valors de mobilitat analitzats són el percentatge de desplaçaments en transport públic, l'autocontenció municipal i la distància dels desplaçaments interurbans (vegeu taula i mapes següents).

Així, amb aquesta anàlisi s'observa el comportament modal de la població infantil en situacions socials i urbanes diverses:

- Malgrat no hi ha diferències molt notables, en termes generals, l'ús del transport públic augmenta entre els territoris situats en la franja alta i baixa de l'indicador de vulnerabilitat urbana. Pels territoris amb menys vulnerabilitat això es pot explicar pel menor grau d'autocontenció dels nens (i més distància en els desplaçaments) i, per tant, una major necessitat de fer desplaçaments motoritzats per a desplaçar-se (tant en vehicle privat com en transport públic). Es tracta de situacions, en què, les famílies opten per accedir a centres escolars obligatoris (o fins i tot extraescolars) considerats de major prestigi i que requereixen accedir-hi en modes motoritzats per la seva localització. Per altra banda, en els territoris amb més vulnerabilitat es pot explicar per la major dependència pel transport públic (en particular per als desplaçaments de caràcter personal) dels nens que viuen en llars amb realitats socioeconòmiques més adverses. En qualsevol cas, és interessant veure com a diferents nivells d'autocontenció es donen resultats similars d'ús del transport públic, fet que s'explica que part de les necessitats dels nens que viuen en zones amb més riquesa tenen més capacitat de desplaçar-se en vehicle privat.

Com a cas d'atenció especial, és interessant observar l'existència d'un conjunt de zones que es troben situades en la franja més alta de l'indicador de vulnerabilitat i que al mateix temps l'ús del transport públic es baix (màxim 6% de quota modal). Es tracta de població infantil que degut a la seva realitat sociodemogràfica té menys capacitat per desplaçar-se en modes motoritzats.

- Com s'ha dit, en termes generals més vulnerabilitat s'associa amb una mobilitat més propera al lloc de residència, tenint uns marcs territorials menys amplis que els nens que resideixen en llars menys vulnerables. Cal destacar l'existència, però, d'algunes zones en les què es donen alts nivells de vulnerabilitat i autocontencions més baixes. Aquestes es localitzen a l'Hospitalet de Llobregat, Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Adrià de Besòs i Ripollet. Es tracta, per tant, de territoris d'atenció especial.
- En el mapa de les distàncies dels desplaçaments interurbans de la població infantil, cal tenir en compte la quantitat de zones de transport que no tenen mostra significativa, fet que també reflecteix que aquests fluxos tenen poca importància entre aquest col·lectiu, en general. Tot i això, és pot destacar que els valors amb distàncies superiors als 10 km, es donen exclusivament en zones menys vulnerables, com Sant Cugat del Vallès, Corbera de Llobregat i Castelldefels. Per altra banda, en zones més vulnerables

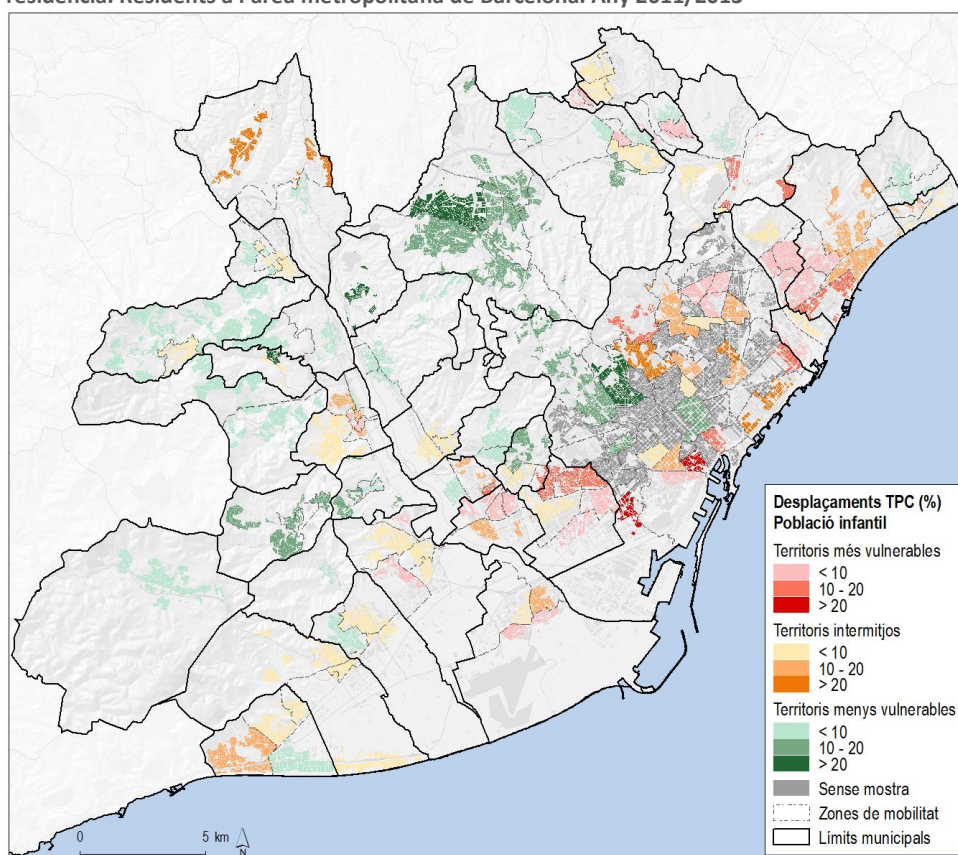
de Santa Coloma de Gramenet, Badalona o l'Hospitalet de Llobregat les distàncies d'aquests trajectes són inferiors als 10 km.

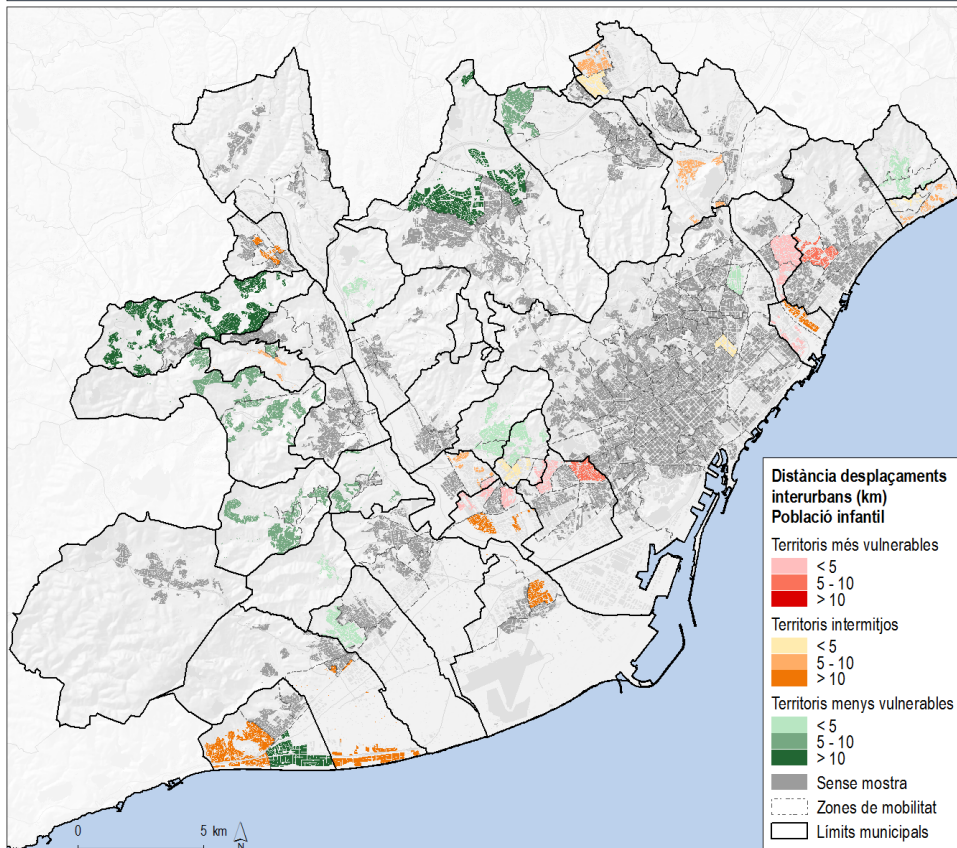
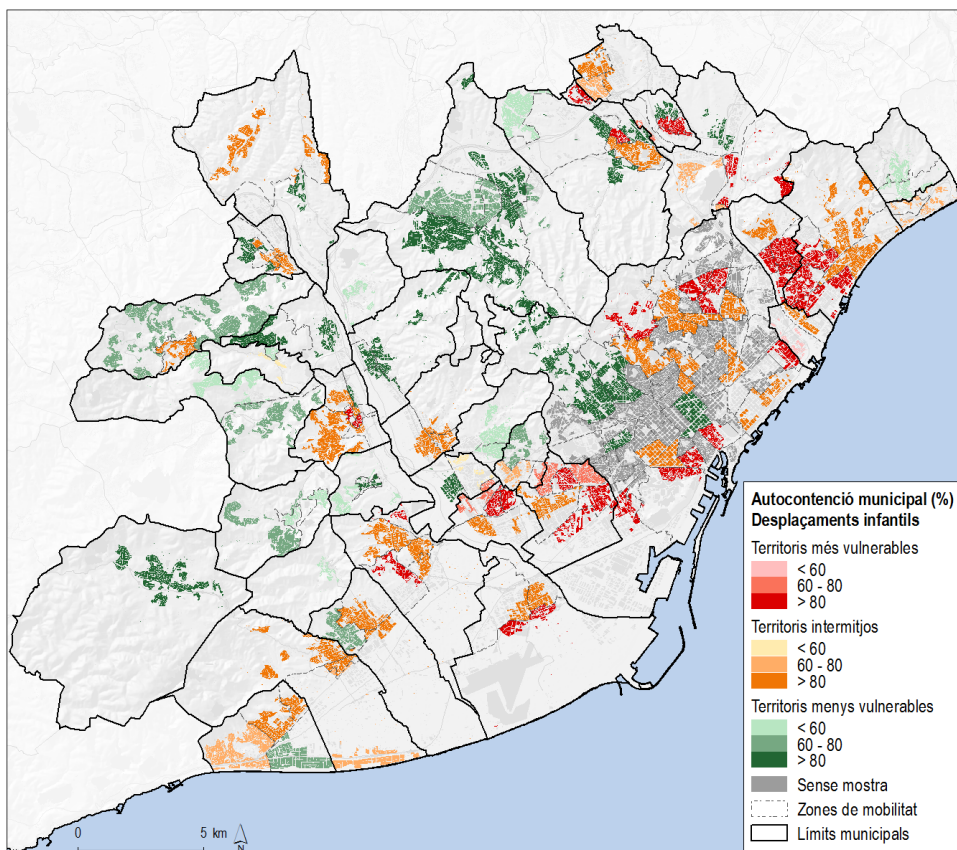
Població infantil: Valors mitjans d'indicadors de mobilitat segons nivell de vulnerabilitat urbana (IVU) a les zones de transport de residència. Residents a l'àrea metropolitana de Barcelona. Any 2011/2013

Indicador	Territoris més vulnerables	Territoris intermitjos	Territoris menys vulnerables
Desplaçaments en transport públic (%)	10,7%	9,6%	11,0%
Autocontenció municipal (%)	89,7%	89,0%	78,6%
Distàncies mitjanes despl. Interurbans (km)	6,59	7,28	7,47

Font: IERMB en base a INE, Cens de Població i Habitatges 2011 i Base de dades de mobilitat metropolitana 2011/2013 (AMB)

Població infantil: desplaçaments en transport públic (%), autocontenció municipal (%) i distància dels desplaçaments interurbans (km) segons nivell de vulnerabilitat urbana (IVU) de les zones de transport de residència. Residents a l'àrea metropolitana de Barcelona. Any 2011/2013





Font: IERMB en base a INE, Cens de Població i Habitatges 2011 i Base de dades de mobilitat metropolitana 2011/2013 (AMB)

2.1.4. Conclusions

En termes generals, quan els serveis de transport públic són febles o les tarifes del transport públic són elevades, es pot crear una barrera per accedir a l'educació (particularment, aquella que no queda coberta pels serveis de transport escolar obligat), a les activitats educatives complementàries i a les activitats socials i de relació dels infants. L'evidència d'aquest impacte es pot donar sobretot en nens que viuen en entorns rurals més allunyats de les àrees urbanes centrals o en famílies de baixos ingressos.

En l'entorn metropolità de Barcelona hi ha diverses raons per les quals es pot afirmar que aquest col·lectiu, a priori, no presenta grans problemàtiques en relació a la seva mobilitat. A continuació es fan algunes reflexions a partir de la informació analitzada:

- Com s'ha vist, la mobilitat de la població entre 4 i 15 anys es resol majoritàriament a peu (70%), de manera que bona part de les necessitats de mobilitat d'aquesta població es poden cobrir en modes actius. Es tracta majoritàriament d'una mobilitat propera a l'entorn del lloc de residència, sent de menor distància i més autocontinguda que els valors mitjans del conjunt de la població metropolitana.

Aquesta dada, però, també posa de manifest la necessitat d'impulsar polítiques urbanes que tenen com a finalitat millorar la qualitat i la seguretat dels desplaçaments per anar a l'escola. Cal destacar que els vianants constitueixen bona part del gruix de les víctimes d'accidents de trànsit en zona urbana (després dels conductors de vehicles de dues rodes).

- L'ús del transport públic col·lectiu, amb una quota modal del 11% (132.000 desplaçaments diaris, el 5% de la mobilitat total en transport públic dels residents a l'àmbit metropolità), se situa per sota dels valors mitjans de la població metropolitana (quota modal del 22,7%). Dels 132.000 desplaçaments diaris en transport públic, un 74,4% es fan dins de la zona tarifària de residència, mentre que el 25,6% restant es fa fora.

Com s'ha vist, la T-16 ofereix gratuïtat en els viatges que es fan dins de la zona tarifària de residència, per la qual cosa, els desplaçaments en transport públic de connexió entre zones tarifàries no queden coberts per aquesta targeta. Si bé aquests no són molts, cal destacar que una bona part d'aquests desplaçaments corresponen a fluxos de connexió que es donen entre les zones 1 i 2C i 1 i 2B. Pols d'atracció de la zona del Vallès Occidental, en el primer cas, i de la zona del Baix Llobregat en el segon, i que pertanyen al territori de l'àrea metropolitana de Barcelona.

Tal i com s'ha explicat, quan el Departament d'Ensenyament assigna un centre escolar d'educació obligatòria fora del municipi de residència, per tal de facilitar el desplaçament al centre s'ofereixen a l'alumnat serveis gratuïts (en diferents modalitats). Tanmateix, és probable que bona part dels viatges d'alumnes que es desplacen per anar a l'escola en altres municipis, corresponguin a una elecció i no tant a una assignació per part de l'administració.

- Respecte la població potencial usuària la T-12 (no es disposen dades encara per la T-16) s'ha vist com només el 23% de la població resident a l'STI té una targeta operativa.

Tanmateix i d'acord amb el nivell d'ús del transport públic dels territoris, es donen diferències molt notables d'usuaris segons corona de residència. A la primera corona tarifària s'arriba al 43%, mentre que a la resta de l'STI és de només el 6,4%. En qualsevol cas, es constata que la penetració d'aquest títol està lluny d'arribar al 100% de la població potencial.

- Si bé, els desplaçaments en vehicle privat com a acompanyant són molt menors que els que es fan a peu, cal ressaltar que aquests són superiors als que es fan en transport públic, arribant al 19% de la quota modal. Les quotes més elevades, es donen sobretot en nens que resideixen en zones de menor densitat de població i, en particular, en els àmbits on predominen zones residencials de baixa densitat. En aquest sentit, diversos estudis posen de manifest la correlació existent entre majors intensitats d'urbanització i estils de vida menys saludables entre els nens, ja que es redueix la independència en els desplaçaments dels infants.

Tal i com s'ha explicat, els Consells Comarcals poden oferir transport escolar de caràcter no obligatori (és a dir quan, el centre d'educació obligatòria està al mateix municipi). Malgrat que no es disposen de dades territorialment desagregades, aquests serveis s'acostumen a donar quan les distàncies entre la residència i l'escola són majors, essent més freqüents en municipis amb densitats de població i nivells d'oferta en transport públic col·lectiu baixos.

- En relació a la vulnerabilitat urbana i la mobilitat de la població infantil, es interessant destacar aquells casos en els que requereixen una atenció especial. Aquests són:
 - Conjunt de zones que es troben situades en la franja més alta de l'indicador de vulnerabilitat i que al mateix temps l'ús del transport públic és baix (màxim 6% de quota modal). Es tracta de població infantil que degut a la seva realitat sociodemogràfica té menys capacitat per desplaçar-se en modes motoritzats. Aquestes zones es troben a Cornellà de Llobregat, Ripollet, Sant Boi de Llobregat, Santa Coloma de Gramenet, Sant Vicenç dels Horts, Cerdanyola del Vallès i Badia del Vallès.
 - En termes generals, com s'ha dit, més vulnerabilitat s'associa amb una mobilitat més propera al lloc de residència, tenint uns marcs territorials menys amplis que els nens que resideixen en llars menys vulnerables. Cal destacar l'existència, però, d'algunes zones en les què es donen alts nivells de vulnerabilitat i autocontencions més baixes. Aquestes es localitzen a l'Hospitalet de Llobregat, Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Adrià de Besòs i Ripollet.

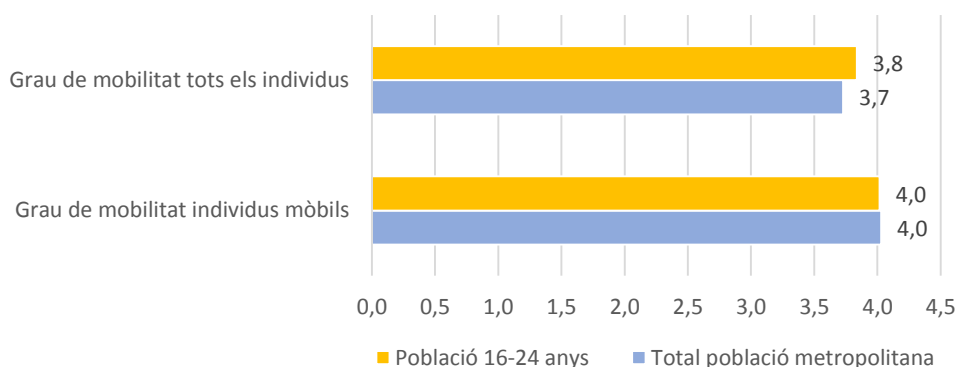
2.2. JOVES

El col·lectiu de joves es defineix com aquella població de 16 a 24 anys. S'escull aquesta franja d'edat ja que és el col·lectiu susceptible d'optar als abonaments de tarifació social en transport públic a l'àmbit metropolità.

2.2.1. Les pautes de mobilitat generals

La població de 16 a 24 anys representa el 9,3% de la població total metropolitana. Es tracta d'un col·lectiu amb una proporció d'individus mòbils del 95,5%, mentre que en el conjunt de la població metropolitana aquesta proporció és del 92,5%. El grau de mobilitat per persona i dia és entre la població mòbil d'aquest col·lectiu de 4,0 desplaçaments, i de 3,8, entre tots els individus; ràtios molt semblants a les del conjunt de la població metropolitana.

Grau de mobilitat població jove (16-24 anys) i total població metropolitana. Residents a l'àrea metropolitana de Barcelona. Any 2011/2013



Font: Base de dades de mobilitat metropolitana 2011/2013 (AMB)

Motius i modes dels desplaçaments

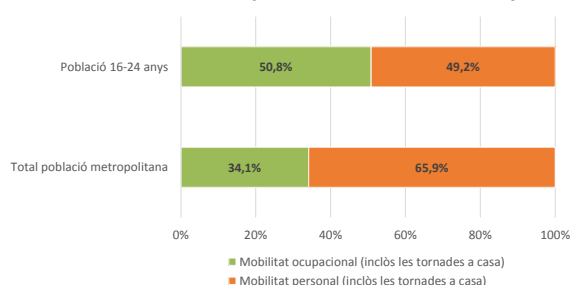
La població de 16 a 24 anys es mou a parts iguals per motius ocupacionals i personals. En termes generals, aquest grup de població és molt dependent del transport públic, amb una quota modal de gairebé el 40%. A diferència dels nens, que són més usuaris de l'autobús en relació al conjunt de la població, els joves utilitzen el ferrocarril (metro i altres modes ferroviaris) amb més intensitat que el conjunt de la població. Els desplaçaments en transport públic de la població jove representen el 3,8% de la mobilitat total metropolitana.

L'ús dels modes actius disminueix en relació als valors mitjans de la població, però cal assenyalar que l'ús de la bicicleta és notable entre els joves arribant a pràcticament al 3% de la quota modal.

Encara que aquest grup de la població ja pot conduir un vehicle privat i que ja pot desplaçar-se de manera autònoma, tenint en compte que bona part dels joves està encara estudiant (sobretot entre els 16 i els 20 anys) i que el nivell de renda és inferior a la població que té més de 30 anys, els joves fan un ús baix del vehicle privat (quota modal del 19,8%, front del 24,2% del conjunt de la població metropolitana).

També com a conseqüència del menor nivell de renda i pels menors costos associats a la motocicleta i els ciclomotors, fa que els joves siguin el grup de població que més desplaçaments fa en aquest mitjà de transport (5,4%).

Desplaçaments població jove (16-24 anys) i total població metropolitana segons motiu i mitjà de transport. Residents a l'àrea metropolitana de Barcelona. Any 2011/2013



Mitjans de transport	Població 16-24	Total població metropolitana
Peu	37,6%	51,7%
Bicicleta	2,9%	1,4%
No motoritzat	40,5%	53,1%
Autobús	8,9%	8,0%
Metro	18,1%	8,8%
Altres ferroviaris	12,0%	4,6%
Resta transport públic	0,8%	1,2%
Transport públic	39,7%	22,7%
Cotxe	14,4%	19,7%
Moto	5,4%	4,1%
Resta vehicle privat	..	0,4%
Transport privat	19,8%	24,2%
Total	100%	100%

Font: Base de dades de mobilitat metropolitana 2011/2013 (AMB)

Si s'analitza la mobilitat d'aquest col·lectiu en relació a les etapes dels seus desplaçaments es manté la major proporció d'ús dels mitjans de transport públic i de la motocicleta.

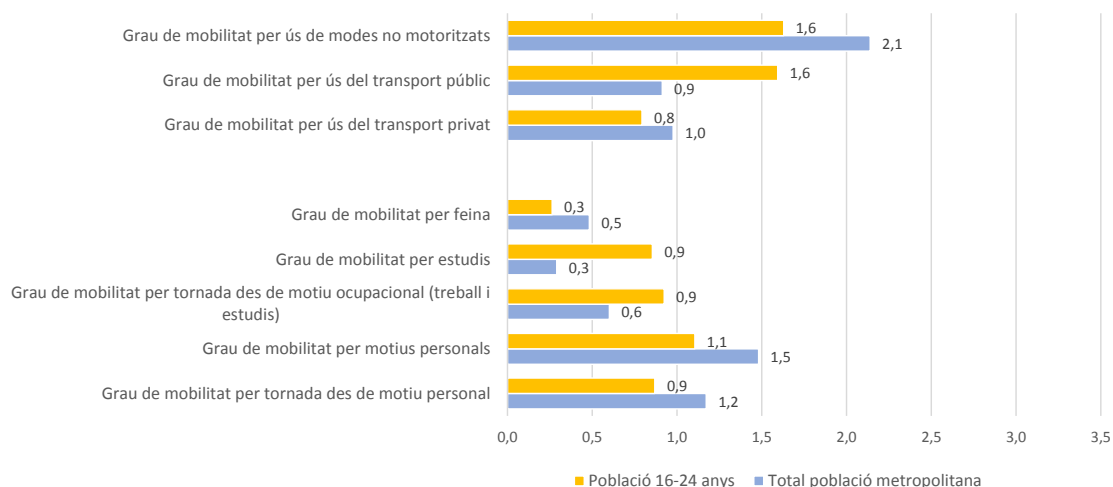
Etaques dels desplaçaments de la població jove (16-24 anys) i total població metropolitana segons mitjà de transport. Residents a l'àrea metropolitana de Barcelona. Any 2011/2013

Mitjans de transport	Població 16-24	Total població metropolitana
Peu	39,6%	52,1%
Bicicleta	2,8%	1,4%
No motoritzat	42,4%	53,5%
Autobús	10,9%	9,2%
Metro	19,0%	9,5%
Altres ferroviaris	10,1%	4,3%
Resta transport públic	0,9%	1,3%
Transport públic	40,8%	24,2%
Cotxe	12,3%	18,2%
Moto	4,5%	3,7%
Resta vehicle privat	..	0,4%
Transport privat	16,9%	22,3%
Total	100%	100%
Ràtio etapes/desplaçaments	1,21	1,11

Font: Base de dades de mobilitat metropolitana 2011/2013 (AMB)

Amb el grau de mobilitat segons motiu del desplaçament destaca especialment la menor dedicació als desplaçaments per motius personals del col·lectiu de joves mòbils respecte el total de població metropolitana, i la major dedicació als desplaçaments per estudis. En relació als modes de transport ressalta entre els joves: un major grau en transport públic i un menor grau en modes actius (a peu i bicicleta) i en transport privat.

Grau de mobilitat sobre el total de població jove mòbil (16-24 anys) i total població metropolitana mòbil segons motius dels desplaçaments i modes de transport (El total de població és la mòbil jove). Residents a l'àrea metropolitana de Barcelona. Any 2011/2013

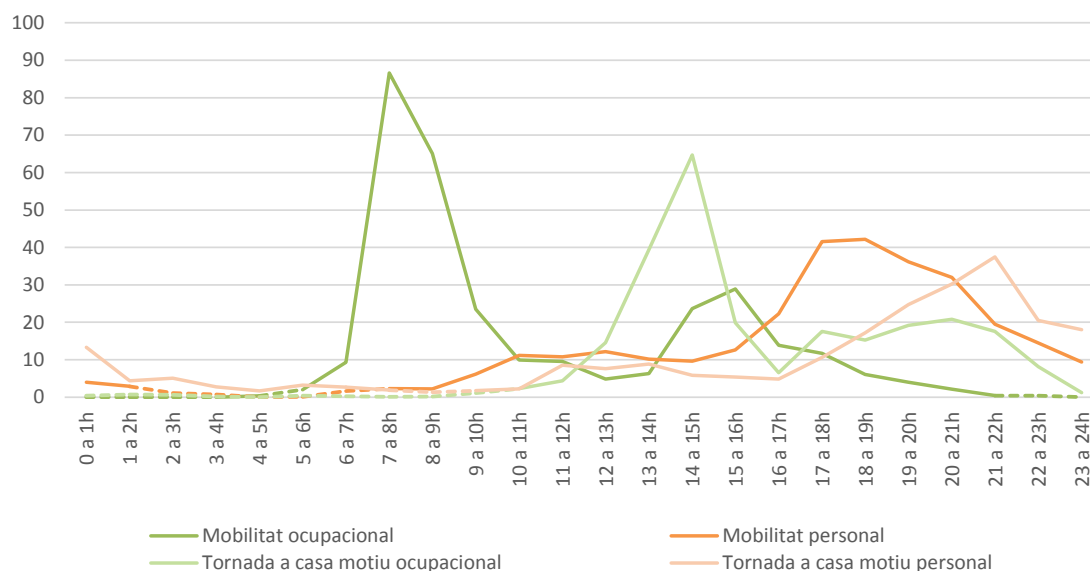


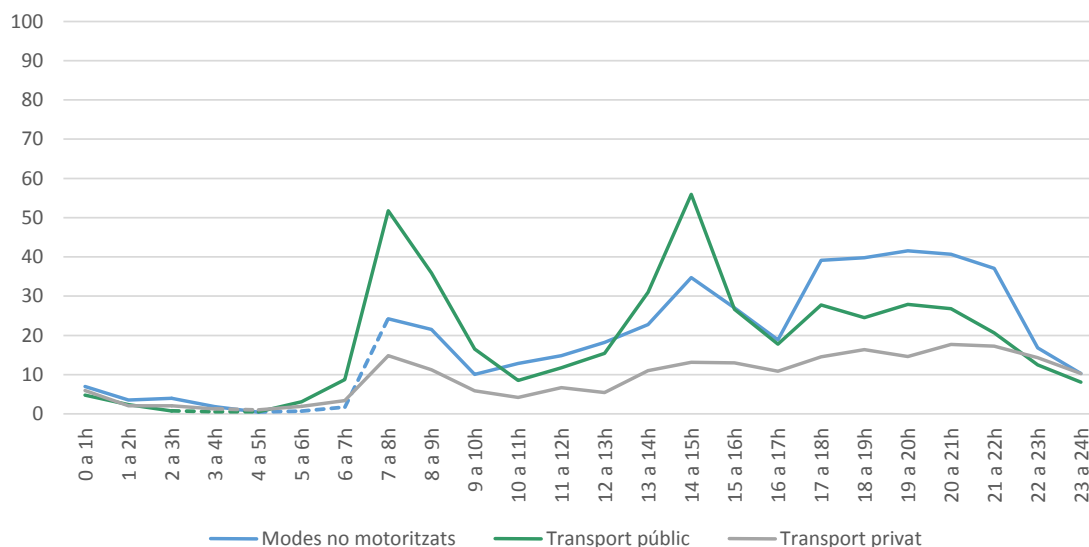
Font: Base de dades de mobilitat metropolitana 2011/2013 (AMB)

El temps i les distàncies dels desplaçaments

La distribució temporal dels desplaçaments d'aquest col·lectiu mostra com les franges horàries que concentren major volum de desplaçaments es fan majoritàriament en transport públic, tant de 7 a 9 hores, com de 14 a 15 hores. Unes franges horàries relacionades amb els horaris d'entrada i sortida dels centres educatius, especialment.

Distribució horària dels desplaçaments de la població jove (16-24 anys), segons modes de transport i motius dels desplaçaments. Residents a l'àrea metropolitana de Barcelona. Any 2011/2013 (desplaçaments en milers)

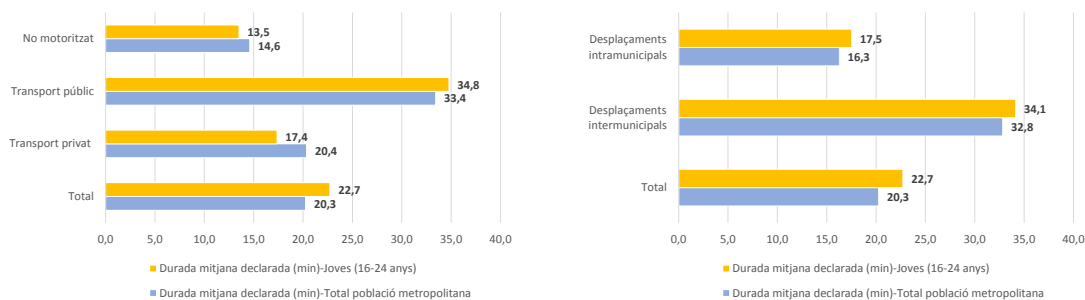




Font: Base de dades de mobilitat metropolitana 2011/2013 (AMB)

En relació a la durada mitjana dels desplaçaments, s'observa com els joves inverteixen de mitjana més temps (22,7 minuts) que el conjunt de la població metropolitana (20,3 minuts). Això s'explica pel pes que exerceixen els desplaçaments en transport públic d'aquest col·lectiu, és a dir, en són molt usuaris a la vegada que els desplaçaments en transport públic tenen gairebé sempre durades superiors a la resta de modes de transport.

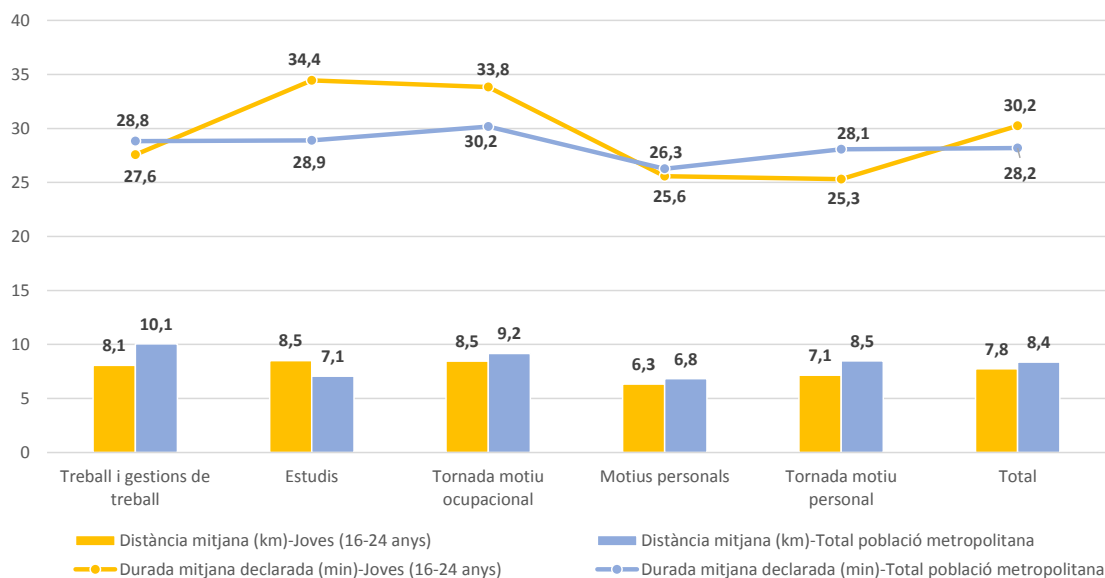
Durada mitjana declarada (minuts) dels desplaçaments de la població jove (16-24 anys) i del total de població metropolitana, segons modes de transport i tipus de fluxos. Residents a l'àrea metropolitana de Barcelona. Any 2011/2013



Font: Base de dades de mobilitat metropolitana 2011/2013 (AMB)

A partir de les dades de la distància mitjana dels desplaçaments interurbans de la població metropolitana segons el motiu, s'observa com el col·lectiu de joves té un àmbit territorial de treball i estudis diferent al del conjunt de la població. En el cas del treball l'àmbit és més proper al de residència, mentre que en el cas dels estudis l'àmbit dels joves es més ampli; aquest fet s'explica ja que els centres educatius d'aquest col·lectiu no sempre tenen un caràcter de proximitat. En particular, els universitaris o els estudiants de formació professional, sovint s'han de desplaçar més lluny per l'emplaçament d'aquests centres en el territori metropolitana. Les durades evidencien com en els desplaçaments per anar a estudiar la durada és especialment superior entre els joves, pel que s'ha comentat de la distància i alhora pel major ús del transport públic per a fer aquests trajectes.

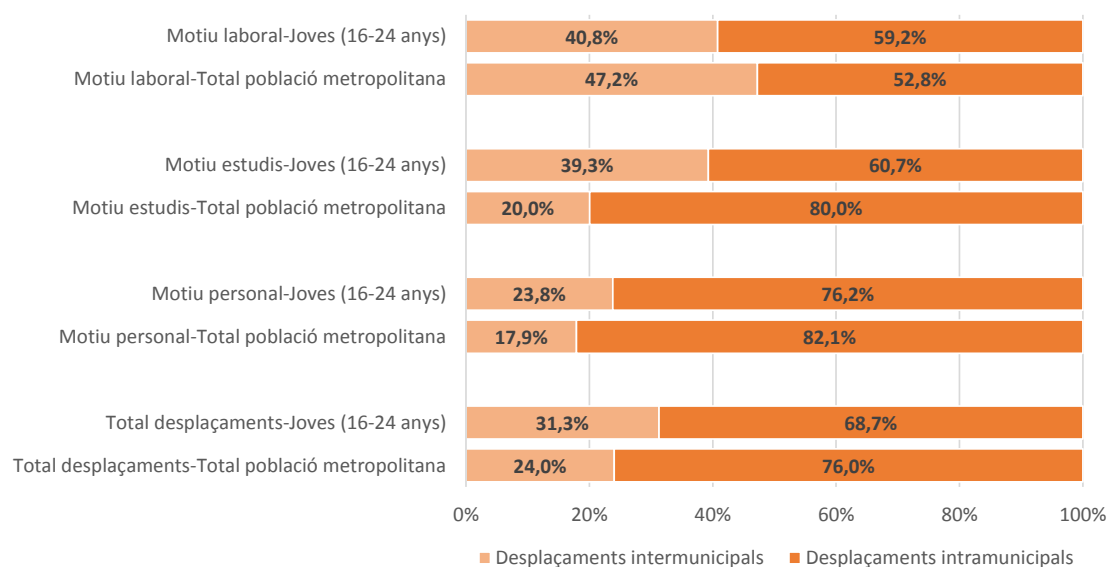
Distància mitjana (km) i durada mitjana (min) declarada dels desplaçaments interurbans de la població jove (16-24 anys) i del total de la població metropolitana segons motius. Residents a l'àrea metropolitana de Barcelona. Any 2011/2013



Font: Base de dades de mobilitat metropolitana 2011/2013 (AMB)

Seguint amb el que s'ha comentat, l'autocontenció municipal dels desplaçaments dels joves es menor als valors mitjans, sobretot pel la influència que exerceix el valor de l'autocontenció de la mobilitat per estudis, valor molt per sota del total de la població (60,7% respecte 80%). Com s'ha dit la proximitat dels centres per a l'educació obligatòria es perd en l'educació secundària postobligatòria (batxillerat i formació professional) i universitària, augmentant els desplaçaments entre municipis metropolitans.

