

3.3.1.

LA POLÍTICA SOCIAL EN LA MOBILITAT QUOTIDIANA. DIAGNOSI I REPTES PER A LA INCLUSIÓ SOCIAL

Desembre de 2016

Direcció:



Redacció:

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



Maite Pérez (Coordinació)

Equip tècnic:

Maite Pérez

Núria Pérez

Francesc Coll (SIG)

ÍNDEX

1	INTRODUCCIÓ	4
2	EL DRET A LA MOBILITAT COM A FACTOR D'INCLUSIÓ SOCIAL.....	5
2.1.	GENERALITATS I MARC TEÒRIC	5
2.2.	COL·LECTIUS OBJECTE DE POLÍTIQUES SOCIALS.....	9
2.2.1.	Segons sexe: les dones.....	9
2.2.2.	Segons edat: menors i joves	13
2.2.3.	Segons edat: gent gran	16
2.2.4.	Segons discapacitat i autonomia: persones amb discapacitat i persones dependents ...	19
2.2.5.	Segons origen: immigrants	21
2.2.6.	Segons renda	24
2.2.7.	Segons tipus de llar: famílies nombroses i monoparentals	27
2.2.8.	Segons situació professional: població activa	30
2.2.9.	Segons emplaçament: població resident en zones de baixa densitat	33
3	LES POLÍTIQUES SOCIALS EN LA MOBILITAT. SITUACIÓ ACTUAL EN L'ENTORN METROPOLITÀ DE BARCELONA.....	36
3.1.	POLÍTiques TARIFÀRIES EN EL TRANSPORT PÚBLIC COL·LECTIU.....	36
3.1.1.	Política de tarifació social de la Generalitat: FGC, Rodalies de Catalunya i serveis d'autobús interurbans	37
3.1.2.	Política de tarifació social de l'ATM	41
3.1.3.	Política de tarifació social de l'AMB	62
3.2.	SERVEIS ESPECÍFICS DE TRANSPORT	88
3.2.1.	Serveis de transport escolar	88
3.2.2.	Serveis de transport especial o adaptat	91
3.2.3.	Serveis de transport sanitari no urgent.....	95
3.3.	ALTRES POLÍTiques SOCIALS	97
4	DIAGNOSI I REPTES DE LA MOBILITAT PER A LA INCLUSIÓ SOCIAL	98
4.1.	TARIFACIÓ SOCIAL DEL TRANSPORT PÚBLIC	100
4.2.	SERVEIS DE TRANSPORT ESPECÍFICS	106
4.3.	ACCESSIBILITAT FÍSICA A LA XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC COL·LECTIU	109
5	REFERÈNCIES.....	112

1 INTRODUCCIÓ

El transport públic i la mobilitat juguen un paper important en la reducció de l'exclusió social que pateixen els grups de població més vulnerables ja que pot afectar l'accés als serveis bàsics, el treball i a les relacions socials. Es tracta doncs, d'un factor que contribueix a la inclusió social i, per tant, és complementari a les polítiques de benestar social.

En aquesta línia, el marc normatiu i el marc estratègic de planificació a diferents escales de l'administració, com l'europea, estatal i catalana, planteja la necessitat de promoure models de mobilitat que redueixin els impactes vers a determinats col·lectius de la població i que, al mateix temps, siguin compatibles amb la reducció dels impactes sobre el canvi climàtic i la salut dels ciutadans. És a dir, la mobilitat sostenible ha d'incorporar també una dimensió social i cal tenir-la en compte en els diferents marcs d'intervenció del transport i de la mobilitat.

A l'entorn de les societats desenvolupades com ho és el conjunt de l'àrea metropolitana de Barcelona, amb una extensa xarxa de serveis de transport públic, amb pràctiques de regeneració urbana a les ciutats i recuperació de l'espai públic molt notable i amb un grau d'accessibilitat dels carrers que en termes generals es pot considerar satisfactori, es pot dir que la dimensió social de la mobilitat i del transport ja forma part de la gènesi de bona part de les agendes públiques. Al mateix temps, la ciutadania és conscient d'aquesta problemàtica i molt sovint, n'exigeix respostes a l'administració.

El caràcter inclusiu que ha de garantir la mobilitat sostenible, per exemple, queda recollit a la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat de Catalunya mentre que a les Directius Nacionals de Mobilitat de Catalunya es recull el principi d'integració social de la mobilitat sostenible. Per la seva banda, l'aprovació de la Llei 20/1991, del 25 de novembre, de promoció de l'accessibilitat i supressió de barreres arquitectòniques ha suposat avenços molt notables pel que fa la integració social de les persones de mobilitat reduïda facilitant que aquestes persones tinguin les mateixes oportunitats que la resta de ciutadans per accedir al transport públic col·lectiu i tinguin facilitats de mobilitat en els desplaçaments a peu, amb cadira de rodes o altres sistemes.

En aquest punt és important assenyalar que el present estudi se situa en aquest context, en el que si bé és necessari avançar i aprofundir en tot allò que fa referència al caràcter d'integració de la mobilitat, existeixen altres realitats en les què els sistemes de mobilitat vigents són molt més excloents i aguditzen notablement les situacions de vulnerabilitat social i de pobresa. A llatinoamèrica, per exemple, en moltes grans ciutats, l'espai destinat a la mobilitat de vianants és molt minoritari en relació a l'espai dedicat al cotxe, mentre que per a seva banda, l'accessibilitat en transport públic de barris deprimits i de zones rurals pot arribar a ser pràcticament inexistent.

No obstant això, no vol dir que aquí tinguem la feina feta. Existeixen encara dèficits que cal millorar, com poden ser els vinculats amb la tarifació social, amb els serveis de transport específics, amb les eines de monitorització i control de l'eficàcia de les actuacions endegades i amb una major coordinació entre administracions. En aquest context, **el present estudi planteja l'estat i el grau de cobertura d'algunes polítiques socials de la mobilitat vigents a l'àrea metropolitana de Barcelona (bàsicament política tarifària en el transport públic col·lectiu i serveis de transport específics) i en detecta les principals mancances.** A partir d'aquestes necessitats, es plantegen possibles estratègies de millora i es posen relació amb experiències dutes a terme en d'altres països europeus que han avançat en qüestions que tenim aquí plantejats com a reptes.

2 EL DRET A LA MOBILITAT COM A FACTOR D'INCLUSIÓ SOCIAL

2.1. Generalitats i marc teòric

Quan l'accessibilitat no és universal esdevé un element generador d'exclusió social. Els ciutadans que per motius diversos tenen dificultats per accedir als espais funcionals bàsics del territori veuen reduïdes les seves possibilitats de desenvolupament personal, social i laboral. Aquesta incidència tendeix a concentrar-se sobre els sectors socials de menor renda, de manera que s'accentuen encara més els fenòmens de divergència social. L'exclusió social derivada del no compliment del Codi d'Accessibilitat de Catalunya, afecta principalment a aquelles persones amb algun tipus de discapacitat (mobilitat reduïda, deficiències visuals, d'oïda, etc.). La falta d'accessibilitat a l'espai urbà o als mitjans de transport, està restringint l'accés d'aquestes persones a llocs que la resta de població sense cap disminució poden gaudir tranquil·lament.

A més de les conseqüències personals i socials, la perpetuació d'aquestes disfuncions té efectes negatius sobre la competitivitat del sistema productiu, ja que pot reduir el mercat laboral tant dels treballadors com de les empreses, limitant la possibilitat d'ajustar òptimament els perfils dels treballadors i els llocs de treball. Per altra banda, també pot comportar una augment de la despesa pública en protecció social, en el benentès que el transport pot agreujar determinades situacions de vulnerabilitat social.

A continuació es fa una breu explicació dels principals impactes socials que pot generar el sistema de mobilitat.

Menor accessibilitat territorial

Quan l'increment de les distàncies entre el lloc de residència i el lloc de treball o als serveis bàsics de la població i els serveis de transport públic són inexistents, aquelles persones que no disposin del carnet de conduir o de la capacitat per tenir-ne (nens, gent gran, certs discapacitats) i/o les persones que no puguin disposar d'un vehicle privat que els permeti recórrer-les en un temps raonable (per qüestions de renda principalment), no poden gaudir dels mateixos drets i privilegis que els que sí que poden.

Per aquesta raó pot afirmar-se que un model de transport basat en l'automòbil és en si mateix discriminatori per aquests col·lectius dependents del transport públic quan han de recórrer certes distàncies. Això provoca que els marcs de referència d'aquests col·lectius siguin més petits, la qual cosa pot liminar el desenvolupament professional i fins i tot el desenvolupament personal. Més enllà de les dificultats d'accedir als serveis bàsics o a la feina, s'ha de tenir en compte que les societats desenvolupades tendeixen a ampliar cada vegada més els seus marcs territorials de referència i fan cada vegada més desplaçaments per motius personals, tals com l'oci i el lleure. En aquest sentit, la manca de serveis de transport públic pot acabar limitant l'accés a la cultura i el lleure i a disposar d'una xarxa més ampla de relacions socials, fet que com se sap contribueix a la integració social de les persones.

Al conjunt de l'RMB, es constata com el **36% de la població de 16 i més anys no disposa de permís o de llicència de conduir un vehicle**. De la mateixa manera, la taxa de motorització explica el pes de la població en capacitat de conduir i que té accés a un vehicle privat (moto, ciclomotor, turisme i furgoneta), situant-se pel conjunt de l'RMB en els 700 vehicles per cada 1.000 habitants. Aquest valor es redueix als 500 vehicles/1.000 habitants (a partir de 18 anys) si només es consideren els turismes. És important fer esment que aquests índexs no consideren a la població que encara no

pot conduir un vehicle i que ja té autonomia suficient per moure's de forma autònoma per a fer certs desplaçaments (entre els 12 i els 15 anys). Aquest fet implica que en termes generals, el grup de la població que es pot considerar depenent del transport públic perquè no té accés al vehicle privat, és realment més ampli del què aquestes dades mostren.

Població amb permís o llicència de conduir. Any 2015

Àmbit territorial	Conductors / població 16 i més anys (%)
Barcelona	57,4%
Resta àrea metropolitana	62,6%
Resta RMB	70,8%
Total RMB	63,8%

Font: Dirección General de Tráfico

Índex de motorització. Any 2015

Àmbit territorial	Índex de motorització	
	Turismes/motocicletes/ciclomotors/furgonetes/ 1.000 hab. (16 i més anys)	Turismes/1.000 hab. (18 i més anys)
Barcelona	620,2	465,3
Resta àrea metropolitana	656,4	453,9
Resta RMB	782,5	584,9
Total RMB	700,9	500,0

Font: Dirección General de Tráfico

El territori metropolità, si bé no s'ha de considerar un àmbit amb un nivell de servei del transport públic baix, s'ha de tenir en compte que fora de l'entorn urbà de Barcelona i dels municipis del seu entorn i dels nuclis urbans de les ciutats metropolitanes, està configurat per un model territorial més extensiu on l'accessibilitat en transport públic és menor. És aquest àmbit on s'hi poden trobar zones residencials de baixa densitat que està caracteritzat per una certa discontinuïtat en els teixits urbans i, també, per una major zonificació funcional de les activitats sobre el territori.

Desigualtats entre els usuaris del transport públic

Els impactes socials de la mobilitat sobre determinats col·lectius també poden tenir conseqüències negatives en la mesura que els serveis de transport públic no estan suficientment adaptats a les persones amb risc d'exclusió social o en són més vulnerables. És a dir, quan l'oferta i els serveis de transport existents no garanteixen l'accessibilitat universal, o bé el seu cost és massa elevat en relació a la seva renda, per exemple, poden situar en una situació de desavantatge a determinats col·lectius, com poden ser persones amb disfuncionalitats sensorials o persones amb pocs recursos econòmics.

Això vol dir que en la mesura que existeix oferta de transport, aquesta no sempre garanteix el dret a la mobilitat en igualtat de condicions davant dels que poden moure's en vehicle privat, en els següents termes:

- **Costos:** quan la tarifació del transport públic no té en compte determinats col·lectius de menys renda o de necessitats especials.

- **Accés al transport públic i el seu disseny:** quan els serveis de transport públic col·lectiu dificulten l'accés a persones de mobilitat reduïda (quan aquests no requereixen serveis porta a porta) com poden ser persones amb disfuncions sensorials, gent gran, persones amb infants a càrrec, etc.
- **Seguretat:** quan el transport públic no garanteix la seguretat als usuaris del transport públic en alguns itineraris (per exemple, les dones) o en franges horàries nocturnes.
- **Temps:** quan els temps de viatge dels desplaçaments en transport en relació al vehicle privat són més elevats i impliquen invertir-hi més temps. Per exemple, la durada dels desplaçaments interurbans per anar a la feina en transport públic al conjunt de l'àrea metropolitana, és de 45 minuts, mentre que les persones que hi van en vehicle privat hi inverteix una mitjana de 27 minuts.

Particularment, això pot limitar l'accés al transport públic a la població que més en depèn, o bé a comprometre la qualitat dels desplaçaments en transport públic.

Població que es veu obligada a utilitzar el vehicle privat

No s'ha d'oblidar una altra conseqüència derivada de les dues situacions anteriors. Es tracta de casos en que una part de la població es veu obligada a utilitzar un vehicle privat quan no existeix una alternativa en transport públic o aquesta es presenta insuficient.

Aquest grup, que pot ser molt divers des del punt de vista de les persones que agrupa, pot incloure a persones que en relació a la seva renda han de fer un esforç econòmic important per afrontar les despeses que comporta l'haver de tenir en propietat un cotxe (amortització, reparacions, etc.) i, també, dels costos associats als desplaçaments (carburant, aparcament, peatges, etc.). En aquest context, també s'ha de tenir en compte que la implantació progressiva de la fiscalitat ambiental, adreçada a reduir la dependència del vehicle privat, si bé pot contribuir a reduir l'ús del transport privat, pot afectar de forma negativa a llars amb menys renda, fomentant de forma paral·lela polítiques socialment regressives.

Al mateix temps, hi poden haver altres causes com les psicològiques, preferencials o de percepció d'inseguretat. En aquest grup, hi pot haver població que se sent insegura, quan condueix un cotxe, o població que per qüestions de sensibilització ambiental voldria moure's en transport públic.

En qualsevol cas, en territoris amb menys accessibilitat en transport públic i, en general les zones menys poblades o amb menys densitat de població, les dificultats per accedir en transport públic acaben obligant a part de la població que preferiria utilitzar el transport públic (o un mitjà no motoritzat), a utilitzar el transport privat.

La dificultat per a moure's en modes no motoritzats en certs col·lectius

Més enllà del què és la xarxa de transport públic, el sistema de mobilitat pot generar altres impactes, de forma particular a la població que es desplaça a peu o en bicicleta. En aquest sentit, és important anotar que l'anar a peu és el principal mode de transport a l'àrea metropolitana de Barcelona ja que representa el 53% de la mobilitat acumulant prop de 6 milions de desplaçaments diaris i que, per tant, les seves deficiències poden afectar a bona part de la població.

Tot i això, s'ha de dir que quan la mobilitat a peu es veu limitada per qüestions diverses (com poden ser pel pas d'una gran infraestructura de transport, per la manca d'espai destinat als vianants, per la manca de qualitat urbana de les infraestructures per a vianants, per la segregació espacial, per la baixa densitat de població, entre d'altres) pot afectar de forma més particular als col·lectius més dependents d'aquests tipus de mobilitat i comportar situacions d'aïllament o bé d'inseguretat. Aquests grups són:

- **Persones de mobilitat reduïda:** les persones amb discapacitats físiques i sensorials acostumen a fer desplaçaments de proximitat en modes no motoritzats (en alguns casos en cadira de rodes) i, per tant, són més dependents de la qualitat de l'espai per a fer aquests desplaçaments.
- **Persones que es desplacen habitualment caminant:** l'ús dels modes de transport no només és deriva de l'elecció modal en relació a l'oferta disponible, sinó que cal tenir present que l'ús dels modes de transport també varien en funció de les característiques sociodemogràfiques i de les necessitats dels diferents grups de la població. És a dir, l'ús dels mitjans de transport està estretament relacionat amb els motius pels quals es desplaça la població. L'edat i la situació laboral són les principals variables que condicionen els motius de la mobilitat de la població (escola, estudis, treball, compres, etc.) i, per tant, també els mitjans de transport atès que els motius estan estretament vinculats a un o altre mitjà de transport. Així, per exemple els actius ocupats són els principals usuaris del vehicle privat (desplaçaments associats a la mobilitat per feina), els jubilats i els pensionistes principalment es mouen a peu, mentre que els estudiants es mouen principalment a peu i en transport públic.
- **Població captiva dels modes no motoritzats:** es pot donar el cas que determinades situacions de pobresa severa es vegi dificultat l'accés als mitjans motoritzats, tant públics com privats. Es tracta d'un grup que pot ser més aviat minoritari en el nostre entorn i més propi de països en desenvolupament, però que també s'ha de tenir present com a fenomen en determinats nivells de pobresa.

Els impactes de la mobilitat afecten més a la població més vulnerable

Els impactes ambientals sobre la salut de les persones i la seguretat poden afectar de forma desigual als grups socials. Així, mentre que la seva mobilitat acostuma a tenir un impacte ambiental inferior en ser més dependents del transport públic i de l'anar a peu, les conseqüències en relació a la salut i a la seguretat poden afectar amb més intensitat a alguns d'aquests col·lectius.

Situacions d'inseguretat a la xarxa de transport públic, poden afectar per exemple, amb més intensitat a les dones, mentre que l'accidentalitat a la xarxa viària urbana amb vianants implicats (és a dir, els atropellaments amb víctimes), pot incidir particularment a la gent gran o persones de mobilitat reduïda en la mesura que els reflexos, la capacitat de reacció i el camp de visió són diferents en relació a la resta de la població.

2.2. Col·lectius objecte de polítiques socials

En els estudis i publicacions en matèria socioeconòmica hi ha un acord en els factors que determinen l'augment del risc d'exclusió social i la pobresa. Els principals factors que afecten l'exclusió social i la pobresa són: l'accés a la feina, el nivell d'educació, la composició de la llar i la qualitat urbana o les característiques urbanístiques del lloc de residència.

Estar en situació d'atur o tenir una feina de baixa qualitat (a temps parcial, precària o mal remunerada) a més de implicar disposar d'uns ingressos per sota de la mitjana, redueix la possibilitat de participar en activitats de caràcter social. Al mateix temps, baixos nivells de formació limiten la possibilitat d'accedir a un lloc de treball ben remunerat i, també, s'associa a un nivell de salut i a unes taxes de pobresa superiors. La composició de la llar, també pot tenir conseqüències en l'exclusió social, de manera que les llars monoparentals o famílies nombroses tendeixen a incrementar el risc de pobresa. La població que resideix en zones deprimides rurals, solen tenir menys oportunitats laborals.

De forma paral·lela, hi ha un conjunt de característiques personals que fan que els individus tinguin un major risc d'exclusió social, com poden ser les persones amb disfuncions físiques o sensorials, les persones malaltes o els grups ètnics minoritaris. Aquests grups poden veure incrementat el risc de marginalitat i de pobresa ja que poden ser objecte de discriminació i racisme, fet que pot reduir les possibilitats per accedir a una feina de qualitat (per exemple per temes de llengua) o a una millor formació educativa. Per la seva banda, el risc d'exclusió social de les dones és superior al dels homes, degut principalment als desequilibris laborals ocasionats per la major càrrega familiar que pot ocasionar més dificultats d'accés a la feina i quan treballen sovint ocupen càrrecs de menor responsabilitats.

A continuació, es fa una breu caracterització dels grups socials que són objecte de les polítiques socials de mobilitat, i es constatarà a partir de diverses informacions en quina mesura la mobilitat i el transport contribueixen a agreujar aquestes desigualtats. Per a cada col·lectiu s'analitzen els trets demogràfics principals, el comportament en la mobilitat i les seves percepcions així com les principals barreres en relació a la mobilitat.

2.2.1. Segons sexe: les dones

Perfil demogràfic i social

El 51% de la població metropolitana sestà formada per dones. L'índex d'envelliment és superior al dels homes (96 respecte 147) El pes de les dones majors de 16 anys sense estudis és superior entre les dones, degut en part al major pes de la població major de 65 anys.

El grau d'activitat de la població és superior entre els homes, de forma que les dones tenen menor presència en el mercat de treball. De fet, el pes de les persones que treballen a la llar arriba pràcticament al 17%.

Tenint en compte que la renda que es mostra a la taula fa referència a la renda equivalent dins de la llar, la distribució entre homes i dones s'igualava. Tot i això, altres informacions palesen com a nivell individual el nivell de renda és inferior respecte dels homes com a conseqüència de la bretxa salarial

de gènere existent. A més d'aquesta menor presència al mercat de treball, les dones pateixen més l'atur i tenen més ocupacions temporals i jornades parcials i perceben salaris inferiors. L'any 2014 les dones assalariades barcelonines van cobrar, de mitjana, uns 8.250 euros menys que els homes assalariats, una diferència del 25,1%.

Perfil demogràfic i social segons el sexe a l'àrea metropolitana de Barcelona. Any 2011

		Dones	Homes
Edat	Menors de 16 anys	14,1%	15,9%
	De 16 a 29 anys	15,6%	16,2%
	De 30 a 64 anys	49,4%	52,6%
	De 65 i més anys	20,8%	15,3%
Nivell d'estudis acabats*	Sense estudis	12,3%	6,5%
	Estudis primaris	28,7%	27,3%
	Estudis secundaris	30,1%	34,5%
	Estudis superiors	28,9%	31,7%
Relació amb l'activitat*	Ocupat/da	45,0%	51,4%
	Desocupat/da	9,6%	14,5%
	Jubilat/da	13,3%	21,2%
	Estudiant	5,4%	7,9%
	Feines de la llar	16,7%	0,2%
	Altres situacions d'inactivitat	10,0%	4,8%
Nacionalitat*	UE-15	88,9%	87,3%
	Fora UE-15	11,1%	12,7%
Distribució ingressos equivalents segons renda mediana total AMB	<50% renda mediana	13,1%	13,6%
	50 a 150% renda mediana	63,4%	62,6%
	Superior a 150% mediana	23,5%	23,8%

* Informació pels individus de 16 i més anys

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya 2011 (ECVHP 2011)

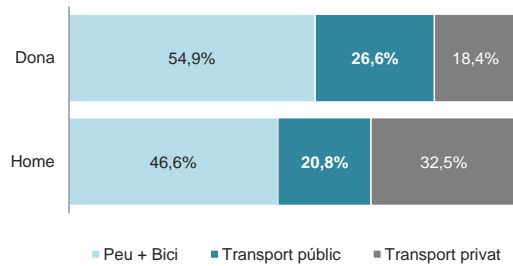
Mobilitat quotidiana

Es donen diferències notables en els patrons de la mobilitat entre homes i dones:

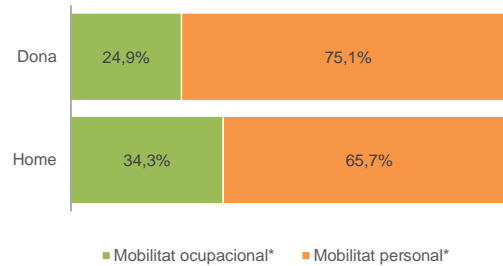
- La mobilitat de les dones és més autocontinguda, és a dir, el pes dels desplaçaments al municipi de residència és superior al dels homes. Entre el conjunt de la població, l'autocontenció municipal de les dones és del 81% i els homes del 73%. Considerant només la població activa (16-64 anys) la distància entre homes i dones és de 10 punts (68% respecte 78%).
- El pes dels desplaçaments per motiu feina és superior entre els homes (16% homes i 11% dones), fet que respon al menor grau de la taxa d'ocupació de les dones, situada 10 punts percentuals per sota dels homes. Al mateix temps, el pes de la mobilitat personal és superior entre les dones.
- Un altre aspecte diferencial té a veure amb el tipus de desplaçaments personals que es fan al llarg del dia. És a dir, dins dels desplaçaments personals, les dones es desplacen amb més intensitat per motius de càrrega familiar, com són les compres quotidianes o l'acompanyar a persones, mentre que els homes fan més desplaçaments personals de caràcter menys obligat, com poden ser, l'oci i el lleure, l'esport o el passeig.

- En relació a l'ús dels modes de transport, és prou sabut que **les dones tenen un comportament més sostenible en el conjunt de desplaçaments diaris, és a dir, amb, les dones són més usuàries del transport públic i fan més desplaçaments caminant**. Això es pot explicar per diverses raons:
 - **Pels tipus d'activitats quotidianes que fan:** com s'ha vist les dones fan més activitats de caràcter personal (i, particularment activitats que tenen a veure amb el repartiment desigual de les càrregues a la llar i de la cura de persones dependents), les quals sovint impliquen desplaçaments de proximitat que es poden resoldre a peu. Al mateix temps, com s'ha vist en els perfils, també és destacable el pes de la població femenina que es dedica a les tasques de la llar. Tot això fa que segons l'ECVHP 2011, en el 72% de les llars en què només es disposa d'un cotxe, és un home el membre de la llar qui en fa un ús habitual, mentre que tan sols un 18% l'utilitza de forma compartida.
 - **Pel major envelliment:** a mesura que s'incrementa l'edat els desplaçaments augmenten en l'ús de l'anar a peu. La distribució per edats de la població femenina, concentra més població de més de 65 anys respecte els homes.
 - **Pel menor accés al vehicle privat:** tenint en compte que en els mateixos motius les dones continuen sent més usuàries del mode a peu i del transport públic, això vol dir que la seva autonomia per desplaçar-se en vehicle privat és menor que els homes (per exemple, a l'àrea metropolitana els viatges en transport públic i a peu per anar a la feina de les dones arriba al 68%, mentre que els homes arriba a un 43%). Així, doncs, s'observa una distància molt notable entre homes i dones pel que fa a la disponibilitat d'un permís de conduir: si al conjunt de l'àrea metropolitana el 40% de la població de més de 16 anys no disposa de permís de conduir, aquest valor arriba fins a un 53% en el cas de les dones i baixa fins a un 26% en el cas dels homes.
 - **Per factors preferencials:** les respostes dels motius d'ús també posen de manifest un cert component preferencial dels homes i les dones en relació als mitjans de transport privats motoritzats. Així, l'Enquesta de mobilitat en dia feiner 2014 com el 20% dels homes declaren no utilitzar el transport públic per la seva preferència pel transport privat; aquest percentatge entre les de dones descendeix fins a un 15%.