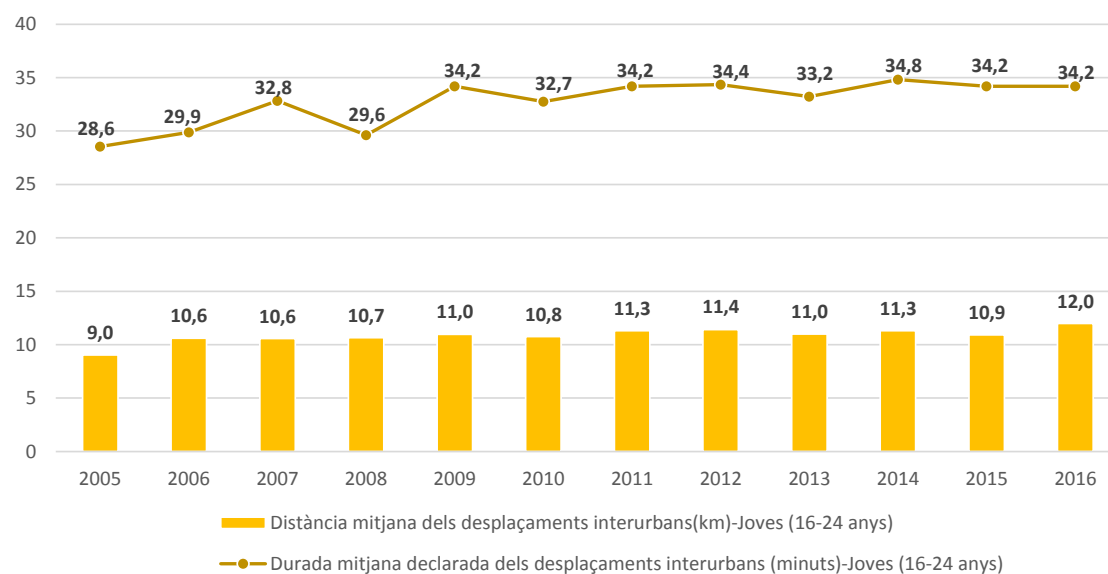
Autocontenció municipal dels desplaçaments de la població jove (16-24 anys) i del total de la població metropolitana segons motius. Residents a l'àrea metropolitana de Barcelona. Any 2011/2013



Font: Base de dades de mobilitat metropolitana 2011/2013 (AMB)

A partir de l'Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner (EMEF) es pot analitzar l'evolució de la distància mitjana dels desplaçaments interurbans en dia feiner, comparant-ho amb la durada mitjana declarada dels mateixos. Pel col·lectiu de població de 16 a 24 anys, resident a l'àmbit de l'RMB, s'observa com aquesta distància ha anat augmentat any rere any fins als 12,0 km del 2016, alhora la durada d'aquests mateixos fluxos també ha anat augmentant. Amb això es constata com l'àmbit territorial per al desenvolupament d'activitats quotidianes de la població jove ha anat augmentant, així com també ho ha fet el temps dedicat a desplaçar-se. En concret des del 2005 ha augmentat en 3,0 km la distància mitjana dels desplaçaments interurbans en dia feiner i en 5,6 minuts la durada mitjana dels mateixos.

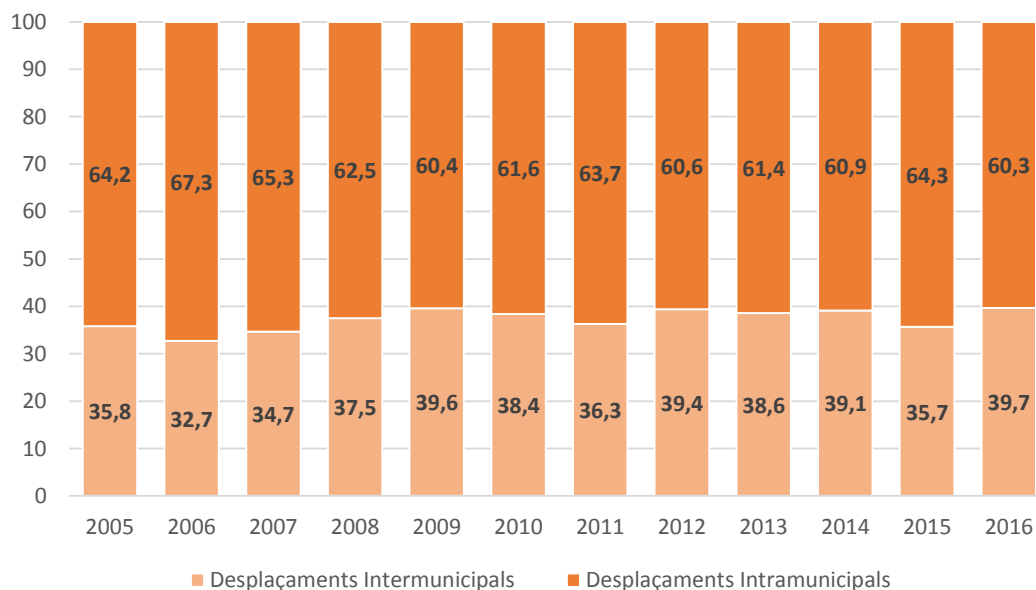
Evolució de la distància mitjana i durada mitjana declarada dels desplaçaments interurbans de la població jove (16-24 anys). Residents RMB. EMEF 2005-2016



Font: EMEF 2005-2016

Estretament relacionat amb aquestes dades s'observa l'evolució de l'autocontenció municipal dels desplaçaments en dia feiner d'aquest col·lectiu, valor que ha anat disminuint a favor dels fluxos intermunicipals. Així en el darrer any analitzat (2016), l'autocontenció municipal assolí el valor més baix de la sèrie històrica, amb un 60,3% dels fluxos, a favor dels desplaçaments intermunicipals que representen el 39,7% del total.

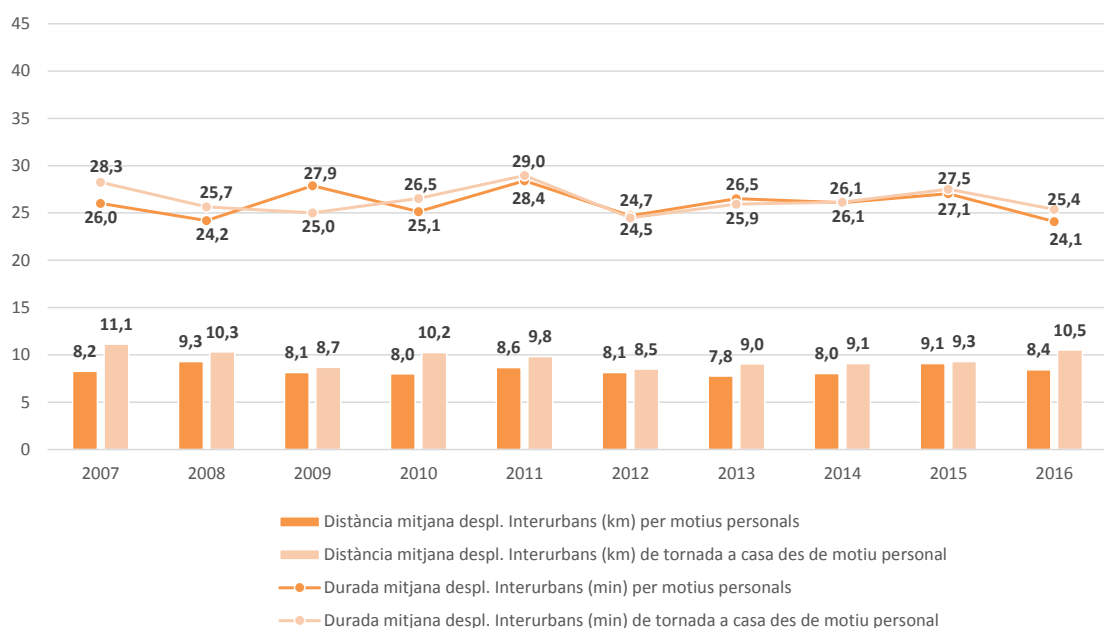
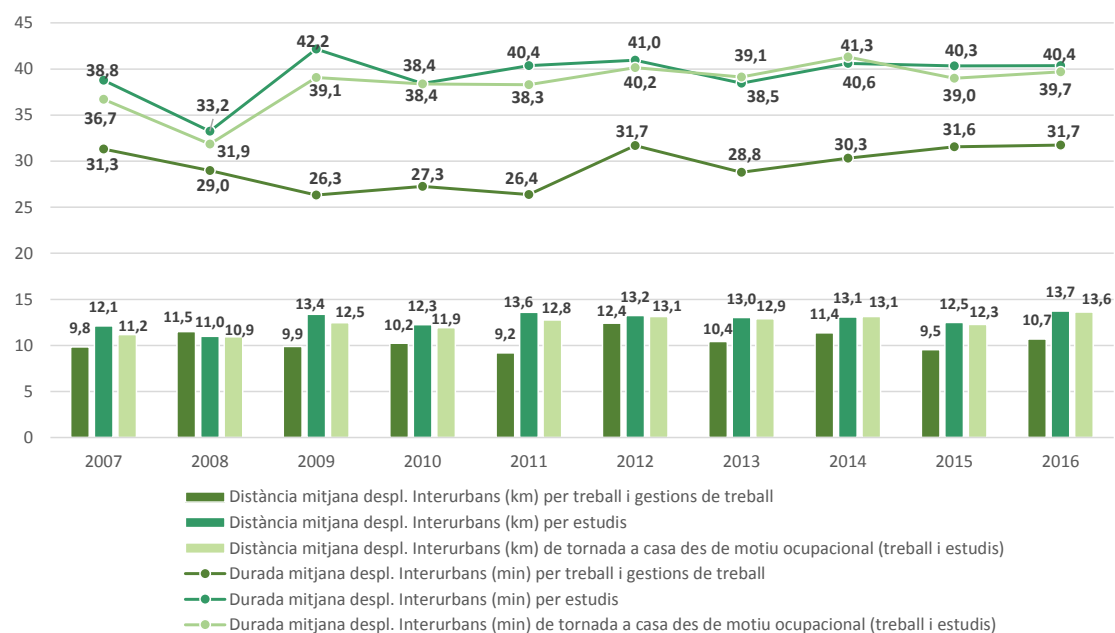
Evolució de l'autocontenció municipal dels desplaçaments de la població jove (16-24 anys). Residents RMB. EMEF 2005-2016



Font: EMEF 2005-2016

L'evolució de les distàncies i les durades dels desplaçaments interurbans de la població jove resident a l'RMB també s'analitza segons els motius principals dels desplaçaments, en primer lloc s'observa una tendència a l'alça tant de la distància mitjana com de les durades de tots els motius, especialment dels ocupacionals (treball i estudis). Alhora, els motius personals tenen una distància i durada menors, ja que són fluxos que es fan en un àmbit més proper al de la residència. Els desplaçaments per treball, estudis i les respectives tornades a casa es fan en un àmbit més llunyà i amb major temps de durada. Destaca com els desplaçaments per treball tenen una durada menor als estudis i les tornades a casa, degut a que aquests desplaçaments, de manera general, es fan en major proporció en transport privat, i aquests per norma general, tenen una menor durada mitjana.

Evolució de la distància mitjana i durada mitjana declarada dels desplaçaments interurbans de la població jove (16-24 anys) segons els motius. Residents RMB. EMEF 2007-2016



Font: EMEF 2007-2016

Els fluxos a l'àmbit metropolità

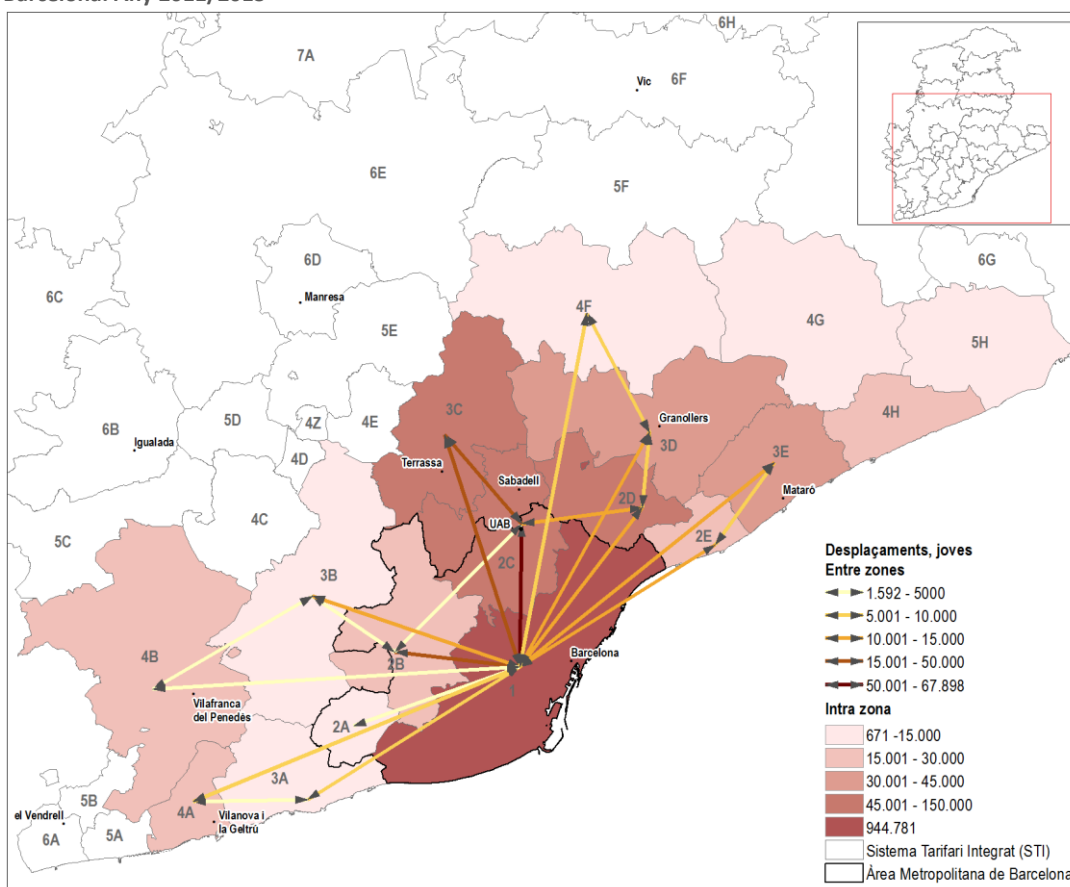
Els fluxos amb origen i destinació la mateixa zona, és a dir, interns a la zona tarifària, tenen un pes destacat, el 81,2% del total de fluxos dels joves, gairebé 1,5 milions de desplaçaments diaris. En particular, els que es produeixen amb origen i destinació la zona 1 representen el 65% d'aquests desplaçaments totals intrazona.

Els fluxos entre zones tarifàries suposen el 18,8% de la mobilitat total (gairebé 337.200 desplaçaments diaris). D'aquests, els principals fluxos del Sistema Tarifari Integrat de Barcelona (STI) es donen entre zones incloses dins l'àrea metropolitana de Barcelona. En

concret, el flux principal és el que connecta la zona 1 amb la zona 2C, àmbit a on es localitza la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB). La resta de connexions tenen com origen o destinació la zona 1. Fora de l'àmbit metropolità destaquen connexions entre zones limítrofes, especialment en àmbits a on hi ha les capitals de comarques o centres d'atracció destacats.

En transport públic es manté en el flux majoritari entre la zona 1 i la 2C, que com s'ha comentat s'hi localitza la UAB. Per altra banda, destaca el fet que els fluxos majoritaris tenen la zona 1 com a origen o destinació, sent poc freqüents les connexions entre zones diferents a la 1.

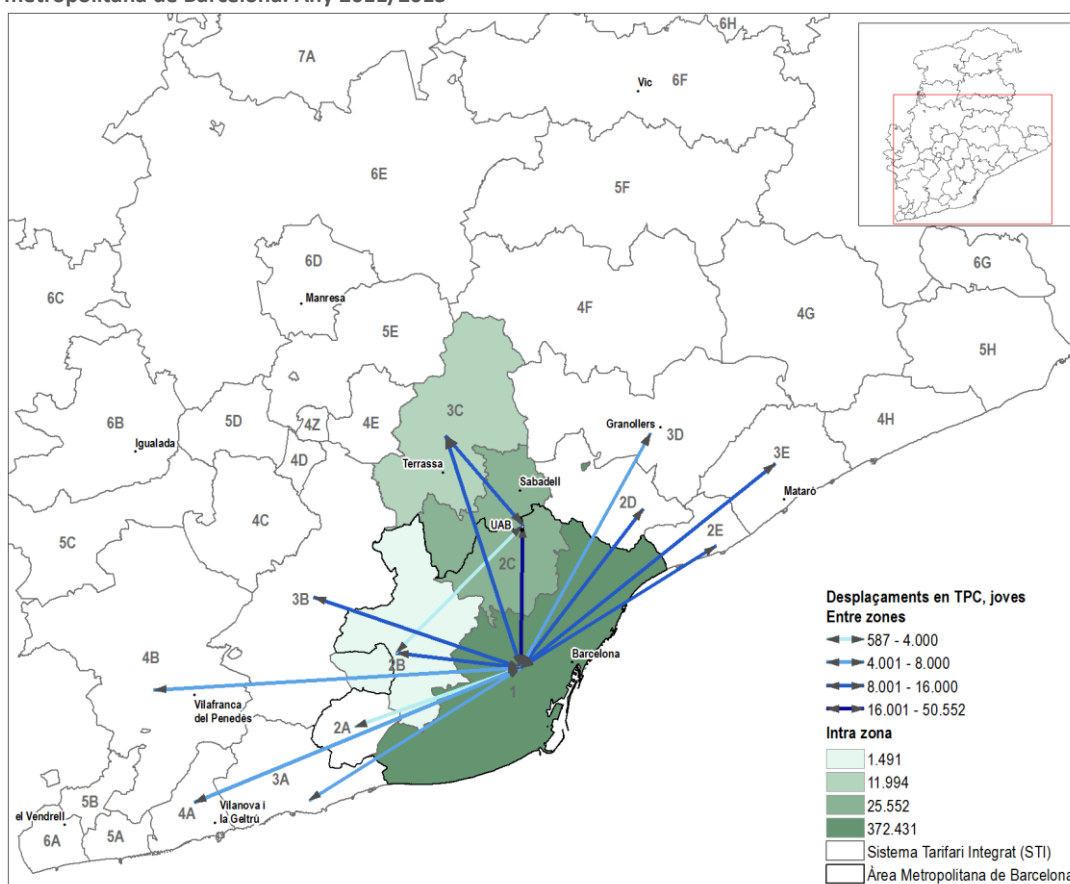
Fluxos STI (origen i/o destinació) de la població jove (16-24 anys). Residents a la regió metropolitana de Barcelona. Any 2011/2013



*Només representants fluxos amb mostra representativa, superior als 20 casos reals.

Font: Base de dades de mobilitat metropolitana 2011/2013 (AMB)

Fluxos STI (origen i/o destinació) en transport públic de la població jove (16-24 anys). Residents a la regió metropolitana de Barcelona. Any 2011/2013



*Només representants fluxos amb mostra representativa, superior als 20 casos reals.

Font: Base de dades de mobilitat metropolitana 2011/2013 (AMB)

2.2.2. Els títols de transport vigents

Població jove. ATM

Dins del STI de l'àrea de Barcelona, els títols que reben bonificacions destinades al col·lectiu de joves és la T-Jove, gestionada per l'ATM com a títol social dins de l'STI. Es creà l'any com a abonament trimestral personalitzat, per a menors de 21 anys i que permetia realitzar un nombre il·limitat de viatges durant els 90 dies consecutius després de la primera validació.

L'any 2006 es va ampliar l'edat límit per al seu ús fins als 23 anys, i el 2007 fins els 25 anys, sempre i quant s'acredités que la persona estudiava en facultats o centres docents de l'àmbit territorial. En aquell mateix any es van iniciar els estudis, per part de l'ATM, per determinar la viabilitat d'oferir una T-Jove de caràcter mensual. Finalment l'any 2010 es va ampliar l'edat fins als 25 anys per a qualsevol persona, estudiï o no.

Actualment es tracta d'un títol personal i intransferible per a joves menors de 25 anys amb un nombre il·limitat de viatges integrats en 90 dies consecutius a les zones delimitades per la primera validació, en tots els modes de transport, segons les zones per les quals es transiti (com a màxim, es paguen 6 zones). Ha d'anar acompanyat d'un document oficial acreditatiu i en vigor del seu titular.

% de cobertura població

L'any 2015 un total de 628.932 joves d'entre 14 i 25 anys podrien fer ús de la T-Jove.

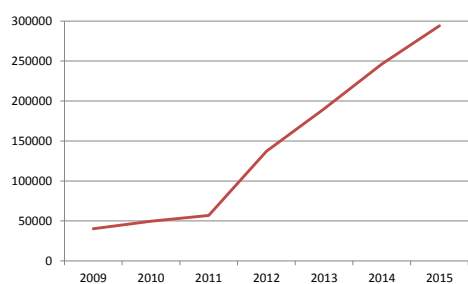
Amb les dades sobre recaptació i tarifes de la T-Jove s'ha realitzat una estimació de vendes de títols i, alhora, tenint en compte que és un títol trimestral, se n'ha estimat un rang d'usuaris dels mateixos. Cal tenir en compte que l'actual sistema de validació i venda del Sistema Integrat no permet tenir informació sobre els usuaris de la xarxa, únicament sobre la utilització dels títols. Per tant, no es pot conèixer on resideixen els usuaris de la T-Jove ni fer un seguiment de les seves validacions.²

L'evolució de les vendes de T-Jove des de l'any 2010 mostra un increment molt rellevant l'any 2012, coincidint amb una baixada de tarifes destacat (d'un 14%). Actualment s'estima en 294.000 les T-Jove venudes l'any 2015, front a les poc més de 40.000 de l'any 2009.

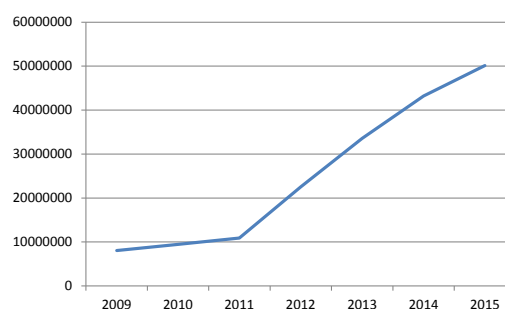
Tenint en compte que és un títol trimestral, es pot realitzar una aproximació al nombre de persones que utilitzen la T-Jove. Així, els usuaris de la T-Jove es mouen en un rang d'entre 73.500 persones (suposant que s'adquireixen 4 T-Jove al llarg de l'any) i 294.000 (suposant que només adquireixen una targeta). Aquestes dades indicarien que la tinença de T-Jove per part de la població jove es mouria en l'interval entre el 11,7% i el 46,8%. Valor que mostra un nivell baix de penetració d'aquest títol entre la població objecte del seu ús. Tot i això cal remarcar, tal i com es veu al següent gràfic, com l'ús d'aquest títol ha augmentat considerablement durant el període de crisi econòmica.

Quant a l'ús de la T-Jove en aquests darrers anys, el 2015 se'n realitzaren més de 50 milions de viatges amb aquest títol. L'any 2009 se superà molt lleugerament els 8 milions de validacions. Com succeeix amb els títols venuts, l'ús de la T-Jove augmentà sobtadament l'any 2012 (un 107%), i ha mantingut creixements molt elevats des d'aleshores.

Estimació de les vendes (títols venuts) de la T-Jove. 2009-2015



Evolució de les validacions de la T-Jove. 2009-2015



Font: IERMB a partir de Memòries ATM

² Únicament es podria realitzar l'exercici d'avaluar quin és el municipi on s'ha validat per primera vegada el títol de transport, i suposar que aquest municipi és el municipi de residència del seu titular. Amb tot, aquest tipus de dades no les publica l'ATM i són difícils d'obtenir.

2.2.3. Vulnerabilitat urbana, mobilitat i joves

A l'àmbit metropolità podem relacionar dades de mobilitat per col·lectius de població, en aquest cas els joves de 16 a 24 anys, amb l'índex de vulnerabilitat urbana calculat per zona de transport de residència. A l'Annex del Capítol 2 s'explica la metodologia emprada per el càlcul d'aquest índex.

Amb aquestes dades es pot analitzar el comportament en la mobilitat dels joves en diferents territoris metropolitans amb nivells de vulnerabilitat urbana diversos.

- Hi ha una certa tendència a que els joves que viuen en zones més vulnerables facin un ús major del transport públic, si bé les diferències no són molt destacables. Les diferències en l'ús del transport públic es donen sobretot per la centralitat de la zona de residència. Així, les zones amb una major proporció d'ús de mitjans de transport públic es localitzen sobretot a Barcelona ciutat allà on en termes generals ja hi ha més usuaris del transport públic. Tanmateix s'observa una certa tendència a concentrar-se a les zones més excèntriques de Barcelona i al mateix temps amb alts nivells de vulnerabilitat urbana.

Si que es pot destacar l'existència de diferències més rellevants segons el grau de vulnerabilitat urbana de la zona de residència, si es considera també els modes actius i el vehicle privat. En aquest cas, els joves que viuen en àmbits on hi predominen llars amb rendes més altes i realitats socioeconòmiques més favorables, la mobilitat activa disminueix en benefici de la mobilitat en vehicle privat.

Com a cas d'atenció especial, és interessant observar l'existència d'un conjunt de zones que es troben situades en la franja més alta de l'indicador de vulnerabilitat urbana i, que al mateix temps, l'ús del transport públic és més baix en relació als valors mitjans dels joves. Això es pot explicar, pel fet que els joves de realitats més complexes la taxa d'atur creix, al mateix temps que l'accés a l'educació és menor i, per tant, tenen menys necessitat de fer desplaçaments motoritzats. En particular aquestes realitats es troben en zones localitzades als municipis de Cerdanyola del Vallès, Badia del Vallès, Ripollet, El Prat de Llobregat, Cornellà de Llobregat i L'Hospitalet de Llobregat.

- Pel que fa a l'autocontenció municipal dels desplaçaments de la població jove s'observa, igual que amb l'ús del transport públic, com els valors més elevats es donen a Barcelona (superior al 80%), d'acord també amb els valors mitjans que es donen. Tot i això, també hi ha certes diferències segons grau de vulnerabilitat urbana. Els joves que viuen en realitats socioeconòmiques més adverses l'autocontenció és major, mentre que els que viuen en zones menys vulnerables, l'autocontenció disminueix.
- Lligat a l'autocontenció, la distància mitjana dels desplaçaments interurbans de la població jove mostra com, en general, en totes les zones de transport de l'àmbit metropolità aquestes distàncies són superiors a 10 km de mitjana, especialment en aquelles zones de transport amb una vulnerabilitat urbana baixa i intermitja, tot i que entre les zones amb més vulnerabilitat urbana les distàncies d'aquests trajectes són en general, com a mínim, de més de 5 km de mitjana. Per tant, la necessitat de fer

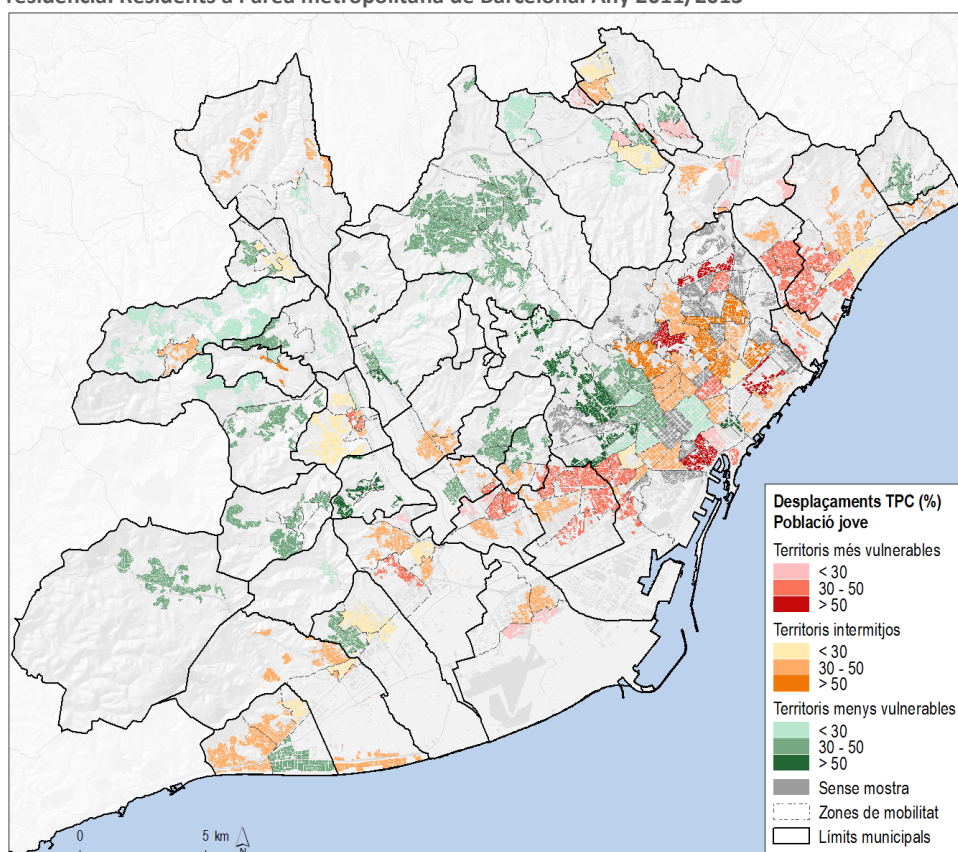
trajectes interurbans d'una durada força rellevant és generalitzada, independentment del nivell de vulnerabilitat urbana. Per altra banda, cal destacar com els desplaçaments interurbans de menys de 5 km es localitzen a Barcelona ciutat, especialment en zones amb nivells de vulnerabilitat urbana intermitjos i baixos, constatant una menor necessitat o possibilitat de fer aquests desplaçaments en l'àmbit central metropolità i amb situacions socials difícils.

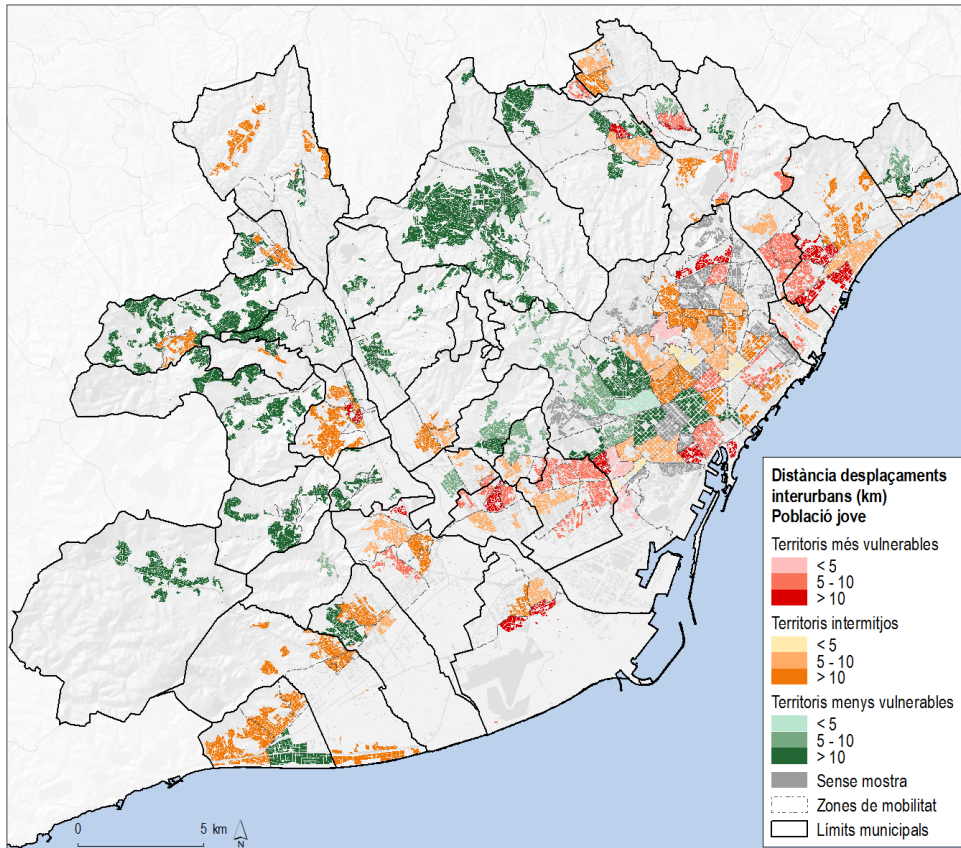
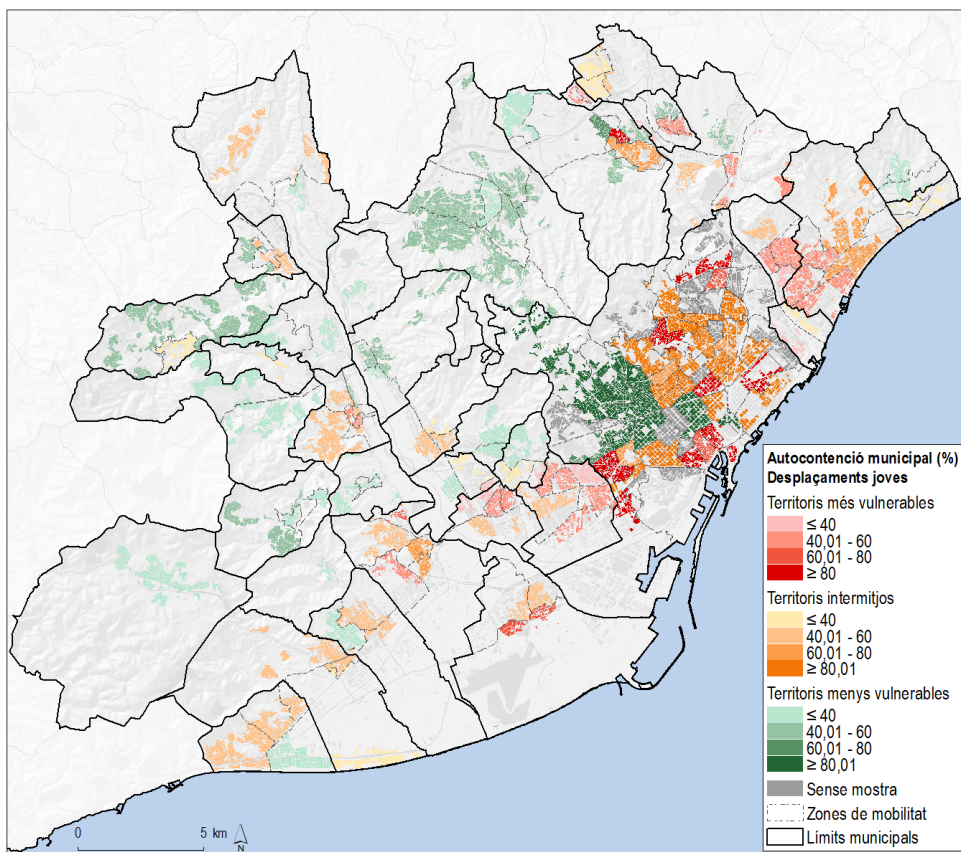
Població jove: Valors mitjans d'indicadors de mobilitat segons nivell de vulnerabilitat urbana (IVU) a les zones de transport de residència. Residents a l'àrea metropolitana de Barcelona. Any 2011/2013

Indicador	Territoris més vulnerables	Territoris intermitjos	Territoris menys vulnerables
Desplaçaments en transport públic (%)	41,4%	37,1%	37,4%
Autocontenció municipal (%)	64,1%	62,3%	51,0%
Distàncies mitjanes despl. Interurbans (km)	7,66	9,86	10,30

Font: IERMB en base a INE, Cens de Població i Habitatges 2011 i Base de dades de mobilitat metropolitana 2011/2013 (AMB)

Població jove: desplaçaments en transport públic (%), autocontenció municipal (%) i distància dels desplaçaments interurbans (km) segons nivell de vulnerabilitat urbana (IVU) de les zones de transport de residència. Residents a l'àrea metropolitana de Barcelona. Any 2011/2013





Font: IERMB en base a INE, Cens de Població i Habitatges 2011 i Base de dades de mobilitat metropolitana 2011/2013 (AMB)

2.2.4. Conclusions

En termes generals, quan els serveis de transport públic són febles o les tarifes del transport públic són elevades, es pot crear una barrera per accedir a l'educació (particularment, aquella que no queda coberta pels serveis de transport escolar obligat), a les activitats educatives complementàries, a les activitats socials i de relació i, fins i tot, l'accés a la feina es pot veure restringit. L'evidència d'aquest impacte es pot donar sobretot en joves que viuen en entorns rurals o en famílies de baixos ingressos.

En l'entorn metropolità de Barcelona, per la seva centralitat disposa d'una oferta molt notable de serveis educatius postobligatoris, exercint una alta atracció pels joves que viuen a la resta de Catalunya. Pels residents d'aquest àmbit, la mobilitat no es en sí mateixa una barrera, ja que l'oferta disponible en transport públic permet accedir, en termes generals, al centre d'estudis desitjat el mateix dia sense haver de canviar de residència. Això vol dir que la barrera a l'educació és probable que estigui més condicionada pel cost de matrícula, més que no pas pel desplaçament d'accés al centre educatiu. Els residents de fora de l'àrea metropolitana i de la resta de l'RMB, més enllà dels costos de matrícula han d'assumir més despeses i temps de desplaçament i en molts casos dels derivats de canvi de residència.

Tot i això, a continuació es fan altres reflexions a partir de la informació analitzada:

- L'ús dels modes actius disminueix en relació als valors mitjans de la població, però cal assenyalar que l'ús de la bicicleta és notable entre els joves arribant a pràcticament al 3% de la quota modal.
- Es tracta d'un col·lectiu molt dependent del transport públic, amb una quota modal de gairebé el 40%. Com s'ha vist, la mobilitat per estudis és molt superior que la mitjana metropolitana, i té les autocontencions municipals més baixes, fet que constata que la proximitat en el centre d'estudis es perd en l'educació secundària postobligatòria (batxillerat i formació professional) i universitària, augmentant els desplaçaments entre municipis metropolitans. En les connexions interurbanes, destaquen especialment les connexions entre la zona 1 i la 2C, pel destacat d'atracció d'aquest col·lectiu ja que s'hi localitza la UAB.

La T-Jove, com s'ha comentat, és un abonament trimestral de viatges il·limitats per a joves fins als 25 anys amb una bonificació del seu cost que gira al voltant del 25% en relació al cost habitual. Si bé, dona una bona cobertura per aquells joves que s'han de desplaçar diàriament en transport públic al centre d'estudis o a la feina, no és una bona opció per als joves no l'han d'utilitzar diàriament i que l'utilitzen varies vegades a la setmana o de forma esporàdica. Això pot ser una possible explicació de la baixa penetració (malgrat ha anat pujant durant el període de crisi) d'aquest títol entre els joves, que com s'ha vist gira a l'entorn del 11,7% i de 46%.

- Com s'ha vist els joves fan un ús menor que els nens en vehicle privat i en relació als valors mitjans de la població metropolitana. Les quotes més elevades, es donen sobretot en joves que resideixen en zones de menor densitat de població i, en particular, en els àmbits on predominen zones residencials de baixa densitat. Al mateix temps, diversos estudis posen de manifest la correlació existent entre majors

intensitats d'urbanització i estils de vida menys saludables entre els joves, ja que es redueix la independència en els seus desplaçaments.

S'ha de tenir en compte que l'accidentalitat a la xarxa viària té especial incidència entre els joves (en aquest cas, fins als 34 anys) i de forma més particular entre els homes. El pes que tenen els vehicles de dues rodes en la distribució de les unitats implicades en accidents greus (tant en zona urbana com interurbana) és un fet a tenir present, tenint en compte l'ús de la motocicleta i els ciclomotors entre els joves a l'àrea metropolitana de Barcelona, 5,4% de la quota modal. Cal destacar en aquest sentit, la importància de mesures de promoció del transport públic a través de polítiques tarifàries o el transport públic nocturn, ja que a més de promoure l'ús del transport públic en l'edat adulta, també pot tenir conseqüències amb pel que fa la reducció de l'accidentalitat viària.

- Com s'ha vist en l'anàlisi de la mobilitat dels joves segons la vulnerabilitat socioeconòmica de les zones de residència, a grans trets es constata com els joves que viuen en entorns més vulnerables són més usuaris del transport públic (i, també, més de la mobilitat activa i menys del vehicle privat), malgrat que els nivells d'autocontenció són notablement més elevats que els joves que viuen en realitats socioeconòmiques més favorables. És a dir, s'accentua la dependència sobre el transport públic, al mateix temps que els marcs territorials de referència són més petits, per la menor capacitat d'accedir a fer activitats fora de l'entorn de residència.

Com a situació a tenir present, són els àmbits amb alts nivells de vulnerabilitat urbana amb nivells menors d'ús del transport públic. Això es pot explicar, pel fet que els joves de realitats més complexes la taxa d'atur creix, al mateix temps que l'accés a l'educació és menor i, per tant, tenen menys necessitat de fer desplaçaments motoritzats.

2.3. GENT GRAN

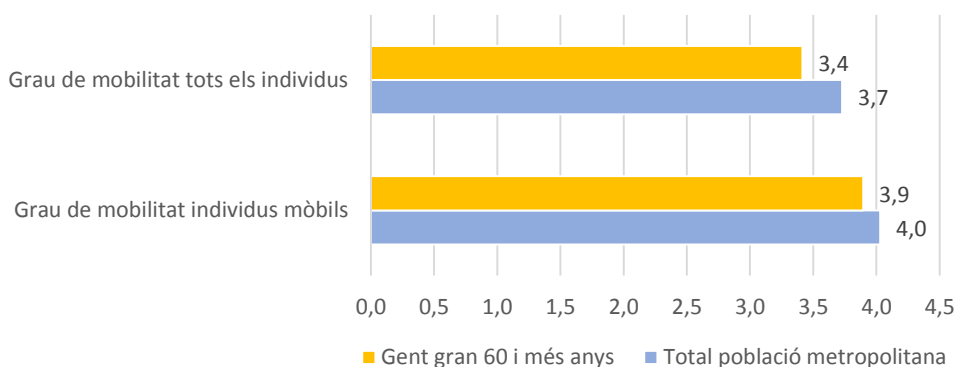
La gent gran es defineix com aquella població de 60 i més anys. S'escull aquesta franja d'edat ja que és el col·lectiu susceptible d'optar als abonaments de tarifació social a l'àmbit metropolità, tals com la Targeta Rosa metropolitana.

2.3.1. Les pautes de mobilitat generals

La població de 60 i més anys representa gairebé el 30% de la població total metropolitana. Es tracta del col·lectiu amb una major proporció d'individus no mòbils, del 12,3%. En el conjunt de la població metropolitana, aquesta proporció és del 7,5%.

El grau de mobilitat d'aquest col·lectiu és inferior al del conjunt de la població metropolitana, tant entre els individus mòbils com entre el conjunt d'individus mòbils i no mòbils, així doncs, de manera general fan menys desplaçaments al dia.

Grau de mobilitat gent gran (60 i més anys) i total població metropolitana. Residents a l'àrea metropolitana de Barcelona. Any 2011/2013



Font: Base de dades de mobilitat metropolitana 2011/2013 (AMB)

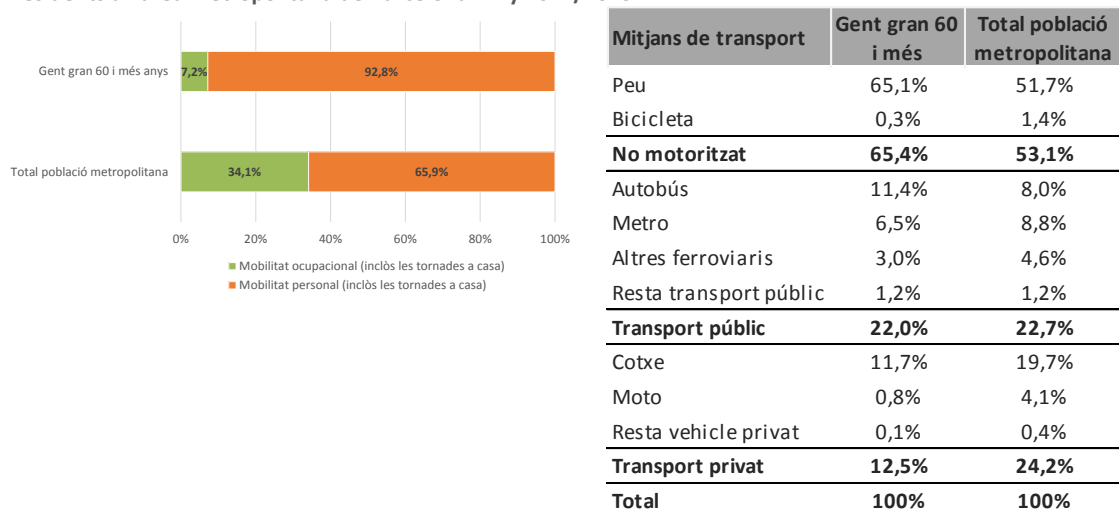
Motius i modes dels desplaçaments

La població de més de 60 anys es mou sobretot per motius personals, i particularment, per a fer compres quotidianes. Aquest grup també realitza moltes activitats relacionades amb el lleure, l'oci i el passeig. S'ha de tenir en compte, que una part d'aquesta població (en particular el grup entre els 60 i els 65 anys) forma part de la població activa de manera que es recull un 7,2% de mobilitat per motius ocupacionals.

Totes aquestes activitats es fan, majoritàriament, a peu, també és destacable l'ús de l'autobús, considerablement per sobre que la mitjana de la població metropolitana, ja que ofereix una adaptació millor a la seva mobilitat.

L'ús del transport públic entre la població més gran representa gairebé el 6% de la mobilitat total metropolitana.

Desplaçaments gent gran (60 i més anys) i total població metropolitana segons motiu i mitjà de transport. Residents a l'àrea metropolitana de Barcelona. Any 2011/2013



Font: Base de dades de mobilitat metropolitana 2011/2013 (AMB)

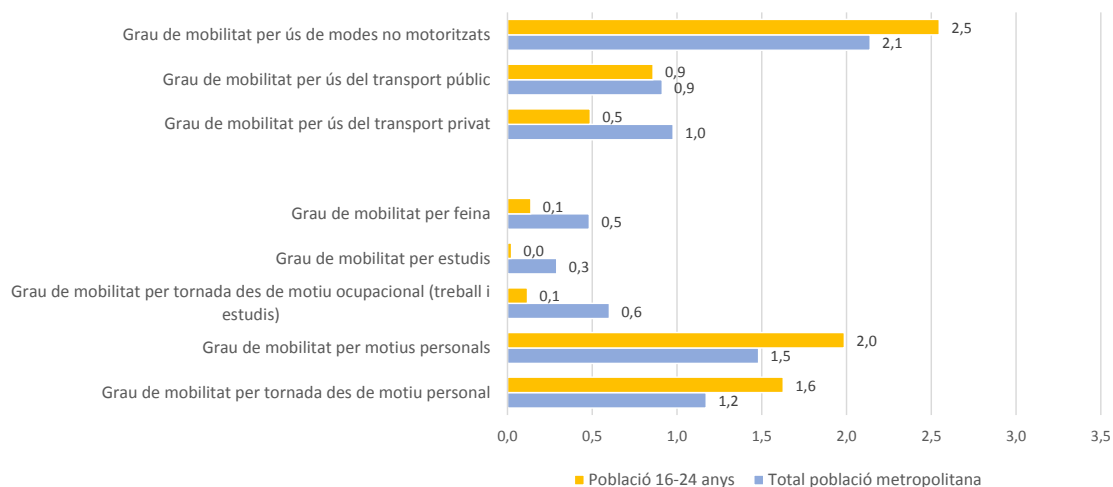
Etapas dels desplaçaments de la gent gran (60 i més anys) i total població metropolitana segons mitjà de transport. Residents a l'àrea metropolitana de Barcelona. Any 2011/2013

Mitjans de transport	Gent gran 60 i més	Total població metropolitana
Peu	64,6%	52,1%
Bicicleta	0,3%	1,4%
No motoritzat	64,9%	53,5%
Autobús	12,4%	9,2%
Metro	6,9%	9,5%
Altres ferroviaris	2,8%	4,3%
Resta transport públic	1,3%	1,3%
Transport públic	23,3%	24,2%
Cotxe	10,9%	18,2%
Moto	0,7%	3,7%
Resta vehicle privat	0,1%	0,4%
Transport privat	11,8%	22,3%
Total	100%	100%
Ràtio etapes/desplaçaments	1,09	1,11

Font: Base de dades de mobilitat metropolitana 2011/2013 (AMB)

El grau de mobilitat de la gent gran mòbil evidencia un ús notablement major dels modes no motoritzats i un menor ús del transport públic, en relació amb el conjunt de la població metropolitana. Atès que només un part d'aquesta població forma part de la població activa, el grau de mobilitat per feina i estudis (i les tornades des d'aquests motius) són minoritàries. Contràriament, la mobilitat personal és molt més important, tenint un grau de mobilitat considerablement superior al del conjunt de la població mòbil metropolitana.

Grau de mobilitat sobre el total de gent gran (60 i més anys) i total població metropolitana mòbil segons motius dels desplaçaments i modes de transport (El total de població és la mòbil en el col·lectiu de gent gran). Residents a l'àrea metropolitana de Barcelona. Any 2011/2013

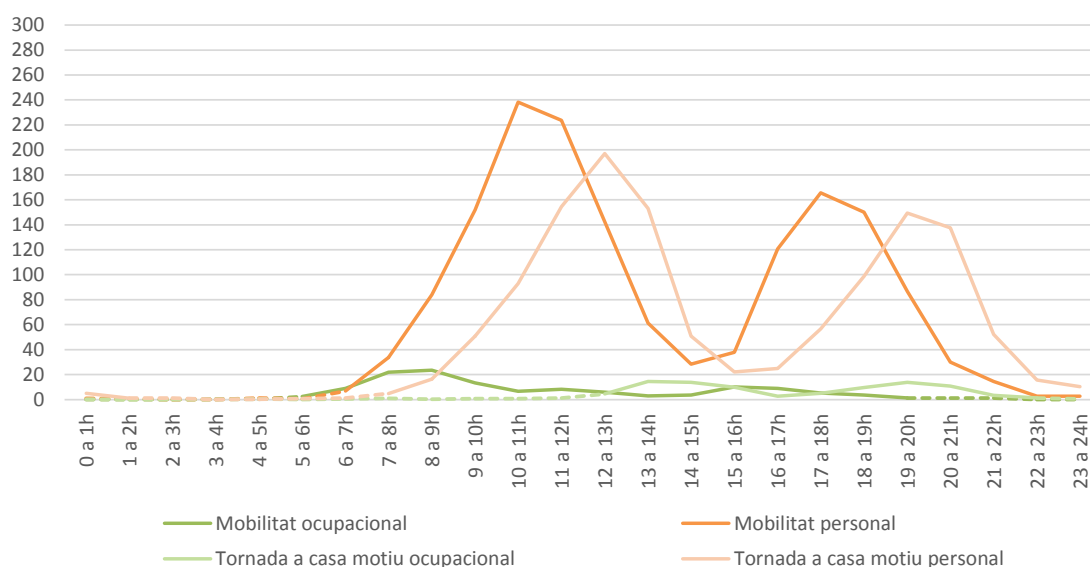


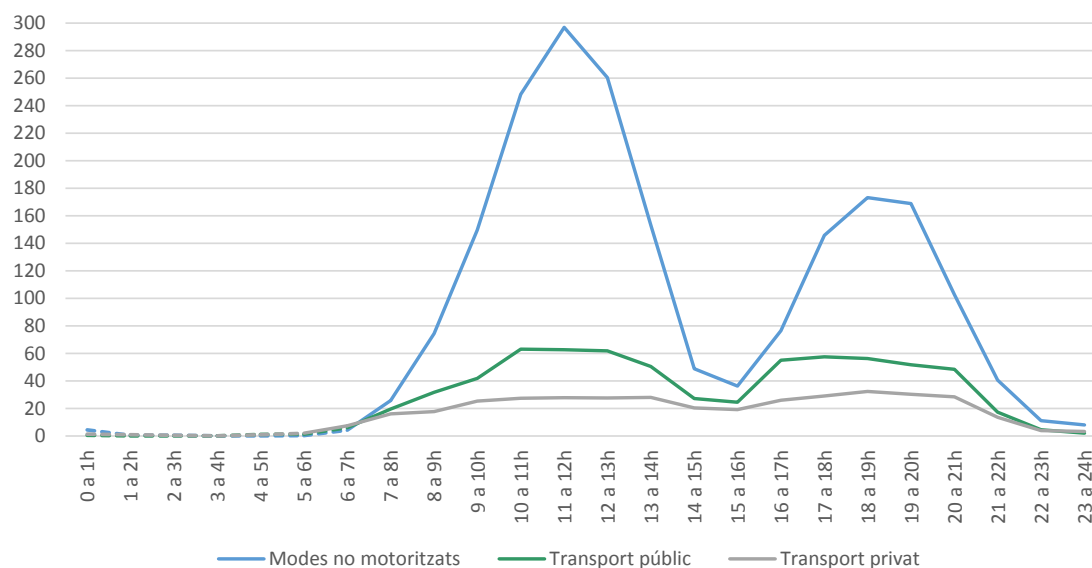
Font: Base de dades de mobilitat metropolitana 2011/2013 (AMB)

El temps i les distàncies dels desplaçaments

La distribució horària dels desplaçaments de la gent gran està relacionada en bona mesura amb la mobilitat per motius personals i les seves tornades a casa. Aquest fet comporta que la mobilitat d'aquest col·lectiu es concentri a les hores centrals del matí, principalment de 9 a 13 hores i per la tarda de 16 a 19 hores. Les tornades a casa des d'aquests motius es produeixen entre una i dues hores després del desplaçament d'anada.

Distribució horària dels desplaçaments de la gent gran (60 i més anys) segons modes de transport i motius dels desplaçaments. Residents a l'àrea metropolitana de Barcelona. Any 2011/2013 (desplaçaments en milers)

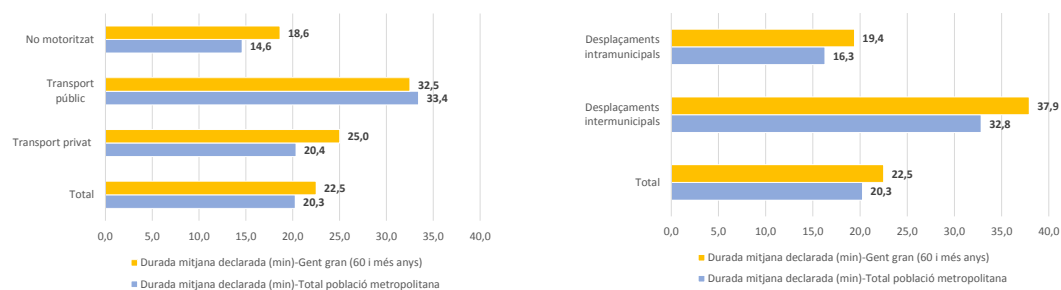




Font: Base de dades de mobilitat metropolitana 2011/2013 (AMB)

La durada mitjana dels desplaçaments d'aquest col·lectiu és major que la del conjunt de la població metropolitana en tots els desplaçaments, excepte en els que es fan amb transport públic. Això es pot explicar perquè l'autonomia de part d'aquesta població (que va decreixent amb l'edat) implica fer un ús del transport públic per a trajectes de menor distància.

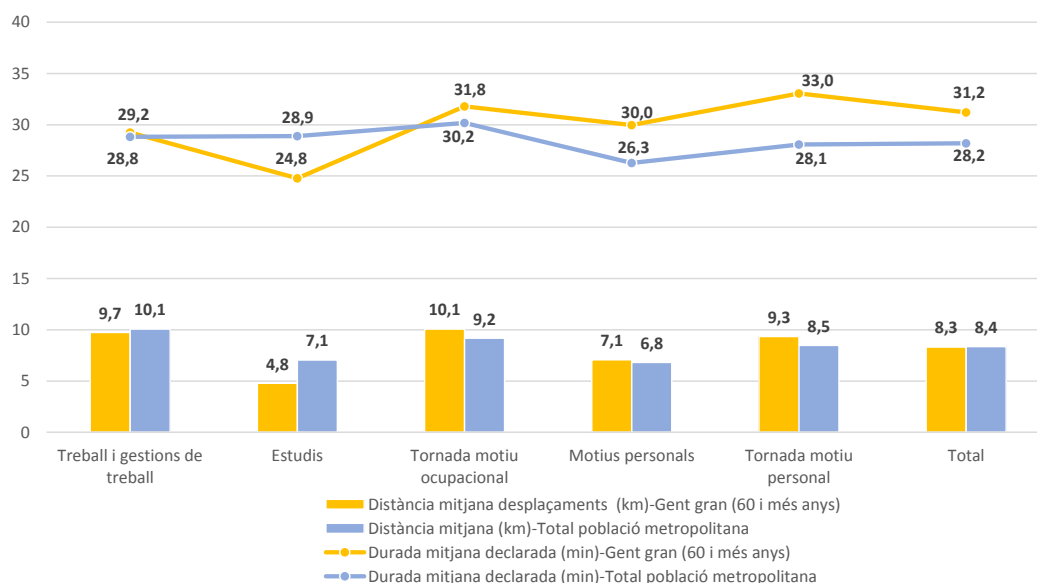
Durada mitjana declarada (minuts) dels desplaçaments de la gent gran i del total de la població metropolitana, segons modes de transport i tipus de fluxos. Residents a l'àrea metropolitana de Barcelona. Any 2011/2013



Font: Base de dades de mobilitat metropolitana 2011/2013 (AMB)

La gent de 60 anys i més, presenta una distància mitjana dels seus desplaçaments interurbans de 8,3 km, valor similar al del conjunt de població metropolitana (8,4 km). La durada mitjana d'aquests fluxos és lleugerament superior al total de població, 31,2 minuts i 28,2 minuts, respectivament. Segons els motius, són els desplaçaments per motius personals i les tornades a casa des d'aquests els que presenten uns valors més diferents al conjunt de la població, tant en relació a la distància com la durada. En ambdós casos els desplaçaments de la gent gran són lleugerament superiors, especialment la durada mitjana declarada, aquest fet es pot explicar per la major proporció de desplaçaments per passeig, oci, lleure, d'aquest col·lectiu, fluxos que de forma general es fan més lluny i amb més temps de durada.

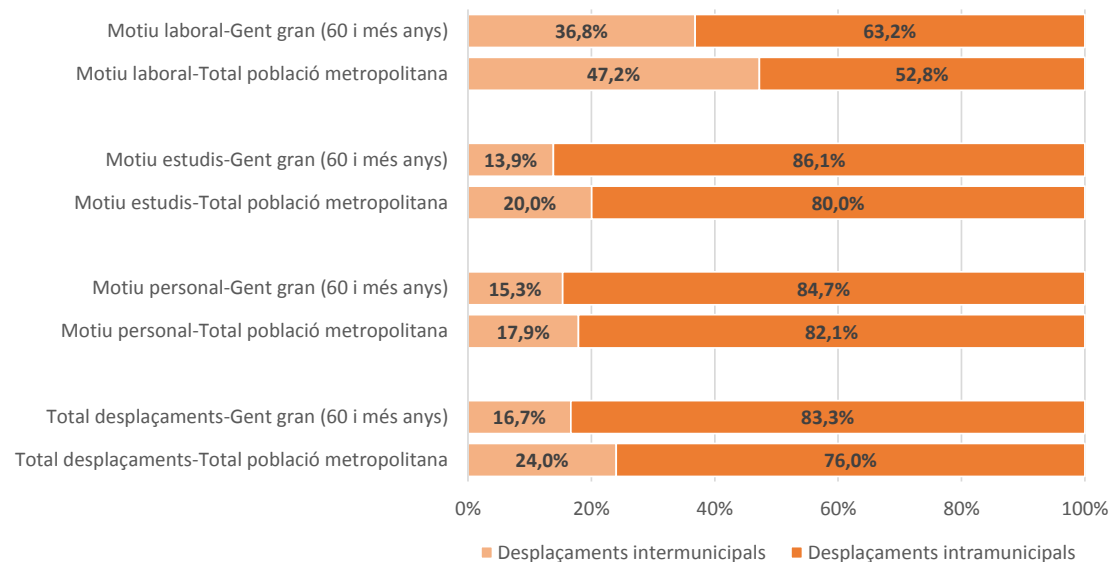
Distància mitjana (km) i durada mitjana (min) declarada dels desplaçaments interurbans de la gent gran (60 i més anys) i del total de la població metropolitana segons motius. Residents a l'àrea metropolitana de Barcelona. Any 2011/2013



Font: Base de dades de mobilitat metropolitana 2011/2013 (AMB)

Els desplaçaments de la gent gran tenen un caràcter més autocontingut que el conjunt de la població metropolitana i per tots els motius analitzats.

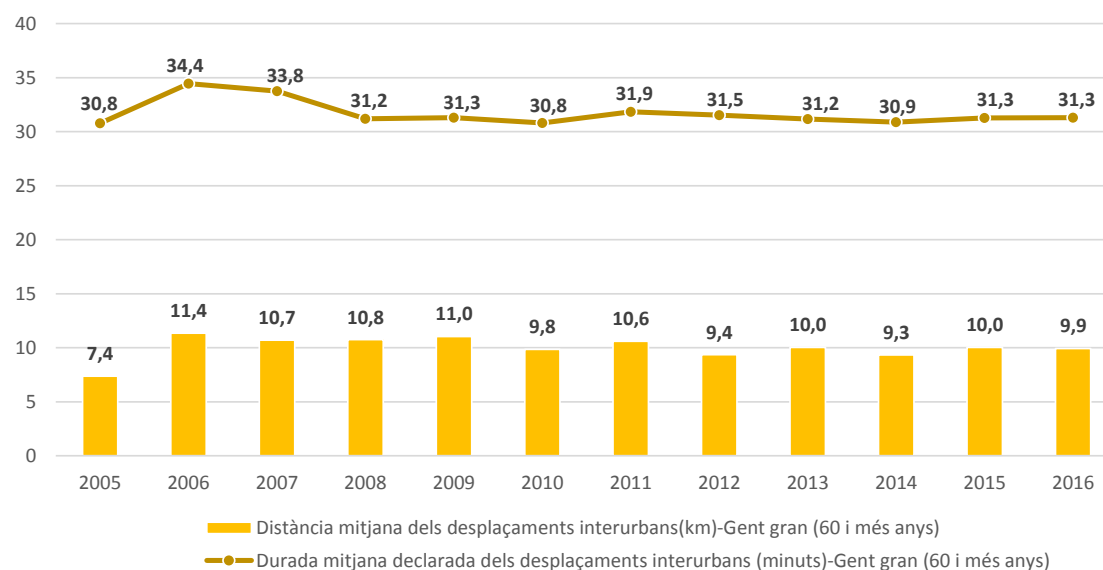
Autocontenció municipal dels desplaçaments de la gent gran (60 i més anys) i del total de la població metropolitana segons motius. Residents a l'àrea metropolitana de Barcelona. Any 2011/2013



Font: Base de dades de mobilitat metropolitana 2011/2013 (AMB)

La distància mitjana i durada mitjana declarada dels desplaçaments interurbans de la gent gran resident a l'RMB presenta una evolució temporal força homogènia, especialment del 2008 al 2016, amb uns valors que oscil·len entre els 9 i 11 km de distància i els 31 i 32 minuts. Fet que pot relacionar-se amb que es tracta d'un col·lectiu amb uns hàbits de mobilitat definits i amb poques variacions.

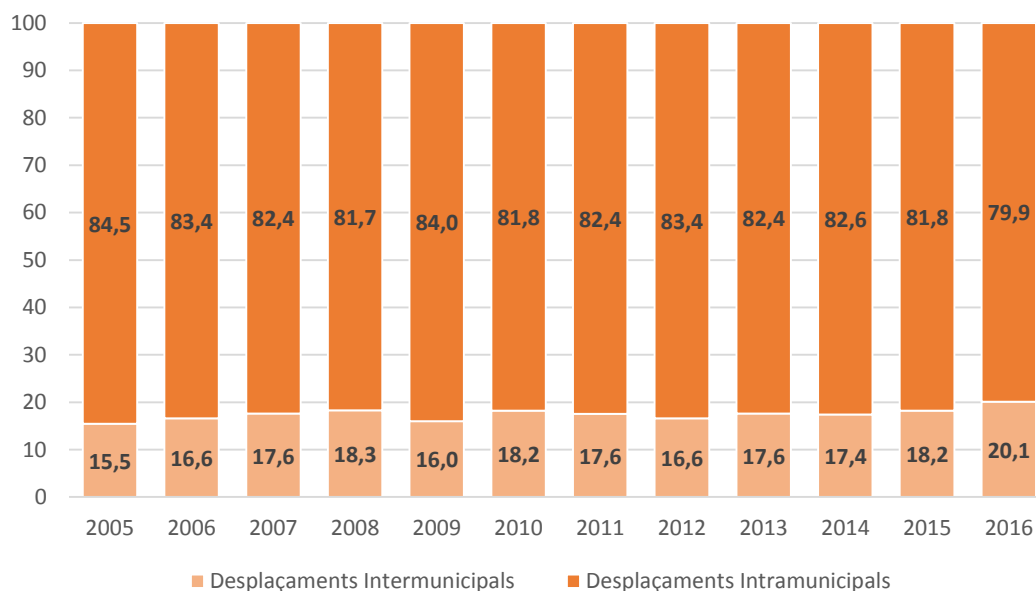
Evolució de la distància mitjana i durada mitjana declarada dels desplaçaments interurbans de la gent gran (60 i més anys). Residents RMB. EMEF 2005-2016



Font: EMEF 2005-2016

L'evolució de l'autocontenció municipal dels fluxos de la gent gran és homogènia al llarg dels anys analitzats, amb valors superiors al 80%, excepte al 2016 que es produeix un lleuger augment dels fluxos intermunicipals, tendència que es pot intuir des del 2014.

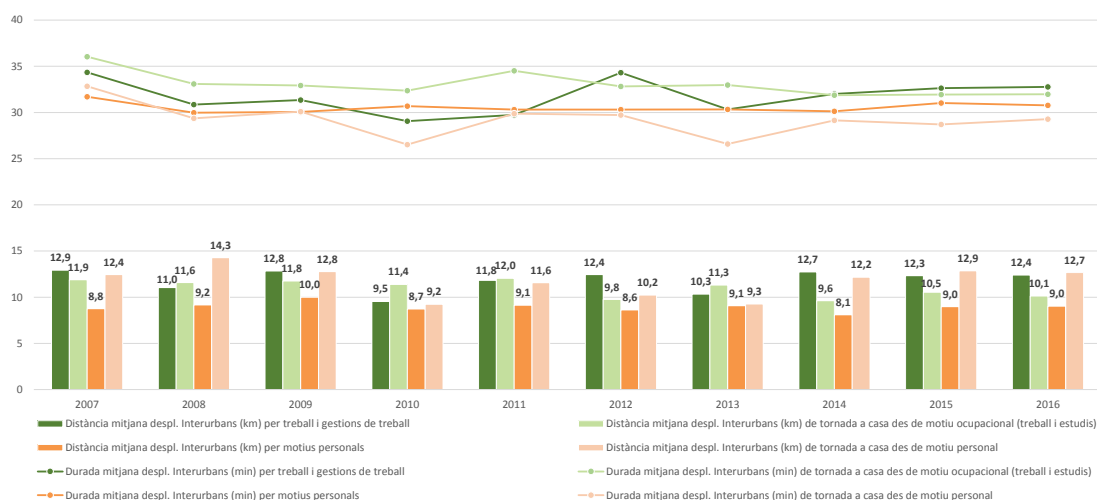
Evolució de l'autocontenció municipal dels desplaçaments de la gent gran (60 i més anys). Residents RMB. EMEF 2005-2016



Font: EMEF 2005-2016

L'evolució temporal de la distància mitjana i la durada mitjana declarada dels fluxos interurbans de la gent gran resident a l'RMB no mostra una tendència clara. Tot i això, si que es dona una mateixa pauta en gairebé tots els anys analitzats: la major distància i durada dels desplaçaments interurbans és per motius de feina i la menor per motius personals. El menor ús d'aquest col·lectiu del transport privat a favor dels mitjans actius i del transport públic, poden explicar aquesta major durada mitjana en els desplaçaments per feina.

Evolució de la distància mitjana i durada mitjana declarada dels desplaçaments interurbans de la gent gran (60 i més anys) segons els motius. Residents RMB. EMEF 2007-2016



*No s'analitzen els desplaçaments per estudis per manca de mostra representativa

Font: EMEF 2007-2016

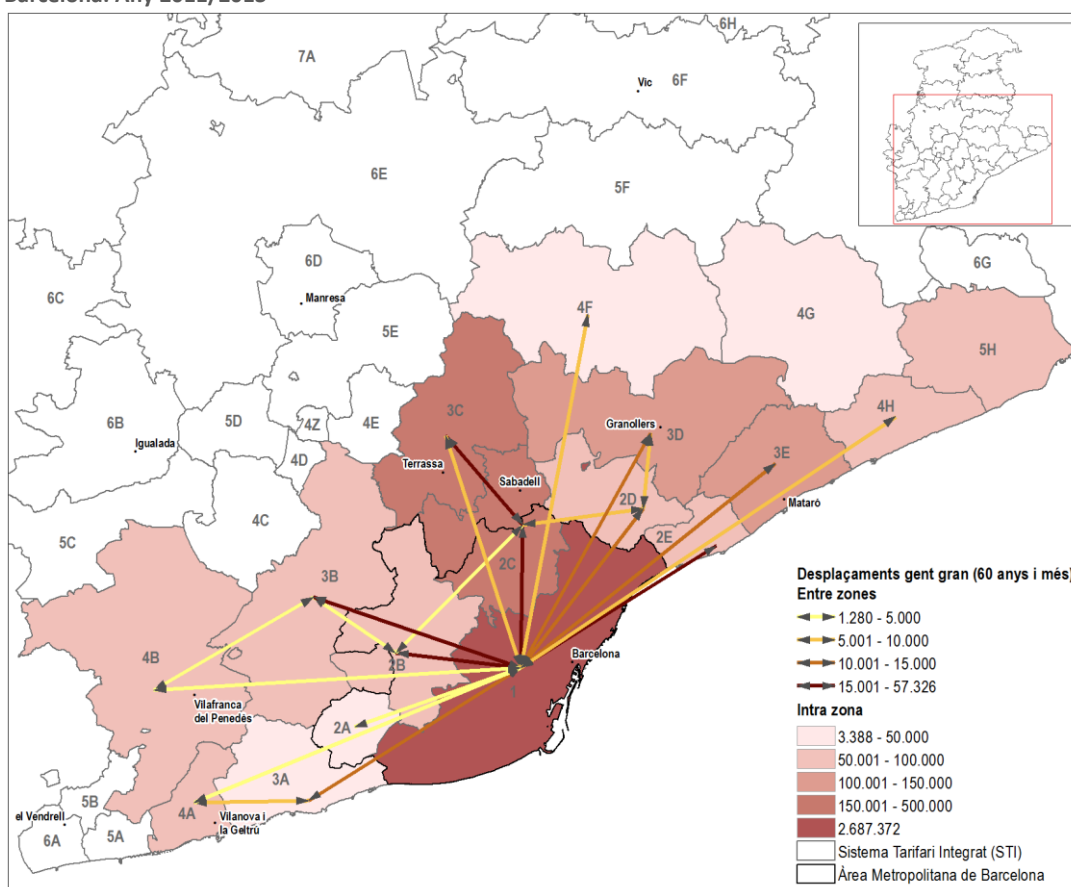
Els fluxos a l'àmbit metropolità

Els desplaçaments intra zona tenen uns volums molt superiors als fluxos de connexió entre zones tarifàries del conjunt de l'STI. Aquests desplaçaments interns són 4,4 milions, el 92,1% de la mobilitat total.

Els fluxos de connexió entre zones tarifàries que representen 7,9% restant de la mobilitat. D'aquests, els fluxos més destacables són els que tenen la zona 1 com a origen i destinació. Entre aquests, els importants són les connexions amb origen o destinació la zona 1 i la 2E, 2C, 3B i 2B. Igualment la zona 1 és la que té un volum de desplaçaments interns més destacable, superior als 2,7 milions diaris, el 57% del total.

Les connexions que no passen per la zona 1 són menys importants, destacant les que tenen origen o destinació les zones 2C i 3C, que connecten dos pols atractius a la zona del Vallès Occidental, com Sabadell i Terrassa.

Fluxos STI (origen i/o destinació) de la gent gran (60 i més anys). Residents a la regió metropolitana de Barcelona. Any 2011/2013

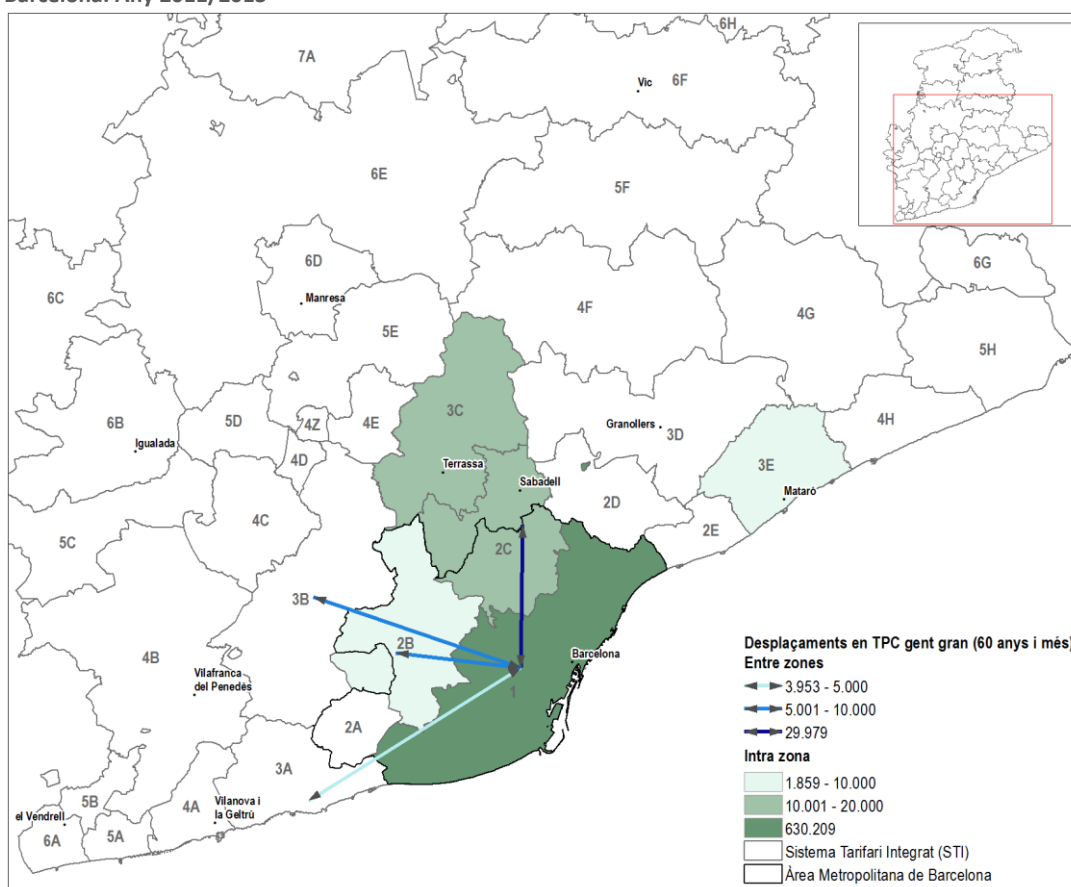


*Només representants fluxos amb mostra representativa, superior als 20 casos reals.

Font: Base de dades de mobilitat metropolitana 2011/2013 (AMB)

Els fluxos en transport públic de la població de 60 i més anys evidencien la importància de la zona 1, tant en els desplaçaments intrazonas, que representen el 79% de la mobilitat en transport públic total, com en els fluxos de connexió, que en aquest cas són rellevants els que tenen origen o destinació la zona 1 i la 2C.

Fluxos STI (origen i/o destinació) en transport públic de la gent gran. Residents a la regió metropolitana de Barcelona. Any 2011/2013



*Només representants fluxos amb mostra representativa, superior als 20 casos reals.