Desplaçaments segons mitjà de transport i sexe dels residents a l'àrea metropolitana de Barcelona. Població de 16 i més anys. 2011/2013



Desplaçaments segons motiu de transport i sexe dels residents a l'àrea metropolitana de Barcelona. Població de 16 i més anys. 2011/2013

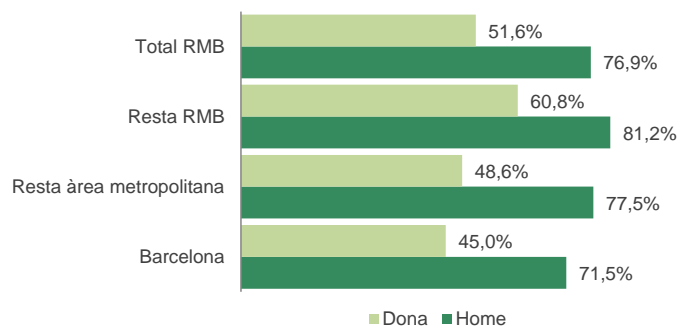


Mitjans de transport	Homes	Dones
Peu	44,2%	54,2%
Bicicleta	2,4%	0,7%
No motoritzat	46,6%	54,9%
Autobús	5,8%	10,4%
Metro	9,4%	9,8%
Altres ferroviaris	4,6%	5,3%
Resta transport públic	1,0%	1,1%
Transport públic	20,8%	26,6%
Cotxe conductor	22,8%	11,4%
Cotxe acompanyant	1,8%	4,6%
Moto	7,1%	2,4%
Resta vehicle privat	0,9%	0,0%
Transport privat	32,6%	18,4%
Total	100%	100%

Motius	Homes	Dones
Treball	16,2%	11,0%
Estudis	3,5%	3,2%
Ocupacional	19,7%	14,2%
Compres quotidianes	7,1%	11,6%
Compres no quotidianes	1,1%	1,5%
Acompanyar persones	5,5%	9,0%
Oci/diversió/àpats/esports	8,2%	6,2%
Passeig	5,0%	3,1%
Gestions personals	4,6%	4,4%
Visita amic/familiar	3,3%	3,4%
Metge/hospital	1,6%	3,0%
Personal	36,3%	42,2%
Tornada a casa ocupacional	14,6%	10,7%
Tornada a casa personal	29,3%	32,9%
Total	100,0%	100,0%

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

Població amb permís o llicència de conduir (conductors / població 16 i més anys) %. Any 2015



Font: Dirección General de Tráfico (DGT)

Barreres

Els següents punts reflecteixen les dimensions del problema d'exclusió social que genera de forma particular a les dones:

- **Desigualtats d'oportunitats professionals:** en l'àmbit laboral és habitual que les empreses sol·licitin que els aspirants a un determinat treball disposin de carnet de conduir o fins i tot de vehicle propi. Aquelles dones que no en disposen poden veure reduïdes les seves possibilitats d'aconseguir una feina. De fet, diverses fonts constaten com les dones acostumen a prioritzar les feines més properes a l'entorn residencial (especialment quan no tenen carnet de conduir o bé no disposen d'un vehicle privat). Al mateix temps, això pot comportar un impacte de caràcter global, ja que el mercat de treball es pot veure limitat al no poder ajustar-se certs perfils a les necessitats professionals.
- **Conciliació vida laboral i social:** si es té en compte que en la majoria de relacions de mobilitat el vehicle privat resulta més competitiu en termes de temps i les dones a més dels laborals fan més desplaçaments personals de tipus obligat, pot comportar una dificultat més alta per a conciliar l'àmbit laboral, familiar i personal de les dones.
- **Aïllament:** en determinades situacions, com poden ser zones d'urbanització residencial dispersa o entorns rurals, les dones poden veure limitat l'accés als serveis bàsics o a les relacions socials al marge de la família, atès que requereixen fer desplaçaments de més distància i temps.
- **Inseguretat:** la percepció d'inseguretat en els serveis de transport públic també pot ser una barrera per a les dones, en determinades franges horàries o rutes en transport públic.

2.2.2. Segons edat: menors i joves

Perfil demogràfic i social

El 31% de la població metropolitana té menys de 30 anys. D'aquests, un 15% són menors de 16 anys i un 16% tenen entre 16 i 29 anys.

El grau d'ocupació entre la joves entre 16 i 29 anys se situa per sota els valors mitjans de la població, atès que una part important està estudiant. També s'observa com la desocupació afecta de manera especial en aquesta franja d'edat. Això provoca que els nivells de renda siguin inferior als valors mitjans del conjunt la població.

Perfil demogràfic i social de la població jove a l'àrea metropolitana de Barcelona. Any 2011

		Tothom	Menors de 16 anys	16-29 anys
Sexe	Home	48,5%	51,5%	49,4%
	Dona	51,5%	48,5%	50,6%
Nivell d'estudis acabats*	Sense estudis	9,6%	-	1,0%
	Estudis primaris	28,1%	-	6,1%
	Estudis secundaris	32,1%	-	63,8%
	Estudis superiors	30,2%	-	29,1%
Relació amb l'activitat*	Ocupat/da	48,0%	-	41,6%
	Desocupat/da	11,9%	-	17,9%
	Jubilat/da	17,0%	-	0,0%
	Estudiant	6,6%	-	35,9%
	Feines de la llar	9,0%	-	1,2%
	Altres situacions d'inactivitat	7,6%	-	3,4%
Nacionalitat*	UE-15	88,7%	-	78,8%
	Fora UE-15	11,3%	-	21,2%
Distribució ingressos equivalents segons renda mediana total AMB	<50% renda mediana	13,4%	15,7%	17,9%
	50 a 150% renda mediana	63,0%	62,5%	62,3%
	Superior a 150% mediana	23,6%	21,8%	19,7%

* Informació pels individus de 16 i més anys

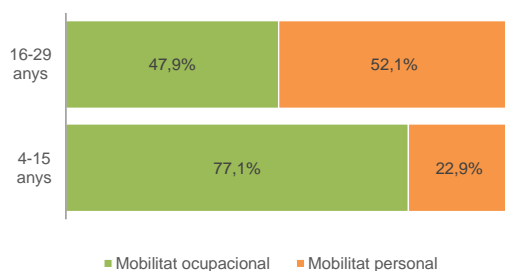
Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya 2011 (ECVHP 2011)

Mobilitat quotidiana

Els principals trets de la mobilitat quotidiana dels nens i els joves són els següents:

- 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, com a conseqüència del model de proximitat de l'escola vigent. Amb tot, és destacable el pes dels viatges en cotxe com a acompanyant (18,5%) que superen els desplaçaments en transport públic (11%).
- Els joves d'entre 16 i 29 anys es mouen a parts iguals per motiu estudis i feina. A diferència del grup anterior, la seva mobilitat és més depenent dels modes motoritzats i, de fet, es tracta del grup de població que més es mou en transport públic (36,6%). Si bé aquest grup ja pot conduir un vehicle privat, 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 tenen un menor accés al vehicle privat. Degut al seu nivell de renda i pels menors costos associats a la motocicleta i els ciclomotors, fa que els joves siguin el grup de la població que més desplaçaments fa en aquest mitjà de transport.

Desplaçaments segons motiu i mitjà de transport i edat dels residents a l'àrea metropolitana de Barcelona. Any 2011/2013



Mitjans de transport	4-15 anys	16-29 anys
Peu	69,5%	35,8%
Bicicleta	0,4%	3,1%
No motoritzat	69,9%	38,9%
Autobús	5,3%	8,3%
Metro	2,0%	16,9%
Altres ferroviaris	1,3%	10,7%
Resta transport públic	2,4%	0,7%
Transport públic	11,0%	36,6%
Cotxe conductor	0%	12,2%
Cotxe acompanyant	18,5%	5,2%
Moto	0,6%	7,0%
Resta vehicle privat	0,0%	0,1%
Transport privat	19,0%	24,4%
Total	100%	100%

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

Barreres

- **Desigual accés a l'educació, a les relacions socials i a la feina:** 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. L'evidència d'aquest impacte es pot donar sobretot en nens i joves que viuen en entorns rurals o en famílies de baixos ingressos.

Un estudi elaborat pel Departament de Transport del govern britànic de l'any 2013, explica l'estreta relació entre transport públic i inclusió social i el paper que pot jugar entre la població jove. En particular, va estimar que entre el 15 i el 18% dels viatges no s'haurien realitzat si no fos per l'existència dels serveis en autobús. A més, es va constatar el paper de l'autobús entre la població sense vehicle privat i que al mateix temps disposaven de títols socials de transport (joves, gent gran, etc.). Entre aquest grup, un 17,5% dels viatges per motiu estudis no s'haurien realitzat en cas de no haver-hi servei d'autobús (37,3% per motiu compres i lleure, 28% visites a amics/familiars, un 18,9% gestions personals, 5,7% domicili-treball i 9% salut).

- **Salut i sedentarisme:** a mesura que incrementa el trànsit i la congestió de les ciutats, l'impacte sobre la salut de la població augmenta com a conseqüència dels nivells de qualitat de l'aire. Està demostrat que el desenvolupament cognitiu dels nens que assisteixen a escoles exposades a la contaminació de l'aire per la seva proximitat al trànsit es veu alentit, segons l'estudi publicat a PLOS Medicine dut a terme per investigadors del CREAL. També genera altres impactes en la salut com l'augment de malalties respiratòries, especialment en el col·lectiu més vulnerable com els infants, gent gran i malats crònics. Al mateix temps, diversos estudis posen de manifest la correlació existent entre majors intensitats d'urbanització i estils de vida menys saludables entre els nens i els joves, ja que es redueix la independència en els desplaçaments dels infants.
- **Accidentalitat viària:** 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 ten compte l'ús de la motocicleta i els ciclomotors entre els joves a l'àrea metropolitana de Barcelona. 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.

De la mateixa manera que altres col·lectius que es desplacen habitualment caminant, **els nens poden veure's sobreexposats a determinats tipus d'accidents de trànsit**. En aquest sentit 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). Al mateix temps, diversos estudis posen de manifest que el risc de patir un accident de trànsit mortal és superior entre els que pertanyen a una classe social més baixa.

2.2.3. Segons edat: gent gran

Perfil demogràfic i social

A l'àrea metropolitana de Barcelona, el 18,1% de la població té més de 65 anys. La població femenina suposa el 59% i, respecte els valors mitjans, el nivell d'estudis és inferior. Bona part d'aquesta població està jubilada i, també és destacable el pes de la població que es dedica a les tasques de llar, grup integrat en gran part per dones que no han format part del mercat de treball.

Perfil demogràfic i social de la gent gran a l'àrea metropolitana de Barcelona. Any 2011

		Tothom	65+
Sexe	Home	48,5%	40,9%
	Dona	51,5%	59,1%
Nivell d'estudis acabats*	Sense estudis	9,6%	30,8%
	Estudis primaris	28,1%	42,4%
	Estudis secundaris	32,1%	14,0%
	Estudis superiors	30,2%	12,7%
Relació amb l'activitat*	Ocupat/da	48,0%	1,2%
	Desocupat/da	11,9%	0,5%
	Jubilat/da	17,0%	67,1%
	Estudiant	6,6%	0,0%
	Feines de la llar	9,0%	18,4%
	Altres situacions d'inactivitat	7,6%	12,8%
Nacionalitat*	UE-15	88,2%	99,6%
	Fora UE-15	11,8%	0,4%
Distribució ingressos equivalents segons renda mediana total AMB	<50% renda mediana	13,4%	10,4%
	50 a 150% renda mediana	63,0%	72,3%
	Superior a 150% mediana	23,6%	17,3%

* Informació pels individus de 16 i més anys

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya 2011 (ECVHP 2011)

És important destacar que a l'àrea metropolitana, on l'envelliment que havia retrocedit en els darrers anys gràcies a les aportacions migratòries, tornarà a créixer per la desacceleració de la immigració externa. En alguns municipis i barris ho podrà fer de manera molt intensa, per l'arribada simultània a

l'edat de jubilació dels grans contingents de població vinguda de la resta d'Espanya durant els seixanta i setanta.

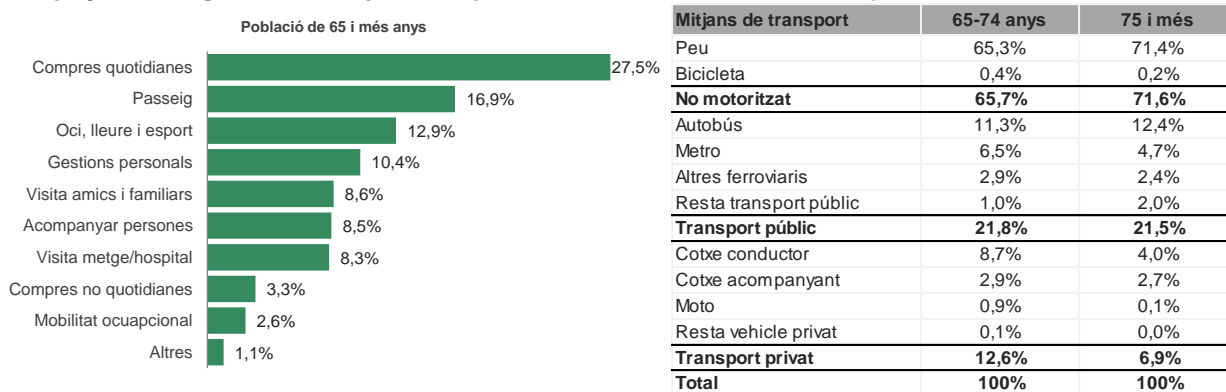
En relació a altres grups de la població, el nivell de renda equivalent dins la llar és inferior, però aquesta realment pot ser superior si es consideren els costos destinats a l'habitatge. És a dir, una part important de la gent gran, no presenta despeses associades al lloguer d'un habitatge, perquè ja n'és propietària o bé perquè paga un preu inferior al preu de mercat. A Espanya la renda mitjana anual neta per persona amb lloguer imputat¹, constata que la població de més de 65 anys passa a tenir 12.206€ a 14.798€, sent una distància més ampla en relació a altres franges d'edat.

Mobilitat quotidiana

Els principals trets de la mobilitat quotidiana de la gent gran són els següents:

- La gent gran fa menys desplaçaments al dia, els viatges acostumen a ser mers curts i de caràcter urbà i els recorreguts solen ser sense desnivells pronunciats.
- La població de més de 65 anys es mou sobretot per motius personals, i de forma particular per a fer compres quotidianes. Aquest grup també realitza moltes activitats relacionades amb el lleure i l'oci i també el passeig o l'estada.
- Aquestes activitats es fan sobretot caminant i com es veu el pes és encara més elevat entre la població de 75 i més anys (71%), moment en què l'autonomia de les persones es veu més dificultada per a conduir un cotxe. També és destacable l'ús del transport públic, de manera particular l'autobús, el qual ofereix una adaptació millor a la seva mobilitat.

Desplaçaments segons motiu i mitjà de transport i edat dels residents a l'àrea metropolitana de Barcelona. 2011/2013



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

Si bé es tracta del grup que en termes relatius fa menys desplaçaments diaris i fa més desplaçaments a peu per la seva menor autonomia, s'ha de tenir en compte que progressivament cada vegada més,

¹ El lloguer imputat s'aplica a les llars que no paguen un lloguer complet per ser propietaris o per ocupar un habitatge llogat a preu inferior al de mercat o a títol gratuït.

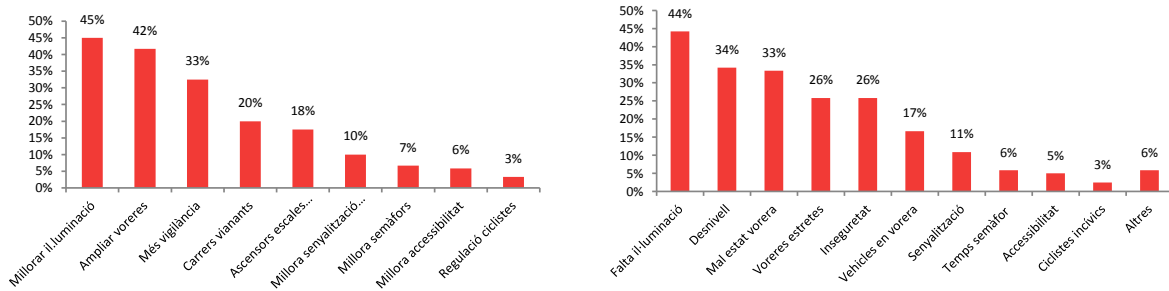
El valor que s'imputa és equivalent al del lloguer que es pagaria en el mercat per un habitatge similar a l'ocupat, restant qualsevol lloguer realment abonat. Així mateix, es dedueixen els ingressos totals de la llar els interessos dels préstecs sol·licitats per a la compra de l'habitatge principal. .

les condicions de salut de la gent gran tendeixen a millorar. A més de millorar la seva autonomia, això pot implicar l'augment de la demanda de mobilitat d'aquesta població en modes de transport motoritzats, en la mesura que ja hauran estat generacions més motoritzades i els seus marcs territorials de referència hagin estat més amplis.

Barreres

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 o la manca d'independència. Les limitacions que afecten a 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. Mantenir la capacitat de la mobilitat de la gent gran és un dels elements d'un envelliment saludable.

Problemes detectats i mesures a adoptar en relació a la mobilitat a peu per part de la gent gran; 2014



Font: Enquesta de mobilitat a peu de la gent gran. Barcelona, l'Hospitalet, Badalona, Sant Cugat del Vallès, Cornellà del Vallès, Cornellà del Llobregat i Sant Feliu de Llobregat Font: IERMB a partir d'INTRA SL.

Això pot implicar:

- **Accés als serveis bàsics i a les 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 seu nivell de dependència pot créixer. 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 esmentat. 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 a partir dels 65 anys.
- **Seguretat:** altres barreres poden estar relacionades amb la percepció d'inseguretat que es pot derivar quan els serveis de transport públic tenen un elevat grau d'ocupació (risc de robatori, dificultat de moviment, dificultat per poder-se asseure, etc.), o per la sensació d'inseguretat dels carrers especialment densos en trànsit.

- **Accidentalitat viària:** la gent gran presenta unes taxes de mortalitat viària elevades, especialment pel que fa a l'accidentalitat en zona urbana i per la seva condició particular de vianant. A Barcelona els anys 2005-2007 el 32% dels vianants víctimes d'accidents de trànsit tenien més de 60 anys.

2.2.4. Segons discapacitat i autonomia: persones amb discapacitat i persones dependents

Persones amb discapacitat

Segons el registre de les persones amb discapacitat, a l'àrea metropolitana hi ha 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.

Perfil demogràfic i social de les persones que disposen de certificat de reconeixement de discapacitat a l'àrea metropolitana de Barcelona. Any 2011

		Tothom	Persones amb certificat de reconeixement de discapacitat*
Sexe	Home	48,5%	49,4%
	Dona	51,5%	50,6%
Edat	Menors de 16 anys	15,0%	0,0%
	De 16 a 29 anys	15,9%	3,0%
	De 30 a 64 anys	51,0%	45,8%
	De 65 i més anys	18,1%	51,2%
Nivell d'estudis acabats*	Sense estudis	9,6%	23,5%
	Estudis primaris	28,1%	41,7%
	Estudis secundaris	32,1%	21,4%
	Estudis superiors	30,2%	13,4%
Relació amb l'activitat*	Ocupat/da	48,0%	10,2%
	Desocupat/da	11,9%	3,1%
	Jubilat/da	17,0%	32,4%
	Estudiant	6,6%	0,9%
	Feines de la llar	9,0%	11,6%
	Altres situacions d'inactivitat	7,6%	41,9%
Nacionalitat*	UE15	88,2%	98,5%
	Estranger	11,8%	1,5%
Distribució ingressos equivalents segons renda mediana total AMB	<50% renda mediana	13,4%	13,5%
	50 a 150% renda mediana	63,0%	67,1%
	Superior a 150% mediana	23,6%	19,4%

* Informació pels individus de 16 i més anys

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya 2011 (ECVHP 2011)

Respecte els valors mitjans, en nivell de població sense estudis i les situacions de jubilació i d'altres situacions d'incapacitat creixen notablement. El pes de la població immigrada és inferior i la població amb rendes altes disminueix.

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 dependents² representen el 7,1 % de la població de 16 anys i més gran del territori metropolità l'any 2011 (aproximadament 200.000 persones). Respecte l'any 2011, 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 professionalitzar aquest tipus d'atenció, tant des del punt de vista dels afectats com dels mateixos cuidadors/es.

Mobilitat quotidiana

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

² 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.

graus i els tipus de dependència o discapacitat, tinguin en compte altres elements com el lloc de residència, la renda, l'origen, etc.

Barreres

Malgrat 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, a grans trets les principals barreres que la mobilitat pot generar en aquest col·lectiu 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, que com s'ha vist també pot afectar a altres col·lectius que es desplacen habitualment a peu, pot comportar la limitació de la seva autonomia

2.2.5. Segons origen: immigrants

Perfil demogràfic i social

Des de l'any 2000 s'ha donat un creixement molt notable de la població estrangera, com a conseqüència de l'arribada de població immigrada tant a l'àrea metropolitana com al conjunt de Catalunya. L'any 2000 la població estrangera a l'àrea metropolitana s'elevava al 2,6% del total (76.157 persones), mentre que l'any 2012 es va arribar al 15,9% (514.157 persones) amb una taxa de creixement acumulat del 675%.

Perfil demogràfic i social de la població en funció de la nacionalitat a l'àrea metropolitana de Barcelona. Any 2011

		UE-15	Fora UE-15
Sexe	Home	46,2%	50,0%
	Dona	53,8%	50,0%
Edat*	Menors de 16 anys	-	-
	De 16 a 29 anys	15,0%	30,1%
	De 30 a 64 anys	59,3%	69,2%
	De 65 i més anys	25,7%	0,7%
Nivell d'estudis acabats*	Sense estudis	10,0%	6,7%
	Estudis primaris	28,9%	21,2%
	Estudis secundaris	29,8%	49,6%
	Estudis superiors	31,4%	22,5%
Relació amb l'activitat*	Ocupat/da	46,6%	57,3%
	Desocupat/da	10,1%	24,7%
	Jubilat/da	19,4%	0,1%
	Estudiant	6,7%	5,5%
	Feines de la llar	9,2%	7,2%
	Altres situacions d'inactivitat	7,9%	5,2%
Distribució ingressos equivalents segons renda mediana total AMB	<50% renda mediana	12,3%	17,1%
	50 a 150% renda mediana	63,8%	70,5%
	Superior a 150% mediana	23,9%	12,4%

* Informació pels individus de 16 i més anys

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya 2011 (ECVHP 2011)

La recessió econòmica, no obstant, ha provocat un alentiment significatiu de l'arribada d'aquesta població a l'àrea metropolitana. De fet, per primera vegada a la dècada, l'any 2013 la sortida de la població a l'estranger va ser superior a l'entrada de població estrangera, fet que dibuixa un horitzó d'estabilitat en el nombre d'habitants en els propers anys.

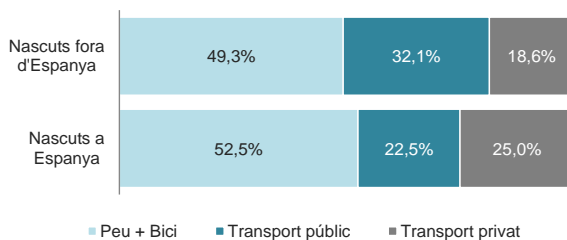
A l'àrea metropolitana pràcticament el 12% de la població té una nacionalitat d'un país de fora de la UE 15. Es tracta d'un col·lectiu particularment jove, sent la població jubilada molt inferior en relació a la població que pertany a un país de la UE 15. Tot i això, el grau de desocupació de la població activa es presenta elevada (21,2%) fet que comporta un nivell d'ingressos equivalents segons renda inferior.

Mobilitat quotidiana

Existeixen poques referències que expliquin en detall el comportament de la mobilitat de la població estrangera resident a l'àrea metropolitana de Barcelona. S'ha de tenir en compte que és un col·lectiu que pot ser molt divers des del punt de vista de població que acull i que generalitzar tot el col·lectiu en uns únics patrons de mobilitat pot resultar ser poc acurat. De fet, les enquestes de mobilitat no sempre recullen la informació del país d'origen, la llengua o el nivell de renda, cosa que fa difícil fer una caracterització de mobilitat en funció dels diferents perfils o orígens de la població immigrada.

En qualsevol cas, a partir d'algunes informacions es pot despendre una relació entre població immigrada i transport públic. Així, per exemple, les dades de la mobilitat quotidiana de les persones nascudes fora d'Espanya, mostren com el pes dels desplaçaments fets en transport públic és superior a la població que ha nascut a Espanya. Entre d'altres raons això es pot explicar per la menor motorització de la població de determinats països d'origen, pels tràmits que es requereixen fer per a poder conduir a Espanya (que pot ser més complex en funció del país d'origen) i, també, com s'ha vist, pel menor nivell d'ingressos de bona part d'aquesta població. Al mateix temps, l'accés al vehicle privat per part de les dones pot ser menor en relació a les dones que han nascut a Espanya.

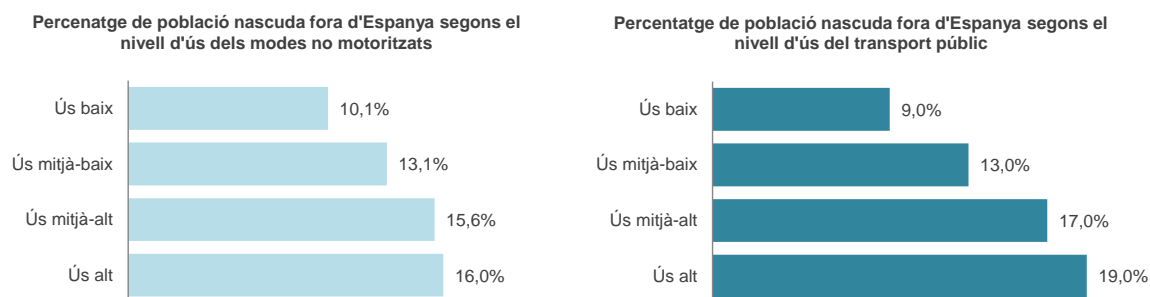
Desplaçaments segons mode de transport i origen dels residents a l'àrea metropolitana de Barcelona. 2011/2013



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

Per altra banda, una altra anàlisi possible és observant la relació entre l'ús dels modes de transport i el pes de la població nascuda fora d'Espanya en els diferents barris o zones de l'àrea metropolitana. A grans trets, s'observa una estreta relació en els barris i zones amb un major nivell d'immigració en l'ús del transport públic. És a dir a mesura que s'incrementa el pes de les persones nascudes d'Espanya augmenta notablement l'ús del transport públic. També hi ha una certa relació amb el caminar (que tendeix a augmentar a mesura que també ho fa el pes de la població immigrada) malgrat que com s'ha vist l'envelliment d'aquesta població sigui inferior en relació als valors mitjans.

Percentatge de població nascuda fora d'Espanya segons el nivell d'ús dels modes de transport.