Font: Base de dades de mobilitat metropolitana 2011/2013 (AMB)

2.3.2. Els títols de transport vigents

Al STI existeixen diferents títols de transport amb bonificacions destinades a la gent gran. Aquests tenen titularitats diferents.

Gent gran. FGC

A la xarxa d'FGC s'ofereix des de l'any 1995 una gamma de títols i tarifes específiques per a la gent gran que s'obtenen mitjançant el Carnet de pensionista. Per a poder obtenir el Carnet de pensionista, les condicions que ha de complir actualment la persona sol·licitant són:

- Estar empadronat en un municipi de la demarcació de Barcelona.
- Tenir 65 o més anys, o ésser menor d'aquesta edat però amb un grau de disminució del 33% o més (acreditat amb el document de l'ICASS corresponent).
- Tenir uns ingressos personals (calculats dividint els ingressos conjunts, per tots els conceptes, de la unitat familiar -cònjuges i fills menors de 18 anys- entre el nombre de membres) inferiors a dues vegades l'IPREM.
 - o En el cas que els ingressos personals siguin inferiors a una vegada l'IPREM, s'obté el Carnet de Pensionista A.
 - o En el cas que els ingressos personals siguin superiors a una vegada l'IPREM, però inferiors a dues vegades l'IPREM, s'obté el Carnet de Pensionista B.

El Carnet de Pensionista és personal i intransferible, i no és vàlid sinó va acompanyat del títol de transport corresponent. N'hi ha de dos tipus: el de tipus A és vàlid durant 3 anys; el de tipus B vàlid durant 5 anys.

En funció del municipi de residència, les prestacions que permet el Carnet de Pensionista són diferents:

- Per a les persones residents a la primera corona tarifària,
 - o Juntament amb el Carnet de Pensionista A es rep el Passi de Pensionista, que dóna dret a viatjar gratuïtament a les línies d'FGC fins a Les Planes i Molí Nou, al Metro, autobusos de l'AMB (excepte turístics, Aerobús, Telefèric i altres) i al Trambesòs i Trambaix. També es poden adquirir bitllets (senzill, 2 en 1, 4 en 1) vàlids en tota la xarxa, amb un 75% de descompte.
 - o El Carnet de Pensionista B permet comprar la targeta T-Pensionista, títol integrat de 10 viatges, que serveix per viatjar en els esmentats serveis i mitjans de transport, i adquirir bitllets (senzill, 2 en 1, 4 en 1) vàlids a tota la xarxa, amb un 50% de descompte.

- Per a les persones residents a la resta de municipis,
 - o Si es rep el Carnet de Pensionista A, dóna dret a un descompte del 75% en els bitllets de les línies del Vallès i del Llobregat-Anoia.
 - o Si es rep el Carnet de Pensionista B, dóna dret a un descompte del 50% en els bitllets de les línies del Vallès i del Llobregat-Anoia.

Aquestes condicions són vàlides per a renovacions o emissions (nous títols) realitzades a partir de l'1 de gener de 2014. Amb anterioritat, les condicions d'obtenció del Carnet de Pensionista A o B no eren iguals i, particularment, no eren iguals a les requerides per l'AMB en els seus títols socials pels residents a la primera corona metropolitana. Concretament, a banda de l'edat i el grau de discapacitat, que es mantenen, els requisits quant a renda eren els següents:

- No tenir cap tipus de pensió: en aquest cas es rebia el Carnet de Pensionista A.
- Tenir uns ingressos per pensió:
 - o Inferiors al Salari Mínim Interprofessional: es rebia el Carnet de Pensionista A
 - o Superiors al Salari Mínim Interprofessional: es rebia el Carnet de Pensionista B

D'aquesta forma, qualsevol persona de 65 anys o més que justificués que no rebia cap pensió o en rebia una per qualsevol import, podia ésser beneficiària del Carnet de Pensionista d'FGC. No es tenia en compte, com actualment es fa, la renda de la unitat familiar.

Aquest fet va portar a aprovar en el Consell d'Administració de l'ATM de 19 de desembre de 2011, l'equiparació de les condicions d'accés de les dues polítiques existents en aquest àmbit. No va ser fins l'any 2014, però, que entrà en vigor. Actualment, els requisits per renovar el Carnet de Pensionista d'FGC emesos abans del 31 de desembre de 2013 són els vigents amb anterioritat a aquesta data.

Gent gran i persones amb discapacitat. Rodalies de Catalunya

A la xarxa de Rodalies de Catalunya s'ofereix la Targeta Daurada a aquelles persones que siguin:

- Majors de 60 anys
- Pensionistes (majors de 18 anys) en situació d'incapacitat física o psíquica permanent, total, absoluta o amb gran invalidesa, formalment declarada
- Persones amb un grau de discapacitat del 65% o més

Aquest document permet un descompte del 40% en el preu del bitllet senzill o d'anada i tornada, en els trajectes de rodalies i regionals en qualsevol tren, tots els dies de l'any.

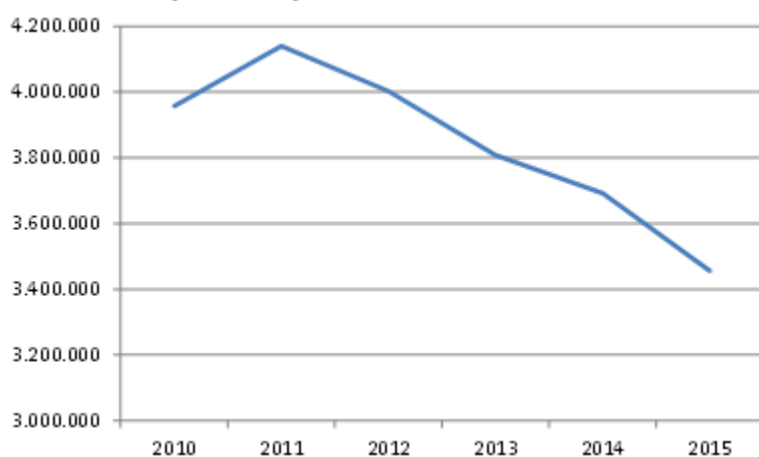
També dóna dret a descomptes en les Grans Línies Renfe, AVE i Talgo 200, del 40% si es viatja de dilluns a dijous, i del 25% de divendres a diumenge. La Targeta Daurada és vàlida durant un any.

Quant a persones titulars de la Targeta Daurada, les dades aportades per Renfe fan referència a tot l'àmbit estatal, de forma que no es pot relacionar la població potencial en l'àmbit metropolità amb la població titular d'aquesta prestació social.

Amb tot, les dades de titulars en l'àmbit estatal, indiquen una lleugera disminució en els darrers anys: l'any 2010 hi havia 810.517 targetes; el 2015, 769.547.

Respecte del seu ús, l'any 2015 es realitzaren un total de 3,45 milions de viatges en la xarxa de Rodalies utilitzant la Targeta Daurada. Com es pot observar en el gràfic següent, la demanda ha disminuït en els darrers anys: ha decrescut un 12,7% des del 2010.

Evolució dels viatges amb Targeta Daurada a Rodalies de Barcelona. 2010-2015



Font: IERMB a partir de Renfe

La Targeta Rosa metropolitana. AMB

L'objectiu dels títols de tarifació social, en aquest cas de l'AMB és facilitar a les persones grans, o amb discapacitats, i que disposin d'escassos recursos econòmics l'accés als serveis de transport metropolitans, com a estímul per a la participació i la vida ciutadana.

La tarifació social en els serveis de transport públic col·lectiu a l'àrea metropolitana de Barcelona s'introduí l'any 1980 per part de l'Ajuntament de Barcelona, amb la creació de la Targeta Rosa per a la gent gran i per a persones amb discapacitat amb uns determinats nivells de renda (inferiors a dues vegades el salari mínim interprofessional). El criteri de renda era només aplicable a la persona sol·licitant d'aquesta prestació, no a la unitat familiar, per la qual cosa es detectaren situacions irregulars i mals usos de la targeta. Per aquest motiu, l'any 1992 es procedí a corregir aquest frau i mal ús alhora que s'endegava un procés de reconversió i avaluació del servei.

Primerament, la Targeta Rosa passà a ser una prestació metropolitana: l'Entitat Metropolitana del Transport (EMT) passà a ser l'administració responsable i gestora de la tarifació social en la xarxa metropolitana de transport públic. De fet, l'any 1994 el Consell Metropolità aprovà l'Ordenança Metropolitana Reguladora del Sistema de Tarifació Social. En segon lloc, els criteris de renda s'establiren en base a la renda familiar i no individual. Aquesta Ordenança ha sofert algunes modificacions:

- L'any 2004: es modificà l'indicador o referència del nivell de renda utilitzat per accedir a la condició de beneficiari del Sistema de tarifació social, del salari mínim interprofessional (SMI) a l'Indicador públic de renda d'efectes múltiples (IPREM), d'acord amb el RD Llei 3/2004 de 25 de juny.
- L'any 2012 i 2015: es modificà la periodicitat amb què es renoven els títols de transport, s'especificaren amb més detall les condicions econòmiques per poder ser beneficiari d'aquesta política social.

L'Ordenança Metropolitana va crear dos tipus de documents de transport social:

- 1) la Targeta Rosa metropolitana (que funciona com a títol de transport i permet viatjar gratuïtament).
- 2) la Targeta Rosa metropolitana de tarifa reduïda (amb la qual es pot adquirir la T-4, un títol de 10 viatges a un preu reduït, actualment a 3,90 €). Des de l'any 2001 la T-4 és un títol integrat, per la qual cosa els transbordaments estan despenalitzats (fins a un màxim de 3, en un període d'1 hora i 15 minuts) entre els serveis de transport públic a on es pot utilitzar.

Aquesta Ordenança estableix quins són els col·lectius que es poden beneficiar d'aquests títols de transport:

- a) persones grans (de 65 o més anys) o
- b) amb discapacitat del 33% o més (reconeguda mitjançant el certificat de reconeixement de la discapacitat de l'Institut Català d'Assistència i Serveis Socials, ICASS, de la Generalitat de Catalunya; o bé amb la Targeta acreditativa de la discapacitat), menors de 65 anys,
- c) empadronades en els municipis metropolitans als quals s'adreça aquesta prestació (vegeu més endavant) i que, en tots dos casos, no superin uns determinats nivells d'ingressos màxims (per tots els conceptes: pensions, ajudes, rendes, etc.) establerts en dues vegades l'indicador públic de renda d'efectes múltiples- l'IPREM. La gratuïtat o no del títol de transport ve donada pel nivell d'ingressos màxims:

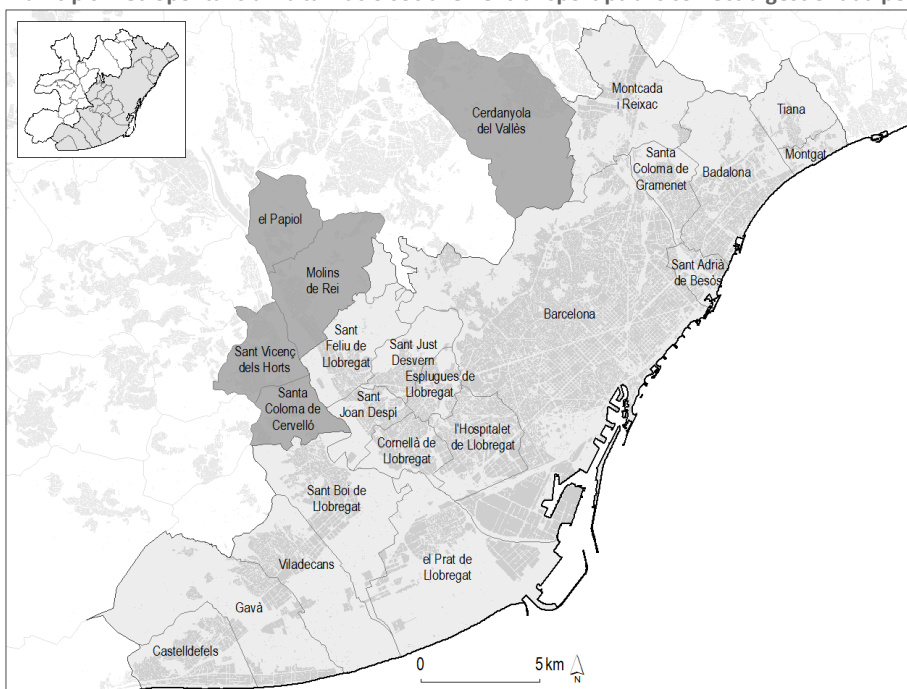
- 1) S'és beneficiari de la Targeta Rosa metropolitana (gratuïta) si el nivell d'ingressos és inferior a l'IPREM.
- 2) S'és beneficiari de la Targeta Rosa metropolitana de tarifa reduïda si el nivell d'ingressos és superior a l'IPREM però inferior a dues vegades l'IPREM.

En l'Ordenança es faculta també a l'AMB a verificar les dades aportades pel sol·licitant, consultant als òrgans competents, com l'Agència Tributària (AEAT), Benestar social i família, ICASS, INSS, SEPE-SOC, TGSS, PMH, DGP, Registre Civil, etc.

Actualment, la validesa de tots dos documents de tarifació social és d'un any mínim, renovable si les condicions per ser beneficiari es mantenen.

El 2016, els municipis metropolitans als quals està adreçada aquesta política social són els que formen part de de la primera corona tarifària (antic àmbit EMT) i cinc fora d'aquest àmbit (vegeu mapa següent).

Municipis metropolitans amb tarifació social en el transport públic col·lectiu gestionada per l'AMB. Any 2016



Font: IERMB a partir de l'AMB

Cada municipi metropolità pot acordar l'ampliació de la població potencial (normalment rebaixant l'edat a la qual la població s'hi pot acollir), assumint el cost que aquesta ampliació representa, mitjançant un conveni amb l'AMB.

Els serveis de transport públic als quals es poden utilitzar aquests títols són els que operen a la zona tarifària 1 del sistema tarifari integrat:

- Línies d'autobusos metropolitans de TMB
- Línies d'autobusos metropolitans, de les següents empreses concessionàries de l'AMB, dins de la zona tarifària 1: TUSGSAL, BAIXBUS (Mohn, Oliveras i Rosanbus), SOLER I

SAURET (línies urbanes de Sant Feliu, Esplubus, JustTram i JustMetro), AUTHOSA, UTE Hispano Igualadina, SL-Empresa Monforte, SA-Castromil, SA (Línia 88) i TCC2 (PR4)

- Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (dins la zona tarifària del sistema tarifari integrat)
- Metro
- Trambaix
- Trambesòs
- Funicular de Montjuïc

En queden excloses les línies singulars Aerobús, telefèrics, funicular Tibidabo, Tramvia Blau, Bus Turístic i serveis especials. No es pot utilitzar tampoc en els serveis de Rodalies operats per Renfe.

Requisits per obtenir aquests títols de transport

Com s'ha dit, els requisits per poder ser titular d'un document de tarifació social fan referència a l'edat o al grau de discapacitat, i al nivell d'ingressos. Les condicions actuals per accedir a aquests títols de transport difereixen segons municipi de residència.

Condicions per ser beneficiari de la tarifació social metropolitana en el transport públic. Any 2016

	MUNICIPI DE RESIDÈNCIA	EDAT MÍNIMA	GRAU DE DISCAPACITAT (%)	INGRESSOS MÀXIMS			
				GRATUÏTA	REDUÏDA	GRATUÏTA	REDUÏDA
PRIMERA CORONA TARIFÀRIA	BADALONA	62	33	IPREM	2*IPREM	7.455,14 €	14.910,28 €
	BARCELONA	60	33	-	-	8.132,00 €	16.264,00 €
	CASTELLDEFELS	60	33	IPREM	2*IPREM	7.455,14 €	14.910,28 €
	CORNELLÀ DE LLOBREGAT	60	33	IPREM	2*IPREM	7.455,14 €	14.910,28 €
	EL PRAT DE LLOBREGAT	65	33	IPREM	2*IPREM	7.455,14 €	14.910,28 €
	ESPLUGUES DE LLOBREGAT	62	33	IPREM	2*IPREM	7.455,14 €	14.910,28 €
	GAVÀ	63	33	IPREM	2*IPREM	7.455,14 €	14.910,28 €
	L' HOSPITALET DE LLOBREGAT	60	33	IPREM	2*IPREM	7.455,14 €	14.910,28 €
	MONTCADA I REIXAC	65	33	IPREM	2*IPREM	7.455,14 €	14.910,28 €
	MONTGAT	62	33	IPREM	2*IPREM	7.455,14 €	14.910,28 €
	SANT ADRIÀ DE BESÒS	60	33	IPREM	2*IPREM	7.455,14 €	14.910,28 €
	SANT BOI DE LLOBREGAT	62	33	IPREM	2*IPREM	7.455,14 €	14.910,28 €
	SANT FELIU DE LLOBREGAT	65	33	IPREM	2*IPREM	7.455,14 €	14.910,28 €
	SANT JOAN DESPÍ	62	33	IPREM	2*IPREM	7.455,14 €	14.910,28 €
	SANT JUST DESVERN	62	33	IPREM	2*IPREM	7.455,14 €	14.910,28 €
	SANTA COLOMA DE GRAMENET	62	33	IPREM	2*IPREM	7.455,14 €	14.910,28 €
TIANA	62	33	IPREM	2*IPREM	7.455,14 €	14.910,28 €	
VILADECANS	61	33	IPREM	2*IPREM	7.455,14 €	14.910,28 €	
ALTRES MUNICIPIS DINS AMB	CERDANYOLA DEL VALLÈS	65	33	IPREM	2*IPREM	7.455,14 €	14.910,28 €
	EL PAPIOL	65	33	IPREM	2*IPREM	7.455,14 €	14.910,28 €
	BOLINS DE REI	65	33	IPREM	2*IPREM	7.455,14 €	14.910,28 €
	SANT VICENÇ DELS HORTS	65	33	IPREM	2*IPREM	7.455,14 €	14.910,28 €
	SANTA COLOMA DE CERVELLÓ	65	33	IPREM	2*IPREM	7.455,14 €	14.910,28 €

Font: IERMB a partir de l'AMB

Com es pot veure, l'edat mínima de 65 anys que estableix l'Ordenança es manté pels municipis de fora de la 1a corona metropolitana, i tres municipis dins d'aquest àmbit (el Prat de Llobregat, Montcada i Reixac i Sant Feliu de Llobregat). La resta de municipis han signat acords amb l'AMB per tal d'ampliar la població potencial que pot beneficiar-se d'aquesta política social, bé disminuint l'edat o bé augmentant els ingressos màxims.

Targetes roses metropolitanas segons tipologia i municipi de residència de les persones beneficiàries.

A 31 de desembre de 2015, eren vigents un total de 396.949 Targetes roses metropolitanas, el 45,9% gratuïtes i el 54,1% reduïdes. El 82,6% eren per a persones grans i el 17,4% per a persones amb discapacitat (que no siguin gent gran).

La relació detallada de targetes per municipi de residència (d'empadronament) de les persones beneficiàries, segons siguin gratuïtes o reduïdes, i segons si la condició de beneficiari es dona per l'edat o per la condició de persona amb discapacitat, es mostra a les taules següents.

Com es pot veure, la distribució de targetes entre gratuïtes i reduïdes en cadascun dels municipis difereix sensiblement respecte la mitjana general (influenciada per les dades de Barcelona, que engloben el 62% de les targetes gratuïtes i el 63% de les reduïdes). Així:

- La Targeta Rosa gratuïta té menor pes relatiu en els municipis de Sant Feliu de Llobregat (36,9%) a la primera corona metropolitana, i de Santa Coloma de Cervelló (37%) a la segona corona metropolitana.
- El major pes relatiu de targetes gratuïtes es dona en els municipis de Sant Adrià de Besòs (54,7%) i Sant Just Desvern (54,4%) a la primera corona metropolitana; i als cinc altres municipis de la segona corona metropolitana, amb valors notablement superiors (fins a un 85% a Ripollet).

Targetes rosa metropolitanas vigents a 31 de desembre. Gratuïtes i reduïdes. Per municipi. Any 2015

	MUNICIPI DE RESIDÈNCIA	GRATUÏTES		REDUÏDES		TOTAL
		Absolut	%	Absolut	%	
PRIMERA CORONA TARIFÀRIA	BADALONA	17.671	50,9%	17.044	49,1%	34.715
	BARCELONA	112.750	45,5%	134.811	54,5%	247.561
	CASTELLDEFELS	1.729	53,6%	1.495	46,4%	3.224
	CORNELLÀ DE LLOBREGAT	4.192	40,2%	6.231	59,8%	10.423
	EL PRAT DE LLOBREGAT	1.639	46,9%	1.855	53,1%	3.494
	ESPLUGUES DE LLOBREGAT	2.808	49,1%	2.908	50,9%	5.716
	GAVÀ	1.473	42,4%	2.004	57,6%	3.477
	L'HOSPITALET DE LLOBREGAT	16.978	43,7%	21.903	56,3%	38.881
	MONTCADA I REIXAC	1.170	43,6%	1.512	56,4%	2.682
	MONTGAT	611	52,8%	546	47,2%	1.157
	SANT ADRIÀ DE BESÒS	2.847	54,7%	2.356	45,3%	5.203
	SANT BOI DE LLOBREGAT	2.427	44,9%	2.983	55,1%	5.410
	SANT FELIU DE LLOBREGAT	1.219	36,9%	2.081	63,1%	3.300
	SANT JOAN DESPÍ	1.890	48,5%	2.007	51,5%	3.897
	SANT JUST DESVERN	550	54,4%	461	45,6%	1.011
	SANTA COLOMA DE GRAMENET	8.897	47,0%	10.045	53,0%	18.942
	TIANA	220	52,0%	203	48,0%	423
	VILADECANS	2.784	43,2%	3.665	56,8%	6.449
ALTRES MUNICIPIS DINS L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA	CERDANYOLA DEL VALLÈS	48	63,2%	28	36,8%	76
	EL PAPIOL	38	63,3%	22	36,7%	60
	MOLINS DE REI	46	75,4%	15	24,6%	61
	SANT VICENÇ DELS HORTS	192	39,2%	298	60,8%	490
	SANTA COLOMA DE CERVELLÓ	95	37,0%	162	63,0%	257
	RIPOLLET*	34	85,0%	6	15,0%	40
TOTAL		182.308	45,9%	214.641	54,1%	396.949

*D'acord amb l'Ordenança que regula la tarifació social en el transport públic gestionada per l'AMB, els residents a Ripollet poden ser beneficiaris de la Targeta rosa metropolitana, però es va aturar temporalment l'emissió de noves targetes

Font: IERMB a partir de l'AMB

D'altra banda, considerant el perfil de beneficiari d'aquests títols de transport, gent gran o persones amb discapacitat, les diferències per municipi també són destacables. Cal mencionar també la influència de les dades dels títols per residents a Barcelona en la mitjana global, ja

que els títols vigents per a gent gran de Barcelona representen el 67% del total, i el 42% en el cas de persones amb discapacitat.

Targetes rosa metropolitanas vigents a 31 de desembre. Segons col·lectiu. Per municipi. Any 2015

	MUNICIPI DE RESIDÈNCIA	GENT GRAN		PERSONES AMB DISCAPACITAT		TOTAL
		Absolut	%	Absolut	%	
PRIMERA CORONA TARIFÀRIA	BADALONA	25.124	72,4%	9.591	27,6%	34.715
	BARCELONA	218.677	88,3%	28.884	11,7%	247.561
	CASTELDEFELS	2.499	77,5%	725	22,5%	3.224
	CORNELLÀ DE LLOBREGAT	7.797	74,8%	2.626	25,2%	10.423
	EL PRAT DE LLOBREGAT	2.312	66,2%	1.182	33,8%	3.494
	ESPLUGUES DE LLOBREGAT	4.519	79,1%	1.197	20,9%	5.716
	GAVÀ	2.385	68,6%	1.092	31,4%	3.477
	L' HOSPITALET DE LLOBREGAT	30.746	79,1%	8.135	20,9%	38.881
	MONTCADA I REIXAC	1.723	64,3%	959	35,7%	2.682
	MONTGAT	900	77,8%	257	22,2%	1.157
	SANT ADRIÀ DE BESÒS	3.605	69,3%	1.598	30,7%	5.203
	SANT BOI DE LLOBREGAT	3.743	69,2%	1.667	30,8%	5.410
	SANT FELIU DE LLOBREGAT	2.221	67,3%	1.079	32,7%	3.300
	SANT JOAN DESPÍ	2.957	75,9%	940	24,1%	3.897
	SANT JUST DESVERN	784	77,6%	227	22,4%	1.011
	SANTA COLOMA DE GRAMENET	14.324	75,6%	4.618	24,4%	18.942
	TIANA	357	84,5%	66	15,5%	423
VILADECANS	4.458	69,1%	1.991	30,9%	6.449	
ALTRES MUNICIPIS DINS L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA	CERDANYOLA DEL VALLÈS	36	47,4%	40	52,6%	76
	EL PAPIOL	36	60,0%	24	40,0%	60
	MOLINS DE REI	14	22,4%	47	77,6%	61
	SANT VICENÇ DELS HORTS	294	60,0%	196	40,0%	490
	SANTA COLOMA DE CERVELLÓ	191	74,5%	66	25,5%	257
	<i>RIPOLLET*</i>	33	82,5%	7	17,5%	40
	TOTAL	327.993	82,6%	68.956	17,4%	396.949

*D'acord amb l'Ordenança que regula la tarifació social en el transport públic gestionada per l'AMB, els residents a Ripollet poden ser beneficiaris de la Targeta rosa metropolitana, però es va aturar temporalment l'emissió de noves targetes

Font: IERMB a partir de l'AMB

Creuant la condició d'edat o discapacitat amb la gratuïtat o no de la Targeta Rosa metropolitana, s'obté la següent distribució dels títols vigents i el tipus de tarifa per municipi. Així, el 48,5% dels títols vigents són per a gent gran i reduïts, el 34,6% per a gent gran i gratuïts, l'11,5% per a persones amb discapacitat i gratuïts, i el 5,4% restant per a persones amb discapacitat i amb tarifa reduïda. Com en les dades de taules anteriors, cal tenir present el pes de les dades de Barcelona sobre la mitjana global. Tal i com s'observa, la distribució pel conjunt de títols vigents mostra diferències entre els diferents municipis.

Targetes rosa metropolitanas vigents a 31 de desembre. Segons col·lectiu i tipus de tarifa. Per municipi. Any 2015

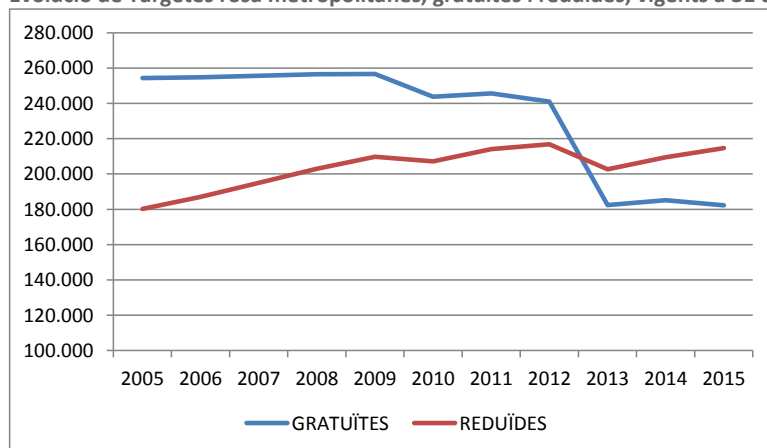
	MUNICIPI DE RESIDÈNCIA	GENT GRAN		PERSONES AMB DISCAPACITAT		TOTAL
		Gratuïta	Reduïda	Gratuïta	Reduïda	
PRIMERA CORONA TARIFÀRIA	BADALONA	32,5%	39,9%	18,7%	8,9%	34.715
	BARCELONA	37,0%	51,3%	8,6%	3,1%	247.561
	CASTELLDEFELS	37,6%	39,9%	15,7%	6,8%	3.224
	CORNELLÀ DE LLOBREGAT	26,4%	48,4%	14,5%	10,7%	10.423
	EL PRAT DE LLOBREGAT	25,8%	40,4%	21,1%	12,7%	3.494
	ESPLUGUES DE LLOBREGAT	35,2%	43,9%	13,9%	7,1%	5.716
	GAVÀ	26,6%	42,0%	17,0%	14,5%	3.477
	L' HOSPITALET DE LLOBREGAT	30,4%	48,7%	13,8%	7,1%	38.881
	MONTCADA I REIXAC	24,5%	39,8%	20,6%	15,1%	2.682
	MONTGAT	38,8%	39,0%	13,7%	8,6%	1.157
	SANT ADRIÀ DE BESÒS	33,3%	36,0%	21,6%	9,1%	5.203
	SANT BOI DE LLOBREGAT	26,7%	42,5%	18,1%	12,7%	5.410
	SANT FELIU DE LLOBREGAT	21,2%	46,1%	16,8%	15,9%	3.300
	SANT JOAN DESPÍ	32,7%	43,2%	15,7%	8,4%	3.897
	SANT JUST DESVERN	38,8%	38,7%	15,4%	7,1%	1.011
	SANTA COLOMA DE GRAMENET	31,8%	43,8%	15,2%	9,2%	18.942
TIANA	42,7%	41,7%	10,2%	5,3%	423	
VILADECANS	26,0%	43,2%	17,6%	13,3%	6.449	
ALTRES MUNICIPIS DINS L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA	CERDANYOLA DEL VALLÈS	26,3%	21,1%	36,8%	15,8%	76
	EL PAPIOL	33,3%	26,7%	30,0%	10,0%	60
	MOLINS DE REI	15,5%	6,9%	58,6%	19,0%	61
	SANT VICENÇ DELS HORTS	20,4%	39,6%	21,1%	18,9%	490
	SANTA COLOMA DE CERVELLÓ	25,5%	49,0%	11,4%	14,1%	257
	RIPOLLET*	70,0%	12,5%	15,0%	2,5%	40
TOTAL		34,6%	48,5%	11,5%	5,4%	396.949

*D'acord amb l'Ordenança que regula la tarifació social en el transport públic gestionada per l'AMB, els residents a Ripollet poden ser beneficiaris de la Targeta rosa metropolitana, però es va aturar temporalment l'emissió de noves targetes

Font: IERMB a partir de l'AMB

Evolució temporal dels darrers deu anys.

L'evolució temporal dels darrers deu anys de Targetes roses metropolitanas vigents a 31 de desembre, mostra, en termes generals, un comportament diferenciat entre els títols gratuïts i de tarifa reduïda. De fet, actualment hi ha un 28,3% menys de Targetes roses metropolitanas de caràcter gratuït que fa deu anys, però un 19,1% més de Targetes roses metropolitanas de caràcter reduït.

Evolució de Targetes rosa metropolitanas, gratuïtes i reduïdes, vigents a 31 de desembre. 2005-2015


Font: IERMB a partir de l'AMB

En el primer cas, es donà una estabilitat en els títols vigents fins l'any 2009, que s'assoleix el màxim, amb 256.562 títols vigents. El 2010 es produeix una lleugera davallada (del 5%). Els valors es mantenen bastant constants fins l'any 2013, quan es torna a produir una disminució dels títols vigents, aquesta vegada molt notable (del 24,3%). Des d'aleshores, la xifra es manté bastant constant.

Respecte de les Targetes rosa metropolitanas de tarifa reduïda, des del 2005 i fins el 2009 creixeren constantment (un 16,3% en tot el període), es donà un molt lleuger decreixement l'any 2010 (de l'1%) i continuà creixent fins l'any 2013, on es produí una disminució del 6,5%. El màxim nombre de títols vigents s'assolí l'any 2012, amb 216.779 Targetes roses metropolitanas de tarifa reduïda. A partir d'aleshores, aquests títols han continuat creixent, i el 2015 gairebé s'aproximen al màxim del 2012.

L'explicació en la davallada de títols vigents de l'any 2013, d'acord amb la informació facilitada per l'AMB, es troba en l'equiparació del model de gestió de la Targeta Rosa metropolitana dels municipis metropolitans amb l'existent a Barcelona. El nou model de gestió instaurat a partir de l'any 2013 va consistir, entre altres, en unificar el model de targetes existents (convivien diferents segons el municipi) i en simplificar els tràmits per sol·licitar el títol (es pot realitzar la presentació telemàtica dels documents i es rep al domicili). Aquest model permet limitar el frau i maximitzar el control en la gestió.

Així, entre l'1 de setembre de 2013 i el 31 de desembre de 2013 es canviaren els títols pels nous, que deixaren de ser vàlids l'1 de gener de 2014. En el procés de canvi de targetes es produí una depuració de títols existents, i comportà una disminució dels mateixos en pràcticament tots els municipis, particularment en el cas de les Targetes rosa de caràcter gratuït.

Població potencial i cobertura dels títols socials gestionats per l'AMB

En aquest apartat s'aporta informació sobre la població que actualment és beneficiària d'algun títol social gestionat per l'AMB en l'àmbit de la primera corona metropolitana (18 municipis de l'antiga EMT), i es posa en relació a la població potencial, tenint en compte únicament criteris d'edat i de discapacitat. Així mateix, es realitza una retrospectiva temporal de deu anys per avaluar l'evolució de la cobertura d'aquests títols socials (només en el cas dels municipis de la primera corona metropolitana).

Cal tenir present que els criteris que permeten ésser beneficiari d'aquesta prestació social han variat al llarg dels anys, particularment respecte de l'edat mínima a partir de la qual una persona pot sol·licitar la Targeta Rosa metropolitana. Concretament, la taula següent mostra els canvis en l'edat mínima establerta en cada municipi (l'Ordenança metropolitana l'estableix en 65 anys i els municipis, com s'ha vist, poden modificar-la per ampliar la població potencial que es pot beneficiar).

Edat mínima per a poder ésser beneficiari, com a persona gran, de la Targeta Rosa metropolitana. Període 2005-2015

		EDAT MÍNIMA										
	MUNICIPI DE RESIDÈNCIA	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
PRIMERA CORONA TARIFÀRIA	BADALONA	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62
	BARCELONA	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
	CASTELLDEFELS	65	65	64	63	62	61	60	60	60	60	60
	CORNELLÀ DE LLOBREGAT	65	65	60	60	60	60	60	60	60	60	60
	EL PRAT DE LLOBREGAT	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65
	ESPLUGUES DE LLOBREGAT	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62
	GAVÀ	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65
	L' HOSPITALET DE LLOBREGAT	62	62	60	60	60	60	60	60	60	60	60
	MONTCADA I REIXAC	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65
	MONTGAT	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62
	SANT ADRIÀ DE BESÒS	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
	SANT BOI DE LLOBREGAT	65	65	65	65	65	65	63	63	63	62	62
	SANT FELIU DE LLOBREGAT	65	65	65	65	65	65	62	62	63	64	65
	SANT JOAN DESPÍ	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62
	SANT JUST DESVERN	65	65	62	62	62	62	62	62	62	62	62
	SANTA COLOMA DE GRAMENET	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62
TIANA	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	
VILADECANS	64	64	63	63	62	61	61	61	61	61	61	
ALTRES MUNICIPIES DINS AMB	CERDANYOLA DEL VALLÈS	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65
	EL PAPIOL	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65
	MOLINS DE REI	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65
	SANT VICENÇ DELS HORTS	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65
	SANTA COLOMA DE CERVELLÓ	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65

Font: IERMB a partir de l'AMB

El criteri de persona amb discapacitat no ha variat: s'ha d'estar afectat per un grau de disminució igual o superior al 33%, acreditat mitjançant el Certificat de reconeixement de discapacitat de l'ICASS o la Targeta acreditativa de la discapacitat.

El criteri d'ingressos no s'ha pogut tenir en compte atès que els òrgans competents en aquesta qüestió (AEAT i TGSS, particularment) no publiquen ni faciliten dades amb la desagregació requerida (per municipi, edat, grau de discapacitat).

Per tant, únicament es pot conèixer la cobertura dels títols de transport socials de l'AMB entre la gent gran i les persones amb discapacitat, però no entre la gent gran i persones amb discapacitat amb el nivell d'ingressos màxims establert per poder gaudir-ne. Així, mancarà informació sobre la població que, complint amb tots els requisits per ser beneficiària, no ha sol·licitat la Targeta Rosa metropolitana.

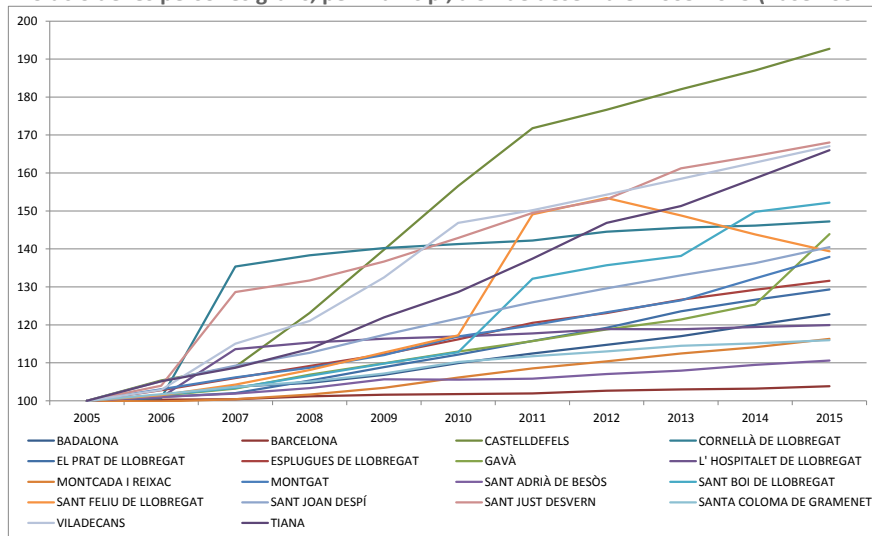
Abans de passar a analitzar la cobertura d'aquesta prestació social, primerament, però, es recull quina ha estat l'evolució de la població potencial (gent gran segons l'edat mínima per poder ser-ne beneficiari) i de les persones amb discapacitat (menors d'aquesta edat).

L'any 2005 hi havia un total de 650.701 persones grans en el conjunt de la primera corona metropolitana susceptibles de poder beneficiar-se de la Targeta Rosa metropolitana, i 96.126 persones amb discapacitat reconeguda. El 2015 eren 733.095 persones grans i 116.399 persones amb discapacitat. Per tant, la població potencial s'ha incrementat en 82.394 persones grans i 20.273 persones amb discapacitat. Això és, ha crescut un 12,7% i un 17,4%, respectivament.

Els gràfics següents indiquen l'evolució d'aquests col·lectius des de l'any 2005, per municipi, pres com a any base.

En tots els municipis, la gent gran que potencialment pot gaudir de la Targeta Rosa metropolitana ha crescut en aquests darrers anys, si bé amb notables diferències entre municipis, degudes, principalment al canvi en l'edat mínima establerta en cadascun d'ells. I és que, com s'ha vist, en vuit municipis de la primera corona metropolitana han canviat els criteris d'edat en la darrera dècada.

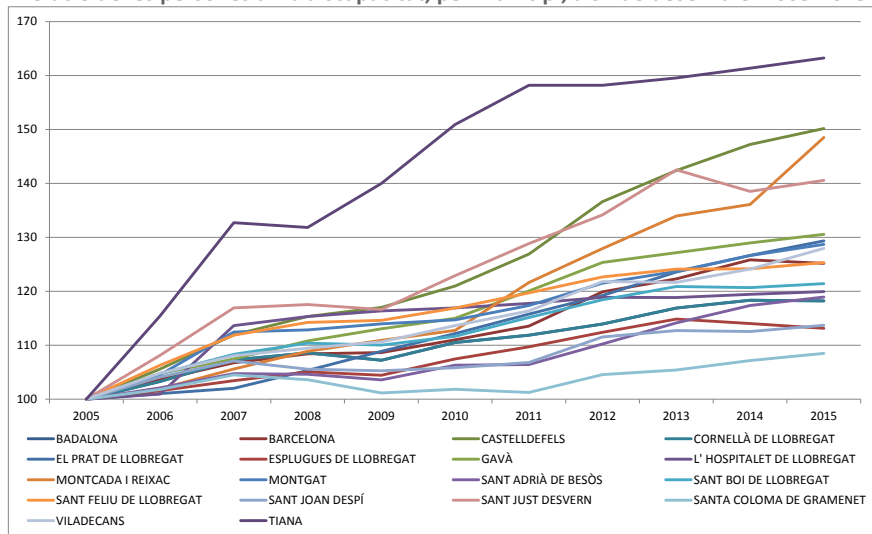
Evolució de les persones grans, per municipi, a 31 de desembre. 2005-2015 (Base 100=2005)



Font: IERMB a partir d'Idescat

Quant a l'evolució de les persones amb discapacitat (menors de l'edat mínima establerta per ésser considerat gent gran), en tots els municipis s'ha produït un augment d'aquesta població.

Evolució de les persones amb discapacitat, per municipi, a 31 de desembre. 2005-2015 (Base 100=2005)



Font: IERMB a partir del Departament de Treball, Afers Socials i Família

Com s'ha vist, l'any 2015, un total de 849.494 persones empadronades als municipis de la primera corona metropolitana formaven la població potencial de la Targeta Rosa metropolitana, entre gent gran i persones amb discapacitat. D'aquestes, i amb els supòsits anteriors, el 46,6% disposa d'aquesta prestació social: el 21,4% té la targeta gratuïta i el 25,2% es beneficia de tarifa reduïda.

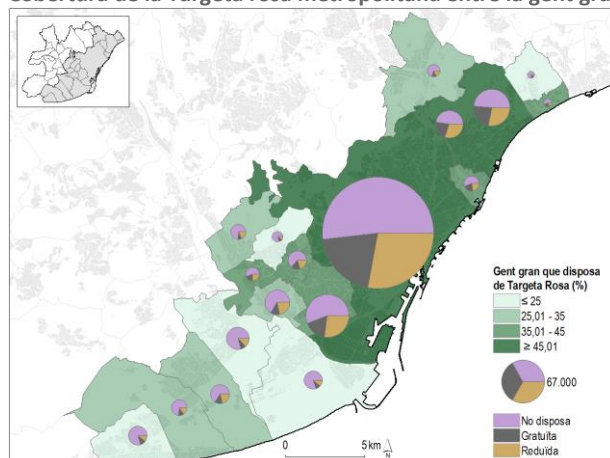
Entre la gent gran (733.095 persones), la cobertura pel conjunt de l'àmbit és del 44,7% (18,6% gratuïta i 26,1% reduïda). No obstant, es donen diferències rellevants segons municipi, com es pot veure al mapa següent.

Les menors cobertures es donen en els municipis de el Prat de Llobregat (19,4%), Castelldefels (19,9%), Sant Just Desvern (20,1%) i Sant Boi de Llobregat (20,4%). Les majors, a Santa Coloma de Gramenet (52,3%), Badalona (51,2%), Barcelona (48,1%) i l'Hospitalet de Llobregat (44,4%).

Les majors taxes de cobertura entre la gent gran amb Targetes roses metropolitanas gratuïtes es donen en els municipis de Badalona (23%), Santa Coloma de Gramenet (22%) i Sant Adrià de Besòs (20,9%). Les menors, a el Prat de Llobregat (7,6%), Sant Boi de Llobregat (7,9%) i Castelldefels (9,7%).

Els majors percentatges de població gran amb Targeta Rosa metropolitana de tarifa reduïda es donen en els municipis de Santa Coloma de Gramenet (30,3%), Badalona (28,3%) i Barcelona (28%). Els menors, a Sant Just Desvern (10,1%), Castelldefels (10,3%) i Tiana (10,5%). Des del punt de vista de municipis metropolitans, s'observa que les majors taxes de cobertura es donen en aquells amb uns nivells de renda menor. Sembla, així, que aquesta prestació social lligada a criteris de renda de la unitat familiar segueix la lògica territorial que altres paràmetres economico-territorials indiquen.

Cobertura de la Targeta rosa metropolitana entre la gent gran, per municipi, a 31 de desembre de 2015.



Font: IERMB a partir del Padró, Idescat, Departament de Treball, Afers Socials i Família i AMB

Entre les persones amb discapacitat (116.399 persones), la cobertura pel conjunt de l'àmbit és del 77,9% (52,9% tenen la Targeta rosa gratuïta i un 25,0% la de tarifa reduïda). En la mateixa línia que per a la gent gran, també s'observen diferències entre municipis (vegeu mapa). A grans trets:

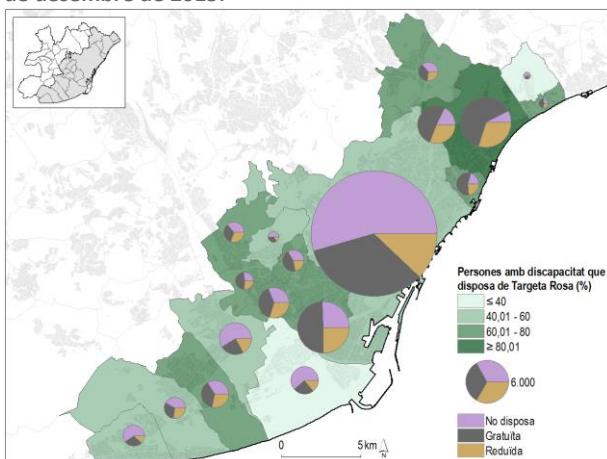
- Les majors cobertures es donen en els municipis de Badalona (92,4%) i de Santa Coloma de Gramenet (82,1%)
- Les menors cobertures es donen a Tiana (35,6%) i al Prat de Llobregat (38,8%).

Tenint en compte la gratuïtat o no del títol, la cobertura difereix sensiblement. Així, els municipis amb major cobertura per títols gratuïts són Badalona (62,5%), Sant Adrià de Besòs (55,9%) i Santa Coloma de Gramenet (51,1%). Els que menys, Tiana (23,4%), el Prat de Llobregat (24,2%) i Sant Boi de Llobregat (24,3%).

Respecte dels títols de tarifa reduïda, els màximes cobertures entre les persones amb discapacitat es donen a Santa Coloma de Gramenet (31,0%), Sant Feliu de Llobregat (30,6%) i Badalona (29,9%).

En aquest cas, s'identifiquen també els municipis a l'entorn del Besòs com els de major cobertura per a aquest col·lectiu. El criteri de menor renda en aquest territori queda, de nou, palès.

Cobertura de la Targeta rosa metropolitana entre les persones amb discapacitat (no gent gran), per municipi, a 31 de desembre de 2015.



Font: IERMB a partir del Padró, Idescat, Departament de Treball, Afers Socials i Família i AMB

Evolució de la taxa de cobertura

L'evolució de la taxa de cobertura (títols vigents o beneficiaris, respecte de la població potencial) dels darrers deu anys, tant pel conjunt de la població com per la gent gran i persones amb discapacitat, de forma general, es pot afirmar que hi va haver una disminució de la cobertura que va suposar l'any 2013 l'aplicació del nou model de gestió de la Targeta Rosa metropolitana pel conjunt de municipis de la primera corona metropolitana (excepte Barcelona), particularment en el cas de les persones amb discapacitat. I és que, en anys anteriors, i tenint en compte la població potencial, s'arribaven a taxes superiors als 100% entre aquest col·lectiu: hi havia més títols vigents que persones potencialment beneficiàries. En el cas de les persones grans, la disminució també va ser notable, com s'ha vist, però les taxes de cobertura en anys anteriors al 2013, com a molt, es trobaven en el 70-80%.

Aquest fet sembla confirmar que el nou model de gestió, en tant que serví per comprovar de nou la vigència de les condicions per les quals les persones titulars de la Targeta Rosa

metropolitana n'eren beneficiàries, va aflorar casos de títols que ja no eren vàlids (s'eliminà el frau existent en la possessió i en l'ús de Targetes roses metropolitanas). De fet, i com més endavant s'explica, aquesta disminució en el nombre de títols vigents comportà també una disminució en el nombre de validacions realitzades amb Targetes roses metropolitanas.

Utilització de la Targeta Rosa metropolitana

Finalment, en aquest apartat es recull quina ha estat la utilització de la Targeta Rosa metropolitana en la darrera dècada, a partir de les validacions efectuades a la xarxa de transport públic col·lectiu en la qual es pot fer ús.

Actualment, es realitzen 48,41 milions de viatges amb la Targeta Rosa metropolitana gratuïta i 53,76 milions amb la T-4. Això són 102,17 milions de validacions totals.

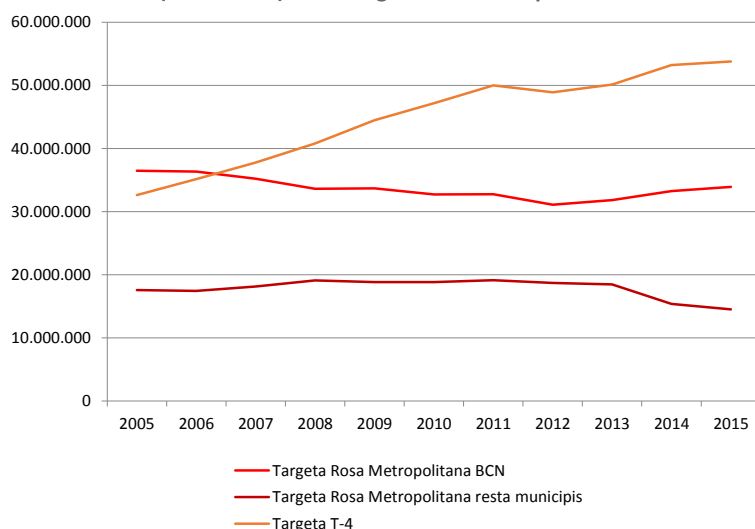
Des de l'any 2005, s'ha reduït l'ús de la Targeta Rosa de caràcter gratuït (un 7% en el cas dels residents a Barcelona i un 17,3% en la resta de municipis) i ha augmentat el del títol T-4 (associat a la Targeta Rosa metropolitana de tarifa reduïda), en un 65%.

L'evolució de les validacions també mostra la brusca baixada de demanda de la Targeta Rosa gratuïta fora de Barcelona de l'any 2013, associada al canvi de model de gestió aplicat per l'AMB en aquests municipis.

Si es realitza el ràtio de validacions/persona-any, la major utilització es dona de mitjana entre els beneficiaris de Barcelona amb Targeta Rosa gratuïta, amb 300 viatges/any. A continuació se situen els que en disposen de T-4, amb 250 viatges/any. Finalment, els residents fora de Barcelona amb Targeta Rosa gratuïta, en realitzen 210 viatges/any de mitjana.

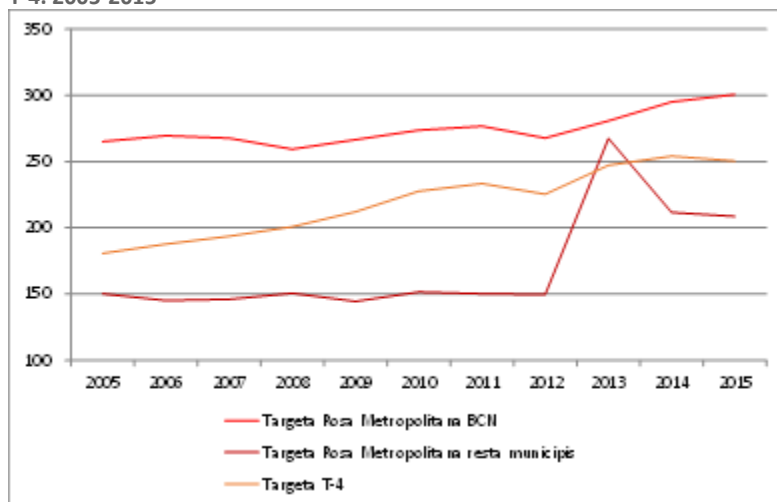
L'ús per persona ha crescut notablement entre la població beneficiària de la T-4, amb un 38,5% en aquests darrers anys. Ha estat menor en el cas de la Targeta Rosa metropolitana (gratuïta) dels residents a Barcelona, amb un 13,4%.

Evolució de l'ús (validacions) de la Targeta rosa metropolitana i de la T-4. 2005-2015



Font: IERMB a partir de l'AMB

Evolució de l'ús (validacions anuals) per títol vigent (persona beneficiària) de la Targeta rosa metropolitana i de la T-4. 2005-2015



Font: IERMB a partir de l'AMB

2.3.3. Vulnerabilitat urbana, mobilitat i gent gran

Entre la població més gran, de 60 i més anys, es poden relacionar algunes de les dades de mobilitat amb l'índex de vulnerabilitat urbana calculat per zona de transport de residència. A l'Annex del Capítol 2 s'explica la metodologia emprada per fer el càlcul d'aquest índex.

Amb aquesta anàlisi s'observa el comportament modal de la població més gran en situacions socials i urbanes diverses:

- En termes generals, a mesura que incrementa el grau de vulnerabilitat del lloc de residència, s'incrementa l'ús del transport públic (vegeu taula següent). D'aquesta manera, els territoris amb més intensitat d'ús del transport públic per part de la població de 60 i més anys es dona sobretot en àmbits on l'ús del transport públic es presenta més elevat entre el conjunt de la població i quan els nivells de vulnerabilitat són més alts. Aquestes zones es concentren a Barcelona en zones dels districtes de Sant Martí, Sant Andreu, Nou Barris i Ciutat Vella. També cal considerar l'existència d'algunes zones de Barcelona, amb vulnerabilitat intermitja o baixa en que també es fa un ús intensiu del transport públic per part de la gent gran.

És important anotar l'existència d'algunes zones amb graus de vulnerabilitat elevats on l'ús del transport públic és més baix. Són zones dels municipis d'Esplugues de Llobregat, Ripollet, Sant Boi de Llobregat, Sant Vicenç dels Horts i Badia del Vallès. En particular, alguns d'aquests àmbits es corresponen en zones de menor densitat de població on a més de tenir menys disposició de serveis de transport públic, la qualitat per a la mobilitat a peu es veu compromesa per les distàncies als àmbits centrals o per la mateixa qualitat de les infraestructures per a fer els desplaçaments a peu.

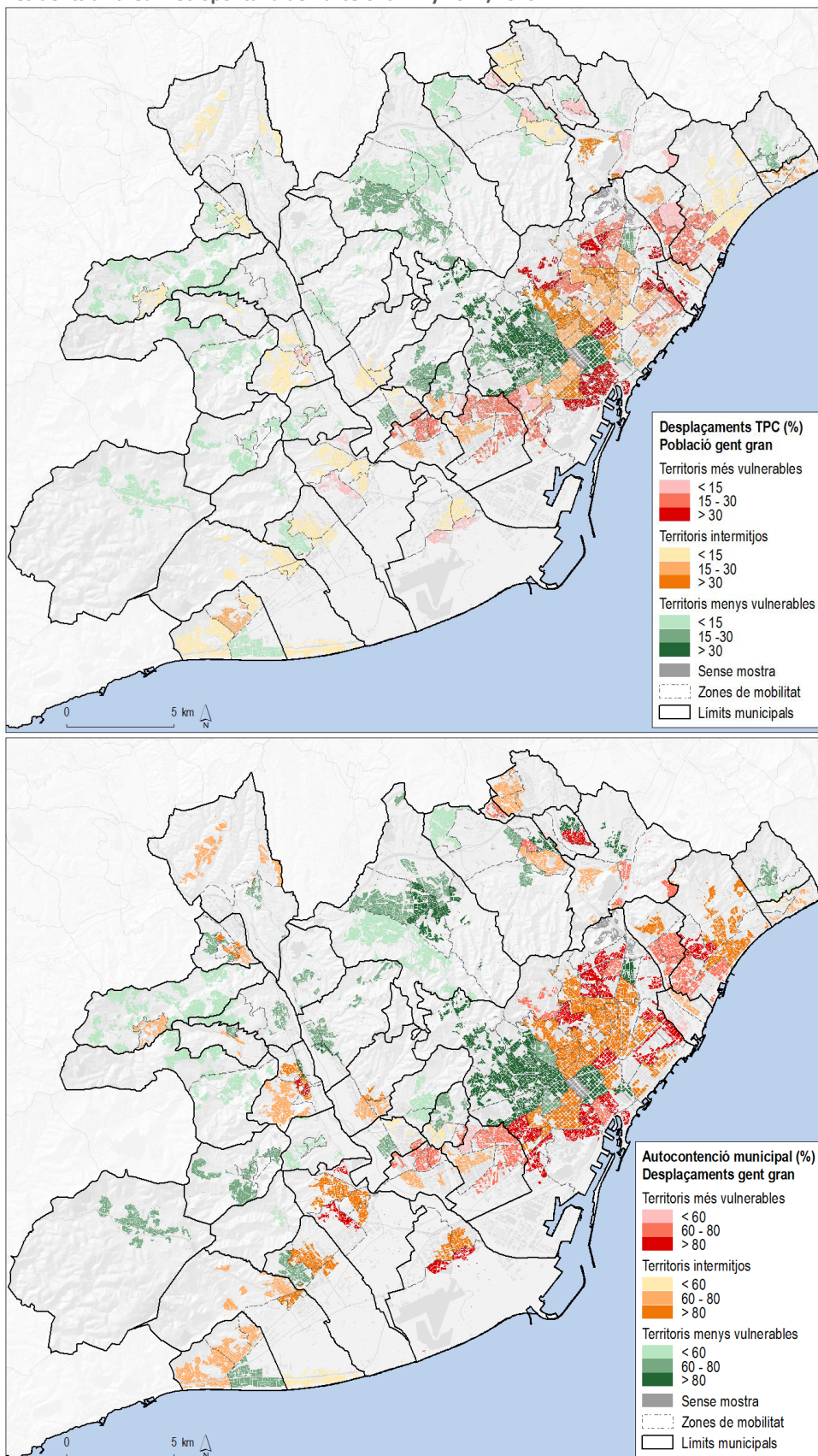
- L'autocontenció municipal de la mobilitat de la gent gran en l'àmbit metropolità és en general elevada, especialment en la zona central, la ciutat de Barcelona. En aquest cas però, també s'observa com totes les zones més vulnerables, independentment de la seva localització, els valors d'autocontenció municipal són superiors al 60%, amb una única excepció d'una zona de l'Hospitalet de Llobregat. Aquesta situació en les zones menys vulnerables no es dona; per tant, en aquest col·lectiu es pot relacionar una major proporció de mobilitat interna al municipi de residència allà a on la vulnerabilitat urbana és major.
- Pel que fa a la distància mitjana dels desplaçaments interurbans, en general, a tot el territori metropolità la gent gran fa aquests desplaçaments amb una distància menor als 20 km, excepte algun cas concret. Amb aquest paràmetre, hi ha certa relació amb la centralitat, ja que a Barcelona ciutat els valors són més baixos, independentment de la vulnerabilitat urbana; però a la resta de territori metropolità s'observa com allà a on la vulnerabilitat urbana és menor o intermitja els valors són més elevats, que a on la vulnerabilitat és major.

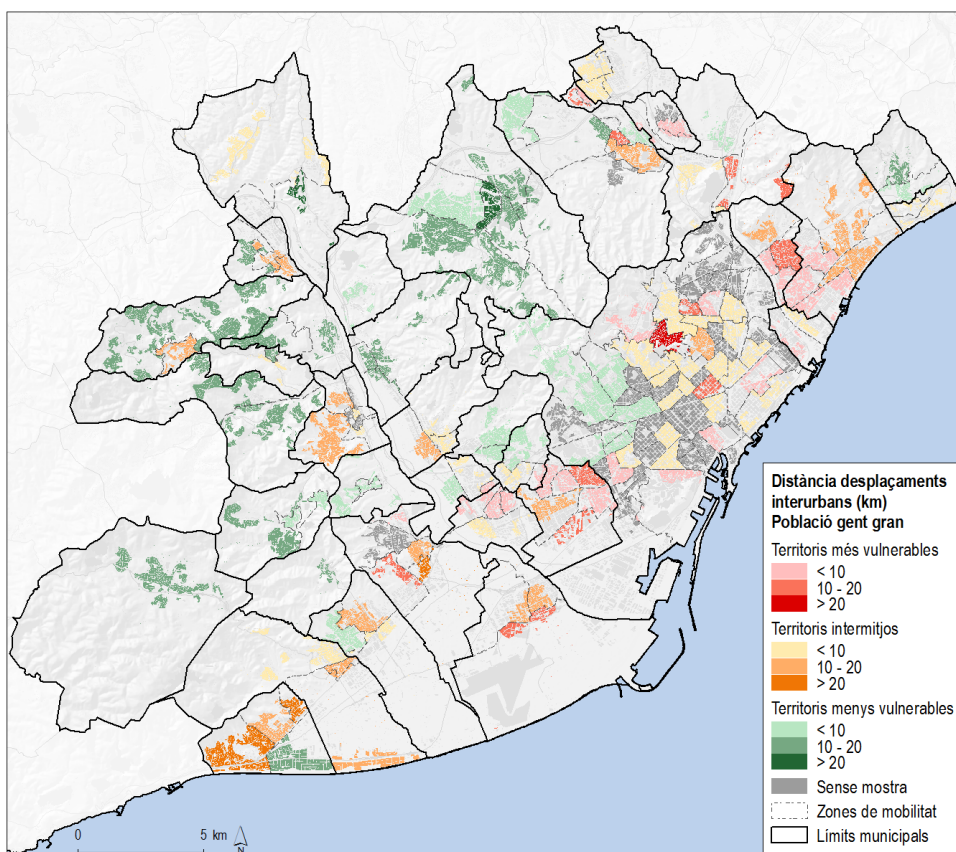
Gent gran: Valors mitjans d'indicadors de mobilitat segons nivell de vulnerabilitat urbana (IVU) a les zones de transport de residència. Residents a l'àrea metropolitana de Barcelona. Any 2011/2013

Indicador	Territoris més vulnerables	Territoris intermitjos	Territoris menys vulnerables
Desplaçaments en transport públic (%)	22,7%	17,4%	15,5%
Autocontenció municipal (%)	80,3%	80,9%	70,9%
Distàncies mitjanes despl. Interurbans (km)	9,55	9,88	10,48

Font: IERMB en base a INE, Cens de Població i Habitatges 2011 i Base de dades de mobilitat metropolitana 2011/2013 (AMB)

Gent gran: desplaçaments en transport públic (%), autocontenció municipal (%) i distància dels desplaçaments interurbans (km) segons nivell de vulnerabilitat urbana (IVU) de les zones de transport de residència. Residents a l'àrea metropolitana de Barcelona. Any 2011/2013





Font: IERMB en base a INE, Cens de Població i Habitatges 2011 i Base de dades de mobilitat metropolitana 2011/2013 (AMB)

2.3.4. Conclusions

El transport i la mobilitat poden agreujar els factors que fan que la gent gran pugui estar en risc d'exclusió social, tals com, la discapacitat o la malaltia, la manca de relacions socials. Quan el disseny dels carrers i de l'espai públic o l'accessibilitat als mitjans en transport públic, no s'adapten a les seves necessitats, el nivell de dependència d'aquest col·lectiu pot créixer augmentant determinades situacions de vulnerabilitat.

Així, si es dificulta l'accés als centres sanitaris per la manca de serveis de transport (o insuficient grau d'adaptació) o per la dificultat d'accedir-hi a peu, es pot veure compromès l'accés a la salut. Al mateix temps, si l'espai públic no té suficients espais d'estada i de relació es contribueix a l'aïllament social. En aquest sentit, disposar d'una xarxa de relacions socials pot tenir efectes positius en la salut de la població, ja que poden ser un protector davant dels progressius problemes cognitius i de demència que apareixen, sobretot a partir dels 65 anys.

S'ha de tenir en compte que les limitacions que afecten la mobilitat augmenten amb l'edat i, de fet, a mesura que s'incrementa l'edat augmenta el pes de la població amb algun tipus de discapacitat. Mentre que només un 10% de les persones de 45 anys a Catalunya tenen algun tipus de discapacitat, la xifra és de més del 20% entre els 65 i 74 anys i de més del 50% en persones de 85 anys o més. Aquestes limitacions que van apareixent amb l'edat tenen a veure amb la pèrdua de reflexos, d'equilibri, de capacitat de reacció o del camp de visió. Mantindre la capacitat de la mobilitat de la gent gran és un dels elements d'un envelliment saludable.

Amb la informació analitzada sobre les pautes de mobilitat de la població de 60 anys i més es pot concloure:

- Es constata com la població de 60 anys i més resident a l'àmbit metropolità de Barcelona té una proporció de població no mòbil major, del 12,3%, gairebé el doble que la del conjunt de residents.
- La població mòbil, el 80% del col·lectiu, es mou sobretot per motius personals, i en especial per a fer compres quotidianes. Aquest col·lectiu realitza també moltes activitats relacionades amb el lleure, l'oci i el passeig. Això fa que es tracti d'un col·lectiu que majoritàriament es desplaça a peu (un 65%). Aquest fet pot explicar com són un col·lectiu amb unes taxes de mortalitat viària elevades, especialment pel que fa a l'accidentalitat en zona urbana. A Barcelona els anys 2005-2007 el 32% dels vianants víctimes d'accidents de trànsit tenien més de 60 anys. De la mateixa manera que els infants aquestes dades posen de manifest la necessitat d'impulsar polítiques urbanes que tenen com a finalitat millorar la qualitat i la seguretat dels desplaçaments a peu de la gent gran.
- La quota modal del transport públic entre la gent gran és del 22% i és en termes generals més alta allà on l'oferta en transport públic és millor (i el nivell d'ús per part del conjunt de la població). Destaquen els desplaçaments en autobús, considerablement per sobre que la mitjana de la població metropolitana, ja que ofereix una adaptació millor a la seva mobilitat.

En particular, com la resta de col·lectius analitzats, la gent gran que viu en zones socioeconòmicament més adverses, l'ús del transport és lleugerament més elevat a l'hora que l'autocontenció municipal també és major.

- Amb l'anàlisi dels títols de transport públic, s'observa una taxa de cobertura entre la població potencial de la Targeta rosa metropolitana més elevada entre la gent gran (un total de 327.693 persones grans disposen d'aquest títol, el 44,7% del total). A diferència d'altres títols socials, en aquest cas sí que s'inclou la renda com a variable a l'hora d'oferir bonificacions variables. Tanmateix, s'ha de tenir en compte el greuge territorial que es dona a l'àrea metropolitana en relació a aquest títol:
 - o L'AMB té competències per establir tarifes específiques per a determinats col·lectius socials, com la gent gran, com ja s'ha vist. En aquesta situació, i mentre no es formalitzi l'extensió de la tarifació social als nous 18 municipis que formen la segona corona de l'AMB, ara per ara aquests títols socials únicament són vàlids pels residents a la primera corona (i en 5 municipis amb conveni amb l'AMB). Així doncs, els municipis de la segona corona que presten serveis de transport urbà tenen sistemes de tarifació social per a la gent gran diferents –o no en tenen–, i que aproven segons les competències municipals pròpies en el transport urbà.

2.4. PERSONES EN SITUACIÓ D'ATUR

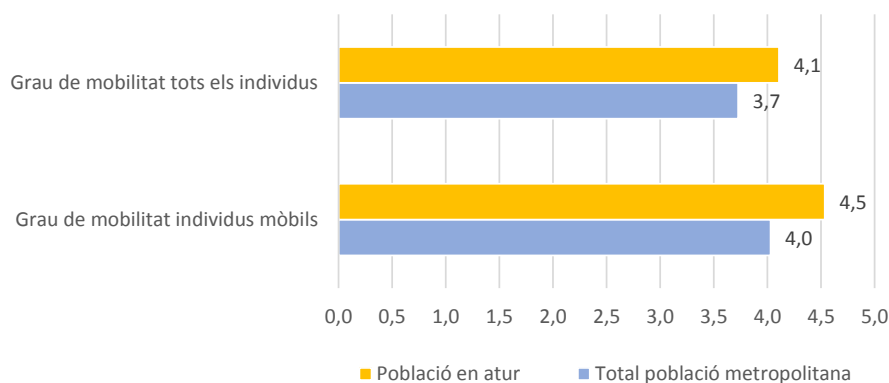
Les persones en situació d'atur són totes aquelles persones actives desocupades. Aquest col·lectiu també està inclòs dins de la tarifació social del transport públic a l'àmbit metropolità amb bonificacions específiques.

2.4.1. Les pautes de mobilitat generals

La població aturada representa l'11,6% de la població resident a l'àrea metropolitana de Barcelona. La proporció de població no mòbil en dia feiner és del 9,4%, lleugerament per sobre de la mitjana metropolitana (7,5%).

El grau de mobilitat d'aquest col·lectiu és superior al del conjunt de la població metropolitana, tant entre els individus mòbils com entre el conjunt de la població, així doncs, de manera general fan més desplaçaments al dia.

Grau de mobilitat població en atur i total població metropolitana. Residents a l'àrea metropolitana de Barcelona. Any 2011/2013



Font: Base de dades de mobilitat metropolitana 2011/2013 (AMB)

Motius i modes dels desplaçaments

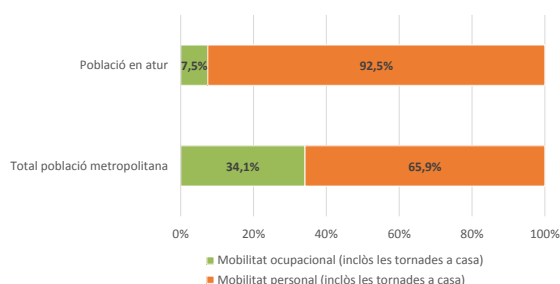
La població aturada es mou majoritàriament per motius personals, principalment per fer compres, per acompanyar a persones i per fer gestions personals.

El fet de que sigui un col·lectiu que per definició no treballa i que les enquestes recullin desplaçaments per motiu de feina i gestions de treball respon al fet que aquestes persones poden desenvolupar tasques laborals (esporàdiques i sense estar formalitzades) malgrat es considerin que són persones aturades. La situació professional és una categoria subjectiva de cada entrevistat. Per això, tot i que minoritaris, el 7,5% dels desplaçaments dels aturats són per motius ocupacionals i les respectives tornades a casa.

Els desplaçaments d'aquest col·lectiu es fan gairebé en un 60% amb modes actius, seguit del transport privat i del transport públic.

Els desplaçaments en transport públic d'aquest col·lectiu representen el 2,4% de la mobilitat total metropolitana.

Desplaçaments població en atur i total població metropolitana segons motiu i mitjà de transport. Residents a l'àrea metropolitana de Barcelona. Any 2011/2013



Mitjans de transport	Població en atur	Total població metropolitana
Peu	57,7%	51,7%
Bicicleta	1,9%	1,4%
No motoritzat	59,7%	53,1%
Autobús	6,5%	8,0%
Metro	8,6%	8,8%
Altres ferroviaris	3,3%	4,6%
Resta transport públic	0,3%	1,2%
Transport públic	18,7%	22,7%
Cotxe	17,5%	19,7%
Moto	4,0%	4,1%
Resta vehicle privat	..	0,4%
Transport privat	21,6%	24,2%
Total	100%	100%

Font: Base de dades de mobilitat metropolitana 2011/2013 (AMB)

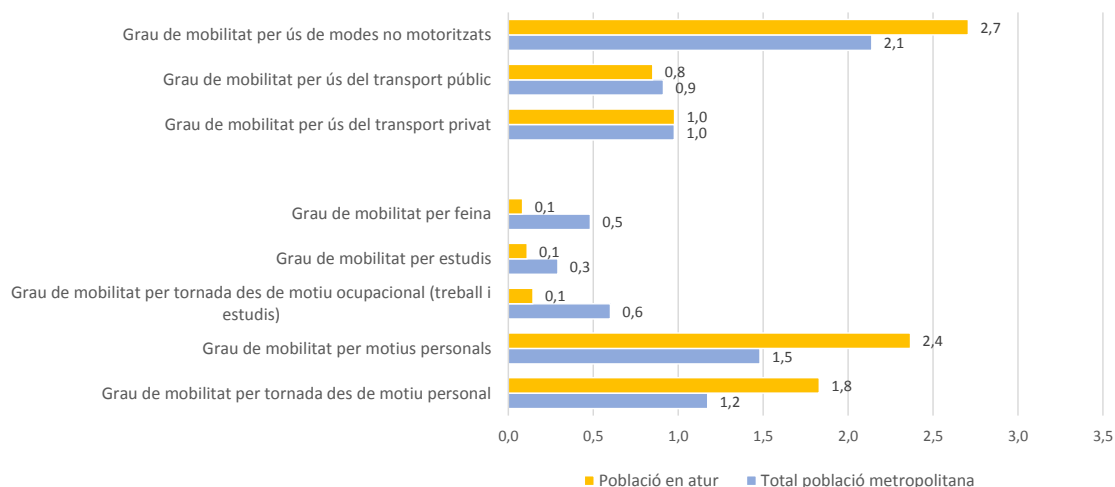
Etaques dels desplaçaments de la població en atur i total població metropolitana segons mitjà de transport. Residents a l'àrea metropolitana de Barcelona. Any 2011/2013

Mitjans de transport	Població en atur	Total població metropolitana
Peu	58,1%	52,1%
Bicicleta	1,9%	1,4%
No motoritzat	60,0%	53,5%
Autobús	7,6%	9,2%
Metro	8,8%	9,5%
Altres ferroviaris	3,1%	4,3%
Resta transport públic	0,3%	1,3%
Transport públic	19,9%	24,2%
Cotxe	16,4%	18,2%
Moto	3,7%	3,7%
Resta vehicle privat	..	0,4%
Transport privat	20,1%	22,3%
Total	100%	100%
Ràtio etapes/desplaçaments	1,08	1,11

Font: Base de dades de mobilitat metropolitana 2011/2013 (AMB)

El grau de mobilitat de la població aturada mòbil evidencia un ús notablement superior al de la mitjana metropolitana dels modes no motoritzats i dels desplaçaments per motius personals i les respectives tornades a casa.

Grau de mobilitat sobre el total de població en atur i total població metropolitana mòbil segons motius dels desplaçaments i modes de transport (El total de població és la mòbil en el col·lectiu de població en atur). Residents a l'àrea metropolitana de Barcelona. Any 2011/2013

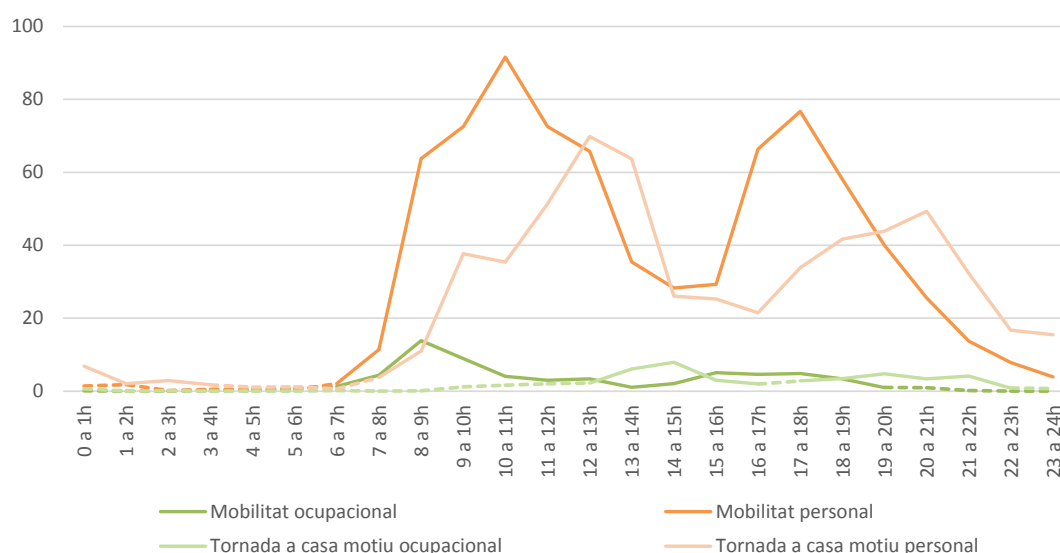


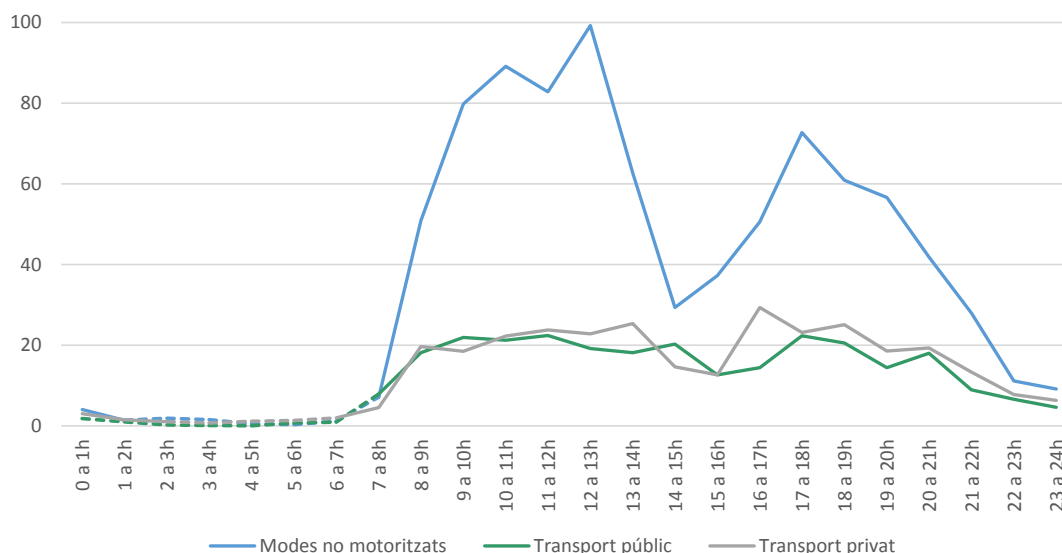
Font: Base de dades de mobilitat metropolitana 2011/2013 (AMB)

El temps i les distàncies dels desplaçaments

Els desplaçaments de la població en atur presenten una distribució horària al llarg d'un dia feiner relacionada principalment amb la mobilitat per motius personals i les respectives tornades a casa, sent la mobilitat ocupacional minoritària, com ja s'ha comentat. És per aquest motiu que presenten una concentració de desplaçaments de 8 a 13 hores al matí i a la tarda de 16 a 19 hores. En el cas dels modes de transport els modes no motoritzats són majoritaris al llarg del dia i presenten una distribució similar a la de la mobilitat personal.