Font: Base de dades de mobilitat metropolitana 2011/2013 (AMB) i Cens de població 2011 (INE)

Barreres

El sistema de mobilitat i de transport pot variar notablement d'un país a un altre. El comportament de la població vers la mobilitat i els sistemes de transport, pot ser molt diferent al nostre, sobretot si la població immigrada prové de realitats socials i culturals molt allunyades a la nostra. Tots aquells aspectes que impliquin una barrera per utilitzar els modes de transport dels quals són més dependents (el transport públic i el caminar) poden situar a part d'aquesta població en una situació de desavantatge.

- **Accés als serveis bàsics, a les relacions socials i a la feina:** quan els serveis de transport públic col·lectiu són insuficients en alguns aspectes, poden limitar les possibilitats de desenvolupament personal i professional d'aquest col·lectiu. En particular quan:
 - Existeixen **barreres idiomàtiques que dificulten l'ús del transport públic** tals com la comprensió del sistema tarifari o del sistema d'informació durant les incidències, entre d'altres.
 - **El cost del transport públic pot ser privatiu per a persones immigrades de menys renda.**

Aquestes limitacions poden afectar particularment a les dones, ja que com s'ha dit l'accés al vehicle privat de la població femenina immigrada pot ser encara menor en relació a les dones nascudes a Espanya.

- **Seguretat:** els immigrants de menys renda, poden ser un col·lectiu particularment captiu dels modes no motoritzats. Alguns poden utilitzar la bicicleta i inclús anar a peu per a desplaçaments laborals interurbans, augmentant el risc de ser víctima d'accident de trànsit.
- **Discriminació racial o religiosa:** alguns estudis d'opinió fets a diversos països europeus, constaten que els joves immigrants, les persones que pertanyen a ètnies minoritàries i les dones que porten vel islàmic, es queixen pel fet que en cas d'haver-hi inspeccions a la xarxa de transport públic són les primeres persones a les quals se'ls fa aquesta inspecció.

2.2.6. Segons renda

Perfil demogràfic i social

- Un 13,4% de la població metropolitana se situa en un nivell de renda per sota del 50% de la mediana dels ingressos equivalents disponibles anuals a la llar a l'àrea metropolitana de Barcelona. Aquesta població presenta uns trets socials característics com són un menor nivell d'estudis i, sobretot, un grau de desocupació més elevat, són col·lectius que estan en risc d'exclusió social i pobresa. El pes de la població de nacionalitat d'un país extern a la UE15 se situa per sobre del 15%, valor per sobre dels de la mitjana del conjunt de l'àrea metropolitana.
- Un 23,6% de la població metropolitana té un nivell de renda per sobre del 150% de la mediana dels ingressos equivalents disponibles anuals a la llar a l'àrea metropolitana de Barcelona. Aquesta població presenta uns trets socials que els diferencien de la resta, com l'elevada participació de la població amb estudis superiors (55,5%), un grau d'ocupació elevat (66%) i menys població aturada. També hi ha un major nombre de persones que tenen el seu origen dins de la UE15.

Perfil demogràfic i social de la població en funció de la renda a l'àrea metropolitana de Barcelona. Any 2011

		<50% renda mediana	50 a 150% renda mediana	Superior 150% renda mediana
Sexe	Home	49,5%	48,2%	48,9%
	Dona	50,5%	51,8%	51,1%
Edat	Menors de 16 anys	17,7%	14,9%	13,8%
	De 16 a 29 anys	21,3%	15,7%	13,3%
	De 30 a 64 anys	46,9%	48,6%	59,6%
	De 65 i més anys	14,1%	20,8%	13,3%
Nivell d'estudis acabats*	Sense estudis	12,8%	11,6%	2,2%
	Estudis primaris	36,0%	31,4%	13,9%
	Estudis secundaris	34,0%	33,1%	28,4%
	Estudis superiors	17,2%	23,9%	55,5%
Relació amb l'activitat*	Ocupat/da	32,7%	44,7%	66,2%
	Desocupat/da	24,1%	11,1%	7,0%
	Jubilat/da	10,4%	19,7%	13,2%
	Estudiant	11,4%	6,2%	4,8%
	Feines de la llar	13,0%	9,6%	4,7%
	Altres situacions d'inactivitat	8,5%	8,6%	4,0%
Nacionalitat*	UE-15	84,3%	87,1%	93,5%
	Fora UE-15	15,7%	12,9%	6,5%

* Informació pels individus de 16 i més anys

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya 2011 (ECVHP 2011)

Mobilitat quotidiana

Tenint en compte que les enquestes de mobilitat no sempre recullen informació acurada del nivell de renda dels individus o de la llar en la que viuen, no es pot fer una anàlisi en detall de les pautes de la mobilitat en funció de diferents nivells de renda o d'ingressos. Tot i això, és prou sabut que l'accés a un vehicle privat depèn en bona mesura de la renda de què es disposa, fet que acaba repercutint

també en l'ús dels modes de transport en la mobilitat quotidiana, de forma particular reduint-se els desplaçaments en vehicle privat.

L'Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població constata l'estreta relació entre nivell de renda i motorització de les llars. **Pràcticament el 30% de les llars de l'àrea metropolitana no disposen de cotxe perquè no s'ho poden permetre.** Aquests valors, però, són molt variables en funció de la corona de residència. A Barcelona, per exemple, la densitat de població fa que els costos destinats a l'aparcament del vehicle (tant en origen com en destinació), limitin l'accés al cotxe, fet que per la seva banda es veu en paral·lel contrarestat per una major oferta de transport públic. A la segona corona metropolitana, on la densitat de població, els costos d'aparcament i l'oferta de transport públic disminueixen, la població que no disposa d'un vehicle privat perquè no s'ho pot permetre disminueix considerablement (9,6%). Tot això, explica que no tenir un cotxe a més d'estar explicat per la renda, també ho està per les característiques pel lloc de residència.

Passa una cosa similar amb el nivell de renda de les llars que tenen més d'un cotxe. Hi ha una clara relació amb el nivell de renda, però també hi ha una clara relació amb l'àmbit de residència.

Llars segons disponibilitat de cotxe. Àrea metropolitana de Barcelona. Any 2011

Disponibilitat de cotxe	Barcelona	Resta 1a corona metropolitana	2a corona metropolitana	Total
Sí	49,8%	67,9%	88,0%	60,9%
No, no s'ho poden permetre	36,1%	27,0%	9,6%	29,6%
No, per altres raons	11,8%	3,2%	2,4%	7,6%
NS/NC	2,3%	1,9%	0,0%	1,9%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

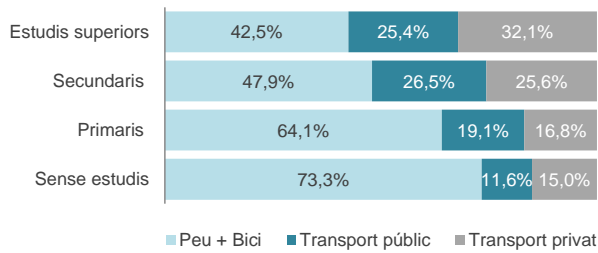
Nivell de renda de les llars que disposen de més d'un cotxe. Àrea metropolitana de Barcelona. Any 2011

Nivell de renda de les llars amb més d'un cotxe	Barcelona	Resta 1a corona metropolitana	2a corona metropolitana	Total
Menys 13.900€	6,4%	14,0%	41,7%	14,9%
Entre 14.000 i 24.999€	8,4%	19,1%	23,3%	15,9%
Entre 25.000 i 44.999€	21,5%	23,0%	40,0%	26,5%
45.000€ i més	12,0%	48,6%	64,9%	31,0%
Total	13,7%	24,7%	41,2%	23,1%

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya 2011 (ECVHP 2011)

Atesa la forta correlació que es dona entre renda i nivell d'estudis de la població, el repartiment modal segons el nivell d'estudis pot ajudar a veure quin és la relació d'aquesta població amb els modes de transports. Així, s'observa una clara tendència en la que a mesura que la població està més formada, l'ús dels modes motoritzats creixen i disminueixen els modes de transport no motoritzats.

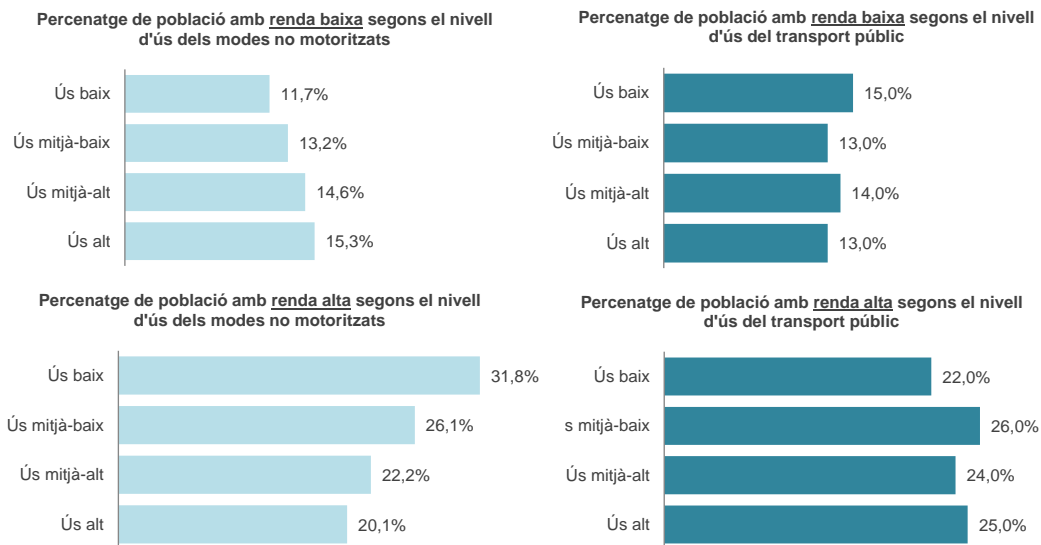
Desplaçaments segons mode de transport dels residents a l'àrea metropolitana de Barcelona. 2011/2013



Font: Base de dades de mobilitat metropolitana (2011)

Una altra anàlisi possible, es pot fer observant la relació entre l'ús dels modes de transport i el pes de la població amb un determinat nivell de renda en els diferents barris o zones de l'àrea metropolitana. A grans trets, s'observa una estreta relació entre el nivell de renda i el fer més o menys desplaçaments caminant. És a dir, a les zones on el pes de la població amb renda alta és major, l'ús dels modes no motoritzats és situa per la banda baixa. Pel que fa a al transport públic, no hi ha un patró tan clar. És a dir, més nivell d'ingressos no sempre es relaciona amb més transport privat, si no que es relaciona amb modes motoritzats. Això es pot explicar per la relació que es dona entre la població amb renda alta (estudis superiors) i el grau d'ocupació de la població. Si es té en compte que la població més ocupada fa uns desplaçaments més interurbans, la dependència d'aquesta població en transport motoritzat és elevada (tant públic com en privat).

Percentatge de població amb renda baixa / renda alta segons el nivell d'ús dels modes de transport



Font: Base de dades de mobilitat metropolitana 2011/2013 (AMB) i Cens de població 2011 (INE)

Barreres

Com s'ha vist, les dones, determinats col·lectius d'immigrants, les persones amb mobilitat reduïda i en general la població depenent, tenen un major risc d'estar en situació de pobresa. Tot això implica que bona part del col·lectiu de menys renda es pot trobar en una (o més) de les situacions anteriors, i, per tant, les barreres en relació a la mobilitat coincideixen amb els que ja s'han explicat per aquests col·lectius. Al mateix temps, les persones en situació d'atur, les llars amb molts fills a càrrec, les llars monoparentals, també poden ser especialment sensibles a un nivells d'ingressos menors.

De forma particular, però el **cost de la mobilitat** esdevé la principal barrera per 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 tarifació dels títols de transport no té en compte aquesta realitat.

També s'ha de considerar, les despeses addicionals que podran suposar totes aquelles mesures que tenen a veure amb la fiscalitat ambiental de la mobilitat. És a dir, una de les eines més eficaces per a canviar els comportaments de la població vers la seva mobilitat, té a veure amb l'augment de les despeses associades a la mobilitat en vehicle privat (l'estacionament, els peatges, etc.). Aquest fet que implica l'augment de les despeses que les famílies han d'invertir en mobilitat, pot ser en casos regressiu per a famílies amb baixos ingressos, sobretot quan les alternatives en transport públic són clarament insuficients i el preu del transport públic esdevé una barrera.

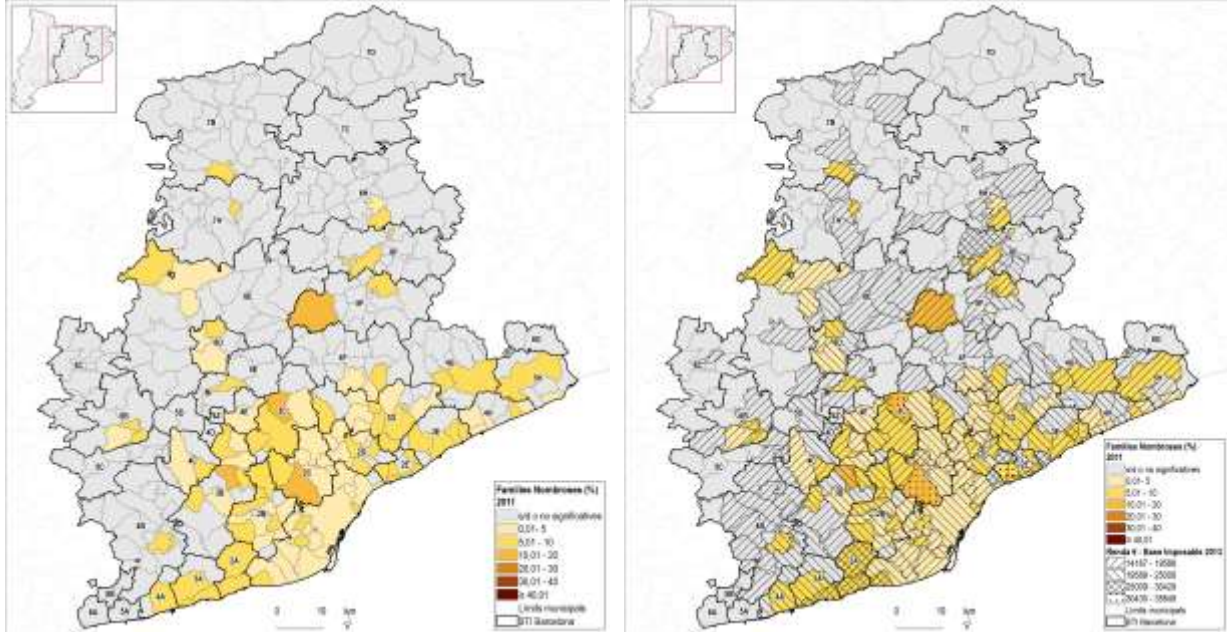
2.2.7. Segons tipus de llar: famílies nombroses i monoparentals

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)

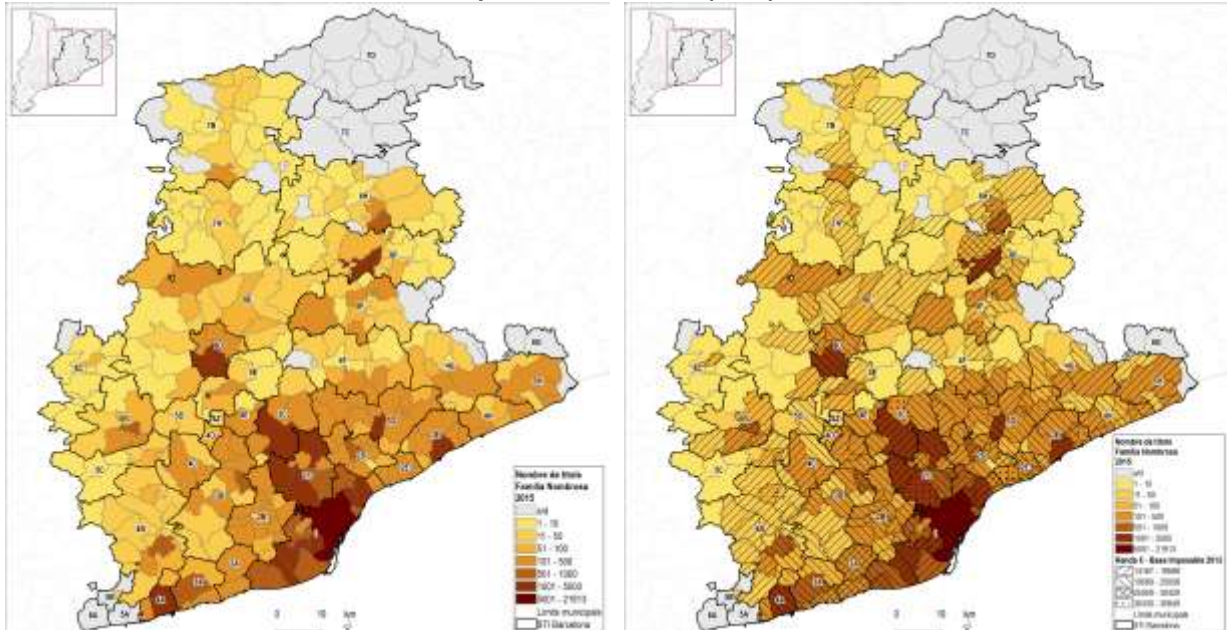


Font: Censos de Población y Viviendas 2011 (INE) i Hermes (Diputació de Barcelona)

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.

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



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

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.

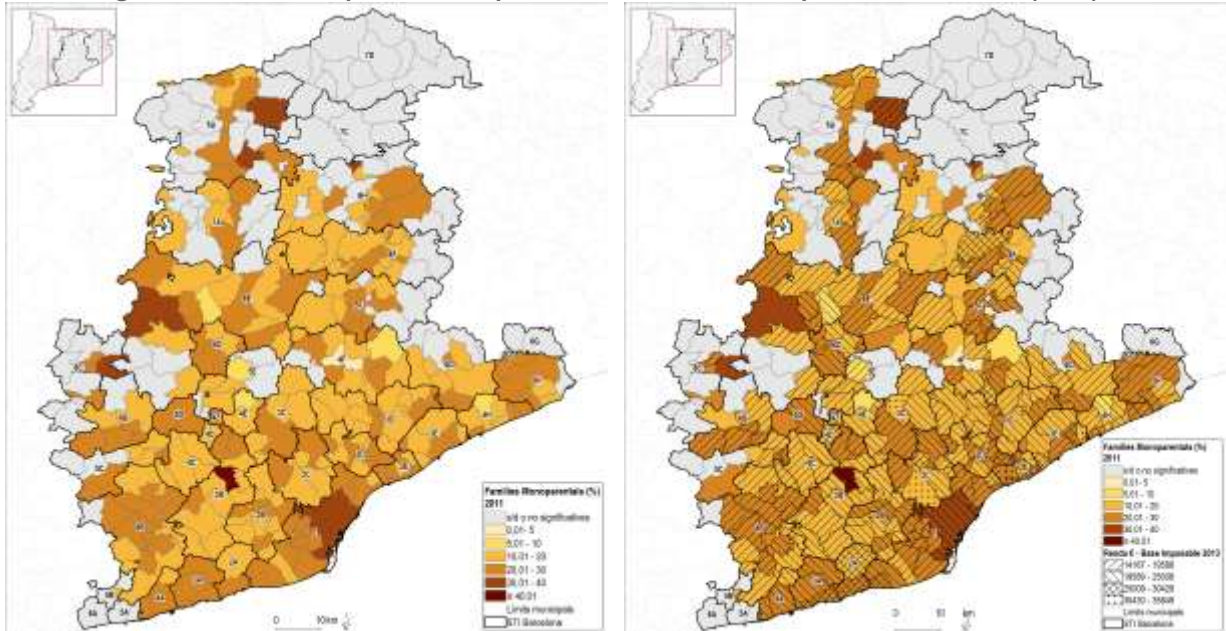
Famílies monoparentals

A l'àrea metropolitana de Barcelona, les llars formades per un adult i 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 mono parentals, si bé amb menor intensitat que en el cas de les famílies nombroses. Aquest seria el cas de Barcelona i Sant Just Desvern.

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.

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

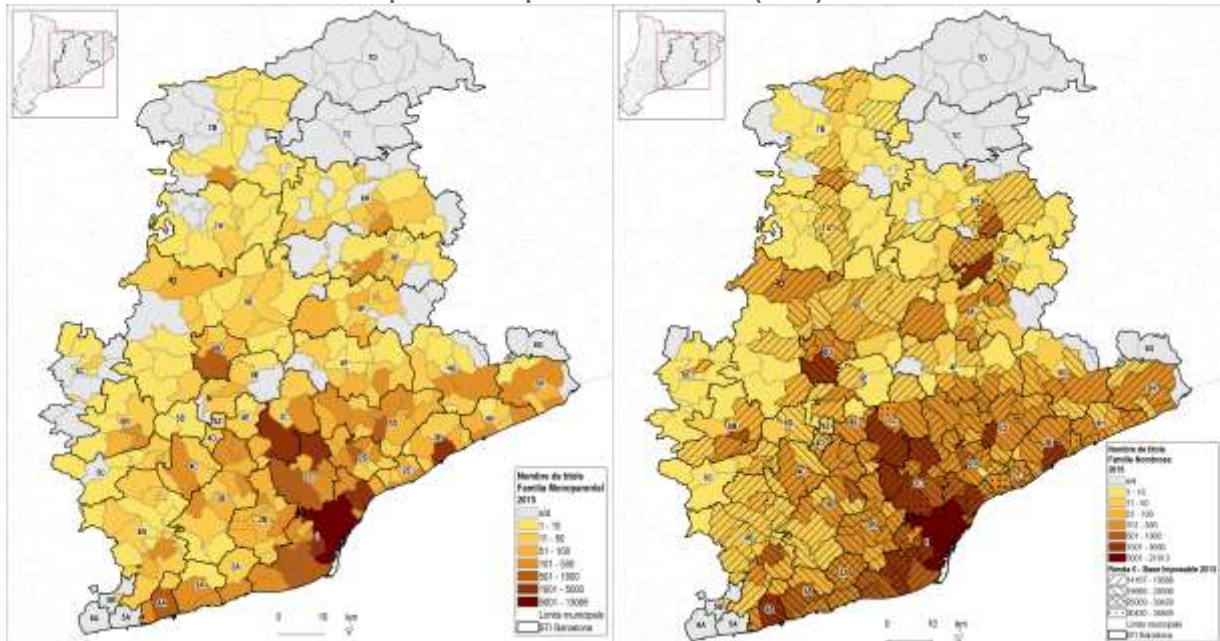


Font: Generalitat de Catalunya i Hermes (Diputació de Barcelona)

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.

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



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

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.

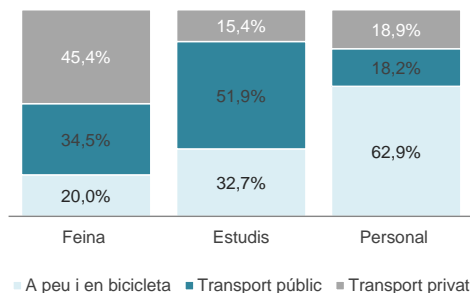
2.2.8. Segons situació professional: població activa

Mobilitat quotidiana

Les principals característiques dels desplaçaments de la població metropolitana de 16 i més anys per motiu feina són els següents:

- **La mobilitat al lloc de treball té un comportament poc autocontingut:** en relació als desplaçaments personals i per estudis, que en bona mesura responen a activitats de proximitat, la mobilitat al lloc de treball presenta uns marcs de territorials de referència més amplis. És a dir, el pes dels desplaçaments dins del municipi de residència són inferiors respecte els que es fan en connexió amb altres municipis. El valor de l'autocontenció dels residents a l'àrea metropolitana per motiu feina és del 52%, mentre que l'autocontenció dels desplaçaments personals supera el 82%.
- **Mobilitat a la feina altament motoritzada i amb una forta presència del vehicle privat:** un altre aspecte destacable de la mobilitat a la feina, és l'alt nivell de motorització, fet lògic davant el menor grau d'autocontenció que presenta. De fet, tan sols el 20% de la mobilitat per motiu feina es resol a peu o en bicicleta. Al mateix temps, el pes del transport privat (45,4%) és superior al del transport públic (34,5%) fet que posa de manifest la necessitat de situar la mobilitat a la feina en el marc de les prioritats de l'estratègia de canvi modal a l'àrea metropolitana.

Desplaçaments segons motiu i mitjà de transport i edat dels residents a l'àrea metropolitana de Barcelona. Població de 16 i més anys. 2011/2013



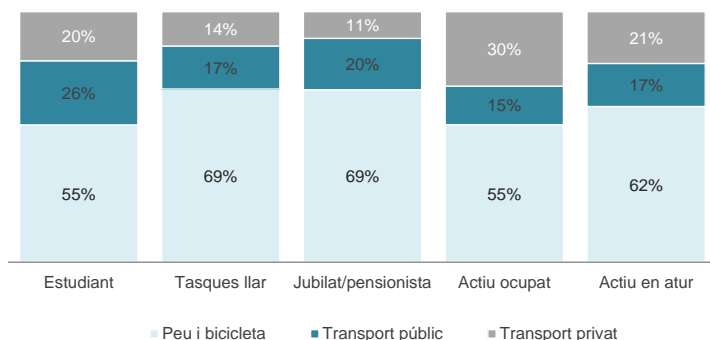
Font: Base de dades de mobilitat metropolitana 2011/2013 (AMB)

- **Baixa ocupació del cotxe en els desplaçaments per anar a la feina:** l'ocupació mitjana declarada per la població és de tan sols 1,2 persones per cotxe, mentre que per anar i tornar de l'escola o altres centres d'estudi és de 2,1 i per fer gestions personals és de 1,9 persones.
- **En els desplaçaments per motiu feina, el transport públic és poc competitiu en termes de temps en relació al vehicle privat:** la durada dels desplaçaments per feina de la població que va a treballar en transport públic és més elevada que la que es desplaça en transport privat: 36 minuts versus 23 minuts. Això, si bé, s'evidencia tant en la mobilitat urbana com interurbana, destaca la segona, on la durada dels desplaçaments en transport públic és de 45 minuts, mentre que en transport privat és de 27 minuts. Aquestes dades assenyalen la necessitat de dissenyar estratègies de mobilitat que millorin la velocitat comercial del transport públic, tant a escala metropolitana com urbana.

Característiques de la mobilitat de la població activa ocupada

Una altra manera d'observar la relació entre mobilitat i feina, és a partir del comportament en els desplaçaments de la població de 16 i més anys en funció de la situació laboral amb independència del motiu. És a dir, comparant els desplaçaments de la població activa ocupada en relació a la resta de grups de la població.

Distribució modal dels desplaçaments segons situació laboral. Desplaçaments en dia feiner. Població de 16 i més anys. Any 2011/2013



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

- **La població activa ocupada capta la majoria dels desplaçaments diaris a l'àrea metropolitana:** Atès que es tracta del grup de població que aglutina més franges d'edat i, per tant, també més població, la població activa ocupada és la que diàriament en termes de volums capta més mobilitat a llarg del dia. Concretament, el 44% dels desplaçaments dels residents de l'àrea metropolitana estan fets per població activa ocupada. Això és important tenir-ho present en el sentit que el comportament de les pautes de mobilitat per anar a la feina poden incidir en la mobilitat personal. Cal tenir en compte que el 29% de la mobilitat personal està feta per població activa ocupada.
- **La població activa ocupada és el grup de població que més utilitza el vehicle privat, tant en els desplaçaments laborals com personals:** el 38% dels desplaçaments de la població activa ocupada es fan en transport privat, el 26% en transport públic i el 37% restant a peu i en bicicleta, de forma que en comparació amb tota la resta de grups de població, és la que té un comportament menys sostenible en l'ús dels mitjans de transport. Aquest comportament, es dona tant pel que fa a la mobilitat per feina com per motius personals.

Barreres

En les societats modernes, l'accés al treball és el principal mecanisme d'integració social. Quan les condicions d'accés a la feina són desiguals entre la població activa, es poden generar disfuncions en el mercat laboral i generar situacions d'exclusió social. La mobilitat al treball, és en conseqüència un dels elements que pot intervenir en aquesta igualtat d'accés.

- **Desigualtats d'oportunitats professionals:** sol ser freqüent que en sectors no vinculats al transport, se sol·liciti entre els requisits per accedir a una feina la disposició de permís de conduir, i en ocasions s'exigeix o es valora positivament la disponibilitat de vehicle propi.

Per una banda, això posa de manifest que l'accés a la feina es considera responsabilitat exclusiva del treballador, mentre que per altra banda, reflecteix com les persones que no tenen permís de conduir o no disposen d'un vehicle privat, poden veure reduïdes les possibilitats d'accedir a un determinat lloc de treball. En territoris amb menys accessibilitat en transport públic les dificultats per accedir en transport públic a la feina, acaben obligant a part de la població que preferiria utilitzar el transport públic (o un mitjà no motoritzat), a utilitzar el transport privat. Al mateix temps, aquesta situació pot ampliar les situacions de vulnerabilitat social, sobretot de col·lectius que tenen un menor accés al vehicle privat. Aquesta penalització es deu tant per un menor accés a feines que requereixen disposar d'un vehicle privat, com per la penalització en temps que suposa haver de fer desplaçaments cap a la feina en transport públic.

- **Impactes ambientals:** els desplaçaments per anar a la feina tenen un fort impacte ambiental, ja que si bé en termes de volums són inferiors a la mobilitat per motius personals, aquests desplaçaments estan estretament vinculats a desplaçaments de més distància i es vinculen a modes motoritzats, i particularment en vehicle privat.
- **Accidentalitat:** l'estreta relació que es dona entre l'ús del vehicle privat i la mobilitat laboral, comporta també una fort lligam entre els accidents de trànsit i l'accidentalitat laboral. Atès el fort pes té el vehicle privat en la mobilitat laboral, es constata que una part important dels accidents laborals estan associats amb el trànsit.

L'any 2014 es recollia que el 13% dels accidents laborals amb baixa a Catalunya estan declarats com accidents de trànsit. Al mateix temps, s'observa que amb relativa freqüència aquests accidents són molt greus o fins i tot mortals. Així, entre els accidents laborals mortals, un 35% són accidents laborals de trànsit.

A més de les conseqüències a que a nivell individual això comporta, també comporta l'assumpció dels costos derivats de les baixes laborals i de les indemnitzacions a càrrec de l'empresariat. Malgrat que els accidents de trànsit *in itinere* (domicili-treball o a la inversa) o en missió (durant la jornada) entren dins de la categoria d'accident de treball, a la pràctica es constata que les mesures de prevenció adoptades fins ara són clarament insuficients o bé poc eficaces.

2.2.9. Segons emplaçament: població resident en zones de baixa densitat

La població que viu en zones rurals o en zones allunyades de les àrees més poblades està més exposada a un major risc de pobresa i d'exclusió social. La manca de massa crítica suficient per a dedicar-hi activats, equipaments, infraestructures, dificulta la generació d'activitat econòmica i, per tant, pot generar situacions que s'impedeix el desenvolupament local i la creació de llocs de treball. Tot això fa que en les zones en les que es veuen afectades més intensament per aquestes dinàmiques, l'envelliment i el grau de desocupació de la gent jove es faci molt palès. Per la seva banda, la manca de serveis de transport públic comporta una dependència exclusiva dels mitjans de transport privat per part de la població que hi resideix per poder desenvolupar moltes les activitats quotidianes (compres, anar al banc, fer gestions personals, etc.), si bé hi ha l'accés a l'educació obligatòria dels menors o l'accés als centres sanitaris acostumen a estar coberts per serveis de transport específics.

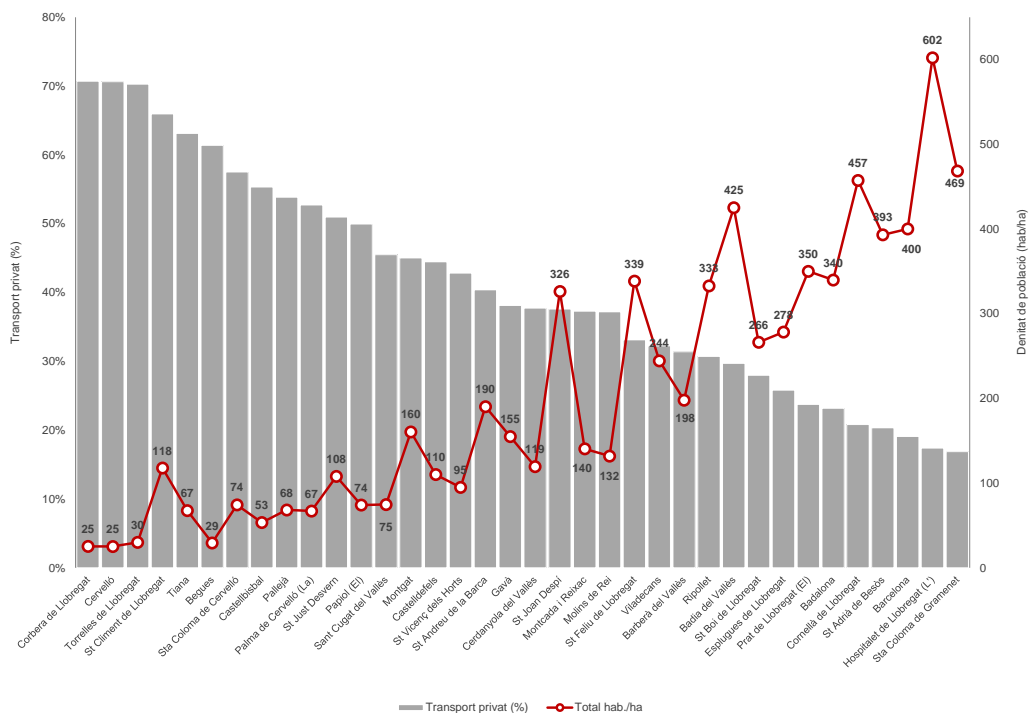
Tanmateix, aquesta realitat més característica de municipis i nuclis ubicats en zones de muntanya o allunyades dels entorns més densament poblats, no hi té presència a l'àrea metropolitana de Barcelona. A l'entorn metropolità el fenomen de la baixa densitat de població és més propi dels processos recents de dispersió urbana. És a dir, part de l'espai metropolità està format per un model d'implantació urbà més extensiu, en el què s'hi poden trobar zones residencials de baixa densitat, caracteritzat per una certa discontinuïtat en els teixits urbans i, també, per una major zonificació funcional de les activitats en el territori.

A l'àrea metropolitana mentre que Barcelona i els municipis del seu entorn són els què compten amb les majors densitats urbanes de població, són els municipis de la segona corona metropolitana i els perifèrics de la primera els què registren densitats urbanes inferiors (Badia del Vallès i Ripollet són excepcions a aquesta regla). Per altra banda, la proporció de superfície residencial de baixa densitat en relació al total de la superfície residencial, evidencia la presència del fenomen de la dispersió territorial a l'àrea metropolitana. A la segona corona tots els municipis, excepte Ripollet i Badia del Vallès superen el 50% (Tiana i Castelldefels fins i tot superen el 80%.) A la primera corona, en canvi, són només cinc municipis que assoleixen el 50% del percentatge de superfície residencial de baixa densitat (Tiana, Castelldefels, Sant Just Desvern, Montcada i Reixac i Gavà).

Aquestes dues característiques que fan referència a la intensitat d'ocupació de l'espai, constaten una clara incidència en relació a l'ús quotidià dels modes transport per part de la població. Els municipis amb menys densitat urbana de població i major proporció de superfície de baixa densitat són els què fan un ús més intensiu del transport privat. Aquestes dues característiques penalitzen clarament els

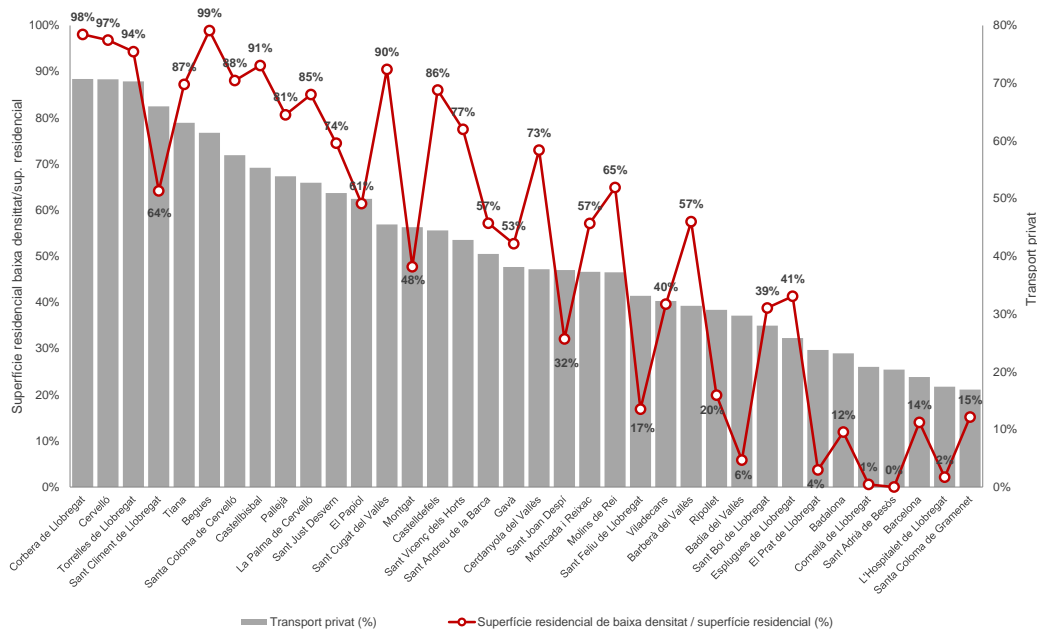
desplaçaments a peu i en transport públic atès que les distàncies fan inviables els desplaçaments no motoritzats, al mateix temps que penalitza una oferta de transport públic d'alta capacitat i freqüència.

Quota modal desplaçaments en transport privat segons municipi de residència 2011/2013; Densitat urbana de població (habitants per hectàrea)* 2012



*Densitat de població que viu en sòl residencial
Font: Base de dades de mobilitat metropolitana 2011/2013 (AMB)

Quota modal desplaçaments en transport privat segons municipi de residència 2011/2013; Superfície residencial de baixa densitat sobre superfície residencial total (%)

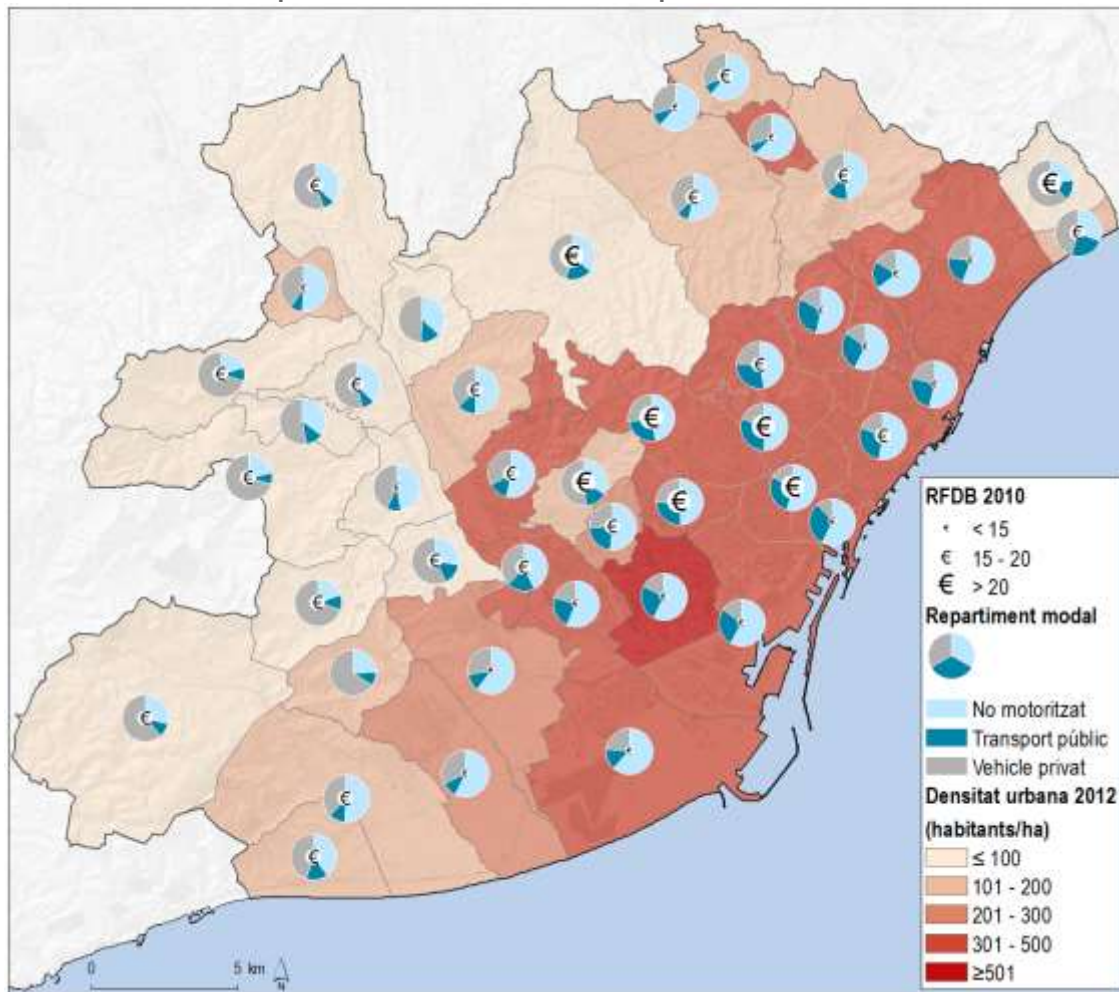


Font: Base de dades de mobilitat metropolitana 2011/2013 (AMB)

Tot això pot acabar generant situacions en les què la població que resideix en aquest àmbits depengui notablement del transport privat i que els col·lectius abans esmentats (joves, dones, immigrants, gent amb baixos ingressos, gent gran, etc.) que hi resideixen puguin veure's afectades de forma particular per les barreres relacionades amb l'accessibilitat.

En qualsevol cas s'ha de tenir en compte, que la població que viu en urbanitzacions de l'entorn metropolità, no només tria aquesta opció per una qüestió de preu o de qualitat de vida (entorn més natural, dimensions de l'habitatge, etc.). Entre les decisions que es prenen quan s'escull viure en una habitatge també s'hi contempen els canvis en la mobilitat que això comporta per a tots els membres de la llar. En aquest sentit, de forma implícita també s'està escollint fer desplaçaments molt recurrents en vehicle privat cap a la ciutat central o altre entorns metropolitans més densos (i les despeses que això comporta), per accedir a la feina, per a anar a comprar, etc. En aquest sentit, no tothom contempla la possibilitat de viure en una urbanització i utilitzar el cotxe per a poder realitzar la majoria de les seves activitats quotidianes. Tot això fa que a l'entorn metropolità, la baixa densitat de població no estigui especialment relacionada amb les rendes més baixes.

Distribució dels desplaçaments segons el mitjà de transport i el municipi de residència 2011-2013. Renda familiar bruta disponible 2010. Densitat urbana de població 2012



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

3 LES POLÍTIQUES SOCIALS EN LA MOBILITAT. SITUACIÓ ACTUAL EN L'ENTORN METROPOLITÀ DE BARCELONA

Com s'ha assenyalat, la informació sobre polítiques socials en la mobilitat recollida en aquest informe se centra bàsicament en aquelles vinculades amb la tarifació social en el transport públic col·lectiu i en els serveis específics de transport oferts per a determinats col·lectius. L'abast i continguts, tant de població beneficiària com de població potencial, és sensiblement diferent d'una política a una altra, en funció de la disponibilitat de dades i registres de què en disposen les diferents administracions competents o que fins al moment de la redacció d'aquest informe s'han pogut obtenir.

3.1. Polítiques tarifàries en el transport públic col·lectiu

Les polítiques de tarifació social en els serveis de transport públic col·lectiu en l'àmbit metropolità³ 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:

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

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. Així, i com s'explica més endavant, l'any 2013 s'equipararen els requisits per ésser beneficiari d'un títol social per a gent gran o persones amb discapacitat entre l'AMB i la Generalitat de Catalunya en els serveis d'FGC.

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

³ El document recull aquelles polítiques que afecten al transport públic col·lectiu metropolità, tot i que existeixin per altres tipus de serveis (AVE, autobus de llarga distància, serveis regionals ferroviaris, transport aeri i marítim, ec.).

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.

Alhora, en els darrers dos 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.

A continuació es descriuen les característiques d'aquestes polítiques tarifàries segons l'administració competent o promotora. S'intenta així mateix recollir dades sobre l'ús, població potencial i coberta.

3.1.1. Política de tarifació social de la Generalitat: FGC, Rodalies de Catalunya i serveis d'autobús interurbans

La Generalitat de Catalunya i l'ATM aproven les tarifes dels títols propis de la xarxa d'FGC, de Rodalies de Catalunya i dels diferents operadors dels serveis d'autobús interurbans de la seva competència.

Els títols propis de caràcter social d'aquests operadors estan adreçats a la gent gran i a les persones amb discapacitat, i també s'ofereix descomptes per a les famílies nombroses i monoparentals.

3.1.1.1. Famílies nombroses i monoparentals

Amb caràcter general, les famílies nombroses i monoparentals tenen un descompte sobre els títols propis d'un:

- 20% en el cas de família nombrosa o monoparental de categoria general
- 50% en el cas de família nombrosa o monoparental de categoria especial

S'aplica, en el cas d'FGC, sobre el bitllet senzill. No obstant, els bitllets amb descompte d'una zona no són vàlids per a la corona 1 del sistema tarifari integrat.

S'aplica, en el cas de Rodalies de Catalunya, sobre els següents títols de transport:

- Bitllet senzill
- Bitllet d'anada i tornada
- Abonament mensual
- Abonament trimestral

D'altra banda, FGC ofereix el títol específic T- Família nombrosa i monoparental, que permet realitzar 50 desplaçaments segons les zones que es travessi, durant 30 dies consecutius a partir de la primera validació. És un títol unipersonal i personalitzat amb el número de carnet familiar. Té un preu de 31,90€ per una zona.

Les vendes i ús d'aquests títols de transport no s'han pogut obtenir per part d'aquests operadors.

3.1.1.2. Gent gran i 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 la gent gran i per a persones amb discapacitat. En el primer cas, mitjançant el Carnet de pensionista i, en el segon cas, amb 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 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.

Imatges del Carnet de Pensionista tipus A i B d'FGC



Font: FGC

El Carnet de Pensionista és personal i intransferible, i no és vàlid sinó va acompanyat del títol de transport corresponent. El de tipus A és vàlid durant 3 anys; el de tipus B 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.

- 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,
 - 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
 - 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
 - Inferiors al Salari Mínim Interprofessional: es rebia el Carnet de Pensionista A
 - 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.

Respecte del 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.

3.1.1.3. Gent gran i persones amb discapacitat. Rodalies de Catalunya

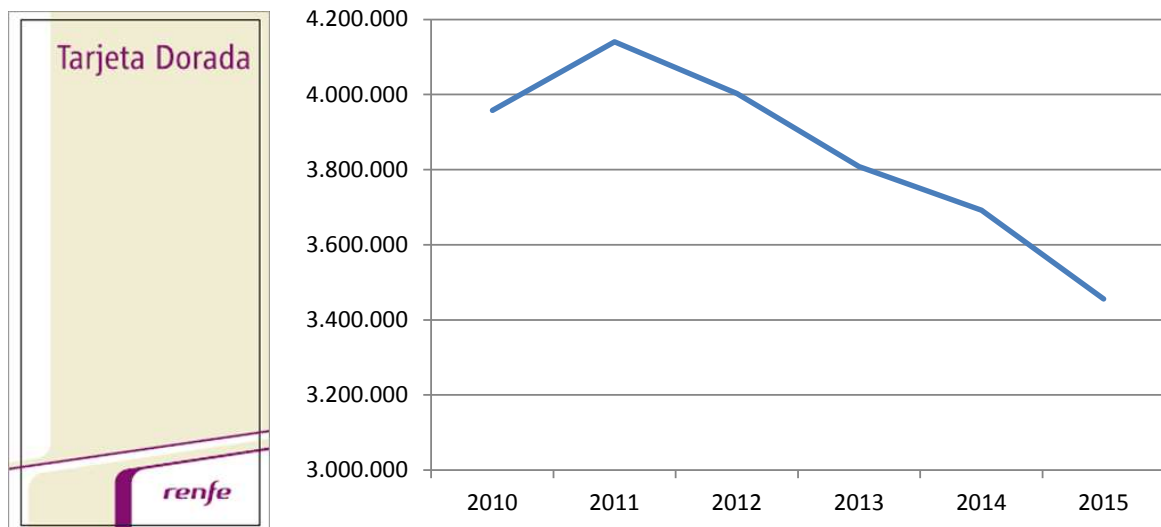
A la xarxa de Rodalies de Catalunya s'ofereix la Targeta Daurada a aquelles persones que siguin:

- 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. Les persones amb minusvalideses poden anar amb un acompanyant que viatjarà amb el mateix descompte.

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.

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



Font: IERMB a partir de Renfe

La Targeta Daurada és vàlida durant un any i es pot tramitar i obtenir a les estacions, a les Oficines de Vendes i Agències de Viatges per un import de 6 euros.

Els títols de transport amb descompte per ésser titular de la Targeta Daurada es poden adquirir en els expenedors automàtics i taquilles (en el cas de la Targeta Daurada i acompanyant només en taquilles).

Quant a persones titulars de la Targeta Daurada, les dades aportades per Renfe fan referència a tot l'àmbit estatal. No s'han pogut obtenir els títols vigents en l'àmbit metropolità de Barcelona. Així, 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 n'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.

3.1.2. Política de tarifació social de l'ATM

L'Autoritat del Transport Metropolità de l'àrea de Barcelona (ATM), és l'organisme encarregat d'elaborar i establir el sistema de tarifes integrat en la xarxa de transport públic col·lectiu metropolitana.

L'any 2001 s'inicià 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. Posteriorment s'incorporaren les comarques de l'Anoia i el Bages, i el 2015 s'incorporà plenament Osona. En l'actualitat l'àmbit territorial del sistema integrat abasta 346 municipis i 12 comarques⁴.

Els títols de transport integrat permeten viatjar per tota la xarxa de transport públic d'aquest àmbit territorial (la integració dels diferents operadors de transport va ser progressiva en el temps), sense haver de pagar en realitzar transbordaments (despenalitzava els canvis de mitjans de transport). Inicialment, la gamma de títols de transport integrats no contemplava cap tipus de bonificació addicional per a determinats col·lectius. Estava formada per títols multiviatge (T-10, T-50/30) i abonaments (T-Dia, T-Mes, T-Trimestre) que milloraven el preu del bitllet senzill.

En anys posteriors, se'n van crear els següents títols socials:

- L'any 2002 es creà la **T-Jove**, abonament trimestral personalitzat, per a menors de 21 anys. Permet realitzar un nombre il·limitat de viatges durant els 90 dies consecutius després de la primera validació.

L'any 2006 s'amplià l'edat a la qual es podia utilitzar fins als 23 anys, i el 2007 fins els 25 anys, sempre i quan s'acredités que la persona estudia en facultats o centres docents de l'àmbit territorial.

Aquell mateix any, i d'acord amb les Resolucions 233/VII i 265/VII del Parlament de Catalunya, l'ATM inicià els estudis per determinar la viabilitat d'oferir una T-Jove de caràcter mensual.

L'any 2010 s'amplià l'edat als 25 anys, per a qualsevol persona, independentment de si estudia o no.

⁴ Les comarques del Berguedà i del Ripollès, però, estan integrades parcialment mitjançant un pack amb la T-10. Els títols socials no són vàlids en aquestes comarques.

- L'any 2002 es creà també la **T-Familiar** (T-70/30), títol multipersonal, que permet realitzar 70 viatges durant 30 dies consecutius.
- L'any 2009 es crea la **T-12**, títol de transport destinat als menors de 4 anys⁵ i més i fins als 12 anys (fins el 31 de desembre de l'any que fan els 12). Aquest títol permet viatjar il·limitadament i de forma gratuïta en la zona tarifària de residència del menor.

En anys posteriors s'ha modificat les condicions d'edat màxima a partir de la qual el menor deixa de poder fer servir aquest títol de transport. Així:

- L'any 2010 s'amplià l'edat fins el dia anterior a realitzar els 13 anys.
 - L'any 2012 s'amplià l'edat fins el dia anterior a realitzar els 14 anys.
 - L'any 2016 s'amplià l'edat fins el dia anterior a realitzar els 15 anys. En el cas de la població resident a Barcelona, l'Ajuntament de Barcelona amplià la gratuïtat del transport públic col·lectiu fins als 16 anys, per a menors de llars amb unes determinades condicions socioeconòmiques (vegeu més endavant).
 - Per a l'any 2017 s'amplia la validesa fins al 31 de desembre de l'any que el menor fa 16 anys, de forma que s'estableix la gratuïtat del transport públic col·lectiu en la franja d'edat d'escolarització obligatòria.
- L'any 2009 es creen els títols integrats per a **Famílies Nombroses**, T-Mes FN G/E, T-Trimestre FN G/E i T-Jove FN G/E. Tots ells títols personalitzats.