Distribució horària dels desplaçaments de la població aturada segons modes de transport i motius dels desplaçaments. Residents a l'àrea metropolitana de Barcelona. Any 2011/2013 (desplaçaments en milers)

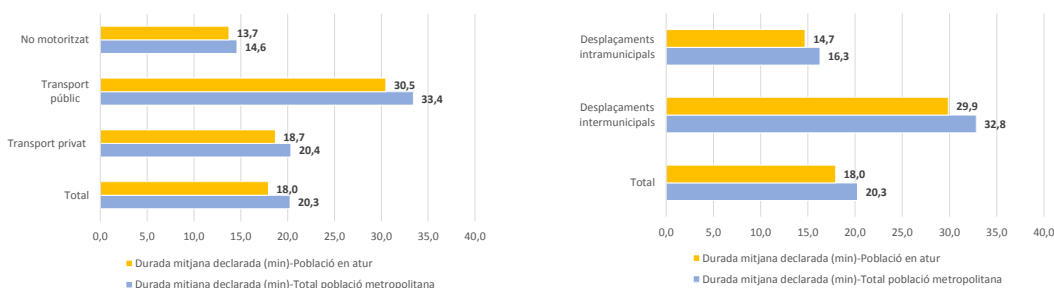




Font: Base de dades de mobilitat metropolitana 2011/2013 (AMB)

La durada mitjana dels desplaçaments de la població aturada és menor que la del conjunt de la població metropolitana, en el total de la mobilitat i segons mitjans i tipus de desplaçaments.

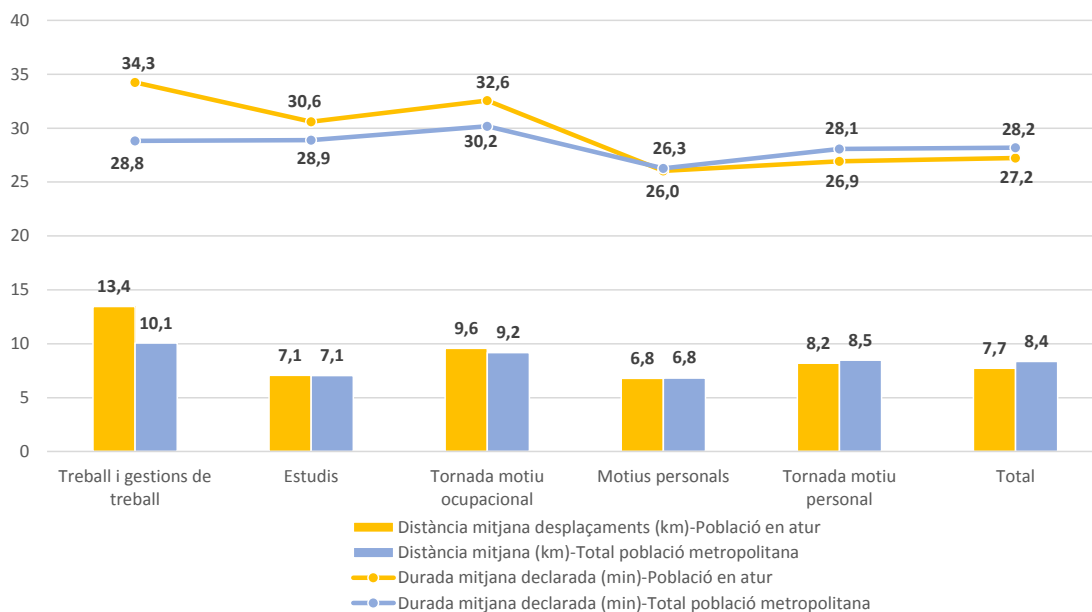
Durada mitjana declarada (minuts) dels desplaçaments de la població aturada i del total de la població metropolitana, segons modes de transport i tipus de fluxos. Residents a l'àrea metropolitana de Barcelona. Any 2011/2013



Font: Base de dades de mobilitat metropolitana 2011/2013 (AMB)

La distància mitjana dels desplaçaments interurbans de la població aturada és lleugerament inferior a la distància del conjunt de la població metropolitana, 7,7 km i 8,4 km, respectivament. Igualment, la durada mitjana declarada d'aquests fluxos també és inferior entre la població aturada respecte el total de la població metropolitana (27,1 minuts, i 28,2 minuts, respectivament). Aquesta tendència es manté en els diferents motius analitzats excepte en els desplaçaments interurbans que són per treball, gestions de treball i les tornades des d'aquests motius ocupacionals. En el cas del treball i les gestions de treball, els desplaçaments interurbans dels aturats es fan fins a 3,3 km més lluny que els de la població metropolitana, i amb 6 minuts més de durada.

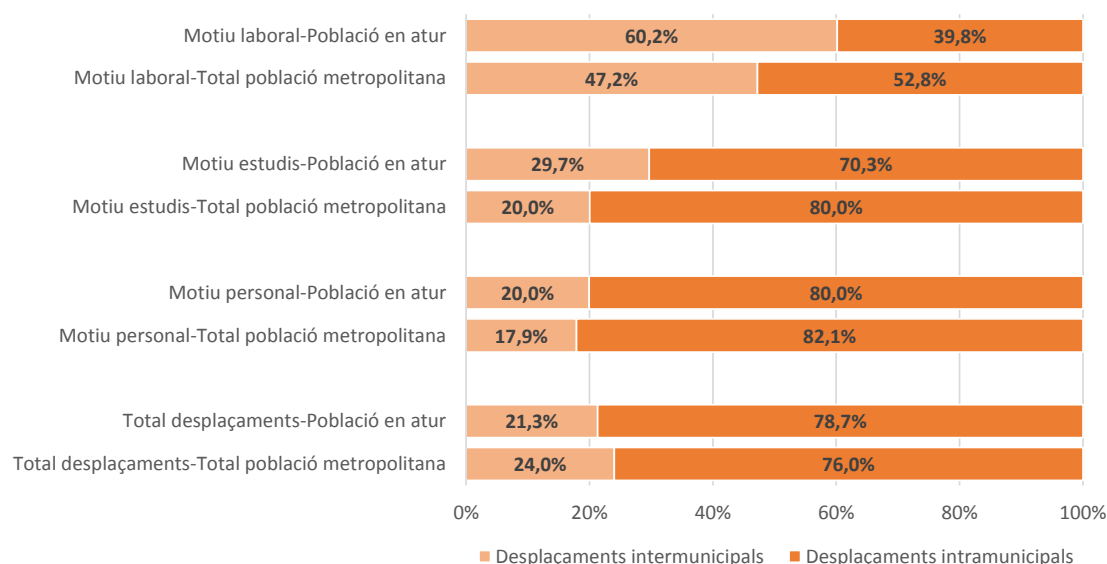
Distància mitjana (km) i durada mitjana (min) declarada dels desplaçaments interurbans de la població en atur i del total de la població metropolitana segons motius. Residents a l'àrea metropolitana de Barcelona. Any 2011/2013



Font: Base de dades de mobilitat metropolitana 2011/2013 (AMB)

En el conjunt de desplaçaments dels aturats, l'autocontenció municipal dels seus fluxos és lleugerament superior a la del conjunt de la població metropolitana. Si s'analitza per motius són els motius laborals, gestions de treball i estudis els que presenten una menor autocontenció, tal i com es desprèn del gràfic anterior. Així doncs, es reafirma la idea que els aturats que declaren treballar ho fan més lluny del seu àmbit de residència.

Autocontenció municipal dels desplaçaments de la població en atur i del total de la població metropolitana segons motius. Residents a l'àrea metropolitana de Barcelona. Any 2011/2013

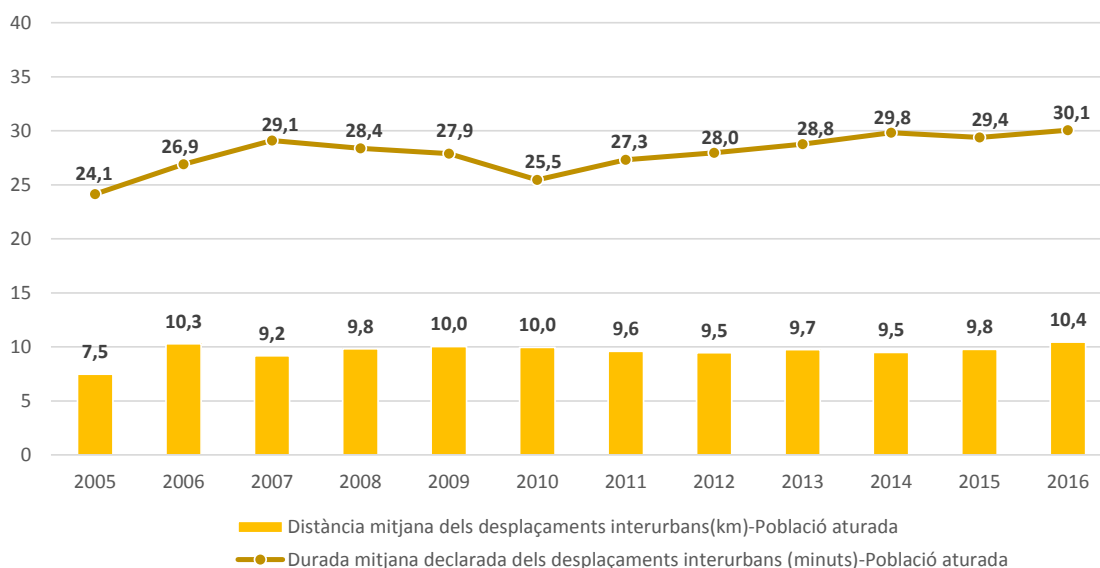


Font: Base de dades de mobilitat metropolitana 2011/2013 (AMB)

La distància mitjana dels desplaçaments interurbans de la població aturada resident a l'RMB presenta una evolució amb un valor mínim al 2005 de 7,5 km i el màxim al 2016 amb 10,4 km. La resta d'anys hi ha hagut oscil·lacions, observant una certa tendència a augmentar la distància mitjana des del 2014.

Pel que fa a la durada mitjana declarada dels desplaçaments interurbans, s'observa un període del 2005 al 2010 amb un augment i posterior disminució, i com a partir del 2010 ha anat augmentant progressivament, passant dels 25,5 minuts, als 30,1 minuts del 2016.

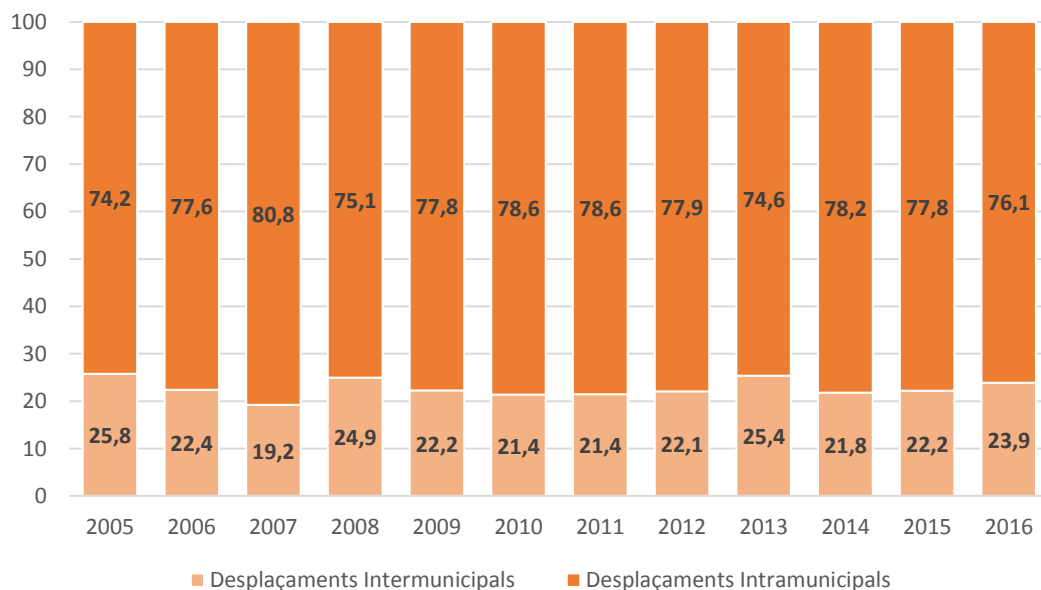
Evolució de la distància mitjana i durada mitjana declarada dels desplaçaments interurbans de la població aturada . Residents RMB. EMEF 2005-2016



Font: EMEF 2005-2016

L'evolució temporal de l'autocontenció municipal dels fluxos de la població aturada oscil·la entre el 75% i el 80% en la sèrie històrica del 2005 al 2016, sent la dada del darrer any del 76,1%.

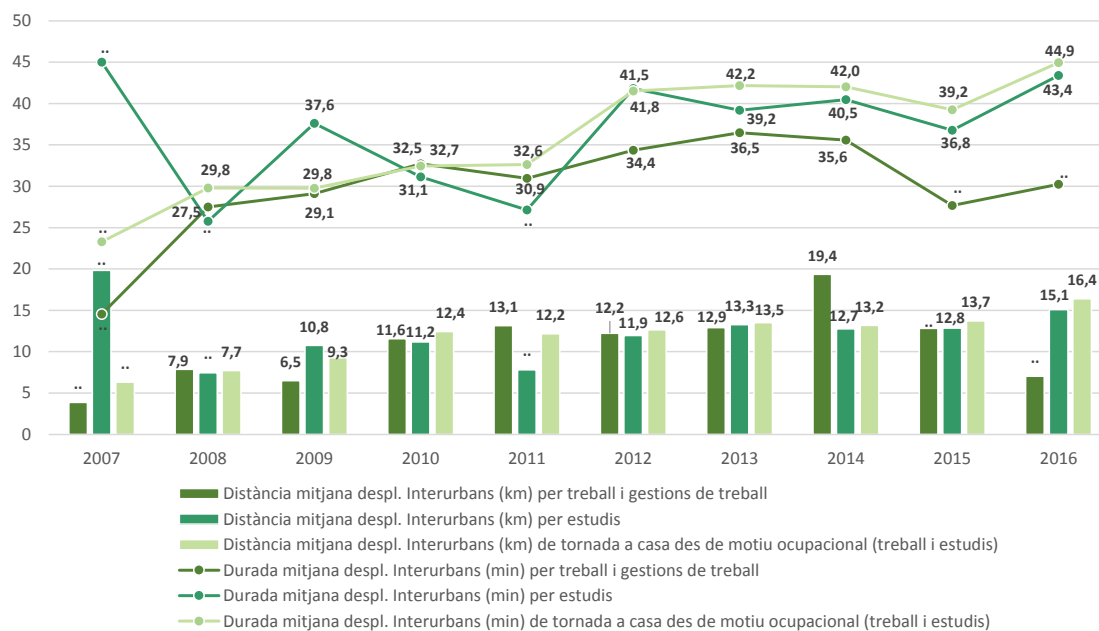
Evolució de l'autocontenció municipal dels desplaçaments de la població aturada. Residents RMB. EMEF 2005-2016

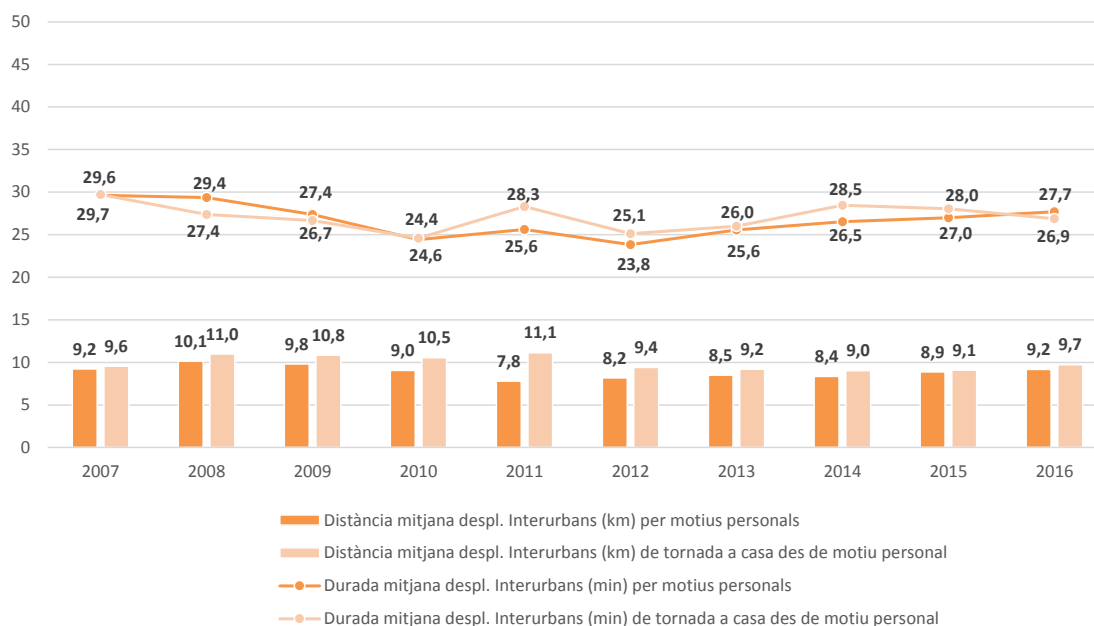


Font: EMEF 2005-2016

Com ja s'ha comentat, la mobilitat per treball, gestions de treball i estudis és minoritària entre el col·lectiu de població aturada, així, l'evolució de la distància mitjana i durada mitjana d'aquests desplaçaments interurbans presenta unes dades poc constants i amb oscil·lacions destacades. Per contra, l'evolució dels desplaçaments interurbans per motius personals mostra unes distàncies inferiors als 10 km en tots els anys analitzats, i entre els 25 i els 30 minuts de durada mitjana.

Evolució de la distància mitjana i durada mitjana declarada dels desplaçaments interurbans de la població aturada segons els motius. Residents RMB. EMEF 2007-2016





Font: EMEF 2007-2016

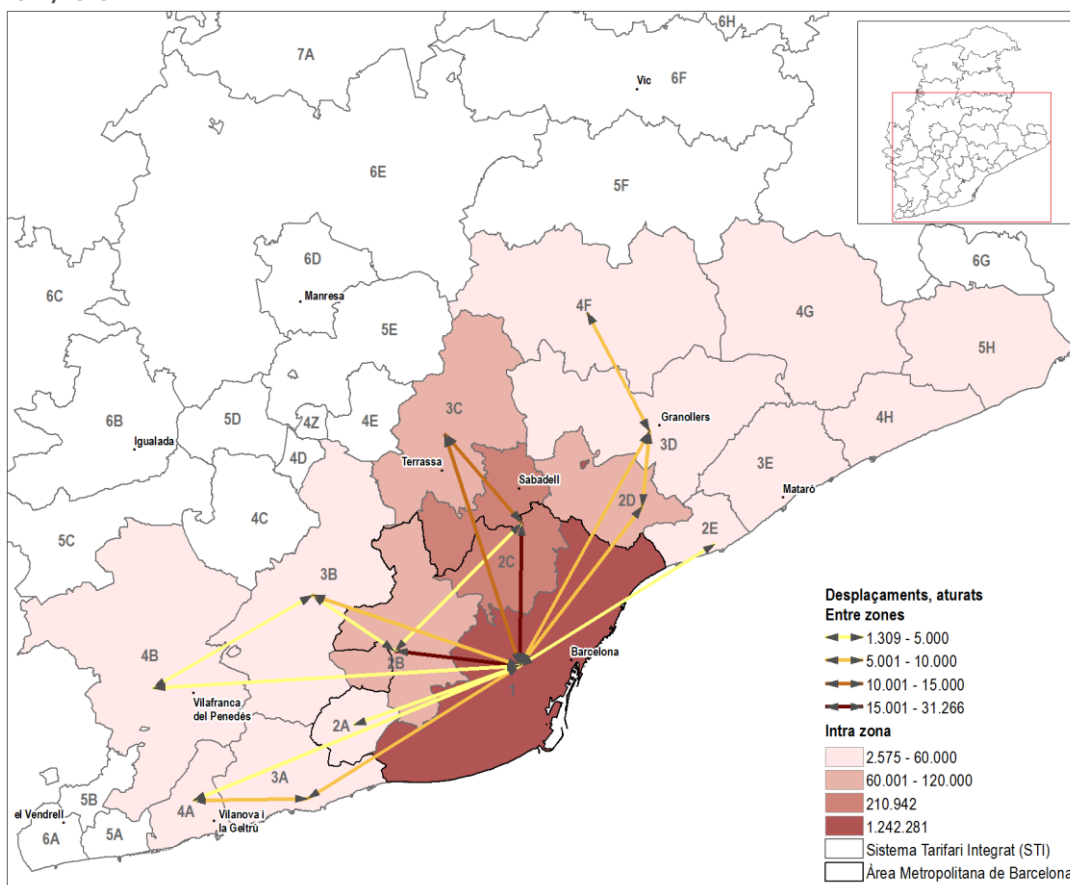
Els fluxos a l'àmbit metropolità

Els fluxos que es donen dins de les zones tarifàries de l'STI que realitza la població aturada de l'RMB són 2,1 milions, el 91% del total de la mobilitat d'aquest col·lectiu. Els fluxos entre zones tarifàries són gairebé 211.000 i representen el 9% restant.

El col·lectiu de població aturada resident a l'RMB presenta uns fluxos de connexió destacables entre les zones del sistema tarifari integrat que tenen la zona 1 com a origen i destinació, especialment importants són les connexions amb origen o destinació la zona 1 i la 2C, i la 2B. Igualment la zona 1 és la que té un volum de desplaçaments interns més destacable, superior als 1,2 milions diaris, més del 50% de la mobilitat total d'aquest col·lectiu en dia feiner.

Les connexions que no passen per la zona 1 són menys importants, destacant les que tenen origen o destinació les zones 2C i 3C, que connecten dos pols atractius a la zona del Vallès Occidental, com Sabadell i Terrassa.

Fluxos STI (origen i/o destinació) de la població aturada. Residents a la regió metropolitana de Barcelona. Any 2011/2013

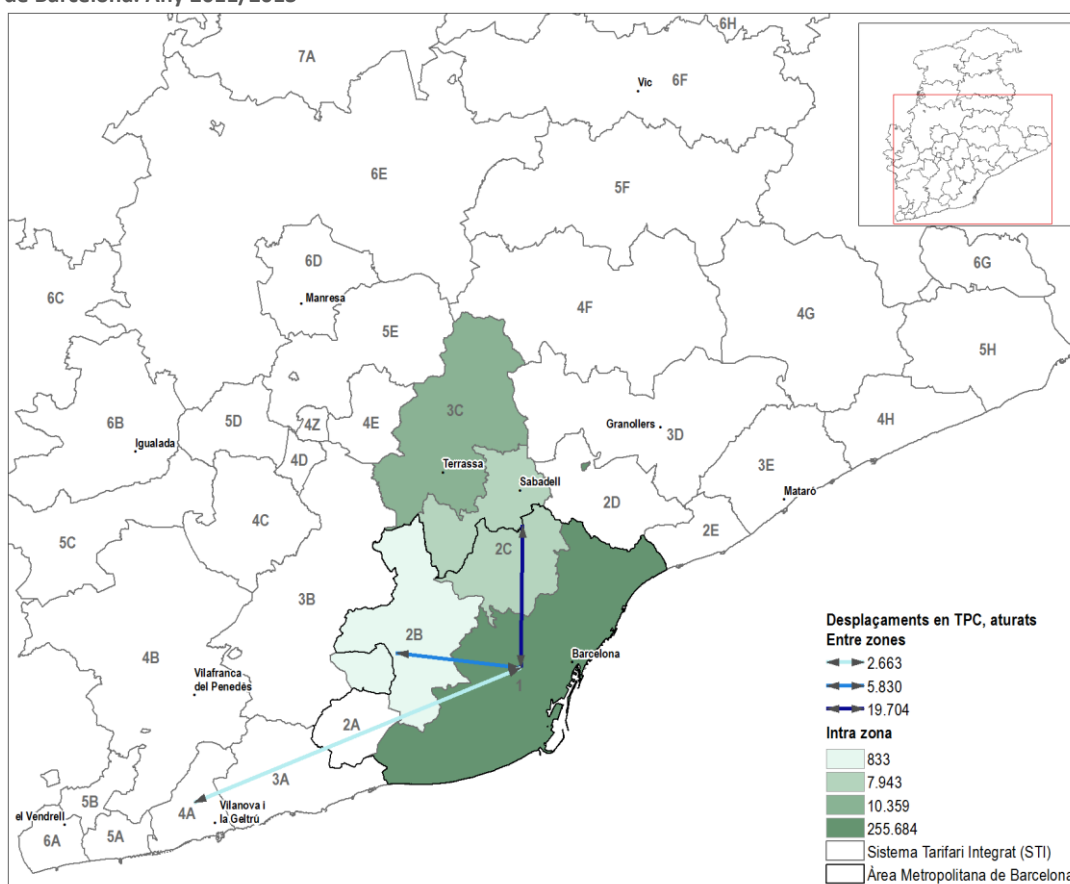


*Només representants fluxos amb mostra representativa, superior als 20 casos reals.

Font: Base de dades de mobilitat metropolitana 2011/2013 (AMB)

Els fluxos en transport públic de la població aturada evidencien la importància de la zona 1, tant en els desplaçaments intrazonas, que representen el 75% d'aquests fluxos totals, com en els fluxos de connexió, que en aquest cas són rellevants els que tenen origen o destinació la zona 1 i la 2C.

Fluxos STI (origen i/o destinació) en transport públic de la població aturada. Residents a la regió metropolitana de Barcelona. Any 2011/2013



*Només representants fluxos amb mostra representativa, superior als 20 casos reals.
Font: Base de dades de mobilitat metropolitana 2011/2013 (AMB)

2.4.2. Els títols de transport vigents

Població aturada. ATM

A partir de l'any 2012, des de l'ATM es va oferir un títol de transport amb bonificació per a la població en situació d'atur. En concret, s'aplicà un descompte en la T-Trimestre (es pagava un preu únic per a totes les zones equivalent a 3 vegades el preu d'una T-10 d'una zona) per a persones en situació d'atur que reunien les següents condicions:

- Percebre un subsidi per desocupació d'un import inferior al SMI
- Rebre qualsevol ajut inferior a l'SMI o no rebre'n cap – però ha d'haver estat inscrit/a com a demandant d'ocupació durant un mínim de 12 mesos en els darrers 2 anys – i trobar-se en procés actiu de recerca de feina.

Per a justificar una de les dues condicions, la persona interessada havia de sol·licitar un certificat al SEPE o al SOC conforme podia ésser beneficiari, i presentar-lo juntament amb el DNI als punts de venda.

Una de les problemàtiques detectades³ en el moment que s'oferí aquesta bonificació als aturats va ser que el col·lectiu a qui s'adreçava aquesta política es limitava a persones que

³ El Síndic de Greuges ha fet palès en diversos informes aquesta situació.

reben un subsidi o ajut inferior a l'SMI (prestacions per nivell assistencial, renda activa d'inserció o programa d'activació per a l'ocupació), i quedaven fora aquelles persones que rebien una prestació d'atur per nivell contributiu, tot i que pugues ésser inferior a l'SMI.

Cal tenir en compte que l'any 2015 a la província de Barcelona, el 45,6% dels aturats registrats no rebien cap tipus de prestació per desocupació (172.377 persones), un 25,4% rebien una prestació contributiva (96.013 persones) i el 29% rebien el subsidi per desocupació, la renda activa d'inserció o formaven part del programa d'activació per a l'ocupació (109.507 persones).

Així mateix, s'ha de considerar que les prestacions per subsidi, renda activa d'inserció i del programa d'activació són totes elles inferiors a l'SMI: el subsidi són 426 euros/mes (l'SMI era de 648,6 euros/mes l'any 2015); la renda activa d'inserció és el 80% de l'IPREM (que són 532,51 euros/mes).

En aquest sentit, l'any 2017 s'han millorat les bonificacions per aquest col·lectiu, des de dos punts de vista:

- 1) Es substitueix la T-Trimestre per una targeta T-Mes al preu d'una targeta T-10 d'1 zona.
- 2) S'amplia les persones beneficiàries a totes aquelles que rebin una prestació pública (de qualsevol administració) inferior al SMI. Les prestacions públiques poden ser:
 - subsidi o ajut per desocupació (SEPE);
 - ajut inferior a l'SMI o bé no rebre'n cap però haver estat inscrit/a com a demandant d'ocupació durant un mínim de 12 mesos en els darrers 2 anys i trobar-se en un procés actiu de cerca de feina (SOC);
 - ajut dels serveis socials d'un ajuntament integrat de l'àmbit de l'ATM de l'Àrea de Barcelona i no rebre cap ajut per part de l'Estat (ajuntament).

Abans d'adquirir el títol de transport bonificat, la persona interessada ha d'obtenir prèviament un certificat que acrediti que compleix algun dels requisits anteriors.

Per a l'adquisició de la T-Mes bonificada, la persona interessada s'ha d'adreçar als punts de venda autoritzats i lliurar el certificat original emès pel SEPE, pel SOC o pels serveis socials de l'ajuntament i presentar el DNI/NIE en vigor.

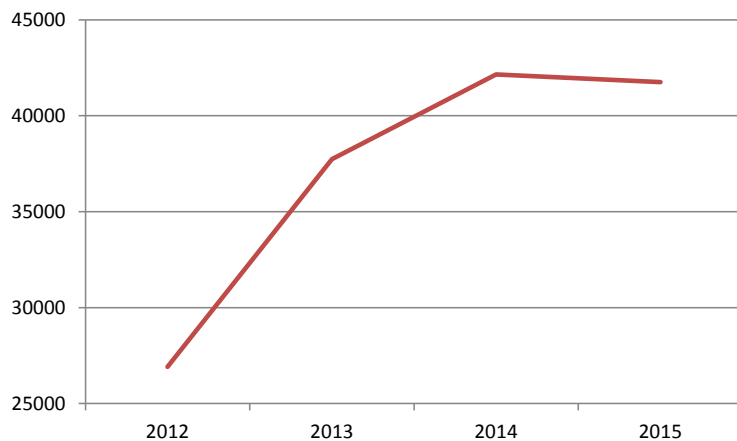
Com succeeix amb els títols integrats per a famílies nombroses o monoparentals, en els centres d'atenció al client s'ha de presentar el DNI i la documentació que acredita poder ésser beneficiari de la bonificació corresponent, i el personal anota a mà en la targeta les dades d'identificació per tal que els inspectors dels diferents mitjans de transport puguin verificar l'ús correcte del títol en el moment de realitzar alguna inspecció. Succeeix també, però, que el personal no ha de portar un registre de les vendes de títols per persona, de forma que és impossible saber quina persona ha adquirit aquest títol (particularment, on resideix).

Consultant també amb el SOC i el SEPE, aquests organismes tampoc tenen registrats quants certificats han emès a persones que volen adquirir aquest títol bonificat.

Les dades de vendes es tenen anteriors als canvis de bonificació de la T-Trimestre per la T-Mes, així, les dades de T-Trimestre bonificada per aturats de l'any 2015 van ser de 41.745 títols, el 2014 de 42.148, el 2013 de 37.740 targetes i el 2012 de 26.913 targetes.

Si es té en compte que la venda estava limitada a 4 targetes trimestrals l'any, es pot realitzar una estimació del rang d'usuaris o persones que van adquirir aquest títol. Així, l'any 2015 la població en atur que adquirí una T-Trimestre bonificada es movia en un rang de 10.436 (va adquirir 4 targetes) a 41.745 persones (només n'adquirí una). Això representa entre un 3,7% i un 14,8% del total de persones aturades registrades sense cap tipus de prestació o que rebien el subsidi, la renda activa d'inserció o formaven part del programa d'activació per a l'ocupació.

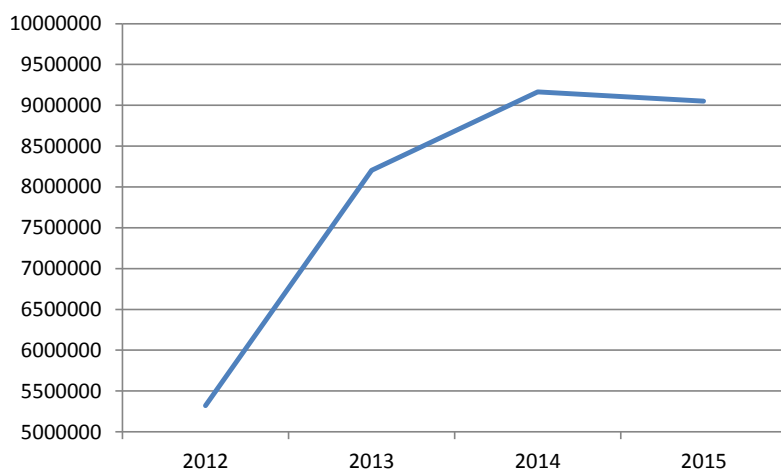
Vendes de T-Trimestre per aturats. Evolució 2012-2015



Font: ATM

L'evolució de l'estimació de la demanda de la T-Trimestre per aturats indica una evolució creixent fins l'any 2014 (el 2012 s'efectuaren 5,3 milions de viatges i el 2014 9,1 milions). Al 2015 la demanda va disminuir lleugerament (un 1,2%).

Estimació de les validacions efectuades amb T-Trimestre per aturats. Evolució 2012-2015



Font: IERMB a partir de l'ATM

2.4.3. Vulnerabilitat urbana, mobilitat i aturats

Pel col·lectiu de població aturada resident a l'àrea metropolitana de Barcelona, s'han relacionat algunes dades de mobilitat amb l'índex de vulnerabilitat urbana, calculat per zona de transport de residència. A l'Annex del Capítol 2 s'explica la metodologia emprada per fer el càlcul d'aquest índex.

A continuació s'analitzen alguns paràmetres de mobilitat d'aquest col·lectiu en l'àmbit metropolità de Barcelona segons el nivell de vulnerabilitat urbana de l'àmbit de residència.

- Els desplaçaments en transport públic entre la població aturada presenten uns nivells d'ús superiors al 15% en la majoria de zones de transport de l'àmbit metropolità. Tot i això, s'observa com gairebé la totalitat de zones de Barcelona presenten una quota modal en el líndar més elevat, superior al 15%, per tant, un component de centralitat territorial, d'un major ús relacionat amb l'oferta; però alhora també destaca com gairebé totes les zones amb més vulnerabilitat urbana es situen al líndar de percentatge d'ús més elevat, per tant, també existeix una relació clara entre ús del transport públic en situacions de vulnerabilitat urbana elevada.

Es pot anotar l'existència d'algunes zones amb graus de vulnerabilitat elevats on l'ús del transport públic és més baix. Són zones dels municipis del Prat de Llobregat, Ripollet, Sant Vicenç dels Horts, Cerdanyola del Vallès i Badia del Vallès. En particular, alguns d'aquests àmbits es corresponen en zones de menor densitat de població (com pot ser Sant Vicenç dels Horts) on a més de tenir menys disposició de serveis de transport públic (i per tant, ser més dependents del vehicle privat), la qualitat per a la mobilitat a peu es veu compromesa per les distàncies als àmbits centrals o per la mateixa qualitat de les infraestructures per a fer els desplaçaments a peu.