El 2011 es crea també la T-70/90 FN G/E, de caràcter multipersonal.

- L'any 2011 es creen els títols integrats per a **Famílies Monoparentals**: T-Mes FM G/E, T-Trimestre FM G/E i T-Jove FM G/E i la T-70/90 FM G/E.
- Finalment, l'any 2012 s'aprovà bonificar les **persones aturades** que complien determinades condicions, mitjançant una T-Trimestre a un preu reduït.

L'any 2017 les condicions per a ésser beneficiari d'aquesta prestació es modifiquen, per ampliar la població potencial que hi pot accedir-hi (vegeu més endavant).

En els apartats següents s'explica amb més detall les característiques dels títols socials integrats, així com l'evolució del seu ús i de les seves vendes. S'intenta, en la mesura del possible (com s'explicarà) fer una aproximació als nombre d'usuaris dels mateixos, per avaluar la població usuària respecte de la potencial.

⁵ Els menors de 4 anys tenen accés gratuït.

3.1.2.1. T-12

Fins l'any 2008, únicament els menors de 4 anys podien viatjar en el transport públic col·lectiu en l'àmbit metropolità de Barcelona sense tenir un títol de transport, de forma gratuïta. A partir d'aquesta edat, tothom havia d'adquirir o disposar d'un títol de transport per poder utilitzar els serveis.

En el Consell d'Administració de l'ATM del mes de desembre de 2008 es decidí crear la T-12, títol de transport destinat als menors de 12 anys, que permet viatjar gratuïtament en els mitjans de transport públic col·lectiu de la zona tarifària de residència. Així, a partir de setembre de 2009, coincidint amb l'inici del curs escolar 2009-2010, s'estenia la gratuïtat del transport públic col·lectiu des dels 4 fins als 12 anys.

Amb posterioritat, l'edat màxima fins la qual poden fer ús de la T-12 s'ha anat ampliant: l'any següent de la seva creació s'amplià l'edat fins el dia anterior a fer els 13 anys; el 2012 fins als 14 anys (dia anterior a fer-los) i el 2016 fins al dia anterior a fer els 15 anys.

Imatge de la targeta T-12. Segons residència a la 1a corona o a la resta de l'àmbit STI



Font: IERMB a partir de l'ATM

Per a l'any 2016, l'Ajuntament de Barcelona ha volgut ampliar les prestacions socials als menors de 16 anys en determinats casos. Així, va aprovar el mes de juny un fons extraordinari per ajuts puntuals d'urgència socials per a menors de 16 anys, empadronats al municipi, que visquin en unitats familiars amb rendes baixes (que el nivell de renda personal anual disponible no superi l'indicador de renda de suficiència de Catalunya, IRSC 2015, calculat en funció del nombre de membres de la unitat familiar) i que siguin usuaris de Serveis Socials, i que disposin de valoració social que acrediti la necessitat de l'ajut. Un dels ajuts consisteix en el lliurament d'una T-Jove per menors d'entre 15 i 16 anys, que poden utilitzar els dos últims trimestres de l'any.

Per l'any 2017, s'ha arribat a un acord entre la Generalitat de Catalunya, l'Àrea Metropolitana de Barcelona i l'Ajuntament de Barcelona pel qual l'edat s'amplia fins als 16 anys (fins el 31 de desembre de l'any que el nen/a faci 16 anys). A partir de l'any vinent, la T-12 passarà a denominar-se T-16.

La targeta T-12 té un cost d'emissió i gestió de 35 euros, a pagar únicament en la primera emissió. La renovació de la targeta es realitza sense cost i de forma automàtica fins que assoleixi l'edat màxima establerta.

La gestió i tramitació de les targetes T-12 recau en l'Àrea Metropolitana de Barcelona (pels residents en l'àmbit de la primera corona tarifària) i en l'Associació de Municipis per la Mobilitat i el Transport Urbà (AMTU, per la resta de residents del sistema integrat de l'àrea de Barcelona). El procés de gestió i tramitació de sol·licituds i enviaments de targetes és específic de cada ens.

Així, els residents en els 18 municipis de la primera corona tarifària, reben a casa la documentació i informació específica sobre la T-12 que permet sol·licitar-la. Aquests tràmits es poden realitzar també online, en el portal <http://www.amb.cat/mobilitat/Principales/TarifasTarifacionSocial.aspx>, a les oficines d'atenció al client de la xarxa de transport públic i a les oficines d'atenció al ciutadà dels diferents municipis.

En el cas dels nens i nenes residents a la resta del sistema tarifari de l'àrea de Barcelona, en algunes ciutats també es rep la documentació a la llar, però tots els tràmits es poden realitzar online (www.t-12.cat), en centres d'atenció al client de la xarxa de transport públic i en estancs.

T-12 vigents segons municipi de residència. Evolució temporal.

A 31 de desembre de 2015 hi havia operatives un total de 145.679 targetes T-12, 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. La desagregació per municipi o entitat territorial es mostra a la taula següent.

S'observa que són els municipis de major població i amb serveis de transport públic urbà on hi ha més T-12 operatives. De fet, 10 municipis engloben 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% (vegeu taula), 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).

Cobertura de la T-12: títols vigents i població potencial

La població que pot sol·licitar la T-12, com s'ha dit, són menors residents a l'àmbit del sistema tarifari integrat, amb una edat màxima que actualment és de 15 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 la targeta T-12 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.

Targetes T-12 operatives per municipi. Any 2015

Municipi	Gestor	Targetes operatives 31/12/2015	Municipi	Gestor	Targetes operatives 31/12/2015	Municipi	Gestor	Targetes operatives 31/12/2015	Municipi	Gestor	Targetes operatives 31/12/2015
Esparreguera	AMTU	35	Esparreguera	AMTU	35	Palau-solità i Plegamans	AMTU	24	Sant Salvador de Guardiola	AMTU	5
Esplugues de Llobregat	AMB	1716	Esplugues de Llobregat	AMB	1716	Pallejà	AMTU	19	Sant Vicenç de Montalt	AMTU	18
Fogars de la Selva	AMTU	1	Fogars de la Selva	AMTU	1	Palma de Cervelló, la	AMTU	9	Sant Vicenç dels Horts	AMTU	115
Fonollosa	AMTU	58	Fonollosa	AMTU	58	Papiol, el	AMTU	25	Santa Coloma de Cervelló	AMTU	63
Franqueses del Vallès, les	AMTU	47	Franqueses del Vallès, les	AMTU	47	Parets del Vallès	AMTU	121	Santa Coloma de Gramenet	AMB	4043
Garriga, la	AMTU	6	Garriga, la	AMTU	6	Piera	AMTU	10	Santa Eulàlia de Ronçana	AMTU	2
Gavà	AMB	607	Gavà	AMB	607	Pineda de Mar	AMTU	82	Santa Margarida de Montbui	AMTU	20
Gelida	AMTU	14	Gelida	AMTU	14	Polinyà	AMTU	6	Santa Margarida i els Monjos	AMTU	4
Granada, la	AMTU	1	Granada, la	AMTU	1	Pont de Vilomara i Rocafort, el	AMTU	30	Santa Maria de Martorelles	AMTU	1
Granollers	AMTU	491	Granollers	AMTU	491	Premià de Dalt	AMTU	7	Santa Maria de Palautordera	AMTU	19
Gualba	AMTU	1	Gualba	AMTU	1	Premià de Mar	AMTU	31	Santa Perpètua de Mogoda	AMTU	38
Hostalets de Pierola	AMTU	1	Hostalets de Pierola	AMTU	1	Rajadell	AMTU	1	Santpedor	AMTU	10
Igualada	AMTU	415	Igualada	AMTU	415	Rellinars	AMTU	1	Sentmenat	AMTU	8
Jorba	AMTU	1	Jorba	AMTU	1	Ripollet	AMTU	157	Seva	AMTU	1
Les Fonts	AMTU	14	Les Fonts	AMTU	14	Roca del Vallès, la	AMTU	43	Sitges	AMTU	309
L'Hospitalet de Llobregat	AMB	10150	L'Hospitalet de Llobregat	AMB	10150	Rubí	AMTU	922	Subirats	AMTU	1
Llagosta, la	AMTU	22	Llagosta, la	AMTU	22	Rubió	AMTU	1	Tagamanent	AMTU	1
Lliçà d'Amunt	AMTU	215	Lliçà d'Amunt	AMTU	215	Sabadell	AMTU	4895	Teià	AMTU	11
Lliçà de Vall	AMTU	5	Lliçà de Vall	AMTU	5	Sallent	AMTU	1	Terrassa	AMTU	5469
Llinars del Vallès	AMTU	10	Llinars del Vallès	AMTU	10	Sant Adrià de Besòs	AMB	1294	Tiana	AMB	246
Malgrat de Mar	AMTU	33	Malgrat de Mar	AMTU	33	Sant Andreu de la Barca	AMTU	39	Tordera	AMTU	1
Manresa	AMTU	907	Manresa	AMTU	907	Sant Andreu de Llavaneres	AMTU	34	Torre de Claramunt, la	AMTU	3
Martorell	AMTU	22	Martorell	AMTU	22	Sant Antoni de Vilamajor	AMTU	1	Torrelles de Llobregat	AMTU	7
Martorelles	AMTU	8	Martorelles	AMTU	8	Sant Boi de Llobregat	AMB	2236	Ullastrell	AMTU	7
Masnou, el	AMTU	73	Masnou, el	AMTU	73	Sant Celoni	AMTU	14	Vacarisses	AMTU	29
Masquefa	AMTU	2	Masquefa	AMTU	2	Sant Climent de Llobregat	AMTU	7	Vallbona d'Anoia	AMTU	1
Matadepera	AMTU	64	Matadepera	AMTU	64	Sant Cugat del Vallès	AMTU	1984	Validoreix	AMTU	129
Mataró	AMTU	2306	Mataró	AMTU	2306	Sant Esteve Sesrovires	AMTU	12	Vallgorguina	AMTU	3
Molins de Rei	AMTU	73	Molins de Rei	AMTU	73	Sant Feliu de Codines	AMTU	1	Vallirana	AMTU	32
Mollet del Vallès	AMTU	234	Mollet del Vallès	AMTU	234	Sant Feliu de Llobregat	AMB	975	Vallromanes	AMTU	1
Montcada i Reixac	AMB	1070	Montcada i Reixac	AMB	1070	Sant Fost de Campsentelles	AMTU	10	Vendrell	AMTU	1
Montgat	AMB	504	Montgat	AMB	504	Sant Fruitós de Bages	AMTU	31	Viladecans	AMB	1155
Montmeló	AMTU	4	Montmeló	AMTU	4	Sant Joan de Vilatorrada	AMTU	23	Viladecavalls	AMTU	130
Montomès del Vallès	AMTU	12	Montomès del Vallès	AMTU	12	Sant Joan Despí	AMB	1834	Vilafraanca del Penedès	AMTU	104
Navarcles	AMTU	11	Navarcles	AMTU	11	Sant Just Desvern	AMB	567	Vilanova del Camí	AMTU	26
Navàs	AMTU	3	Navàs	AMTU	3	Sant Llorenç d'Hortons	AMTU	3	Vilanova del Vallès	AMTU	1
Òdena	AMTU	2	Òdena	AMTU	2	Sant Llorenç Savall	AMTU	5	Vilanova i la Geltrú	AMTU	424
Olèrdola	AMTU	1	Olèrdola	AMTU	1	Sant Pere de Ribes	AMTU	102	Vilassar de Dalt	AMTU	8
Olesa de Montserrat	AMTU	7	Olesa de Montserrat	AMTU	7	Sant Pere de Vilamajor	AMTU	4	Vilassar de Mar	AMTU	82
Olivella	AMTU	1	Olivella	AMTU	1	Sant Pol de Mar	AMTU	9			
Pacs del Penedès	AMTU	1	Pacs del Penedès	AMTU	1	Sant Quirze del Vallès	AMTU	173			
El Prat de Llobregat	AMB	1376	Palafolls	AMTU	5	Sant Sadurni d'Anoia	AMTU	13			

Font: IERMB a partir de l'AMB

La població potencial que podia beneficiar-se d'aquest títol de transport per a l'any 2015 era de 636.999 nens i nenes, per a tot l'àmbit del sistema tarifari integrat. El 45,1% resideix 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 té 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.

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

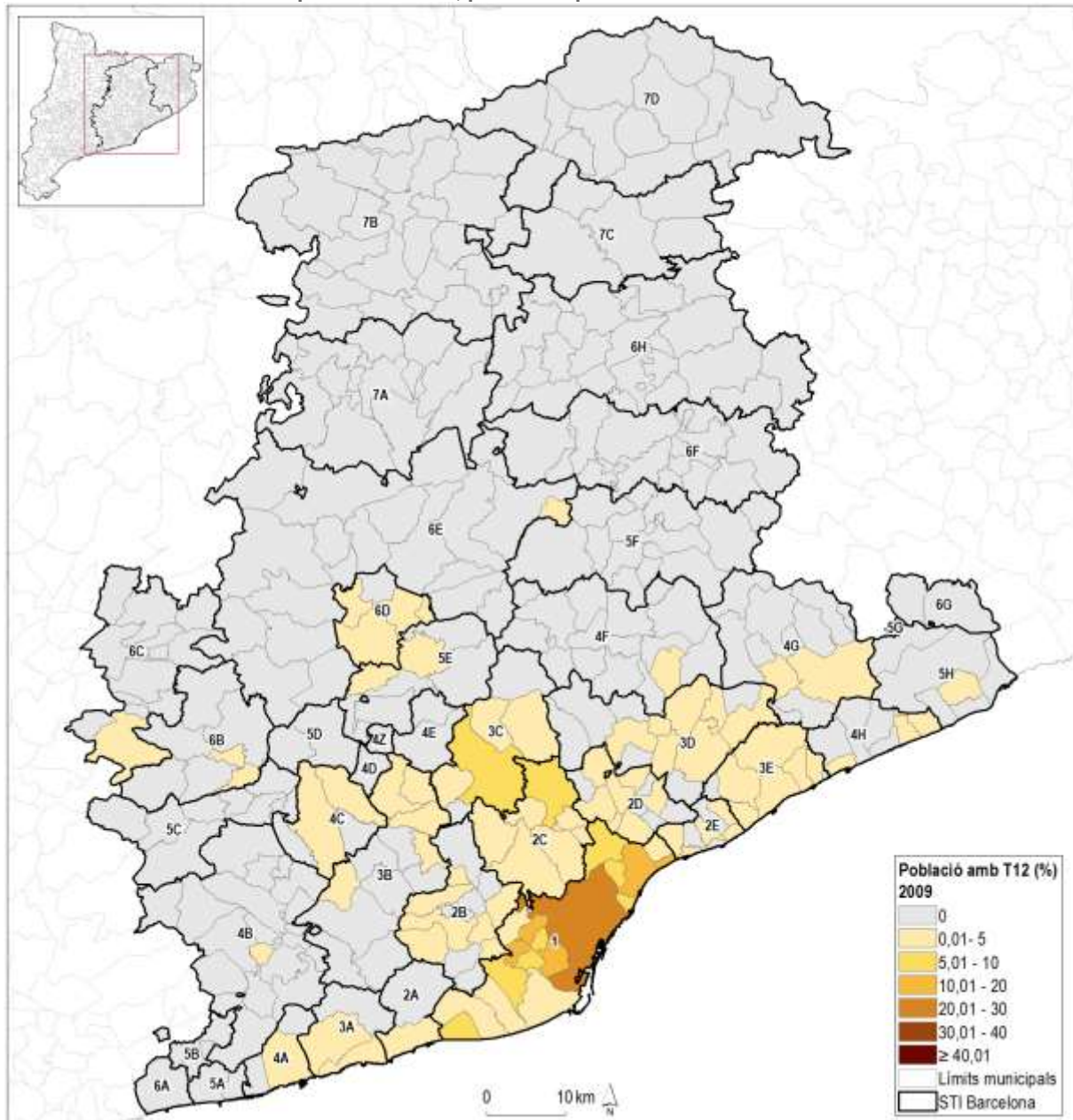
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Primera corona tarifària-AMB	32.180	43.625	61.999	83.194	97.313	110.945	123.305
	89,3%	87,4%	87,4%	86,0%	85,6%	85,2%	84,6%
Reste STI-AMTU	3.851	6.266	8.936	13.560	16.371	19.284	22.374
	10,7%	12,6%	12,6%	14,0%	14,4%	14,8%	15,4%
TOTAL	36.031	49.891	70.935	96.754	113.684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

Font: IERMB a partir de l'AMB

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% n'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.

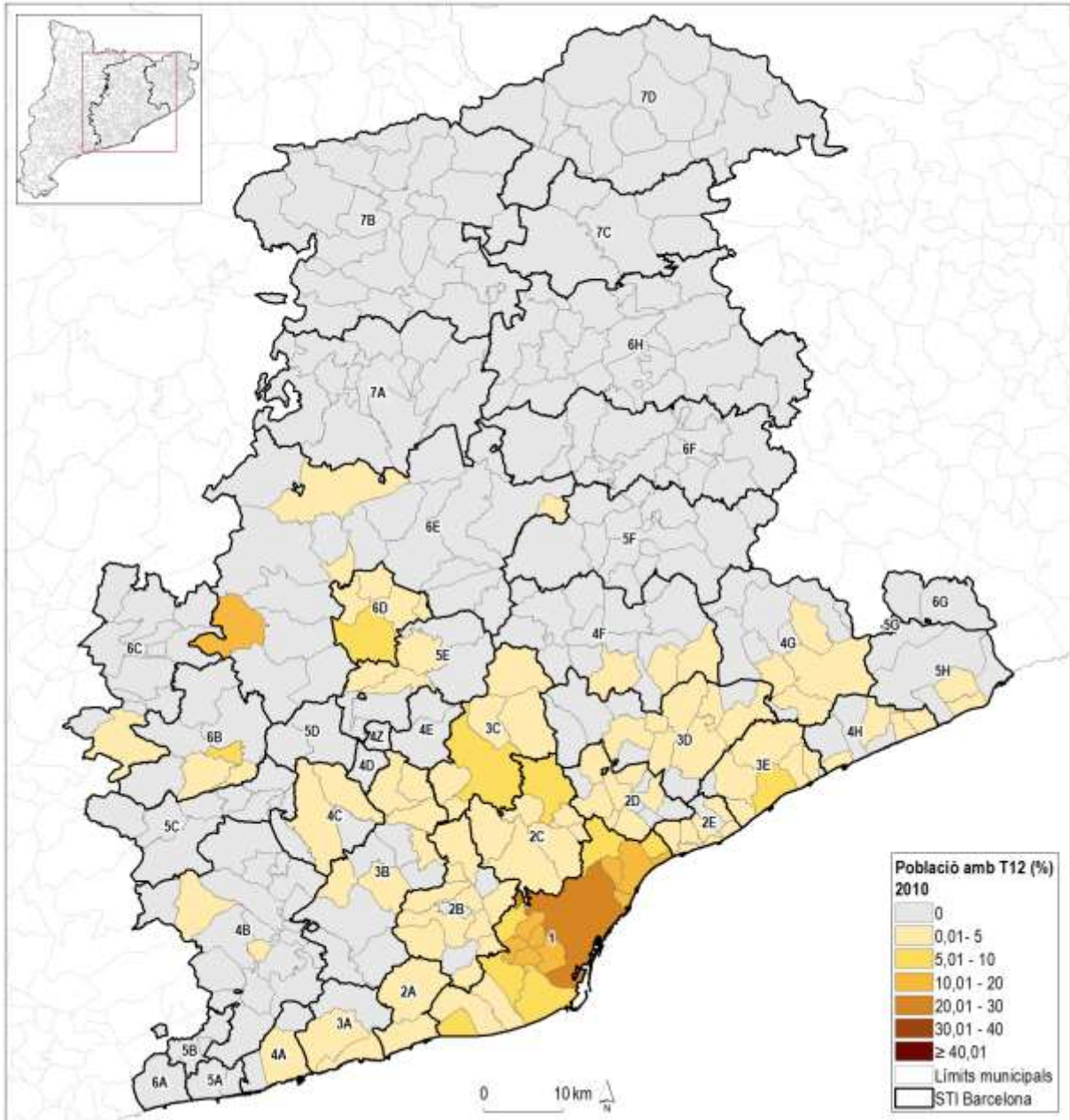
L'evolució de la cobertura de la T-12 per municipi entre els anys 2009 i 2015 es mostra en els mapes següents. Es pot observar que ha augmentat notablement en la primera corona, ens els municipis servits per la xarxa ferroviària (sobretot per FGC en la línia del Vallès) i ens els que disposen de servei de transport públic urbà (com Mataró, Manresa, Terrassa, Sabadell, Granollers). Cal tenir en compte que els desplaçaments que et permet realitzar la T-12 han de realitzar-se dins la zona tarifària de residència: en municipis amb una oferta de transport públic inadequada i/o a on les distàncies per realitzar les activitats quotidianes o no quotidianes són curtes i es pot anar caminant, pot tenir sentit no sol·licitar la T-12.

Cobertura de la T-12 entre la població menor, per municipi. 2009



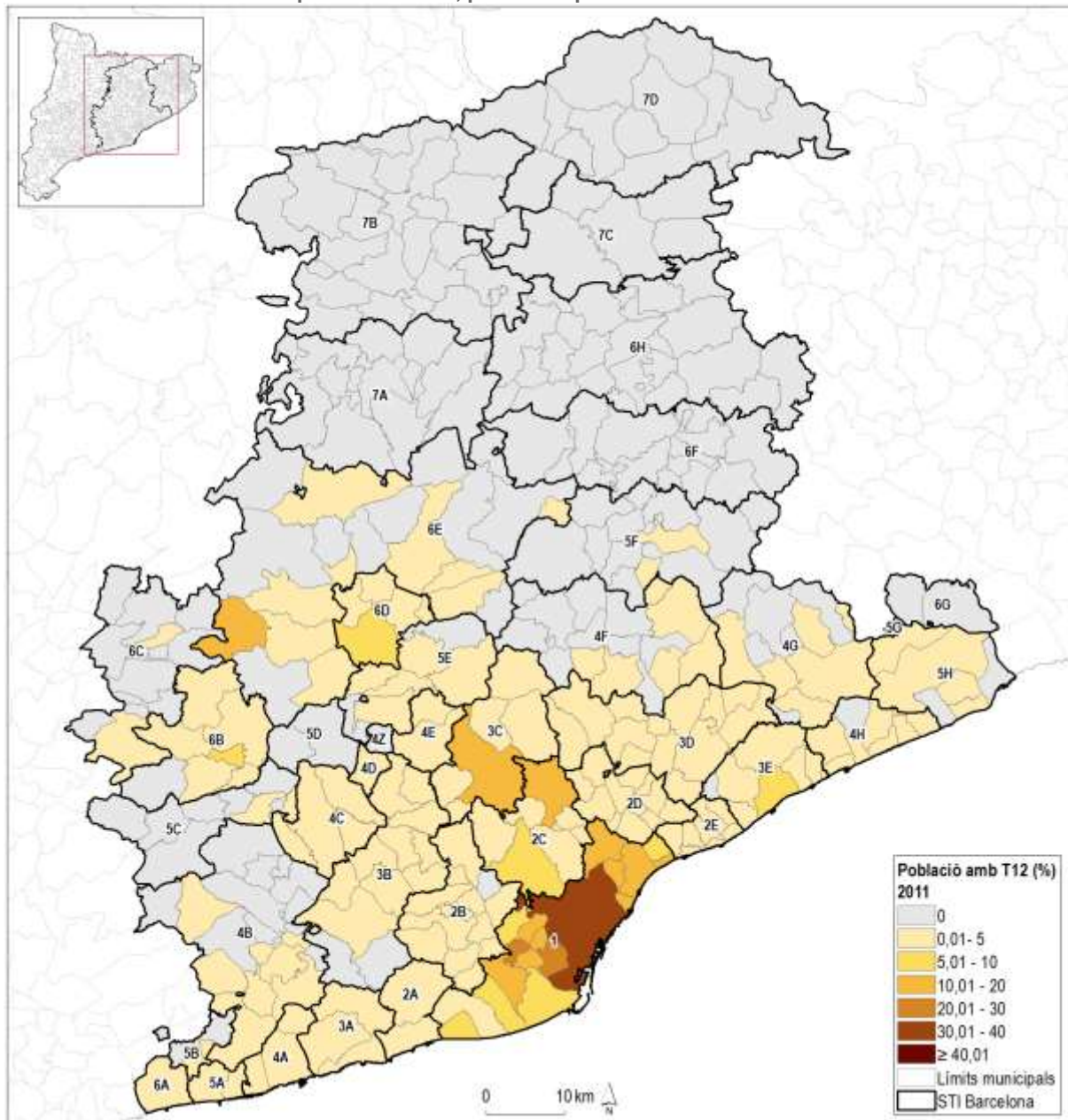
Font: IERMB a partir del Padró i AMB

Cobertura de la T-12 entre la població menor, per municipi. 2010



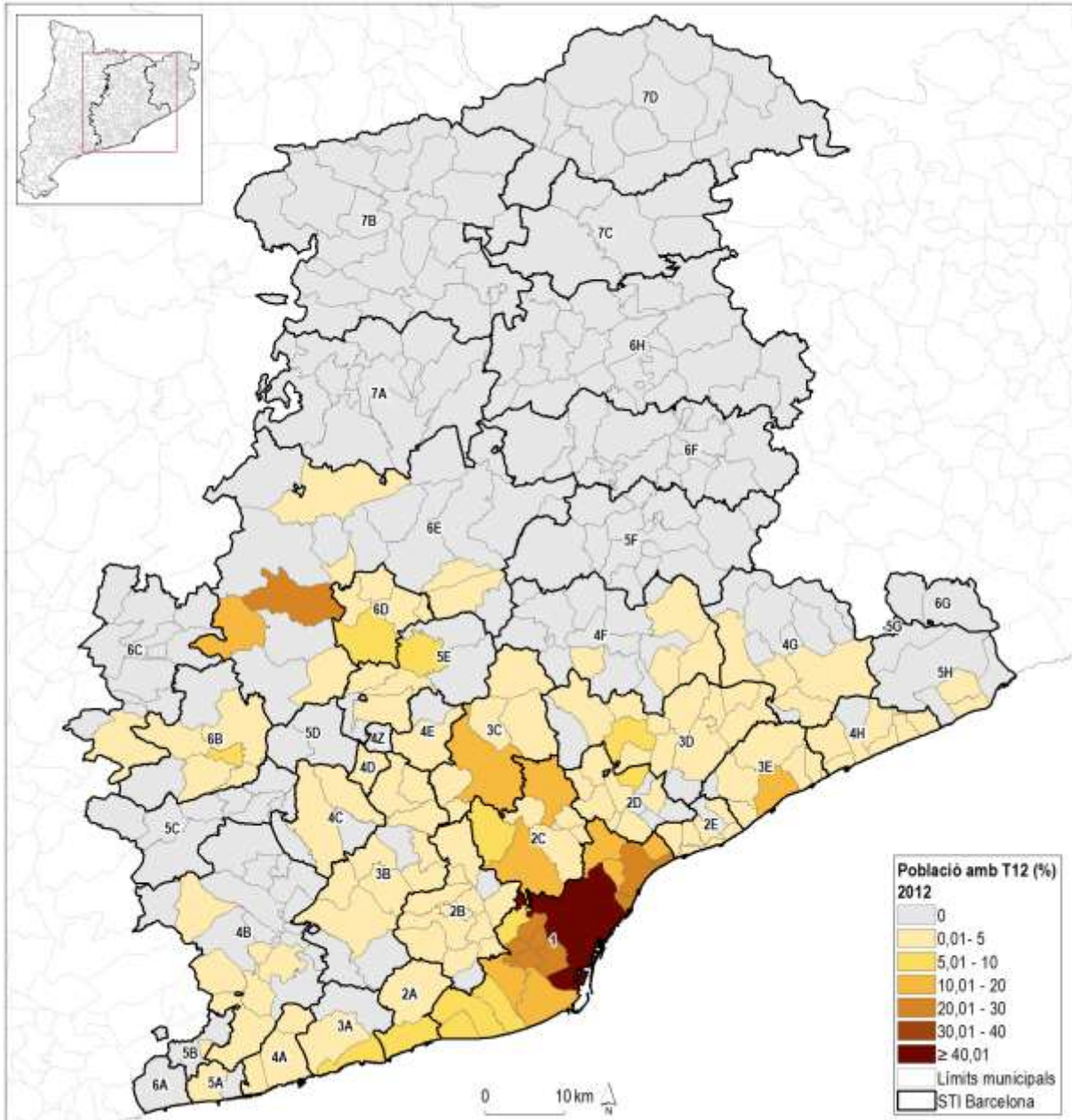
Font: IERMB a partir del Padró i AMB

Cobertura de la T-12 entre la població menor, per municipi. 2011



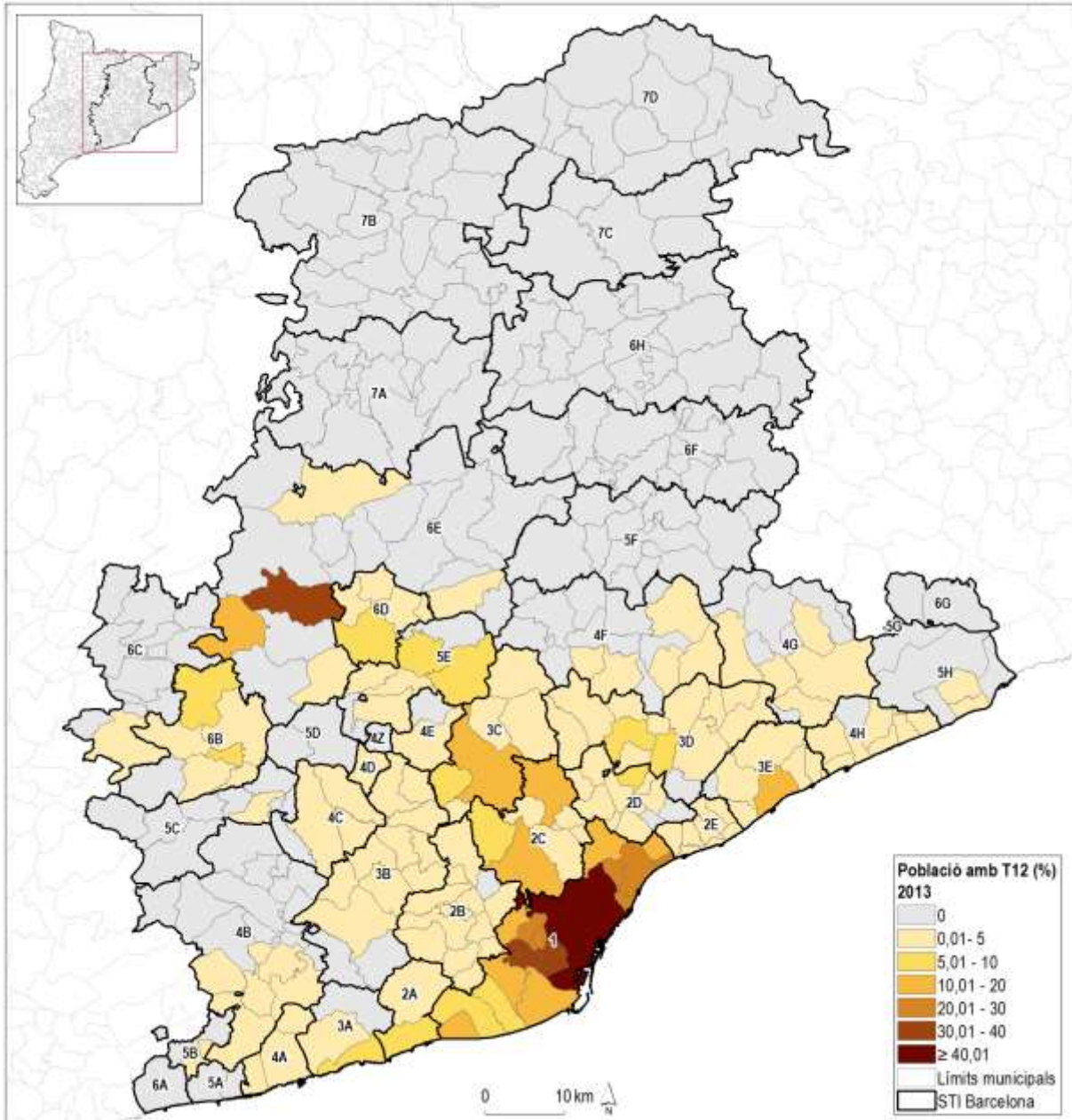
Font: IERMB a partir del Padró i AMB

Cobertura de la T-12 entre la població menor, per municipi. 2012



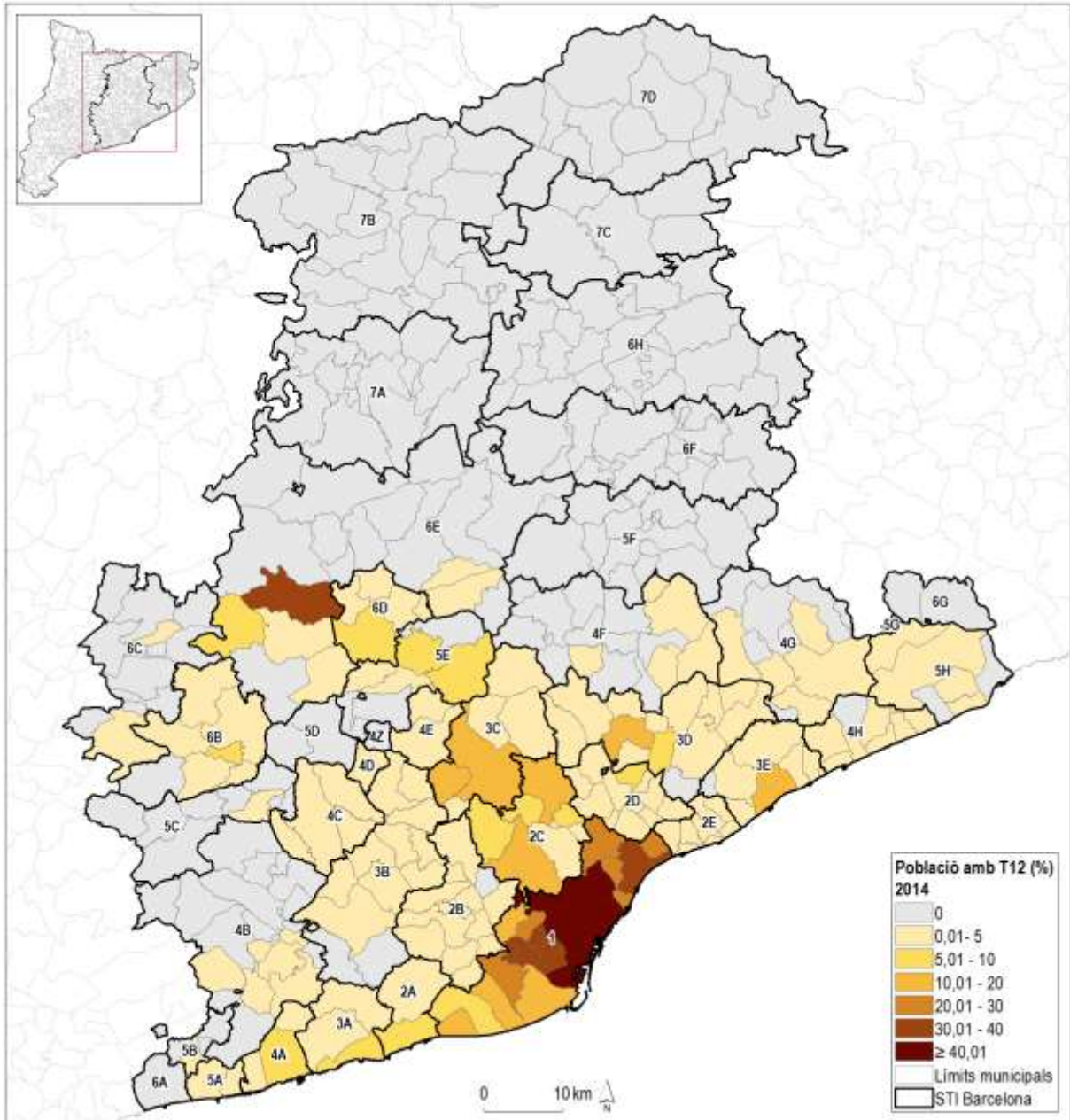
Font: IERMB a partir del Padró i AMB

Cobertura de la T-12 entre la població menor, per municipi. 2013



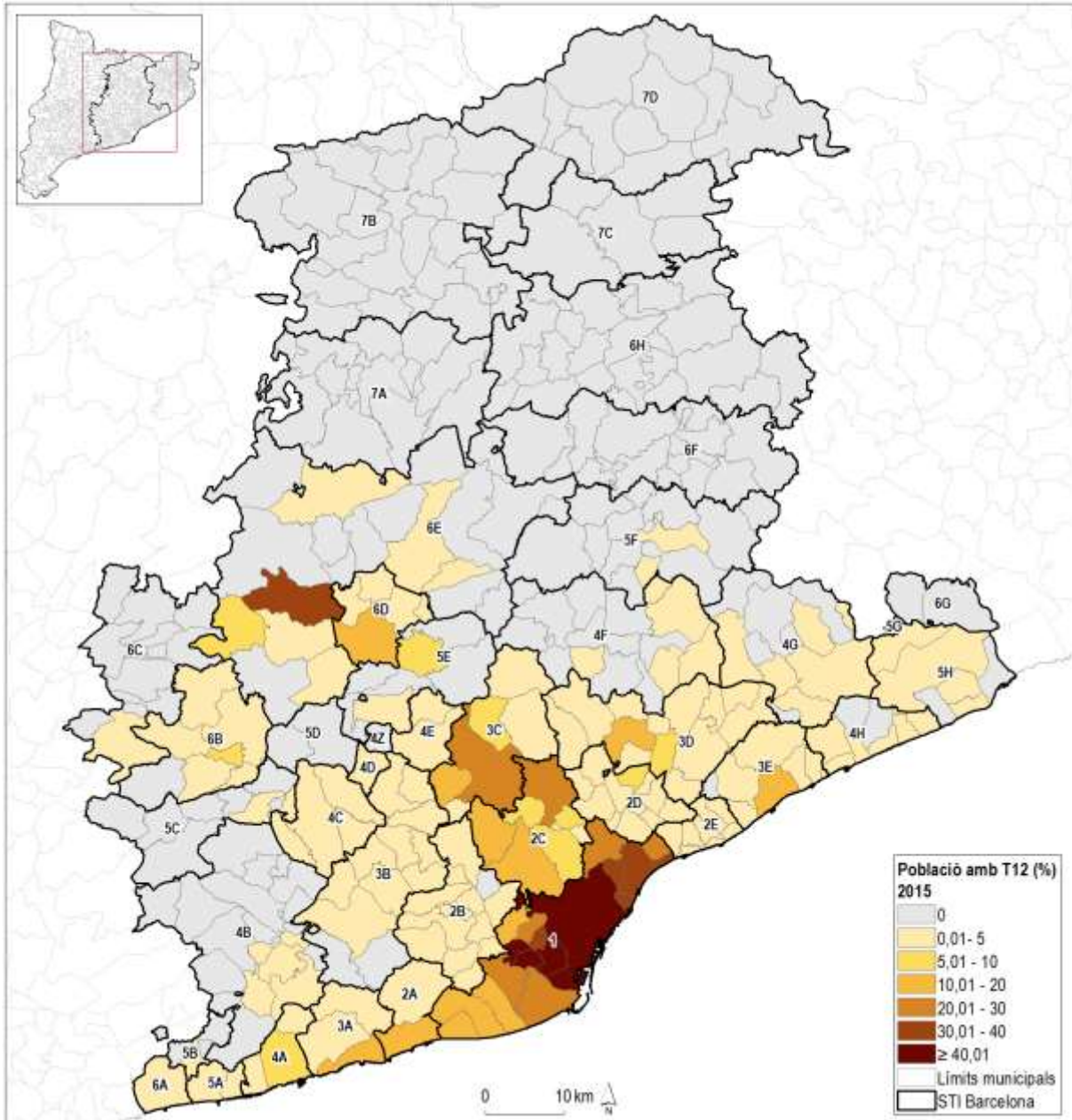
Font: IERMB a partir del Padró i AMB

Cobertura de la T-12 entre la població menor, per municipi. 2014



Font: IERMB a partir del Padró i AMB

Cobertura de la T-12 entre la població menor, per municipi. 2015



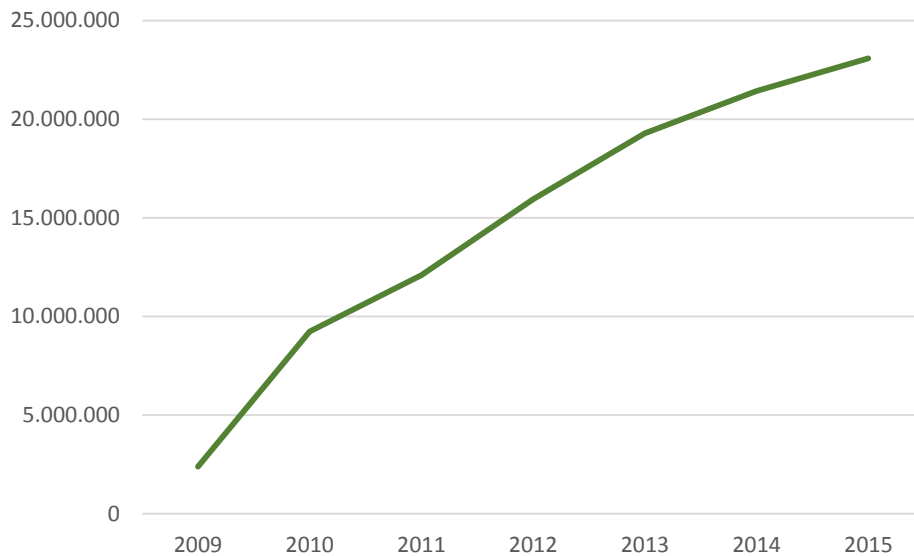
Font: IERMB a partir del Padró i AMB

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 què es pogué utilitzar el la T-12) es realitzaren 9,23 milions de viatges, el 2015 s'efectuaren 23,08 milions (vegeu gràfic).

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 ha estat 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.

3.1.2.2. Joves

L'any 2002 es creà el títol integrat T-Jove, títol de caràcter unipersonal adreçat a joves. que permet realitzar un nombre il·limitat de viatges a la xarxa de transport públic col·lectiu durant 90 dies consecutius (des de la primera validació).

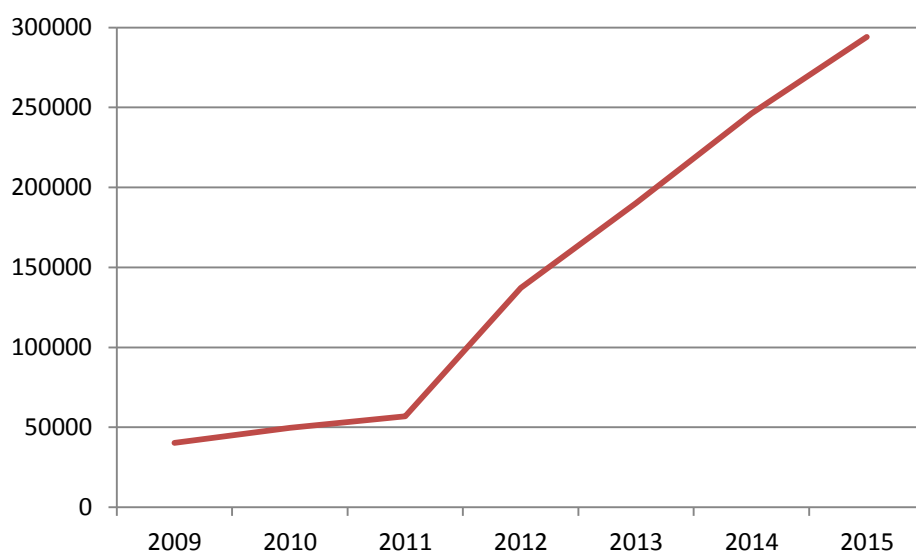
Com s'ha explicat, l'edat màxima fins a la qual es poden acollir els joves s'ha ampliat al llarg dels anys, passant dels 21 anys inicials als 25 anys en l'actualitat.

Així, per a l'any 2015 en podien fer ús de la T-Jove un total de 628.932 joves d'entre 14 i 25 anys.

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.⁶

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 rellevant (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.

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



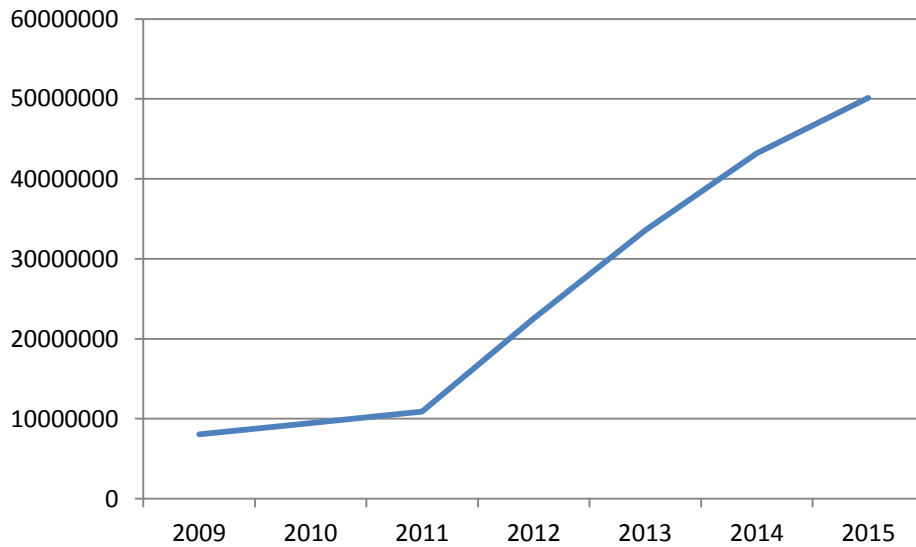
Font: IERMB a partir de Memòries ATM

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%.

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.

⁶ 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.

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



Font: IERMB a partir de Memòries ATM

3.1.2.3. Famílies nombroses i monoparentals

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.

L'any 2010 es creen 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. Cal també tenir en compte el bitllet senzill, no integrat, sobre el qual també tenen una bonificació aquest col·lectiu.

Títols de transport públic integrats per a FN/FM



Font: ATM

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:

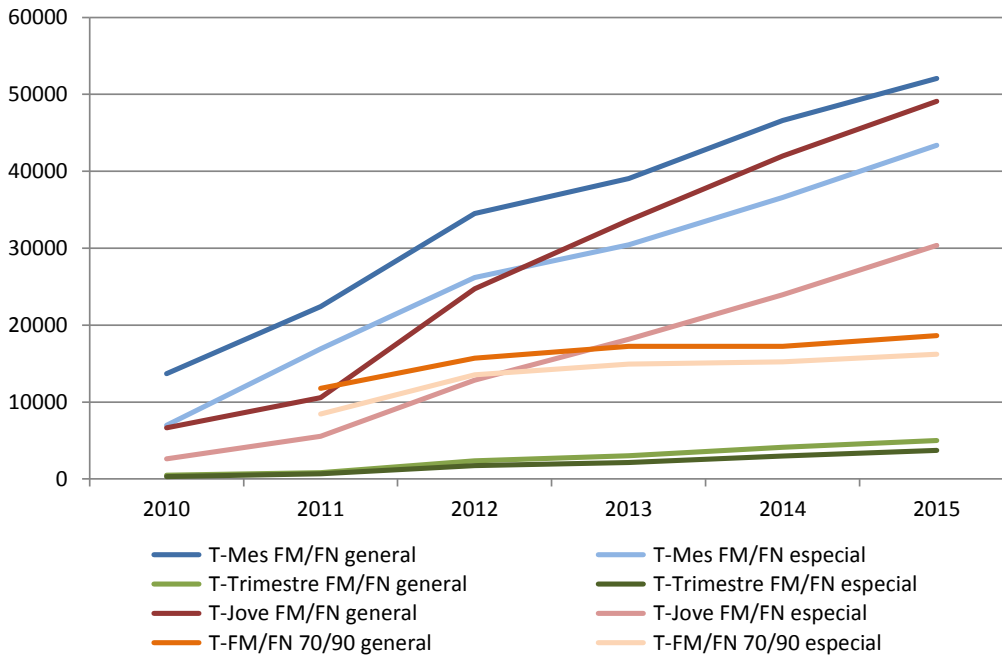
- TMB: a les estacions de Diagonal (L5), La Sagrera (L1) i Universitat (L1)
- FGC: a les estacions de Pl. Catalunya i Pl. Espanya
- Rodalies de Catalunya: A totes les taquilles de les estacions
- Estacions d'autobusos: Barcelona Nord, Granollers, Igualada, Manresa
- Oficines de mobilitat: Sabadell, Sant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

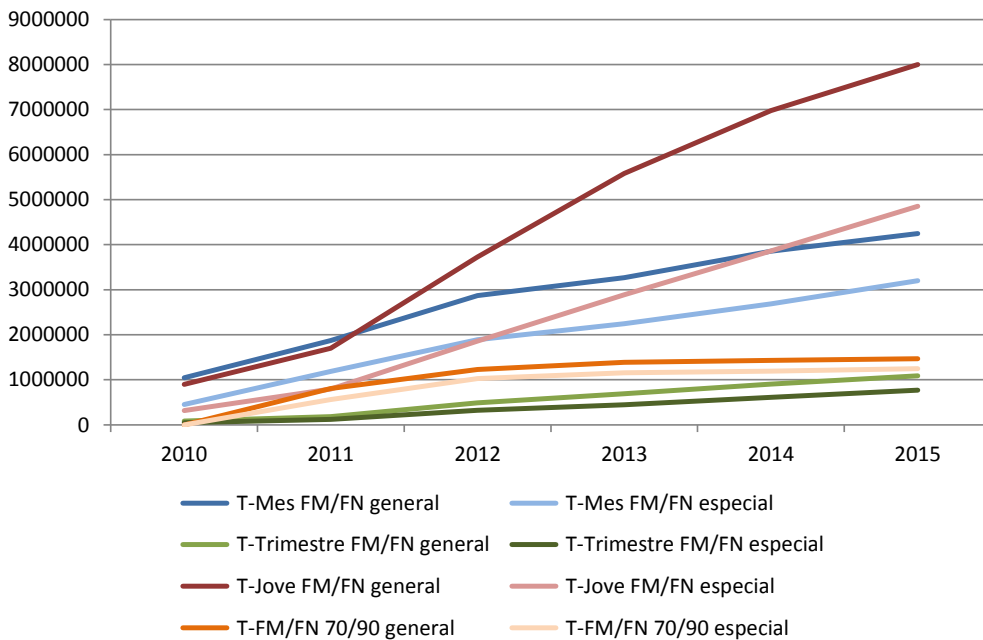
Per tant, i com succeeix amb la resta de títols integrats, únicament es podria fer una estimació de la residència de la població usuària en funció de la primera validació dels títols, però és un procés complex i pot donar resultats poc fiables.

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

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).

3.1.2.4. Aturats

A partir de l'any 2012 s'aplicà un descompte en la T-Trimestre (es paga 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 ha de sol·licitar un certificat al SEPE o al SOC conforme pot ésser beneficiari, i presentar-lo juntament amb el DNI als punts de venda.

Els punts de venda de la T-Trimestre amb descompte per aturats 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: Pl. Catalunya, Mataró, Vilafranca del Penedès i Vilanova i la Geltrú
- Estacions d'autobusos: Barcelona Nord, Granollers, Igualada, Manresa i Vic
- Oficines de mobilitat: Sabadell, Sant Feliu de Llobregat i Terrassa

Una de les problemàtiques detectades⁷ en el moment que s'oferí aquesta bonificació als aturats va ser que el col·lectiu a qui s'adreçava aquesta política es limita a persones que 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 queden fora aquelles persones que reben una prestació d'atur per nivell contributiu, tot i que pugui 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).

⁷ El Síndic de Greuges ha fet palès en diversos informes aquesta situació.

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, per a l'any 2017 s'ha previst millorar 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.

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).

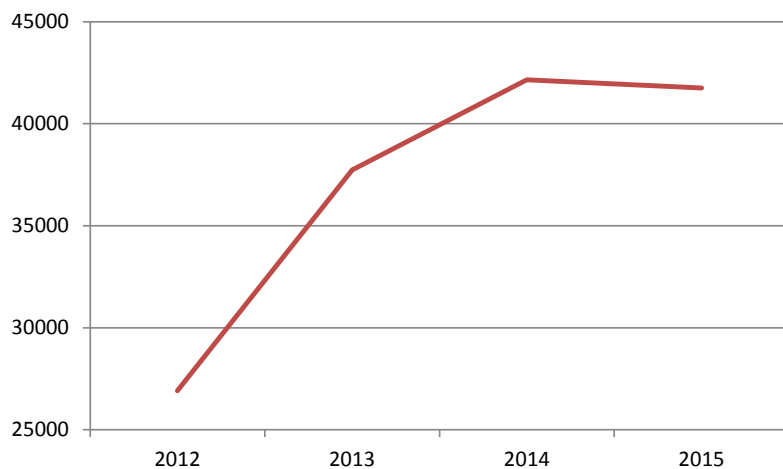
Consultant també amb el SOC i el SEPE, aquests organismes tampoc tenen registrats quants certificats han emès a persones que volen adquirir aquest títol bonificat.