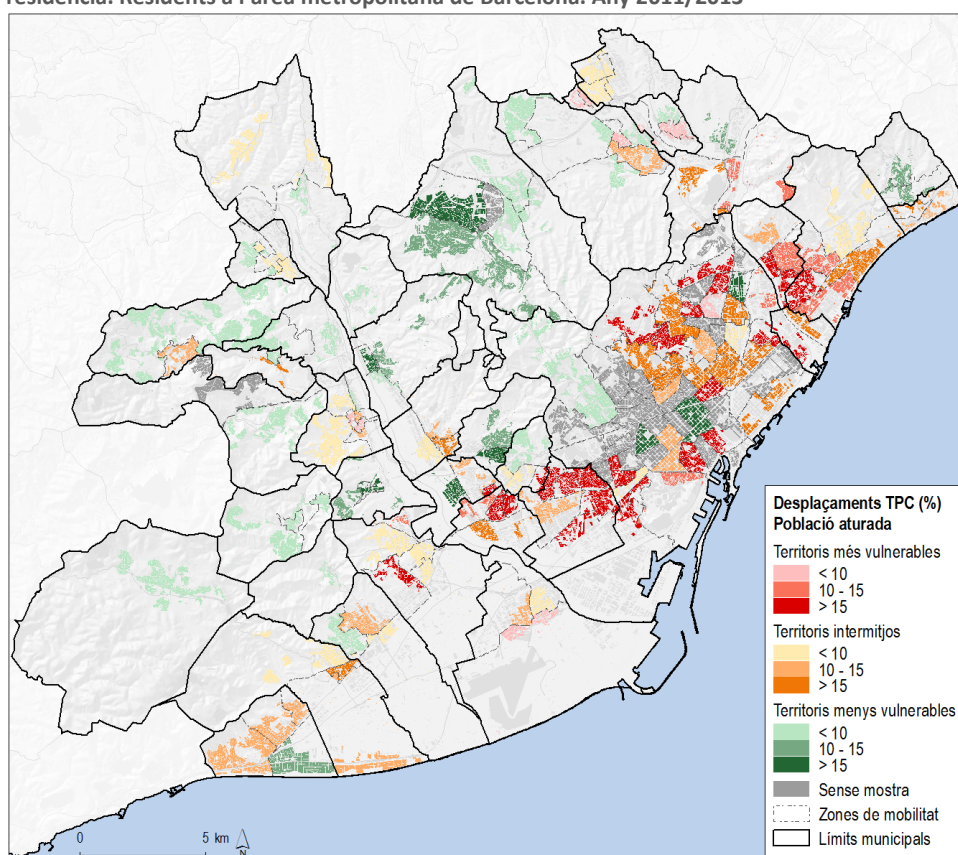
- L'autocontenció municipal en la mobilitat dels aturats es troba per sobre del 60% en gairebé totes les zones de transport, especialment allà a on el nivell de vulnerabilitat és major o intermedi. Així, entre les zones de menor vulnerabilitat predominen uns valors d'autocontenció superiors (amb un promig del 67,2%). Amb tot, es pot afirmar que els aturats residents en zones de transport amb una vulnerabilitat urbana elevada fan més desplaçaments amb origen i destinació el municipi de residència.
- En relació a la distància dels desplaçaments interurbans de la població aturada, a tot arreu les distàncies superen els 5 km, excepte en algunes zones de la ciutat de Barcelona a on no arriben a aquesta distància; zones amb nivells de vulnerabilitat diversos. Cal destacar que el fet que la ciutat de Barcelona tingui la majoria de zones de transport sense mostra, reflecteix la poca importància d'aquests fluxos en aquest territori, per l'elevada autocontenció en totes les zones analitzades. Aquest indicador està estretament relacionat amb la vulnerabilitat, i en certa mesura també amb la centralitat, així els valors més elevats de la distància dels desplaçaments interurbans es troben tots en territoris amb una baixa vulnerabilitat, i en algun cas, intermitja.

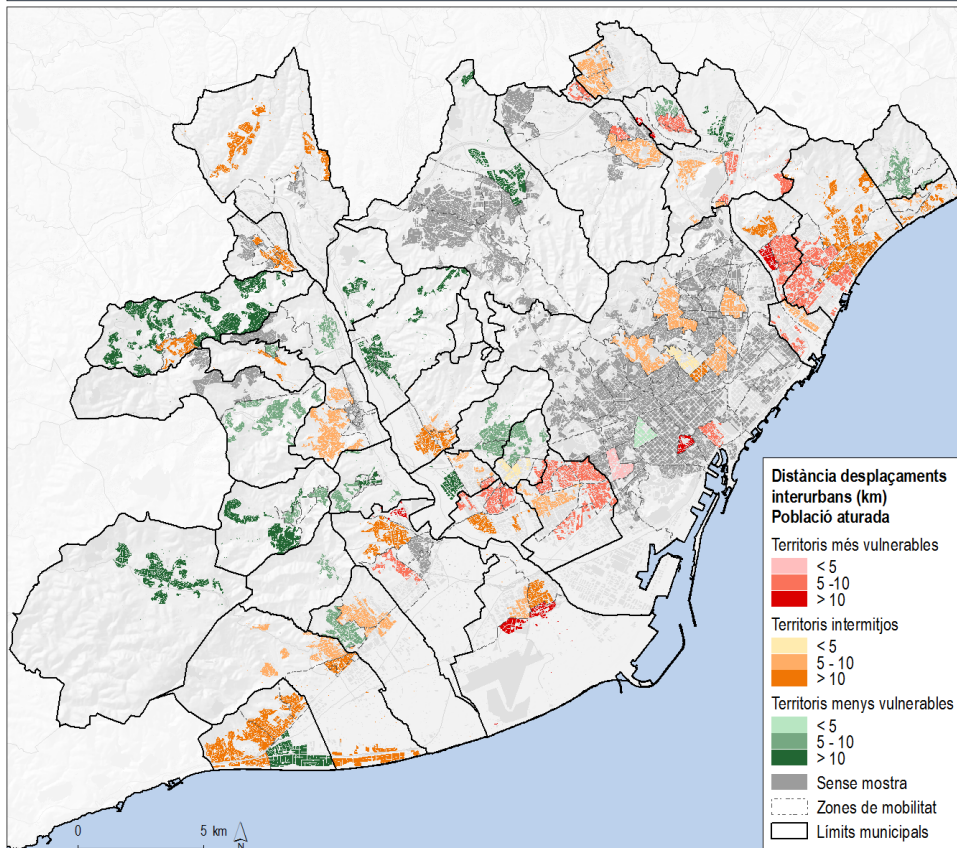
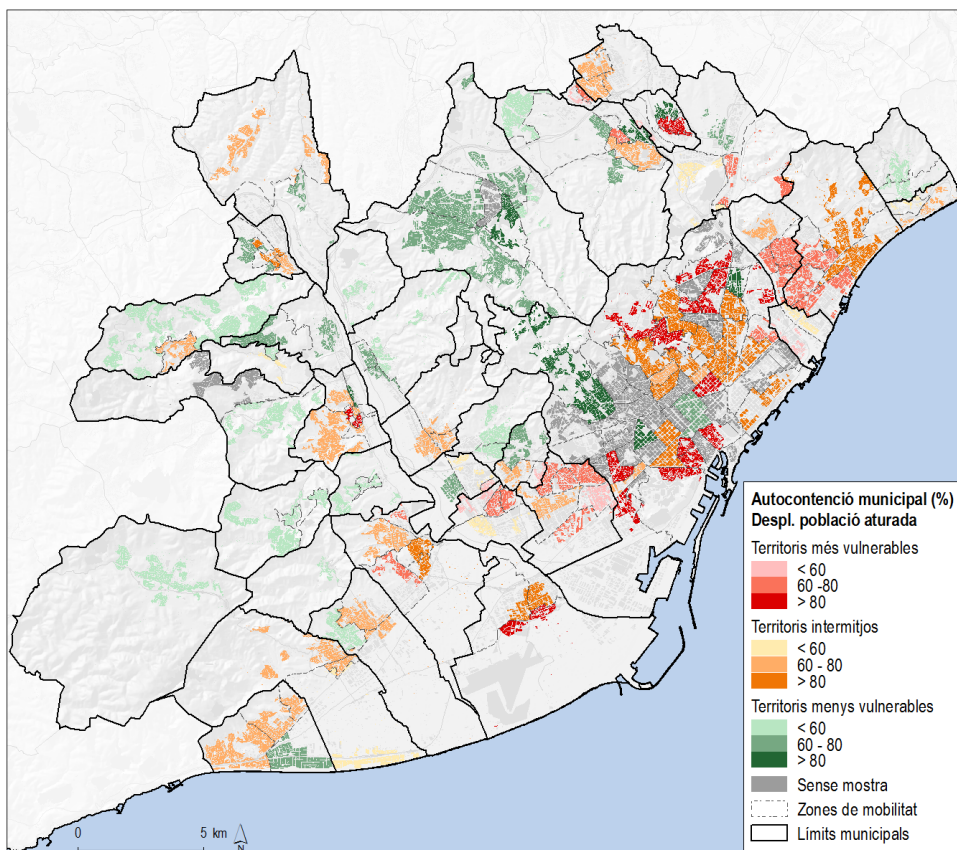
Població aturada: Valors mitjans d'indicadors de mobilitat segons nivell de vulnerabilitat urbana (IVU) a les zones de transport de residència. Residents a l'àrea metropolitana de Barcelona. Any 2011/2013

Indicador	Territoris més vulnerables	Territoris intermitjos	Territoris menys vulnerables
Desplaçaments en transport públic (%)	21,0%	18,6%	11,2%
Autocontenció municipal (%)	76,9%	76,8%	67,2%
Distàncies mitjanes despl. Interurbans (km)	6,89	9,94	10,27

Font: IERMB en base a INE, Cens de Població i Habitatges 2011 i Base de dades de mobilitat metropolitana 2011/2013 (AMB)

Població aturada: desplaçaments en transport públic (%), autocontenció municipal (%) i distància dels desplaçaments interurbans (km) segons nivell de vulnerabilitat urbana (IVU) de les zones de transport de residència. Residents a l'àrea metropolitana de Barcelona. Any 2011/2013





Font: IERMB en base a INE, Cens de Població i Habitatges 2011 i Base de dades de mobilitat metropolitana 2011/2013 (AMB)

2.4.1. Conclusions

La població en atur pot ser un col·lectiu format per persones amb característiques sociodemogràfiques diverses, d'acord amb la durada d'aquesta situació o d'altres variables que caracteritzen les llars. Tot i això, pel fet de no tenir feina, en termes generals els aturats tenen uns nivells d'ingressos menors i tenen un major risc d'estar en situació de pobresa. En concret, el cost dels desplaçaments esdevé la principal barrera a aquest grup de la població, ja que a més de limitar l'accés a un vehicle privat, limita la capacitat d'utilitzar el transport públic quan la tarificació dels títols de transport no té en compte aquesta realitat.

A continuació es fan altres reflexions de les pautes de mobilitat d'aquest col·lectiu a partir de la informació analitzada:

- Els desplaçaments de la població aturada es fan majoritàriament per motius personals principalment per fer compres, per acompanyar a persones i per fer gestions personals. El seu grau de mobilitat en aquests desplaçaments és lleugerament superior al que presenta el conjunt de la població metropolitana. Aquest tipus d'activitat de proximitat implica un ús elevat dels modes actius, especialment l'anar a peu, que presenta una quota modal del 60%. Això fa doncs, que l'autocontenció municipal dels seus desplaçaments tingui uns valors elevats (80%), lleugerament per sobre dels valors mitjans del conjunt de la població metropolitana.
- La quota dels mitjans de transport públics i privats presenten valors lleugerament per sota del conjunt de la població metropolitana. Com s'ha vist, els desplaçaments dels aturats en transport públic són menors que els del conjunt de la població.

Atenent a la situació de crisi econòmica, recentment a l'àmbit metropolità de Barcelona, s'han donat avenços des del 2012 amb la creació de títols socials específics per aquests col·lectius. Tanmateix, i com s'ha dit, l'estimació de població usuària i població potencial que compleix els requisits d'accés és força reduïda en relació a la població desocupada total.

- En l'anàlisi de la mobilitat de la població aturada segons la vulnerabilitat socioeconòmica de les zones de residència, es constata com en gairebé totes les zones amb més vulnerabilitat urbana el lliandratge de percentatge d'ús del transport públic és el més elevat. Tot i això, destaca l'existència d'algunes zones amb graus de vulnerabilitat elevats on l'ús del transport públic és més baix. Són zones dels municipis del Prat de Llobregat, Ripollet, Sant Vicenç dels Horts, Cerdanyola del Vallès i Badia del Vallès.
- Per altra banda, l'indicador que més reflexa les diferències de comportament modal segons la vulnerabilitat urbana és l'autocontenció municipal, així els aturats residents en zones de transport amb una vulnerabilitat urbana elevada fan més desplaçaments amb origen i destinació al municipi de residència.

2.5. PERSONES AMB DISCAPACITAT I PERSONES DEPENDENTS

Persones amb discapacitat

Segons el registre de les persones amb discapacitat, l'any 2012 a l'àrea metropolitana hi havia un total de 242.716 persones reconegudes legalment amb discapacitat, representant el 7,5% de la població. El 81% d'aquesta població té més de 45 anys.

L'Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població, recull que a l'àrea metropolitana de Barcelona un 6% de la població de més de 16 anys declara disposar d'un certificat de reconeixement de discapacitat. El pes d'aquesta població augmenta a mesura que també ho fa l'edat, de manera que la població de més de 65 anys és el que inclou més persones amb discapacitat.

Persones dependents

Les persones dependents són les persones amb manca d'autonomia personal derivades de la necessitat d'ajuda per a realitzar activitats bàsiques de la vida diària, és a dir, derivades de la dependència. A l'àrea metropolitana de Barcelona les persones dependents⁴ representen el 7,1% de la població de 16 anys i més (aproximadament 200.000 persones). Respecte l'any 2006, s'ha vist reduïda la proporció de persones dependents del nivell més lleu, però a la vegada han augmentat els dependents del nivell 2 i especialment les persones que pateixen una dependència més severa.

Malgrat que la dependència no és una conseqüència inevitable de l'envelliment, el risc de perdre l'autonomia personal augmenta significativament amb l'edat. De les persones en edat laboral, al conjunt del territori metropolità només l'1,6 % es pot considerar dependent.

L'entrada en vigor al gener de l'any 2007 de la Llei 39/2006, de promoció de l'autonomia personal i atenció a les persones en situació de dependència (BOE 299, 15 de desembre de 2006) constitueix un pas endavant en el reconeixement social i la garantia dels drets de les persones dependents en forma de serveis i prestacions. Tot i això, el registre de persones dependents se'n desprèn que encara hi ha persones que no reben l'ajuda de ningú malgrat manifestar serioses limitacions d'autonomia (en un interval del 6 % al 14 %). En segon lloc, se'n deriva que gran part de la població disposa de recursos familiars o relacionals que atenuen la seva vulnerabilitat.

No obstant això, es posa de manifest el caràcter informal que encara manté la cura i atenció a les persones dependents al territori metropolità, tot oposant-se a la necessitat de

⁴ S'han comptabilitzat com a persones dependents o amb manca d'autonomia personal aquelles que tenen alguna dificultat (independentment del grau) per realitzar almenys una de les activitats bàsiques de la vida diària incloses al qüestionari de l'ECVHP (sortir al carrer, baixar o pujar escales, moure's dins de casa, vestir-se i rentar-se i menjar sol/a), i que necessiten l'ajuda d'altres persones per realitzar-les.

Les persones en situació de dependència es poden classificar, a més, en tres nivells de dependència basats en el tipus d'activitat per a la qual la persona necessita l'ajuda d'algú (dependència de mobilitat, de cura personal i per alimentar-se). La gradació dels nivells de dependència mitjançant l'ECVHP, segueix la mateixa lògica de severitat que l'establerta a la Llei 39/2006 de promoció de l'autonomia personal i atenció a les persones en situació de dependència, malgrat no incloure els mateixos conceptes.

Les persones amb limitacions sense dependència, són aquelles que tenen una o més limitacions per realitzar alguna de les activitats de la vida diària, independentment del grau de dificultat, però que no necessiten ajuda per a realitzar-les.

professionalitzar aquest tipus d'atenció, tant des del punt de vista dels afectats com dels mateixos cuidadors/es.

2.5.1. Les pautes de mobilitat generals

Tenint en compte que les enquestes de mobilitat no recullen el grau de discapacitat o de dependència de la població, no és possible fer una anàlisi dels patrons de mobilitat d'aquesta població. Tanmateix, s'ha de tenir present que els diferents graus de discapacitat i el grau d'autonomia d'aquest col·lectiu, poden ser molt variables de forma que es faria necessari fer estudis que a més de tenir en compte els graus i els tipus de dependència o discapacitat, tinguin en compte altres elements com el lloc de residència, la renda, l'origen, etc.

2.5.2. Els títols de transport vigents

Les persones amb discapacitat disposen de títols i tarifes pròpies de titularitats diferents.

Persones amb discapacitat. FGC

A la xarxa d'FGC s'ofereix des de l'any 1995 una gamma de títols i tarifes específiques per a persones amb discapacitat, s'obté mitjançant el Carnet de persona amb discapacitat i acompanyant o amb la nova targeta acreditativa de discapacitat atorgada pel Departament de Benestar Social i Família.

Per poder obtenir el Carnet de persona amb discapacitat i acompanyant, cal tenir un grau de discapacitat igual o superior al 33% certificat per l'ICASS, amb indicació que la persona titular ha d'anar acompanyada, atorgat pel Departament de Benestar Social i Família de la Generalitat de Catalunya. Amb la nova targeta acreditativa atorgada pel Departament de Benestar Social i Família, ja no cal el Carnet respectiu, atès que les màquines expenedores accepten aquesta targeta i ja emeten el descompte corresponent.

Dóna dret a viatjar al titular i un acompanyant amb un descompte respecte al bitllet senzill, d'acord amb la tarifa vigent. El titular i acompanyant han de realitzar junts el mateix trajecte.

No s'ha pogut obtenir informació sobre el nombre de títols vigents i la seva utilització (viatges o validacions) en la xarxa de transport públic metropolitana.

Persones amb discapacitat. Rodalies de Catalunya

A la xarxa de Rodalies de Catalunya s'ofereix la Targeta Daurada a aquelles persones amb un grau de discapacitat del 65% o més. Aquest títol està lligat també als majors de 60 anys i pensionistes. Així, les seves especificitats estan explicades a l'apartat de gent gran (vegeu punt 2.3.3.)

La Targeta Rosa metropolitana. AMB

Com ja s'ha vist en l'apartat dels títols de transport vigents pel col·lectiu de gent gran, des de l'AMB es disposa de títols de tarifació social destinats a les persones grans, o amb discapacitats, i que disposen d'escassos recursos econòmics per tal de facilitar l'accés als serveis de transport metropolitans, com a un estímul per a la participació i la vida ciutadana. La Targeta rosa metropolitana compleix aquest objectiu. En l'apartat esmentat s'exposen totes

les característiques d'aquest títol, els requisits per obtenir-lo, l'evolució temporal de títols vigents, la població potencial i la cobertura dels títols, així com el seu ús.

El Passi metropolità d'acompanyant. AMB

Amb l'objectiu de facilitar la integració de les persones amb discapacitat en la societat, l'AMB ofereix també als residents a la primera corona metropolitana⁵ el Passi metropolità d'acompanyant, document que permet als seus posseïdors anar acompanyants per una persona, que viatja gratuïtament, en els serveis de transport públic col·lectiu d'aquest àmbit (excepte a FGC i Rodalies Renfe).

Per poder ésser beneficiari d'aquesta prestació social, el titular ha de presentar un certificat de l'ICASS on hi consti explícitament la necessitat d'acompanyament en els trajectes en transport públic col·lectiu. El titular viatja amb el títol de transport adient segons les seves característiques de renda (títol social o no) i l'acompanyant accedeix gratuïtament.

Segons dades aportades per l'AMB, a 31 de desembre de 2015 hi havia vigents un total de 12.876 Passis metropolitans d'acompanyant en el conjunt de municipis objecte d'aquesta prestació social, xifra vuit vegades superior a la de l'any 2010. Les dades desglossades per municipi i pels darrers sis anys es mostren a la taula següent.

Passis metropolitans d'acompanyants vigents, per municipi. 2010-2015

	MUNICIPI DE RESIDÈNCIA	2010	2011	2012	2013	2014	2015
PRIMERA CORONA TARIFÀRIA	BADALONA	143	637	751	811	865	978
	BARCELONA	931	4235	5409	6318	7192	8032
	CASTELLDEFELS	8	37	52	56	54	58
	CORNELLÀ DE LLOBREGAT	44	172	239	268	294	323
	EL PRAT DE LLOBREGAT	43	174	242	263	255	269
	ESPLUGUES DE LLOBREGAT	19	108	138	154	173	194
	GAVÀ	12	56	69	76	75	82
	L' HOSPITALET DE LLOBREGAT	185	723	923	1004	1042	1105
	MONTCADA I REIXAC	7	22	40	51	52	58
	MONTGAT	4	14	19	26	27	28
	SANT ADRIÀ DE BESÒS	16	89	129	145	166	200
	SANT BOI DE LLOBREGAT	29	158	209	234	260	288
	SANT FELIU DE LLOBREGAT	10	52	86	89	99	109
	SANT JOAN DESPÍ	23	79	108	123	140	150
	SANT JUST DESVERN	6	24	31	35	37	40
	SANTA COLOMA DE GRAMENET	90	373	494	566	638	706
TIANA	1	6	6	7	10	10	
VILADECANS	17	109	145	168	189	202	
ALTRES MUNICIPIS DINS AMB	CERDANYOLA DEL VALLÈS	1	4	7	5	5	9
	EL PAPIOL	0	1	1	1	1	1
	MOLINS DE REI	1	4	6	10	10	8
	PALLEJÀ	1	2	2	3	3	3
	SANT VICENÇ DELS HORTS	3	12	12	13	9	11
	SANTA COLOMA DE CERVELLÓ	4	8	9	11	11	12
TOTAL PASSI METROPOLITÀ D'ACOMPANYANT		1.598	7.099	9.127	10.437	11.607	12.876

Font: IERMB a partir de l'AMB

⁵ També és disponible a sis municipis situats fora d'aquest àmbit: Cerdanyola del Vallès, el Papiol, Pallejà, Sant Vicenç dels Horts i Santa Coloma de Cervelló

Entre els residents a Barcelona és on es concentra el major volum de Passis d'acompanyant, un 62,4%, seguit de l'Hospitalet de Ll. (8,6%), Badalona (7,6%) i Sta. Coloma de Gramenet (5,5%). Aquesta distribució entre els diferents municipis segueix en termes generals la pauta de distribució general de la població amb discapacitat. No obstant, en els casos de Sta. Coloma de Gramenet, St. Joan Despí, Barcelona i St. Adrià de Besòs, la relació entre percentatge de Passis d'acompanyant respecte el percentatge de població amb discapacitat és superior a 1, fet que indica una major demanda.

En tot cas, la relació entre Passis d'acompanyant i població potencial estrictament no s'ha pogut realitzar atès que no es disposen de dades que recullin la població amb discapacitat que requereix d'acompanyament en el transport públic. Les úniques dades oficials i publicades pel Departament de Treball, Afers Socials i Família corresponen a persones amb barem de mobilitat i amb necessitat de 3a persona, però aquests barems no fan referència, de forma exclusiva, a aquesta necessitat. Són barems que indiquen dificultat per moure's en transport públic col·lectiu, en el primer cas, o que en depenen d'una altra per fer-ho.

Relació entre Passis metropolitans d'acompanyants vigents i població amb discapacitat, per municipi. 2015

	MUNICIPI DE RESIDÈNCIA	PASSIS D'ACOMPANYANT	POBLACIÓ AMB DISCAPACITAT	RELACIÓ PASSIS ACOMPANYANT/POBLACIÓ DISCAPACITAT
PRIMERA CORONA TARIFÀRIA	BADALONA	7,6%	7,6%	1,01
	BARCELONA	62,4%	55,1%	1,13
	CASTELLDEFELS	0,5%	1,3%	0,35
	CORNELLÀ DE LLOBREGAT	2,5%	3,2%	0,77
	EL PRAT DE LLOBREGAT	2,1%	2,3%	0,91
	ESPLUGUES DE LLOBREGAT	1,5%	1,6%	0,97
	GAVÀ	0,6%	1,3%	0,48
	L' HOSPITALET DE LLOBREGAT	8,6%	9,0%	0,95
	MONTCADA I REIXAC	0,5%	1,0%	0,47
	MONTGAT	0,2%	0,2%	0,91
	SANT ADRIÀ DE BESÒS	1,6%	1,4%	1,11
	SANT BOI DE LLOBREGAT	2,2%	3,0%	0,74
	SANT FELIU DE LLOBREGAT	0,8%	1,2%	0,70
	SANT JOAN DESPÍ	1,2%	1,0%	1,14
	SANT JUST DESVERN	0,3%	0,3%	0,91
	SANTA COLOMA DE GRAMENET	5,5%	4,6%	1,19
	TIANA	0,1%	0,1%	0,58
VILADECANS	1,6%	2,1%	0,75	

Font: IERMB a partir de l'AMB i Departament de Treball, Afers Socials i Família

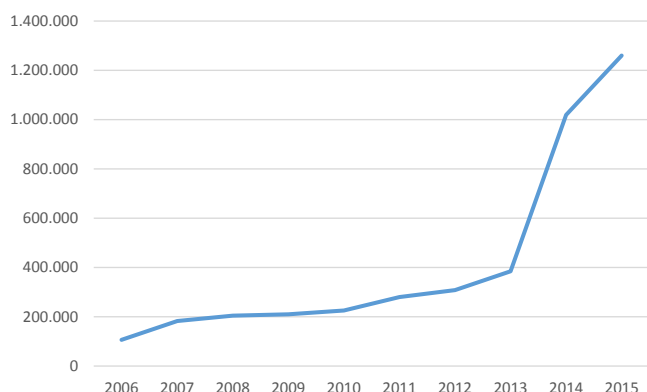
Utilització del Passi metropolità d'acompanyant

L'ús del Passi metropolità d'acompanyant en els serveis de transport públic col·lectiu de la primera corona metropolitana ha crescut de forma continuada en els darrers anys. L'any 2015 es realitzaren 1,26 milions de validacions amb aquest títol de transport.

L'any 2013, amb l'aplicació del nou model de gestió de la Tarificació social de l'AMB, s'homogeneïtzaren els Passis d'acompanyant dels diferents municipis i es passà a tenir una imatge comuna i a poder-se utilitzar com a títol de transport amb tecnologia magnètica que permetia la seva validació. És aquesta la raó del creixement sobtat de validacions (viatges) aquest any. En anys anteriors, el Passi d'acompanyant no funcionava com a títol de transport

(excepte entre els residents a Barcelona) i no es validava. Com succeí amb la Targeta Rosa metropolitana, a Barcelona ciutat aquest canvi de model de gestió no va afectar sensiblement.

Demanda (validacions) efectuades amb el Passi Metropolità d'acompanyant. 2006-2015



Font: IERMB a partir de l'AMB

2.5.3. Conclusions

Tot i que es desconeixen les pautes de mobilitat d'aquests col·lectius i que la discapacitat i la dependència són conceptes molt amplis i que poden afectar de moltes maneres la mobilitat i l'autonomia d'aquestes persones, si que es poden nombrar a grans trets, les principals barreres en relació a la mobilitat per aquest col·lectiu, que són:

- Disminució de l'autonomia: la manca d'accessibilitat als diferents sistemes de transport públic en les diferents etapes dels desplaçaments, pot generar major dependència. És a dir:
 - per arribar a la xarxa de transport públic (entorn urbà)
 - per arribar físicament a l'estació o parada
 - per accedir als vehicles (taxis, autobusos, trens)
 - quan els sistemes d'informació del sistema de transport públic no són adequats a les disfuncions sensorials que puguin patir.
- La baixa qualitat dels entorns urbans per a la mobilitat no motoritzada, pot comportar també la limitació de la seva autonomia.

En relació a les tarifes socials del transport públic destinades a aquest col·lectiu, cal esmentar els mateixos greuges territorials que afecten al col·lectiu de gent gran. En aquest cas, la taxa de cobertura entre la població potencial de la Targeta rosa metropolitana per a discapacitats és molt elevada, gairebé el 78% de persones amb discapacitat empadronades en aquets territori disposen d'aquest títol (90.675 persones). El greuge territorial al que es fa referència és que:

- L'AMB té competències per establir tarifes específiques per a determinats col·lectius socials, com els discapacitats, com ja s'ha vist. En aquesta situació, i mentre no es formalitzi l'extensió de la tarifació social als nous 18 municipis que formen la segona corona de l'AMB, ara per ara aquests títols socials únicament són vàlids pels residents a la primera corona (i en 5 municipis amb conveni amb l'AMB). Així doncs, els municipis de la segona corona que presten

serveis de transport urbà tenen sistemes de tarifació social per discapacitats diferents –o no en tenen-, i que aproven segons les competències municipals pròpies en el transport urbà.

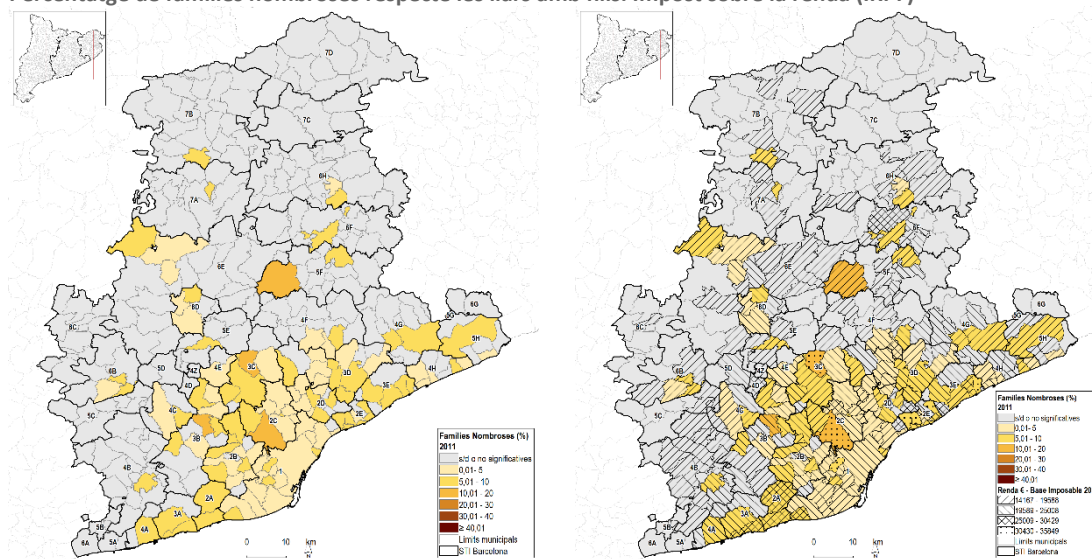
2.6. FAMÍLIES NOMBROSES I FAMÍLIES MONOPARENTALS

Famílies nombroses

A l'àrea metropolitana de Barcelona el percentatge de llars que tenen més de dos fills a càrrec es situa al voltant del 5%. Es tracta d'un percentatge baix en relació a països de l'entorn i està estretament vinculat amb la baixa taxa de fecunditat de l'estat espanyol (situada en 1,39 fills per dona a Catalunya l'any 2015). En aquest sentit, s'observa com els municipis de més renda (Sant Cugat del Vallès, Sant Just Desvern, Begues, Castelldefels, etc.) el pes de les famílies nombroses se situa per la banda més alta. Destaca en aquest sentit, el municipi de Sant Cugat del Vallès, que a més de ser el municipi de més renda del conjunt de l'àrea metropolitana, és al mateix temps, el municipi que té una major proporció de famílies nombroses (10,9%).

Per altra banda, el model de reproducció de la població nouvinguda en els últims anys, que ha contribuït a frenar l'envelliment de la població, també ha comportat a crear el fenomen oposat. És a dir, alguns dels municipis de menys renda i on el pes de la població immigrada és més elevat, el pes de les famílies nombroses augmenta. Això es dona de forma particular a Badia del Vallès, Sant Adrià de Besòs, Cornellà de Llobregat, Badalona i Sant Vicenç dels Horts.

Percentatge de famílies nombroses respecte les llars amb fills. Impost sobre la renda (IRPF)

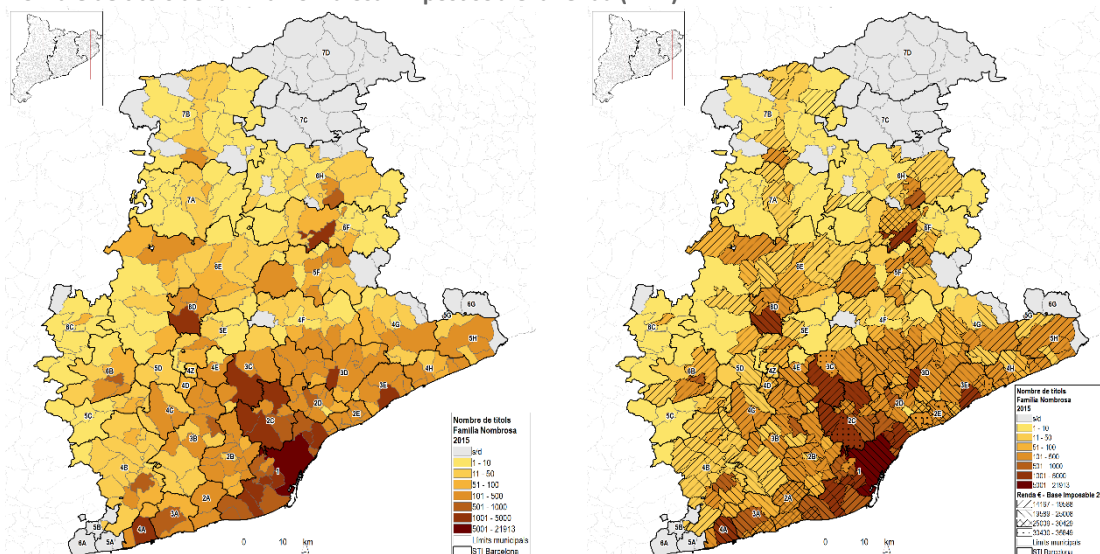


Base imposable: Consisteix en l'import format pel total de rendiments obtinguts pel contribuïent durant el període impositiu. Inclou principalment, els rendiments del treball, el capital immobiliari i mobiliari, els rendiments empresarials i professionals i les variacions patrimonials

*No es proporciona informació per als municipis de menys de 1.000 habitants perquè es podrien mostrar dades atípiques.

Font: Censos de Población y Viviendas 2011 (INE) i Hermes (Diputació de Barcelona)

Nombre de títols de família nombrosa. Impost sobre la renda (IRPF)



Base imposable: Consisteix en l'import format pel total de rendiments obtinguts pel contribuïent durant el període impositiu. Inclou principalment, els rendiments del treball, el capital immobiliari i mobiliari, els rendiments empresarials i professionals i les variacions patrimonials.

*No es proporciona informació per als municipis de menys de 1.000 habitants perquè es podrien mostrar dades atípiques.

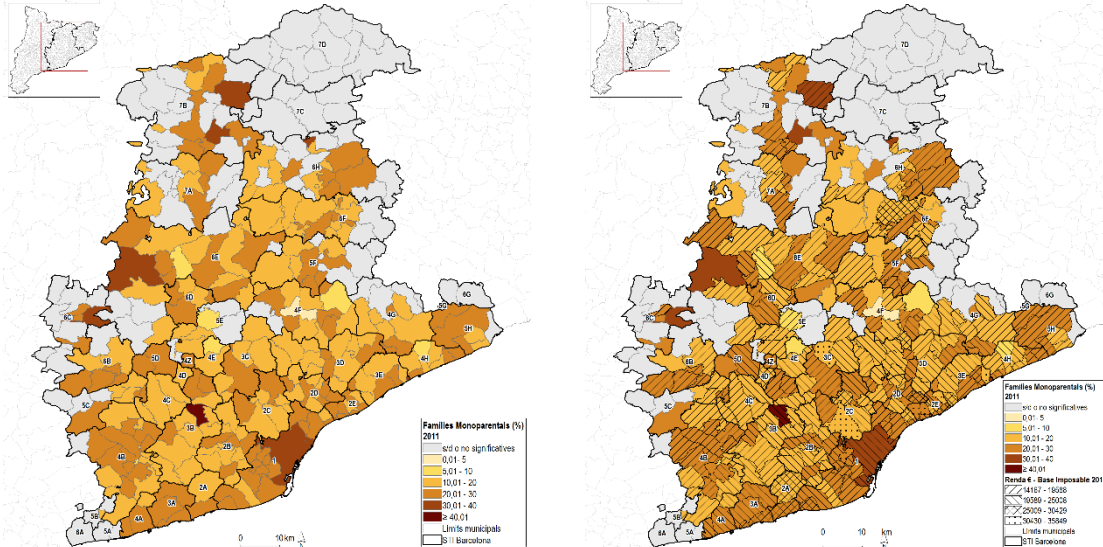
Font: Generalitat de Catalunya i Hermes (Diputació de Barcelona)

Famílies monoparentals

A l'àrea metropolitana de Barcelona, les llars formades per un adult amb algun nen dependent (famílies monoparentals) se situa al voltant del 21%. Es tracta d'un fenomen creixent a la nostra societat com a conseqüència de l'augment de la taxa de divorcis i separacions i, també, per noves formes de paternitat i maternitat. Les taxes de risc de pobresa segons el tipus de llar, reflecteixen que a l'àmbit metropolità les persones que viuen en llars monoparentals amb nens dependents són les que presenten més risc de pobresa.

Particularment, els municipis de Badia del Vallès, l'Hospitalet de Llobregat, Sant Adrià de Besòs i Badalona, que són els municipis de menys renda a l'àrea metropolitana de Barcelona, entren dins del grup de municipis on el pes de les llars monoparentals és més alt. També es pot trobar el fenomen oposat en el què més renda creix el pes de les llars monoparentals, si bé amb menor intensitat que en el cas de les famílies nombroses. Aquest seria el cas de Barcelona i Sant Just Desvern.