Les dades de vendes 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 està limitada a 4 targetes trimestrals l'any, es pot realitzar una estimació del rang d'usuaris o persones que han adquirit aquest títol. Així, l'any 2015 la població en atur que adquirí una T-Trimestre bonificada es mou en un rang de 10.436 (adquireix 4 targetes) a 41.745 persones (només adquireix una). Això representa entre un 3,7% i un 14,8% del total de persones aturades registrades sense cap tipus de prestació o que en reben el subsidi, la renda activa d'inserció o formen part del programa d'activació per a l'ocupació.

Adicionalment, tampoc es pot conèixer quin és l'ús real de la T-Trimestre per aturats, atès que no existeix com a títol físic independent, sinó que és una T-Trimestre amb un descompte. Per tant, les validacions realitzades per persones en atur que s'han acollit a aquesta prestació social són estimacions.

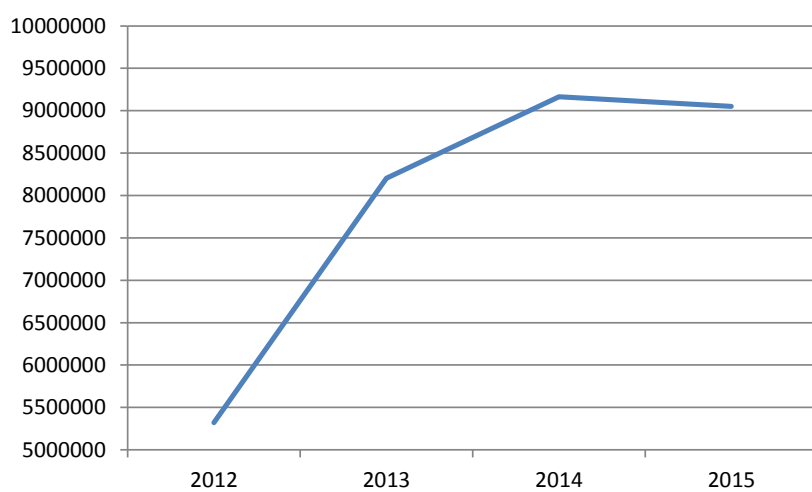
Vendes de T-Trimestre per aturats. Evolució 2012-2015



Font: 'ATM

L'evolució 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. Aquest darrer 2015 la demanda ha disminuït lleugerament (un 1,2%).

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



Font: IERMB a partir de l'ATM

3.1.3. Política de tarifació social de l'AMB

L'objectiu dels títols de tarifació social 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 un estímul per a la participació i la vida ciutadana. La Targeta rosa metropolitana compleix aquest objectiu.

Una altra de les línies d'actuació que segueix l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) és introduir millores en el sistema de transport públic que afavoreixin la mobilitat de les persones amb disminució per potenciar-ne la integració; actuació que es tradueix en mesures concretes com ara la creació del passi metropolità d'acompanyant.

3.1.3.1. La targeta rosa metropolitana

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 exemple, les parelles de persones amb una bona situació econòmica podien beneficiar-se. 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 passà a ser l'administració responsable i gestora de la tarifació social en la xarxa metropolitana de transport públic (actualment l'AMB). 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 com 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, es detallà els òrgans als quals l'AMB pot consultar per comprovar si es compleixen aquestes i altres condicions, o s'actualitzà el llistat de municipis els residents dels quals poden acollir-se a aquesta tarifació social, entre altres.

L'Ordenança Metropolitana crea 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,

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

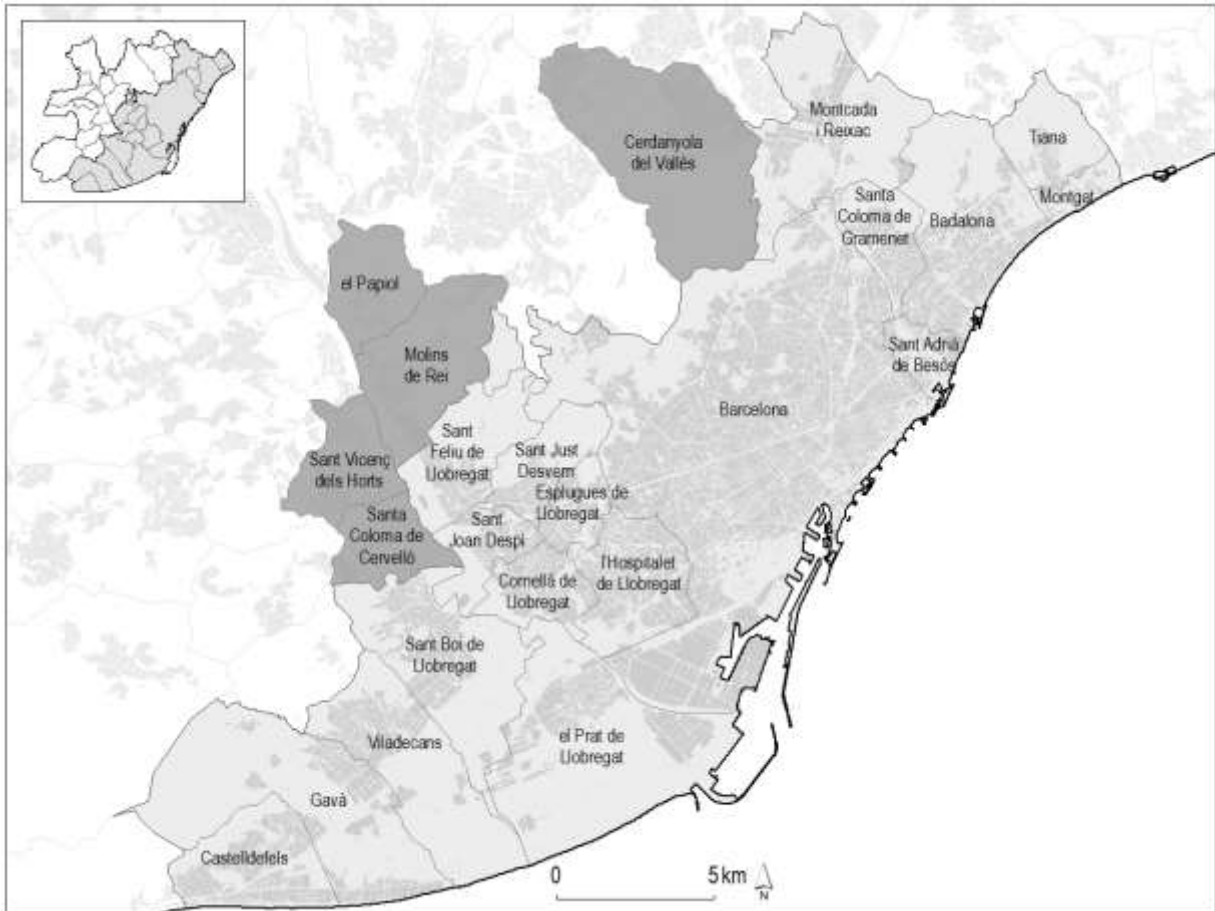
En l'Ordenança es faculta també a l'AMB a verificar les dades aportades pel sol·licitant, consultant als òrgans competents, com l'Agència Tributària (AEAT), Benestar social i família, ICASS, INSS, SEPE-SOC, TGSS, PMH, DGP, Registre Civil, etc.

Actualment, la validesa de tots dos documents de tarifació social és d'un any mínim, renovable si les condicions per ser beneficiari es mantenen. Aquest termini s'establí l'any 2015, amb la darrera modificació de l'Ordenança. Amb anterioritat, la validesa de la Targeta rosa metropolitana reduïda era de 3 anys.

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:

- A) Dins l'àmbit de la 1a corona: Badalona, Barcelona, Castelldefels, Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Gavà, l'Hospitalet de Llobregat, Montcada i Reixac, Montgat, el Prat de Llobregat, Sant Adrià de Besòs, Sant Boi de Llobregat, Sant Feliu de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern, Santa Coloma de Gramenet, Tiana, Viladecans.
- B) Fora de l'àmbit de la 1a corona: Cerdanyola del Vallès, Molins de Rei, el Papiol, Sant Vicenç dels Horts, Santa Coloma de Cervelló.

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 s'hi pot acollir la població), 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 fer servir 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, segons municipi de residència, s'indiquen en la taula següent.

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 PAIOL	65	33	IPREM	2*IPREM	7.455,14 €	14.910,28 €
	MOLINS 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.

En el primer cas, es troben:

- Edat mínima de 60 anys: Barcelona, Castelldefels, Cornellà de Llobregat, l'Hospitalet de Llobregat, Sant Adrià de Besòs

- Edat mínima de 61 anys: Viladecans
- Edat mínima de 62 anys: Badalona, Esplugues de Llobregat, Montgat, Sant Boi de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern, Santa Coloma de Gramenet, Tiana
- Edat mínima de 63 anys: Gavà

En el segon cas, el municipi de Barcelona va incrementar l'any 2015 els ingressos bruts màxims que permeten ser beneficiari, passant de 7.455,14 € a 8.132 € en el cas de gratuïtat, i de 14.910,28€ a 16.264 € en la modalitat reduïda.

Targetes roses metropolitanas segons tipologia i municipi de residència de les persones beneficiàries. Evolució temporal dels darrers deu anys.

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 reduïdes i el 38% de les gratuïtes). 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).

També s'observa com, en sis municipis de la primera corona metropolitana les targetes gratuïtes engloben més de la meitat dels títols vigents. Als altres dotze municipis, en són majoritàries les targetes roses de tarifa reduïda. Respecte dels municipis fora de la primera corona tarifària, la gratuïtat dels títols socials és majoritària en quatre dels sis municipis.

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 MUNICIPI 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

Font: IERMB a partir de l'AMB

*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

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 66,7% del total, i el 41,9% en el cas de persones amb discapacitat.

Així, s'observa com:

- El pes relatiu de títols vigents per a gent gran respecte del total varia, en el cas de la primera corona metropolitana, entre el 64,3% de Montcada i Reixac i el 88,3% de Barcelona. En la meitat de municipis, el pes de títols per a gent gran se situa entre el 70 i 79%; en set, entre el 60 i 69%; i en dos (Barcelona i Tiana) per sobre del 84%.
- En el cas dels municipis fora d'aquest àmbit territorial, es dona molta disparitat en les relacions: des d'un 22,4% de títols per a gent gran a Molins de Rei front a un 82,5% a Ripollet.

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 (dues següents taules):

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
	CASTELLDEFELS	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

Font: IERMB a partir de l'AMB

*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

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
	<i>RIPOLLET*</i>	70,0%	12,5%	15,0%	2,5%	40
	TOTAL	34,6%	48,5%	11,5%	5,4%	396.949

Font: IERMB a partir de l'AMB

*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

La taula mostra que 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.

Aquesta distribució pel conjunt de títols vigents mostra diferències entre els diferents municipis. Així es troben:

- Municipis on el pes relatiu dels títols per a gent gran i gratuïts és superior al dels títols amb tarifa reduïda: es troben Cerdanyola del Vallès, el Papiol i Ripollet.
- Municipis on el pes relatiu dels títols per a gent gran, ja bé siguin gratuïts o de tarifa reduïda, és similar: aquesta situació succeeix als municipis de Castelldefels, Montgat, Sant Just Desvern i Tiana.

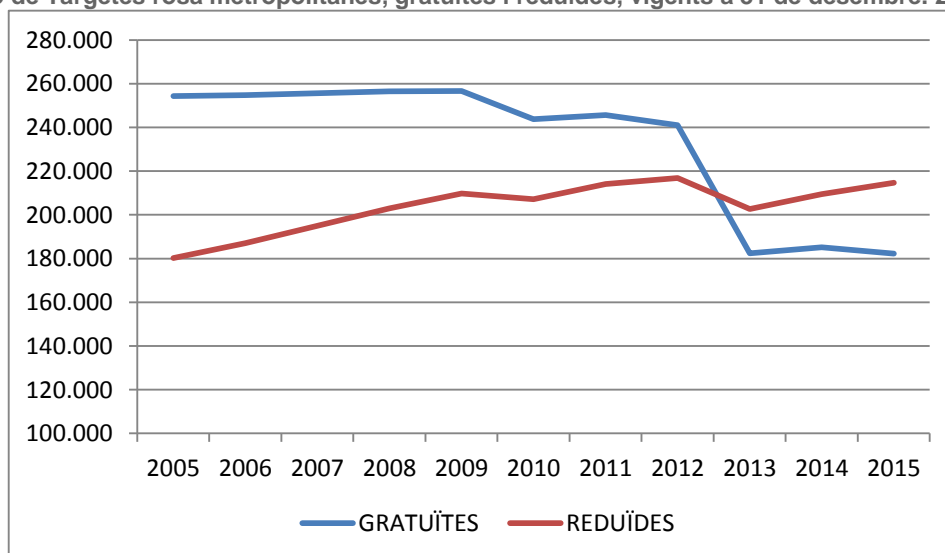
- Municipis on el pes relatiu dels títols per a persones amb discapacitat i gratuïts és similar als destinats a la gent gran i gratuïts: el Prat de Llobregat, Montcada i Reixac, el Papiol i Sant Vicenç dels Horts.
- Municipis on el pes relatiu dels títols per a persones amb discapacitat i de tarifa reduïda dobla el valor global (és a dir, és superior al 10%): es troben els municipis de Cornellà de Llobregat, el Prat de Llobregat, Gavà, Montcada i Reixac, Sant Boi de Llobregat, Sant Feliu de Llobregat i Viladecans, a la primera corona metropolitana; i tots els municipis de la resta de l'àrea metropolitana, excepte Ripollet.

Des d'una altra perspectiva, també es detecta que:

- Únicament a Barcelona la Targeta rosa per a gent gran de caràcter reduït representa més de la meitat dels títols vigents.
En la resta de municipis de la primera corona metropolitana, els percentatges se situen entre el 36% (a Sant Adrià de Besòs) i el 48,7% (l'Hospitalet de Llobregat).
En els municipis situats fora de la primera corona, hi ha una gran diversitat de valors: des d'un 6,9% (Molins de Rei) fins a un 49% (a Sta. Coloma de Cervelló).
- El percentatge de Targetes roses gratuïtes per a persones amb discapacitat és menor a Barcelona (assoleix un 8,6%), a molta diferència respecte del de Sant Adrià de Besòs (un 21,6%) o del de Molins de Rei (amb un 58,6%).

L'evolució temporal dels darrers deu anys de Targetes roses metropolitananes vigents a 31 de desembre, mostra (vegeu gràfic), 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 metropolitananes de caràcter gratuït que fa deu anys, però un 19,1% més de Targetes roses metropolitananes de caràcter reduït.

Evolució de Targetes rosa metropolitananes, 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 metropolitanas amb l'existent a Barcelona. El nou model de gestió instaurat a partir de l'any 2013 consistí, 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.

Canvi d'imatge i de suport de la Targeta rosa metropolitana i del Passi metropolità d'acompanyant. Any 2013



Font: IERMB a partir AMB

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 (vegeu taula):

- El total de títols vigents es reduí en un 15,9%. La reducció de títols de caràcter gratuït englobà el 80,6% del total, front a un 19,4% de Targetes rosa de tarifa reduïda.
- Les reduccions de títols vigents (persones beneficiàries) per municipi (excepte a Barcelona) foren notables.

En el cas de la Targeta rosa metropolitana gratuïta:

- o Reduccions mínimes del 22,8% a la primera corona (Santa Coloma de Gramenet), i del 17,8% a Santa Coloma de Cervelló;
- o Reduccions màximes del 76,1% a la primera corona (Sant Just Desvern), i de 95,8% a Ripollet

En el cas de la Targeta rosa metropolitana de tarifa reduïda:

- o Reduccions mínimes del 2,6% a la primera corona (Sant Boi de Llobregat);
- o Reduccions màximes del 45,1% a la primera corona (Sant Just Desvern), i de 100% a Ripollet

Targetes roses metropolitanas gratuïtes i de tarifa reduïda, per municipi. Diferència entre els anys 2012 i 2013 (31 de desembre)

	MUNICIPI DE RESIDÈNCIA	DIFERÈNCIA 2013-2012				TOTAL
		GRATUÏTES		REDUÏDES		
		Absoluts	%	Absoluts	%	
PRIMERA CORONA TARIFÀRIA	BADALONA	-16.907	-50,6%	-3.212	-18,8%	-20.119
	BARCELONA	-2.716	-2,3%	-466	-0,3%	-3.182
	CASTELLDEFELS	-1.111	-38,9%	-319	-20,3%	-1.430
	CORNELLÀ DE LLOBREGAT	-6.038	-60,4%	-1.770	-24,6%	-7.808
	EL PRAT DE LLOBREGAT	-2.000	-53,3%	-917	-38,4%	-2.917
	ESPLUGUES DE LLOBREGAT	-1.037	-28,4%	-285	-10,1%	-1.322
	GAVÀ	-1.995	-55,8%	-517	-24,1%	-2.512
	L' HOSPITALET DE LLOBREGAT	-12.169	-40,8%	-3.119	-13,6%	-15.288
	MONTCADA I REIXAC	-1.396	-54,6%	-574	-32,6%	-1.970
	MONTGAT	-222	-25,4%	-65	-12,4%	-287
	SANT ADRIÀ DE BESÒS	-2.403	-46,5%	-186	-7,9%	-2.589
	SANT BOI DE LLOBREGAT	-1.371	-30,6%	-72	-2,6%	-1.443
	SANT FELIU DE LLOBREGAT	-1.089	-43,4%	-414	-18,0%	-1.503
	SANT JOAN DESPÍ	-2.063	-55,9%	-555	-26,1%	-2.618
	SANT JUST DESVERN	-1.161	-76,1%	-314	-45,1%	-1.475
	SANTA COLOMA DE GRAMENET	-2.589	-22,8%	-520	-5,4%	-3.109
	TIANA	-180	-46,4%	-94	-38,1%	-274
VILADECANS	-1.468	-36,3%	-538	-15,4%	-2.006	
ALTRES MUNICIPIS DINS L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA	CERDANYOLA DEL VALLÈS	-55	-74,3%	-7	-58,3%	-62
	EL PAPIOL	-127	-66,1%	-28	-59,6%	-155
	MOLINS DE REI	-25	-36,2%	-15	-62,5%	-40
	PALLEJÀ	-64	-91,4%			-64
	SANT VICENÇ DELS HORTS	-339	-55,1%	-130	-36,9%	-469
	SANTA COLOMA DE CERVELLÓ	-31	-17,8%	0	0,0%	-31
<i>RIPOLLET*</i>	-92	-95,8%	-14	-100,0%	-106	
TOTAL		-58.648	-24,3%	-14.131	-6,5%	-72.779

Font: IERMB a partir de l'AMB

En resum, el nombre de títols vigents (Targeta rosa metropolitana o Targeta rosa metropolitana de tarifa reduïda) a 31 de desembre de 2015 respecte fa deu anys, per municipi, indica que:

- En tots els municipis les Targetes rosa metropolitanas vigents han disminuït
- Únicament en dos municipis de la primera corona metropolitana (el Prat de Llobregat i Sant Boi de Llobregat) han disminuït els títols de tarifa reduïda; a la resta han crescut. També han disminuït a el Papiol, Molins de Rei i Ripollet.

Targetes roses metropolitanas gratuïtes i de tarifa reduïda, per municipi. Diferència 2015 i 2005 (31 de desembre)

	MUNICIPI DE RESIDÈNCIA	DIFERÈNCIA 2015-2005				TOTAL
		GRATUÏTES		REDUÏDES		
		Absoluts	%	Absoluts	%	
PRIMERA CORONA TARIFÀRIA	BADALONA	-10.495	-37,3%	7.299	74,9%	-3.196
	BARCELONA	-24.745	-18,0%	9.940	8,0%	-14.805
	CASTELLDEFELS	-113	-6,1%	862	136,2%	749
	CORNELLÀ DE LLOBREGAT	-4.264	-50,4%	2.026	48,2%	-2.238
	EL PRAT DE LLOBREGAT	-1.779	-52,0%	-219	-10,6%	-1.998
	ESPLUGUES DE LLOBREGAT	-2.464	-46,7%	473	19,4%	-1.991
	GAVÀ	-1.451	-49,6%	809	67,7%	-642
	L' HOSPITALET DE LLOBREGAT	-13.253	-43,8%	3.761	20,7%	-9.492
	MONTCADA I REIXAC	-1.153	-49,6%	350	30,1%	-803
	MONTGAT	-277	-31,2%	246	82,0%	-31
	SANT ADRIÀ DE BESÒS	-2.392	-45,7%	392	20,0%	-2.000
	SANT BOI DE LLOBREGAT	-3.463	-58,8%	-111	-3,6%	-3.574
	SANT FELIU DE LLOBREGAT	-736	-37,6%	992	91,1%	256
	SANT JOAN DESPÍ	-1.148	-37,8%	891	79,8%	-257
	SANT JUST DESVERN	-713	-56,5%	26	6,0%	-687
	SANTA COLOMA DE GRAMENET	-2.585	-22,5%	4.224	72,6%	1.639
	TIANA	-57	-20,6%	68	50,4%	11
VILADECANS	-110	-3,8%	2.207	151,4%	2.097	
ALTRES MUNICIPIS DINS L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA	CERDANYOLA DEL VALLÈS	-37	-43,5%	14	100,0%	-23
	EL PAPIOL	-142	-78,9%	-12	-35,3%	-154
	MOLINS DE REI	-40	-46,5%	-5	-25,0%	-45
	PALLEJÀ	-70	-100,0%			-70
	SANT VICENÇ DELS HORTS	-322	-62,6%	90	43,3%	-232
	SANTA COLOMA DE CERVELLÓ	-106	-52,7%	65	67,0%	-41
	RIPOLLET	-62	-64,6%	-8	-57,1%	-70
TOTAL	-71.977	-28,3%	34.380	19,1%	-37.597	

Font: IERMB a partir de l'AMB

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 en 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	
	CASTELDEFELS	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	63
	L' HOSPITALET DE LLOBREGAT	62	62	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
	MONTCADA I REIXAC	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65
	MONTGAT	62	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	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	62
	SANT JUST DESVERN	65	65	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62
	SANTA COLOMA DE GRAMENET	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62
TIANA	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	
VILADECANS	64	64	63	63	62	61	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).

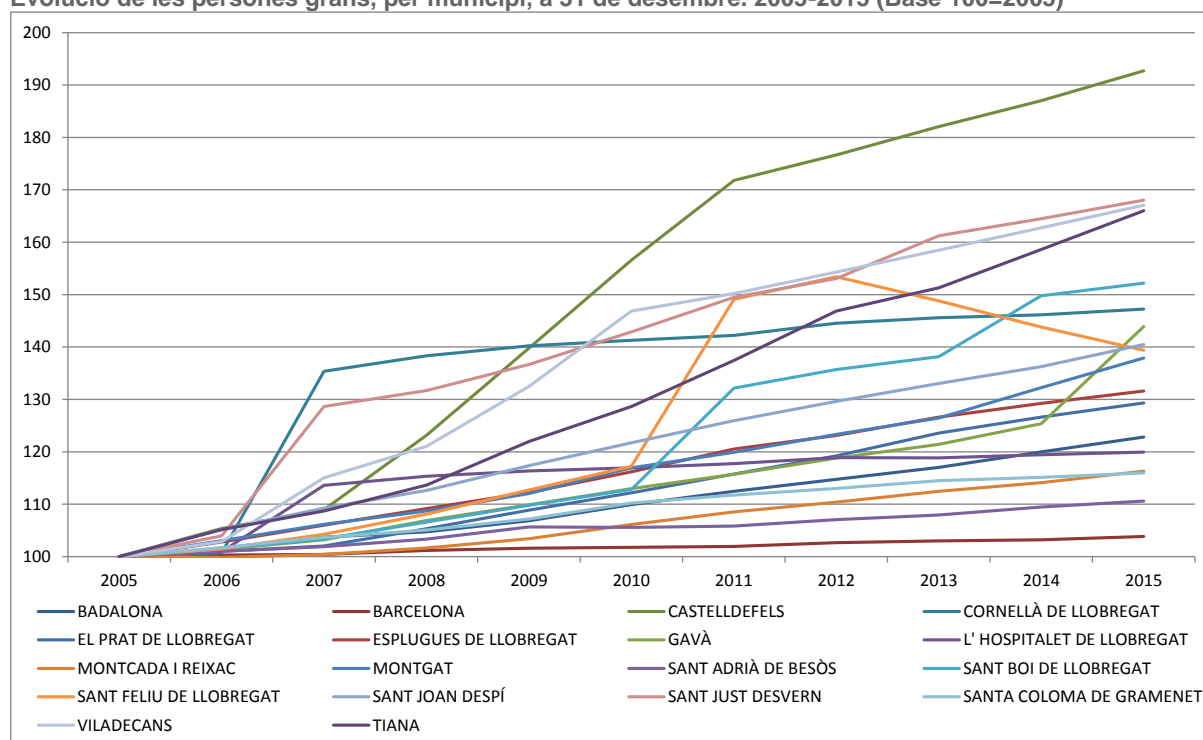
Per tant, únicament es pot conèixer la cobertura dels títols de transport socials de l'AMB entre la gent gran i les persones amb discapacitat, però no entre la gent gran i persones amb discapacitat amb el nivell d'ingressos màxims establert per poder gaudir-ne. Així, mancarà informació sobre la població 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.

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



Font: IERMB a partir d'Idescat

En tots els municipis, la gent gran que potencialment pot gaudir-ne 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.