Percentatge de famílies monoparentals respecte les llars amb fills. Impost sobre la renda (IRPF)

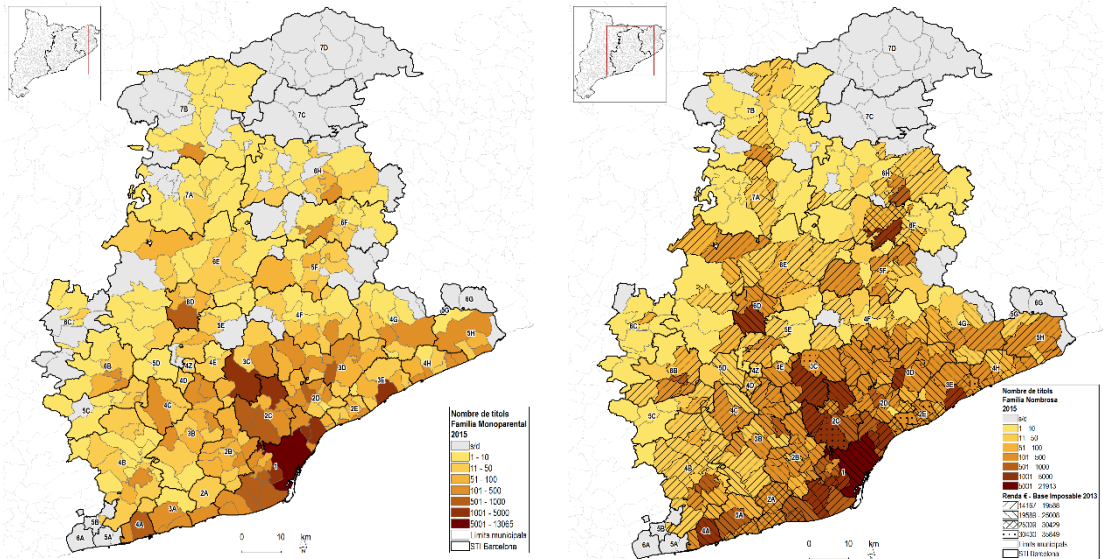


Base imposable: Consisteix en l'import format pel total de rendiments obtinguts pel contribuïent durant el període impositiu. Inclou principalment, els rendiments del treball, el capital immobiliari i mobiliari, els rendiments empresarials i professionals i les variacions patrimonials.

*No es proporciona informació per als municipis de menys de 1.000 habitants perquè es podrien mostrar dades atípiques.

Font: Generalitat de Catalunya i Hermes (Diputació de Barcelona)

Nombre de títols de família monoparental. Impost sobre la renda (IRPF)



Base imposable: Consisteix en l'import format pel total de rendiments obtinguts pel contribuïent durant el període impositiu. Inclou principalment, els rendiments del treball, el capital immobiliari i mobiliari, els rendiments empresarials i professionals i les variacions patrimonials.

*No es proporciona informació per als municipis de menys de 1.000 habitants perquè es podrien mostrar dades atípiques.

Font: Censos de Población y Viviendas 2011 (INE) i Hermes (Diputació de Barcelona)

2.6.1. Les pautes de mobilitat generals

Tenint en compte que les enquestes de mobilitat no sempre recullen informació acurada de la composició de llar o de la renda, no és possible fer una anàlisi en detall dels patrons de mobilitat d'aquests tipus de llars. Tanmateix, s'ha de tenir present que les característiques d'aquestes llars poden ser molt diverses en termes de renda, origen, el lloc de residència, que també influeixen els seus comportaments i per tant, a les problemàtiques de mobilitat associades. Així que no es defineixen uns impactes concrets d'aquest col·lectiu amb característiques sociodemogràfiques molt diverses.

2.6.2. Els títols de transport vigents

La Llei 40/2003, de protecció de les famílies nombroses i la Llei 18/2003, de suport a les famílies contemplava bonificar el transport públic col·lectiu, amb un descompte en els títols de transport. Així s'han creat diferents títols específics.

Famílies nombroses i famílies monoparentals. FGC i Rodalies de Catalunya

FGC i Rodalies de Catalunya fan un descompte en el bitllet senzill no integrat a aquests col·lectius. Del 20% en el cas de la categoria general o del 50% si és categoria especial.

En el cas de Rodalies de Catalunya el descompte s'aplica a tots els bitllets i abonaments personals, tots els dies i per tots els tipus de trens. No s'apliquen però al Bonotren ja que és un títol d'ús multipersonal. Per obtenir els descomptes, els usuaris han de presentar el títol oficial en vigor o fotocòpia compulsada.

Pel que fa a FGC a més dels descomptes en els bitllets senzills no integrats, que cal dir que els d'una zona no són vàlids per la corona 1, també ofereix la T-Família nombrosa i monoparental. Es tracta d'un títol en el que se li aplica el descompte igual que el bitllet senzill, segons la categoria familiar, que permet fer 50 desplaçaments amb les línies d'FGC segons les zones que es travessen (de la 1 a la 6) i que té una validesa de 30 dies consecutius a partir de la primera validació. És un títol unipersonal amb el número de carnet personal. S'obté a les màquines de venda automàtica de les estacions i taquilles d'FGC.

Famílies nombroses i famílies monoparentals. Títols integrats de l'ATM

L'any 2010 l'ATM va crear els títols integrats per a famílies nombroses T-Mes, T-Trimestre i T-Jove. L'any següent, la T-70/90, i s'estengué aquests títols també a les famílies monoparentals.

Les característiques dels títols són les mateixes que per a la resta de la població; únicament tenen un descompte del 20% o del 50% en cas de tenir-ne la categoria general o especial, respectivament.

Per adquirir els títols de transport amb bonificació FM/FN cal presentar al punt de venda els següents documents acreditatius (originals i vigents):

- el DNI, NIE o passaport.
- el títol de família monoparental o nombrosa (el títol familiar o l'individual) que hagi emès la Generalitat de Catalunya o el títol de família nombrosa emès per qualsevol altra comunitat autònoma.

En el moment de la venda, el centre d'atenció al client anotarà, en el títol de transport, el número de DNI/NIE/passaport del beneficiari i el número de carnet de família monoparental o nombrosa.

La condició de beneficiari del títol de FM/FN es mantindrà al llarg de la vigència del títol, amb independència de la pèrdua de la condició de membre de família monoparental o de família nombrosa de categoria general o especial, sempre i quan s'acrediti documentalment haver gaudit de la dita condició en el moment de la seva adquisició i primera validació.

Els punts de venda dels títols de transport amb bonificació FM/FN són els centres d'atenció al client que s'especifiquen a continuació:

- TMB: a les estacions de Diagonal (L5), La Sagrera (L1) i Universitat (L1)
- FGC: a les estacions de Pl. Catalunya i Pl. Espanya
- Rodalies de Catalunya: A totes les taquilles de les estacions
- Estacions d'autobusos: Barcelona Nord, Granollers, Igualada, Manresa
- Oficines de mobilitat: Sabadell, Sant Feliu de Llobregat i Terrassa

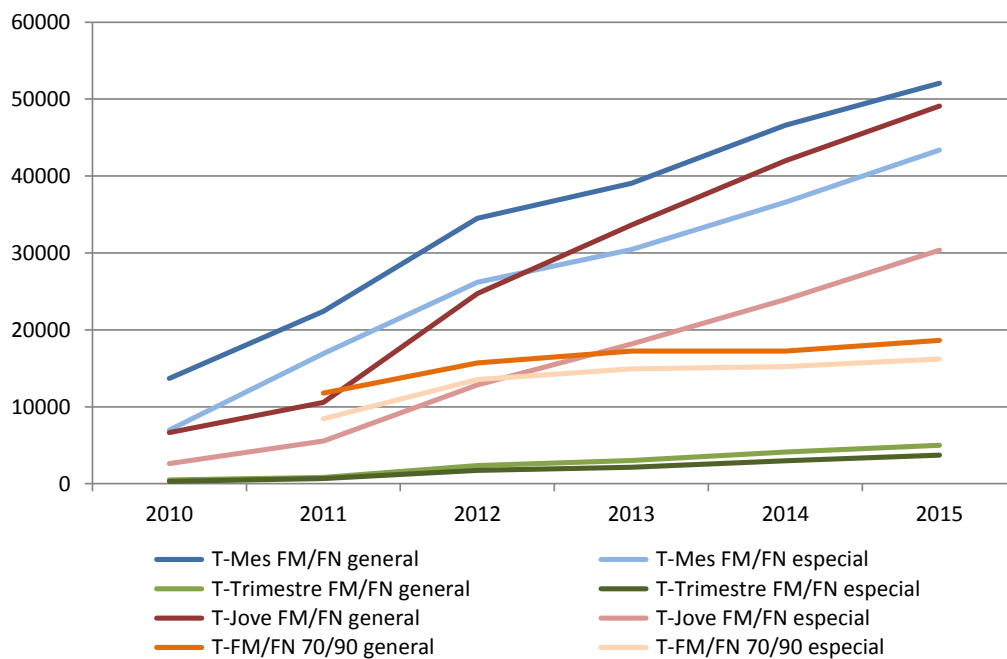
Actualment, un 0,6% del total de títols integrats venuts corresponen als destinats a famílies nombroses i monoparentals. Les estimacions de vendes d'aquests títols de transport integrat bonificat mostren increments molt elevats, particularment en el cas de la T-Trimestre i de la T-Jove, amb un creixement del 900% en el primer cas i del 800% en el segon. El títol més venut entre aquest col·lectiu és la T-Mes i la T-Jove.

El primer i segon any des que es crearen els títols per a famílies nombroses, en els punts de venda es tenia un registre de les persones que compraven aquests títols de transport, anotant les seves dades personals. Amb aquest procés es volia controlar que el nombre de títols adquirits per part de les persones que formaven part d'una família nombrosa o monoparental no excedís, en el cas d'una T-Mes, de 12, i, en el cas d'un títol trimestral, de 4 targetes. Aquest registre podria permetre també conèixer quins són els usuaris reals d'aquesta prestació social. No obstant, segons informació de l'ATM, aquest procés no va continuar en el temps, per problemes de gestió, i a hores d'ara no es pot saber quins són els usuaris reals d'aquesta prestació (particularment, on resideixen, quin títol adquireixen, quin membre de la família el fa servir, etc.).

Per tant, i com succeeix amb la resta de títols integrats, únicament es podria fer una estimació de la residència de la població usuària en funció de la primera validació dels títols, però és un procés complex i pot donar resultats poc fiables.

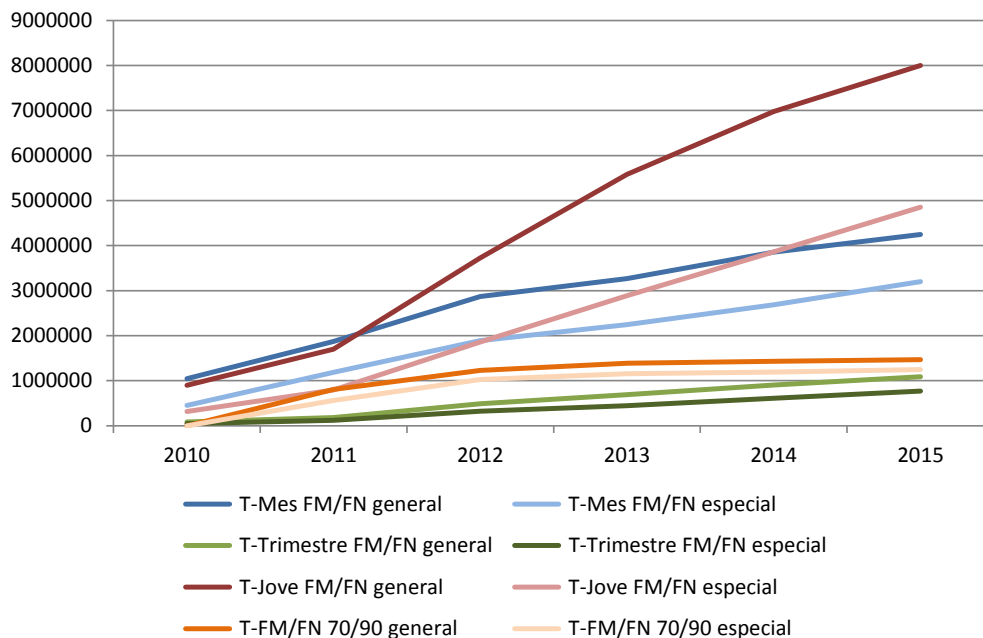
Respecte de la utilització d'aquests títols (validacions efectuades), l'any 2015 s'efectuaren un total de 24,9 milions de viatges (el 3,8% sobre el total de títols integrats). El primer any d'aplicació, el 2010, els viatges van ser de 2,8 milions. El creixement, com s'observa en el gràfic següent, ha estat constant i molt elevat, particularment entre la gent jove (la T-Jove FM/FN general és la més utilitzada, amb més de 8 milions de validacions anuals).

Estimació de les vendes (títols venuts) de títols per a FN/FM. 2010-2015



Font: IERMB a partir de Memòries ATM

Validacions de títols per a FN/FM. Evolució 2010-2015



Font: IERMB a partir de Memòries ATM

2.6.3. Conclusions

Com ja s'ha comentat, s'ha de tenir present que les característiques de les llars de famílies nombroses i monoparentals poden ser molt diverses en termes de renda, origen, lloc de residència, fets que influeixen en els seus comportaments. Aquest fet, sumat a la manca d'informació recollida a les enquestes de mobilitat, fa que no es defineixin unes pautes de mobilitat concretes d'aquest col·lectiu, amb característiques sociodemogràfiques molt diverses.

En el cas de les famílies nombroses, es poden relacionar amb famílies amb rendes altes i alhora amb famílies amb rendes baixes, en aquest cas s'observa una vinculació directa amb la immigració. En el cas de les famílies monoparentals, també es relaciona un major risc de pobresa, per les menors rendes.

Així doncs, els menors nivells d'ingressos de bona part d'aquestes llars, augmenten el risc d'estar en situació de pobresa, essent el cost associat a la mobilitat la principal barrera d'aquest col·lectiu en termes de mobilitat i accessibilitat. Es per això que són importants les mesures destinades a bonificar el transport públic col·lectiu, tot i que com s'ha observat els títols actuals tenen poca penetració en aquest col·lectiu (així, només el 0,6% del total de títols integrats venuts corresponen als destinats a famílies nombroses i monoparentals).

ANNEX CAPÍTOL 1

1.1. TARIFES ESPECIALS

Pensionistes

La «BKK» de **Budapest** ofereix un carnet especial, el "*Pensioner Pass*" pels usuaris en diferents situacions: aquells que reben una pensió per si mateixos amb totalitat de drets; aquells que reben una pensió a conseqüència d'un parent (pensió de viduïtat, prestació d'orfanat, pensió de familiar de víctimes d'accident, prestació de viduïtat); aquells usuaris que varen fer els 57 anys abans del 31 de desembre de 2011 i que en aquell moment estaven rebent la pensió de jubilació anticipada abans del 31 de desembre del 2011; aquells usuaris que rebien la pensió de discapacitat classe I o classe II el 31 de desembre de 2011; els usuaris que reben la pensió de discapacitat amb un percentatge d'estat de salut del 30% o inferior; els usuaris que van fer 57 anys abans del 31 de desembre de 2011 i eren titulars de la pensió de discapacitat classe III a la mateixa data; els usuaris que van fer 57 anys abans del 31 de desembre de 2011 i eren titulars d'una prestació social regular a la mateixa data; els usuaris que reben una prestació de discapacitat i que tinguin el certificat de viatge; els usuaris que reben la prestació nacional de cura o el suplement nacional de coratge moral; els Hongaresos repatriats que reben una pensió de l'estranger; els membres del clergat que reben una pensió suplement; a usuaris sota tutela; els cònjuges d'un usuari de les categories mencionades, excepte els usuaris sota tutela, en el cas que aquest/a tingui edat per rebre la pensió de la tercera edat; els usuaris en edat de treballar que reben una prestació social a causa de problemes de salut i supervisió d'infants o la prestació de reemplaçament del salari; en el cas d'estar desocupats i els usuaris que reben una prestació de discapacitat però que no tinguin el certificat de viatge.

Gossos

A la majoria de ciutats els animals de companyia com els gossos estan permesos dins de la xarxa de transport públic. Tot i així hi ha excepcions i casos diferents. Cal remarcar que tots els gossos pigall estan permesos en les diferents xarxes de transport públic.

A les ciutats de **París, Praga, Atenes, Brussel·les i Zuric** només es permet viatjar gratuïtament als gossos de mida petita. En alguns casos els gossos grans tenen permís d'accés abonant una tarifa especial, com és el cas de **París i Brussel·les**.

A les ciutats de **Londres, Madrid, Hèlsinki, Oslo i Estocolm** permeten l'entrada de tots els gossos de manera gratuïta sempre i quan l'animal vagi correctament lligat i estigui controlat.

A **Milà, Berlín, Budapest i Amsterdam** tots els gossos, independentment de la seva mida, han d'abonar una tarifa especial. Normalment aquesta tarifa és l'equivalent a la meitat d'un bitllet d'adult.

Bicicletes

Cada vegada més els usuaris opten pel transport combinat que consisteix en l'ús del transport públic i la bicicleta simultàniament. És per això que les diferents autoritats del transport públic comencen a permetre les bicicletes dins dels seus vehicles. No obstant, l'accés de vehicles sol estar reservada a unes hores concretes sobretot a aquelles de menor afluència de passatgers.

Les ciutats de **Londres, Madrid, Praga, Atenes, Milà i Brussel·les** permeten entrar les bicicletes a l'interior de tota la seva flota de transport de manera gratuïta.

Copenhage, Berlín, Amsterdam i Zuric tenen tarifes especials per a les bicicletes. Només pagant aquesta tarifa es pot accedir al transport públic amb la bicicleta. La ciutat d'**Oslo** només permet accedir durant les hores puntes amb la bicicleta si s'abona la tarifa corresponent, durant les altres hores poden viatjar gratuïtament.

Per altra banda, hi ha ciutats on només es pot accedir amb la bicicleta al metro i en alguns serveis de tren, una d'aquestes ciutats és **Hèlsinki**. **París** únicament permet accedir amb la bicicleta a la xarxa de trens regionals (RER) i també a la línia 1 de metro en dies concrets de manera gratuïta. **Budapest** no permet accedir a la seva xarxa de metro amb bicicleta però sí a altres mitjans de transport. Finalment, a **Estocolm**, està prohibit accedir al transport públic amb la bicicleta.

Horari	
Copenhage	No permès entre les 7:00 i les 9:00 i entre les 15:30 i les 17:30. Els mesos de juny, juliol i agost està permès durant tot el dia.
Londres	No permès entre 7:30 i 9:30 i entre 16:00 i 19:00 de dilluns a divendres.
París	A la línia 1 de metro està permès únicament els diumenges i festius fins a les 16:30. A la xarxa RER està permès durant tot el dia els caps de setmana i festius, i de dilluns a divendres abans de les 6:30, entre les 9:00 i les 16:30 i a partir de les 19:00.
Madrid	No permès entre les 7:30 i les 9:30, entre les 14:00 i les 16:00 i entre les 18:00 i les 20:00 de dilluns a divendres.
Berlín	?
Praga	No permès quan s'estigui realitzant un esdeveniment especial i durant les hores de més afluència esperada de passatgers. Als tramvies no està permès entre les 14:00 i les 19:00 de dilluns a divendres.
Atenes	?
Milà	No permès entre les 7:00 i les 10:30 i de les 16:00 fins les 20:00 de dilluns a divendres. El mes d'agost i durant el període de nadal està permès durant tot el dia.
Brussel·les	No permès entre les 7:00 i les 9:00 i de les 16:00 a les 18:30 de dilluns a divendres.
Oslo	Permès durant tot el dia. Permès únicament pagant la tarifa de dilluns a divendres de les 7:00 a les 9:00 i de les 15:00 a les 18:00.
Budapest	No hi ha restricció horària.
Amsterdam	No permès entre les 7:00 i les 9:00 i entre les 16:00 i les 18:30 de dilluns a divendres.
Zuric	No permès entre les 6:00 i les 8:00 i entre les 16:00 i les 19:00 de dilluns a divendres.
Hèlsinki	Permès durant totes les hores al metro sempre i quan hi hagi suficient espai.

- **Paris**
Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF): <http://www.stif.org/>
- **Londres**
Transport For London (TFL): <https://tfl.gov.uk/>
- **Madrid**
Consortio Regional de Transportes de Madrid (CRTM): <http://www.crtm.es/>
- **Hèlsinki**
Helsingin Seudun Liikenne (HSL): <https://www.hsl.fi/>
- **Praga**
Regionální Organizátor Prazské Integrované Dopravy (ROPID): <https://ropid.cz/en/>
- **Oslo**
Ruter AS: <https://ruter.no/>

- **Estocolm**
AB Storstockholms Lokaltrafik (SL): <http://sl.se/>
- **Atenes**
Athens Urban Transport Organisation (OASA): <http://www.oasa.gr/?lang=en>
- **Brussel·les**
The Brussels Intercommunal Transport Company (STIB): <http://www.stib-mivb.be/>
- **Copenhage**
MOVIA: <https://www.moviatrafik.dk/>
- **Milà**
Azienda di Transporti Milanesi: <http://www.atm.it/>
- **Berlin**
Verkehrsverbund Berlin - Brandenburg GmbH: <http://www.vbb.de/de/index.html>
- **Budapest**
Budapesti Közlekedési Központ (BKK): <http://www.bkk.hu/>
- **Amsterdam**
Vervoerregio Amsterdam: <https://www.vervoerregio.nl/>
- **Zuric**
Zürcher Verkehrsverbund: <http://www.zvv.ch/>
- **Varsòvia**
The Warsaw Transport Authority (ZTM): <http://www.ztm.waw.pl/>

1.2. AVALUACIÓ DE LES TARIFES I ACTUACIONS DE CARÀCTER AMBIENTAL

Aparcaments Dissuasius (Park and Ride)

Avaluació

Si observem diferents casos d'estudi, podem detectar els principals resultats d'aquestes mesures.

- **Bolonya** – la mesura adoptada a la ciutat italiana consistia en la introducció d'un nou aparcament "*Park and Ride*" i la millora d'aquells que ja existeixen, millors connexions en el transport públic, i el desenvolupament d'un sistema electrònic mitjançant el qual fos possible reservar amb antelació una plaça d'aparcament. Els objectius principals eren augmentar l'ús del transport públic, disminuir la congestió i la contaminació de les àrees urbanes i millorar la mobilitat a la ciutat. Els resultats de la mesura van ser: un increment del 44% de l'oferta de places de "*Park and Ride*", un increment del 30% en l'ocupació dels aparcaments, la possibilitat que els usuaris aparquin els seus cotxes i utilitzin el bus llançadora fins al centre de la ciutat, aparcament per a bicicletes dins de l'àrea de "*Park and Ride*", i bicicletes compartides "*C'entro in bici*" a l'interior de les àrees d'aparcament. Pel que fa a la utilitat de l'aparcament Els usuaris de l'aparcament "*Tanari*" van augmentar de 36.000 l'any 2008 a 95.000 l'any 2011, del 2008 al 2011 els ingressos van augmentar un 34% i l'ocupació de l'aparcament va augmentar un 19% del 2008 al 2009 i un 65% del 2009 al 2010.
- **Donostia-San Sebastian** – l'augment del trànsit a Donostia-San Sebastian i més concretament la demanda d'aparcaments va fer necessari controlar la mobilitat dels conductors en el marc d'una política de mobilitat urbana sostenible. Els principals objectius eren augmentar l'ús del transport públic entre aquells usuaris que no tenen fàcil accés a la xarxa de transport des d'on viuen i reduir el nombre de cotxes que entren al centre de la ciutat. Amb la mesura es va implementar un sistema integrat guiat d'aparcament per ajudar als conductors a trobar places d'aparcament. La majoria de la població va considerar aquesta mesura com a positiva després de la seva implementació (78% de la població) i creien que la mesura ajudava a millorar la situació d'aparcament de Donostia-San Sebastian (62% de la població). Les mesures de gestió d'aparcament, com el sistema guiat de "*Park and Ride*", combinades amb altres mesures amb l'objectiu de promoure els mitjans de transport sostenibles, van causar impactes significants en el sistema de transport de Donostia-San Sebastian. En un context d'augment dels trajectes amb cotxe, un canvi en els mitjans cap a d'altres més sostenibles com el transport públic o la bicicleta es va aconseguir. El nombre de cotxes que entren actualment a la ciutat s'ha reduït en més de 7.500 cotxes al dia.
- **Rotterdam** – abans de la implementació de la mesura, els serveis de "*Park and Ride*" (23 ubicacions), a la regió assolien la seva màxima capacitat. Amb l'augment de la mobilitat, la necessitat d'expandir el nombre de places d'aparcament disponibles es va fer evident. Això va comportar la creació de l'estratègia de 15 anys per a l'expansió dels "*Park and Ride*". El projecte suposava una implementació a curt termini amb la realització de 1.600 noves places de pàrquing a Rotterdam de cara a l'any 2006. El projecte també contemplava millorar la qualitat d'algunes de les localitzacions ja existents. El principal "*Park and Ride*" es va completar el 2005 i va demostrar un nivell

d'ocupació molt baix amb menys d'un 10% d'ocupació durant el període d'avaluació. Això es pot explicar pel fet que es va obrir just abans de les vacances d'estiu. L'expansió de les localitzacions de "*Park and Ride*" a la regió de Rotterdam es mantenen com a un element important de la política regional en relació amb les iniciatives locals de planificació d'espai.

- **Lille** – el Pla de Mobilitat de la Regió, aprovat l'any 2000, estableix que totes les accions implementades a la ciutat haurien de contribuir a la millora de les connexions amb el transport col·lectiu i fomentar la creació d'intercanviadors intermedis. Una xarxa de "*Park and Ride*" podia ajudar a reduir el nombre de cotxes al centre de la ciutat sempre i quan es proporcionés accés directe al transport públic. Els principals objectius eren reduir el nombre de cotxes que circulaven al centre de la ciutat, reduir la contaminació de l'aire i el nivell de soroll, promoure l'ús del transport públic, incloure hi vehicles nets accessibles per a les persones amb mobilitat reduïda, tallar el temps de trajecte dins la ciutat i proporcionar més seguretat dins dels aparcaments pels conductors i els ciclistes. Per calcular els resultats de l'estratègia es van mesurar regularment el nombre de persones que utilitzaven els aparcaments: en aquells serveis connectats al metro, es va calcular un 75% d'usuaris el gener del 2005 i a més es van crear un total de 1100 noves places d'aparcament, menys cotxes varen entrar al centre de la ciutat i més usuaris van utilitzar el transport públic. El paper de la decisió política va ser molt important, ja que hi havia una clara oposició per part dels comerços i dels residents a deixar els cotxes lluny del centre de la ciutat. [CIVITAS, 2011]

Per altra banda, l'organització no governamental *Friends of the Earth* considera que l'expansió d'aquests aparcaments no és adequada pel segle 21 perquè no contribueix significativament a la provisió de transport sostenible ni ofereix cap benefici substancial pel medi ambient.

Alguns dels seus arguments principals són:

1. La majoria d'ocasions els *Park and Ride* no redueixen els nivells de trànsit, el que fan és redistribuir-lo.
2. La distància recorreguda pels vehicles i la contaminació atmosfèrica pot augmentar.
3. La majoria dels plans d'autobús dels "*Park and Ride*" estan subvencionats per autoritats locals. En lloc d'utilitzar aquesta subvenció pels aparcaments dissuasius podrien ser utilitzats per crear més rutes d'autobús i trajectes més econòmics.
4. Posant els aparcaments gratuïts del "*Park and Ride*" es subvenciona als conductors i fa que l'ús del cotxe sigui més atractiu.
5. Les estratègies de "*Park and Ride*" augmenten l'exclusió social entre aquells que no tenen accés al cotxe.
6. La creació de grans superfícies pels aparcaments pot suposar una utilització insuficient de terra la qual podria estar destinada a altres usos més productius.

“Kutsuplus”

Avaluació

El gran creixement de la demanda, i les peticions diàries dels clients per estendre les hores de servei i la zona de cobertura, van fer necessari un augment en la capacitat de la flota per cobrir l'augment de la demanda. L'HSL va preveure això com un factor important per assegurar la continuació del servei. Per això, l'HSL va proposar als municipis de la regió, que pel maig del 2014, quan el nombre de trajectes seguis en augment, la capacitat de la flota seria augmentada en 45 vehicles per millorar la disponibilitat, la qualitat i l'economia del servei.

No obstant això, els municipis no van garantir el finançament. Aquesta decisió va afectar greument el desenvolupament del servei en termes d'eficiència, economia i qualitat. Malgrat els obstacles, el servei de "Kutsuplus" va continuar operatiu. El servei va rebre molta atenció i serveis semblants al "Kutsuplus" van començar a aparèixer a altres països.

El projecte pilot de “Kutsuplus” va demostrar que els serveis de transport a demanda a temps real que poden optimitzar les rutes tenen un futur brillant. D'acord amb l'enquesta de “Kutsuplus” de l'octubre del 2013, la majoria dels usuaris estaven convençuts que seguirien utilitzant el servei en un futur. Només un 1.4% afirmava que utilitzaria altres mitjans de transport.

El nou model de transport públic es va convertir en una alternativa competitiva als cotxes privats i de lloguer. El “Kutsuplus” per molts usuaris era un mitjà per estalviar temps: trobar pàrquing, treure el gel i la neu del cotxe, canviar els pneumàtics, inspeccions anuals, etc.

Tot i la baixa capacitat del vehicle, els usuaris de “Kutsuplus” van augmentar. Cada vegada que s'augmentava el nombre de vehicles augmentava el nombre de passatgers.

El servei “Kutsuplus” va estar dissenyat per poder competir amb els milers de vehicles de l'àrea metropolitana d'Hèlsinki. Una vegada la capacitat es trasllada a gran escala, el servei millora i d'acord amb simulacions, l'eficiència dels vehicles es multiplica. L'expansió del servei milloraria la qualitat, la qual augmentaria la satisfacció dels clients, el que ajudaria amb la continuïtat de la tendència. A gran escala, els impactes mediambientals del sistema poden també significar reducció de les congestions, accidents de trànsit, desaprofitament del temps, ús dels espais de les carreteres, places de pàrquing, etc.

L'HSL tenia planejat expandir la flota de “Kutsuplus” a uns 5.000-8.000 vehicles de cara a l'any 2027.

Per desenvolupar el servei, la quantitat de subsidis necessària hauria augmentat amb els anys. Això va comportar que els municipis deneguessin la proposta de l'HSL i que de cara a finals del 2015 el servei tal com estava plantejat hagués de finalitzar.

“Test Commuters”(2001-2008)

Avaluació

Al municipi de Lund, 800 persones van participar en el projecte al llarg dels 8 anys: el 90% d'ells realitzaven més de la meitat dels seus trajectes a la feina amb transport públic durant el període de prova. Un any després del període, un 38% dels participants encara utilitzaven principalment el transport públic per realitzar el trajecte al lloc de feina. Al voltant de 250 kg de CO2 per persona i any es van estalviar.

Al municipi de Ronneby, d'un total de 2300 treballadors, 49 varen mostrar el seu interès en el projecte i 17 usuaris del cotxe varen sumar-se al període de prova. Durant el mes de prova, 230 kg de CO2 per persona es van estalviar. Les enquestes van mostrar que el 20% dels participants es van qüestionar la possessió d'un cotxe.

El projecte va beneficiar no únicament al proveïdor del transport públic, també a la regió disminuint la congestió de trànsit, el soroll, la degradació de les carreteres, l'emissió de CO2, sobretot si els participants canviaven permanentment el seu comportament en vers el transport. També la regió i les companyies van poder estalviar diners en espais de pàrquing al mateix temps que els participants.

ANNEX CAPÍTOL 2

2.1. CÀLCUL DE DISTÀNCIES EN DESPLAÇAMENTS INTERURBANS

En les EMEF 2005-2016 i en la BBDDMM 2011/2013 s'ha incorporat el càlcul de les distàncies dels desplaçaments interurbans. El càlcul s'ha efectuat mitjançant les relacions entre municipis, a partir de la xarxa viària i utilitzant el camí mínim.

El càlcul de la distància s'ha realitzat amb tecnologia GIS a partir d'un graf de la xarxa de carreteres de Catalunya (ICGC). Per cada municipi, a partir del seu centroide, s'ha creat una matriu de les relacions entre tots ells. En el cas de Barcelona ciutat, s'ha calculat la relació entre districtes, a partir del seu centroide.

2.2. NIVELL DE VULNERABILITAT URBANA: DEFINICIÓ I METODOLOGIA EMPRADA

La metodologia emprada per tal d'analitzar les zones urbanes més vulnerables s'ha fet a partir de l'índex de vulnerabilitat urbana (IVU), calculat per l'àrea de societat de l'IERMB, en el marc de l'elaboració del mapa de barris i de les àrees estadístiques de referència. Es tracta d'un índex multidimensional a partir d'una anàlisi factorial de components principals. A l'anàlisi s'inclou un seguit de variables procedents del Cens de població i habitatges 2001 i 2011, juntament amb una estimació de la població amb rendes baixes (< 50% de la mediana de la distribució de renda metropolitana) a petita escala realitzada a partir de dades censals i de l'Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població, 2011 (ECVHP)⁶.

En la construcció de l'índex de vulnerabilitat urbana (IVU) s'han considerat 4 dimensions de vulnerabilitat i 8 indicadors que integren fenòmens de caràcter socioeconòmic, laboral, sociodemogràfic i residencial:

- Vulnerabilitat socioeconòmica: manca d'ingressos i es quantifica a partir de l'indicador:
 - i. La població resident amb rendes baixes (menys del 50% de la mediana).
- Vulnerabilitat laboral: els indicadors que defineixen el grau d'integració en l'ocupació productiva són:
 - i. La desocupació, mesurada a través de la taxa d'atur.
 - ii. El nivell formatiu baix, a través del percentatge de persones que com a màxim han assolit estudis obligatoris.
 - iii. La precarietat laboral, estudiada a partir del percentatge de treballadors no qualificats.
- Vulnerabilitat sociodemogràfica: integra dos indicadors representatius de dos fenòmens demogràfics que poden incidir en la persistència o augment de la vulnerabilitat urbana:
 - i. L'envelliment demogràfic, a partir del percentatge de llars amb tots els seus membres de 75 anys i més.

⁶ Aquest mètode d'estimació s'ha desenvolupat conjuntament pel Centre de Recerca Matemàtica de la Universitat Autònoma de Barcelona (CRM-UAB) i l'IERMB en el marc del projecte de recerca titulat "La segregació espacial de la pobresa a Catalunya: estructura i dinàmica de la desigualtat social", finançat pel programa Recercaixa (ref. PRO8113, convocatòria 2012). Com resultat d'aquesta estimació s'obté la proporció de població resident en cada secció censal que disposa de rendes altes (> 150% de la mediana), de rendes intermèdies ($\geq 50\%$ i $\leq 150\%$ de la mediana) i de rendes baixes (< 50% de la mediana).

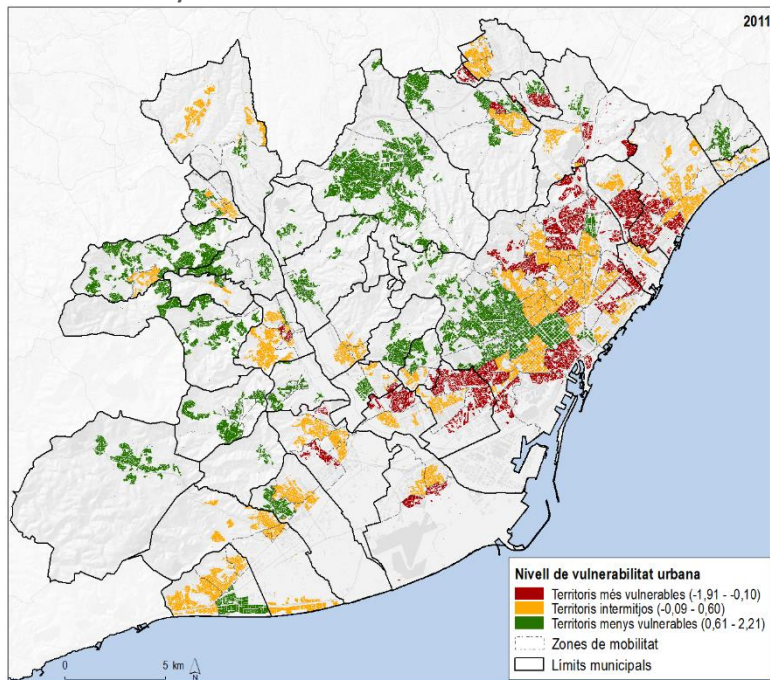
- ii. L'increment del contingent poblacional d'origen estranger, amb l'anàlisi del percentatge de persones nascudes en països no membre de la UE-15.
- Dimensió residencial de la vulnerabilitat: integra aspectes relacionats amb la qualitat dels habitatges:
 - i. La degradació de l'habitabilitat, mesurada com el percentatge d'edificis en estat de conservació ruïnós, dolent o deficient.
 - ii. La superfície de l'immoble, a partir del percentatge de llars que viuen en habitatge de 50 m² útils o menys.

Cal tenir en compte que els indicadors seleccionats no cobreixen tot l'espèctre que pot abastar la vulnerabilitat urbana, per arribar-hi hi ha una manca d'informació de qualitat a petita escala de temes com l'entorn residencial, la salut, la discapacitat o la seguretat.

A nivell metodològic cal destacar que l'execució de l'anàlisi de components principals ve marcada per l'extracció d'un únic factor a on s'espera que tots els indicadors que intervenen en l'anàlisi correlacionin de manera positiva. És precisament aquest fet el que indica que el factor resultant mesura el grau de concentració en el territori de les diferents problemàtiques considerades. A partir d'aquest factor resultant s'obté una mesura contínua de la vulnerabilitat urbana, de la qual cadascun dels barris metropolitans en té assignat un valor.

Per tal d'adaptar aquest índex a les dades de mobilitat, s'ha fet una extrapolació de l'índex a nivell de zona de transport (169 agrupacions de seccions censals creades a partir de la Base de dades metropolitanas 2011/2013), a partir de calcular la mitjana de l'índex per aquesta nova escala d'anàlisi. El resultat es mostra al següent mapa:

Nivell de vulnerabilitat urbana (IVU) segons zones de transport de residència. Residents a l'àrea metropolitana de Barcelona. Any 2011



Font: IERMB en base a INE, Cens de Població i Habitatges 2011 i Base de dades de mobilitat metropolitana 2011/2013 (AMB)

A partir d'aquí, es poden relacionar les dades de mobilitat segons l'IVU en les zones de transport de residència i col·lectius de població. Les dades de mobilitat analitzades per cada col·lectiu són el percentatge d'ús del transport públic, l'autocontenció municipal i la distància mitjana dels desplaçaments interurbans. Les dades de mobilitat s'obtenen a partir de la Base de dades metropolitanes 2011/2013.