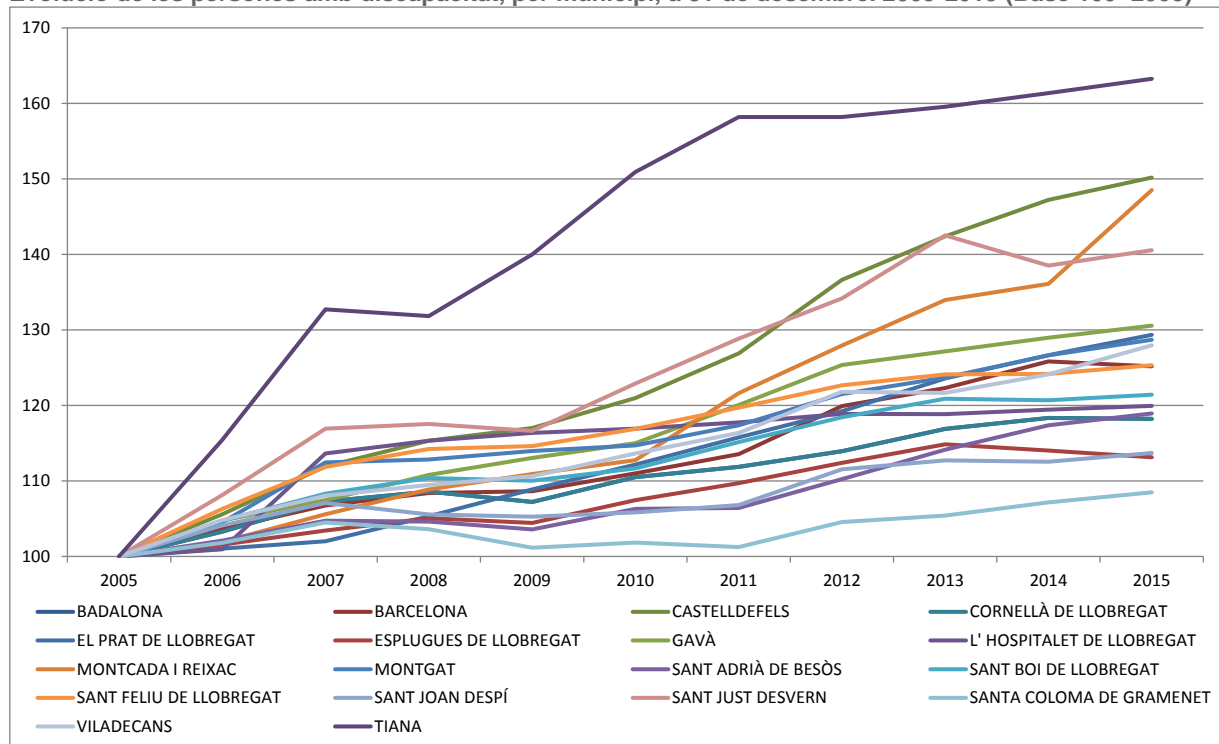
Així, en termes generals, en els municipis a on no hi hagut canvi en el criteri d'edat, els creixements han estat menors, però hi ha diferències molt notables:

- a Barcelona ciutat es dona el menor creixement (3,8%),
- el creixement ha estat entre un 10 i un 20% a: Sant Adrià de Besòs (11%), Santa Coloma de Gramenet (16%) i Montcada i Reixac (16,3%),
- els municipis amb un augment d'entre un 20 i un 40% són: Badalona (23%), el Prat de Llobregat (29%), Esplugues (32%) i Montgat (38%)
- i amb més del 40% de creixement es troben Sant Joan Despí (40,5%) i Tiana (66%)

En el cas dels municipis que han disminuït l'edat mínima a partir de la qual es pot accedir a la Targeta rosa metropolitana, també s'observen diferències en la població gran potencial. Així:

- el mínim creixement es dona a l'Hospitalet de Llobregat (20%)
- amb un rang entre el 40-60% se situen els municipis de St. Feliu de Llobregat (40%), Gavà (44%), Cornellà de Llobregat (47%) i St. Boi de Llobregat (52%).
- Els majors creixements s'han donat a Viladecans (67%), St. Just Desvern (68%) i Castelldefels (93%).

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

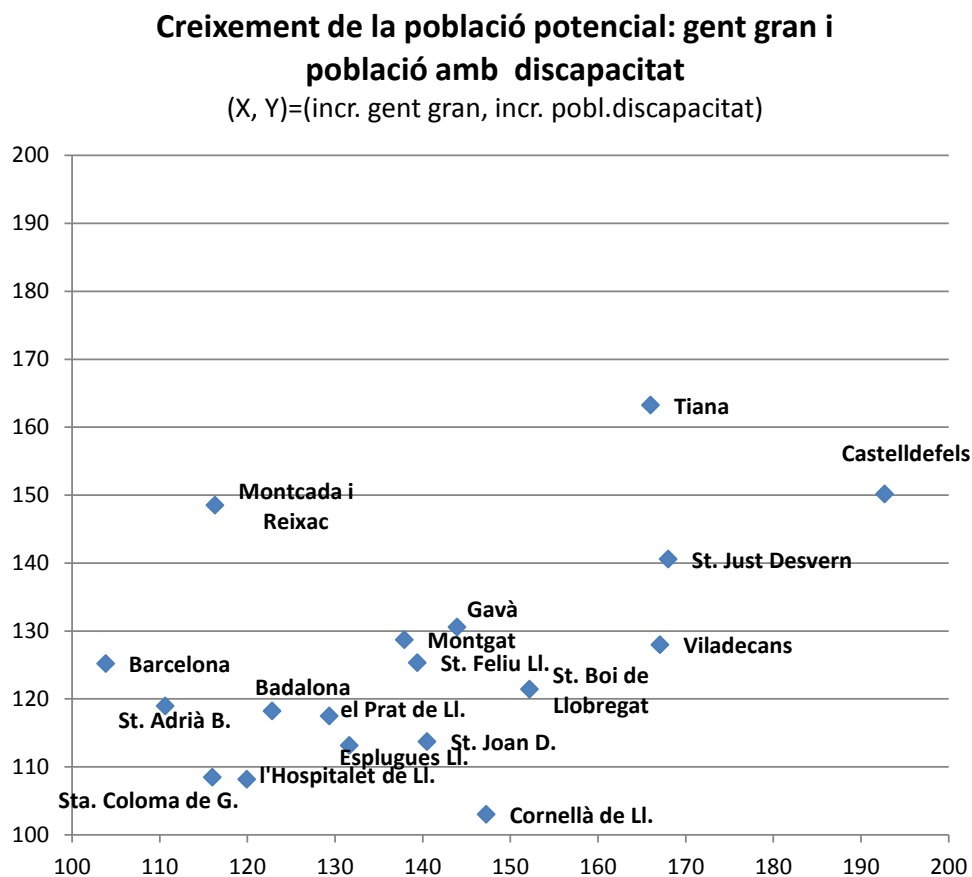
Quant a l'evolució de les persones amb discapacitat (menors de l'edat mínima establerta per ésser considerat gent gran), en tots els municipis s'ha produït un augment d'aquesta població. Les diferències, no obstant, són també notables entre municipis. Així:

- El menor creixement es dona a Cornellà de Llobregat (3%); el major a Tiana (63%)
- Els municipis amb un rang de creixement entre el 5 i 15% són: l'Hospitalet de Llobregat (8,2%), Sta. Coloma de Gramenet (8,5%), Esplugues (13,1%) i St. Joan Despí (13,7%)
- Els municipis amb un creixement d'entre un 15 i un 30% són: el Prat de Llobregat (17,5%), Badalona (18,2%), St. Adrià de Besòs (18,9%), St. Boi de Llobregat (21,4%), Barcelona (25,2%), St. Feliu de Llobregat (25,3%), Viladecans (27,9%) i Montgat (28,7%)
- Per sobre del 30%, es troben els municipis de Gavà (31%), St. Just Desvern (41%), Montcada i Reixac (48,5%) i Castelldefels (50%).

En el següent gràfic es mostra conjuntament el creixement esdevingut en ambdues poblacions potencials (gent gran i persones amb discapacitat), per municipi, en els darrers deu anys. Com s'ha

vist, són destacables els casos de Castelldefels, Tiana i St. Just Desvern, que aglutinen els majors creixements, pels dos col·lectius.

Evolució de la gent gran i persones amb discapacitat, per municipi. 2005 vs 2015 (Base 100=2005)



Font: IERMB a partir d'Idescat, 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% en 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.

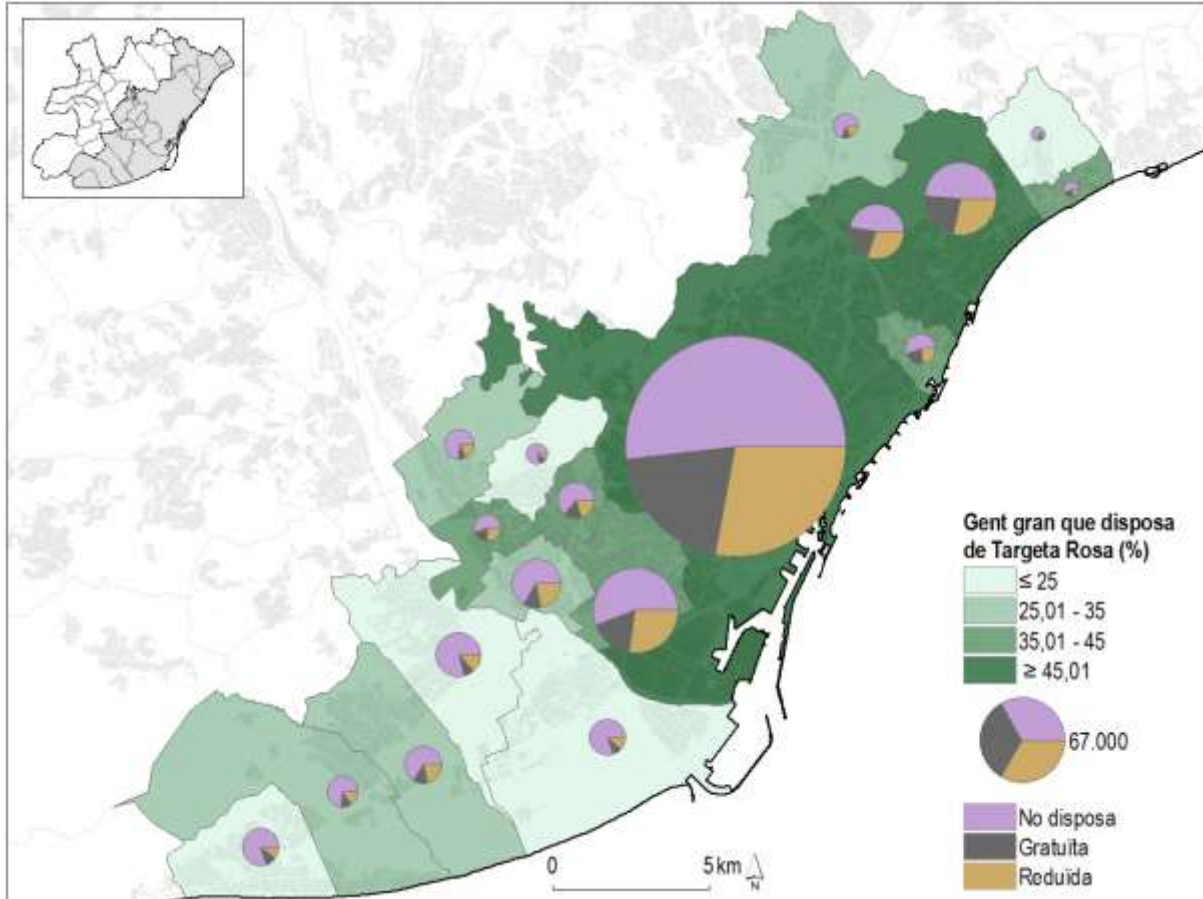
Les menors cobertures es donen en els municipis de el Prat de Llobregat (19,4%), Castelldefels (19,9%), Sant Just Desvern (20,1%) i Sant Boi de Llobregat (20,4%). Les majors, a Santa Coloma de Gramenet (52,3%), Badalona (51,2%), Barcelona (48,1%) i l'Hospitalet de Llobregat (44,4%).

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%).

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

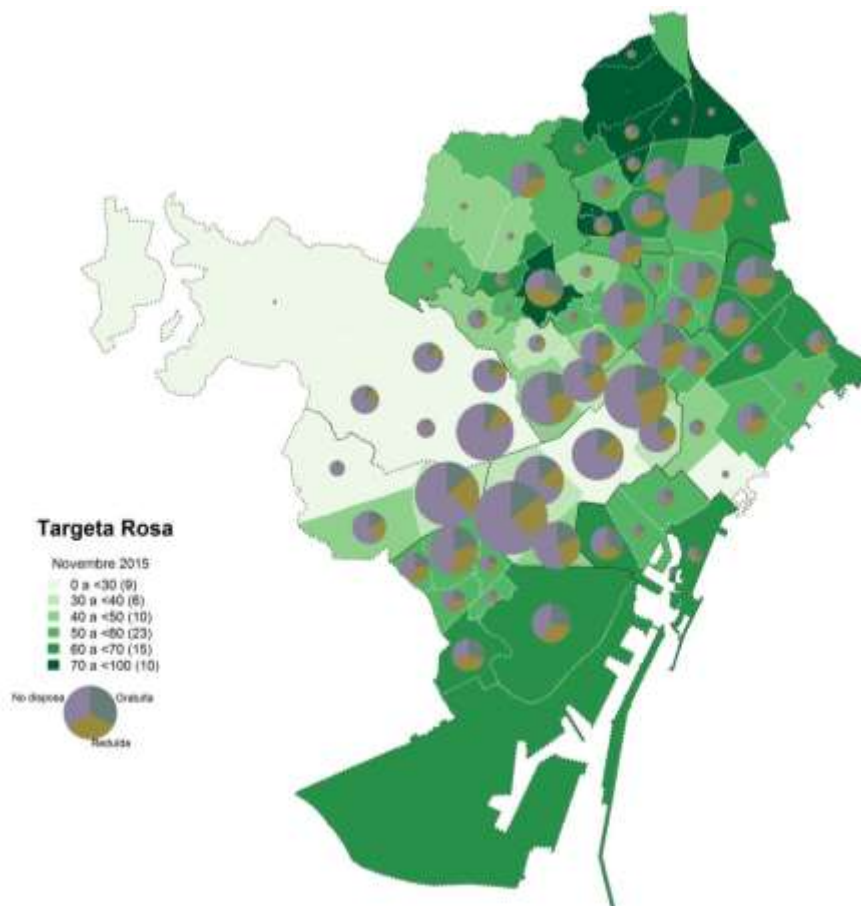
En el cas concret de Barcelona, el Gabinet Tècnic de Programació, a través del Departament d'Estadística de l'Ajuntament de Barcelona elaborà un informe el mes de novembre de 2015, en el qual identificava per barris aquesta taxa de cobertura (vegeu mapa següent).

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, com Badalona i Santa Coloma de Gramenet, i, en el cas de Barcelona, en barris on la seva població també té menors recursos econòmics. 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.

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%).

Cobertura de la Targeta rosa metropolitana entre la gent gran de Barcelona, per barri, a novembre de 2015.



Font: Ajuntament de Barcelona

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%).

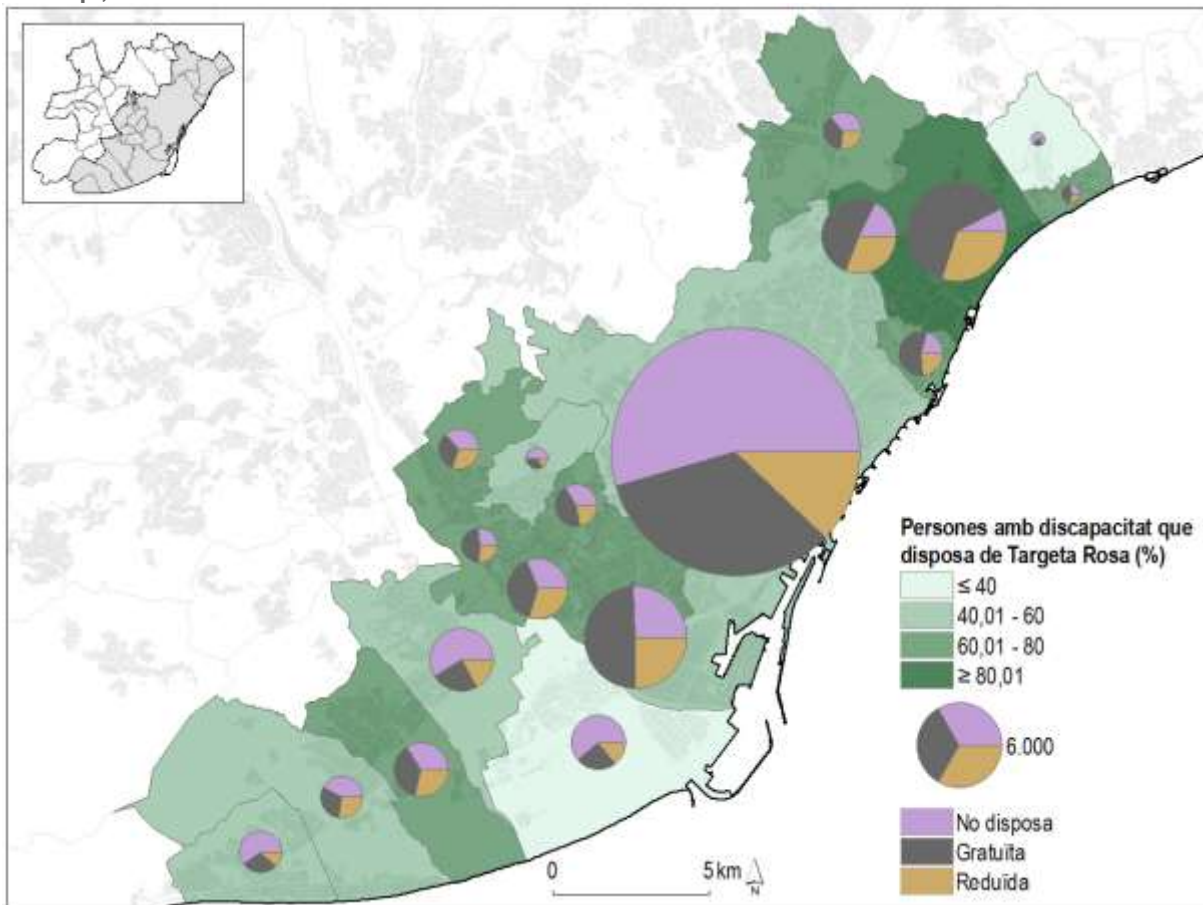
Respecte dels títols de tarifa reduïda, els màximes cobertures entre les persones amb discapacitat es donen a Santa Coloma de Gramenet (31,0%), Sant Feliu de Llobregat (30,6%) i Badalona (29,9%).

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.

Una dada d'interès que ha facilitat l'AMB és el percentatge de sol·licituds rebudes durant l'any 2015 que han estat denegades per no acomplir amb els criteris establerts a l'Ordenança metropolitana de tarifació social.

Només se'n disposen de dades pel municipi de Barcelona: el 18% de les sol·licituds han estat rebutjades. No se'n disposa del motiu concret pel qual s'ha rebutjat l'atorgament de la Targeta rosa metropolitana, però.

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



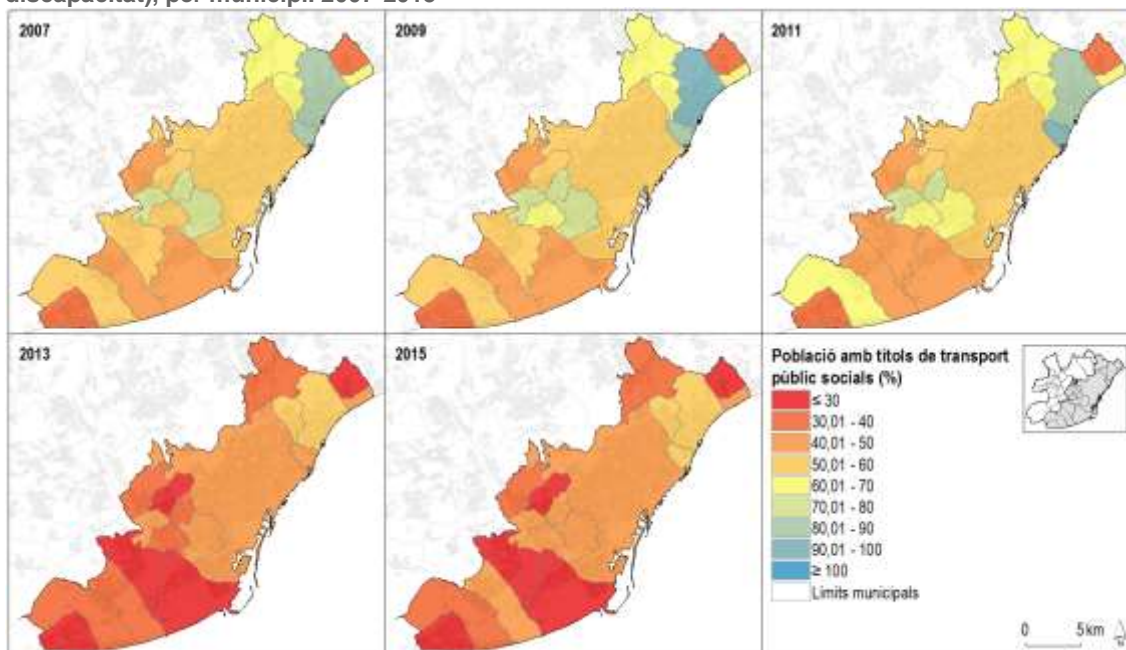
Font: IERMB a partir del Padró, Idescat, Departament de Treball, Afers Socials i Família i AMB

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, es mostra en les figures de les següents pàgines.

De forma general, s'observa la 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%.

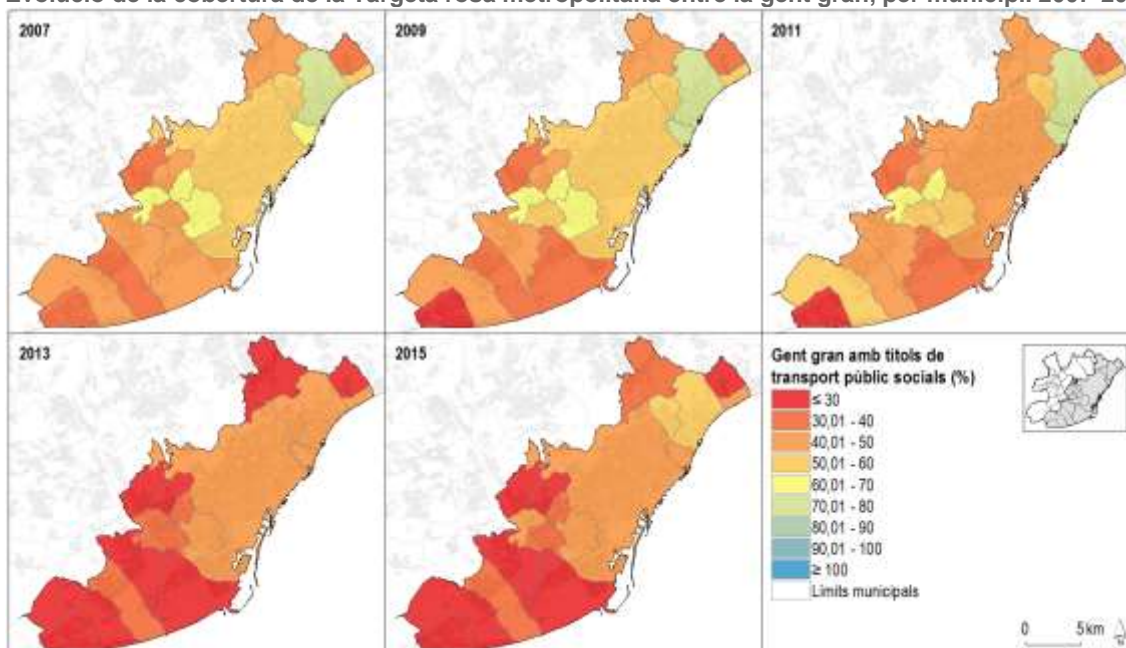
Aquest fet sembla confirmar que el nou model de gestió, en tant que serví per comprovar de nou la vigència de les condicions per les quals les persones titulars de la Targeta rosa metropolitana n'eren beneficiàries, va aflorar casos de títols que ja no eren vàlids (s'eliminà el frau existent en la possessió i en l'ús de Targetes roses metropolitanes). 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 metropolitanes.

Evolució de la cobertura de la Targeta rosa metropolitana entre la població (gent gran i persones amb discapacitat), per municipi. 2007-2015



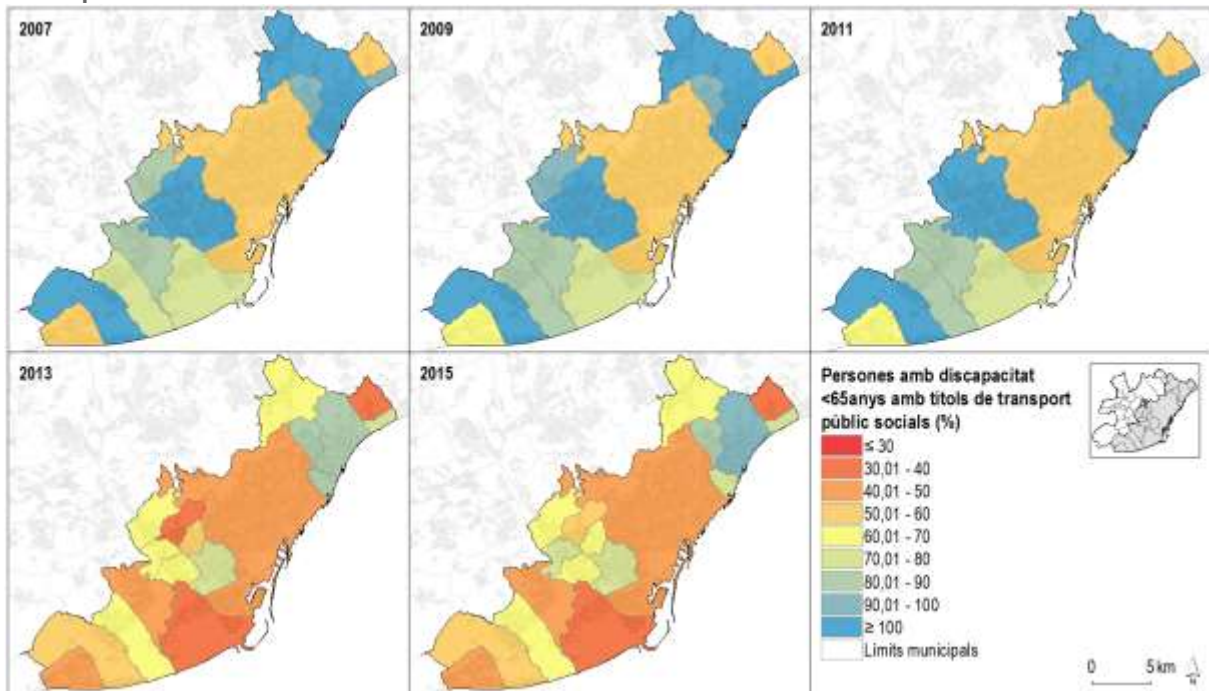
Font: IERMB a partir del Padró, Idescat, Departament de Treball, Afers Socials i Família i AMB

Evolució de la cobertura de la Targeta rosa metropolitana entre la gent gran, per municipi. 2007-2015



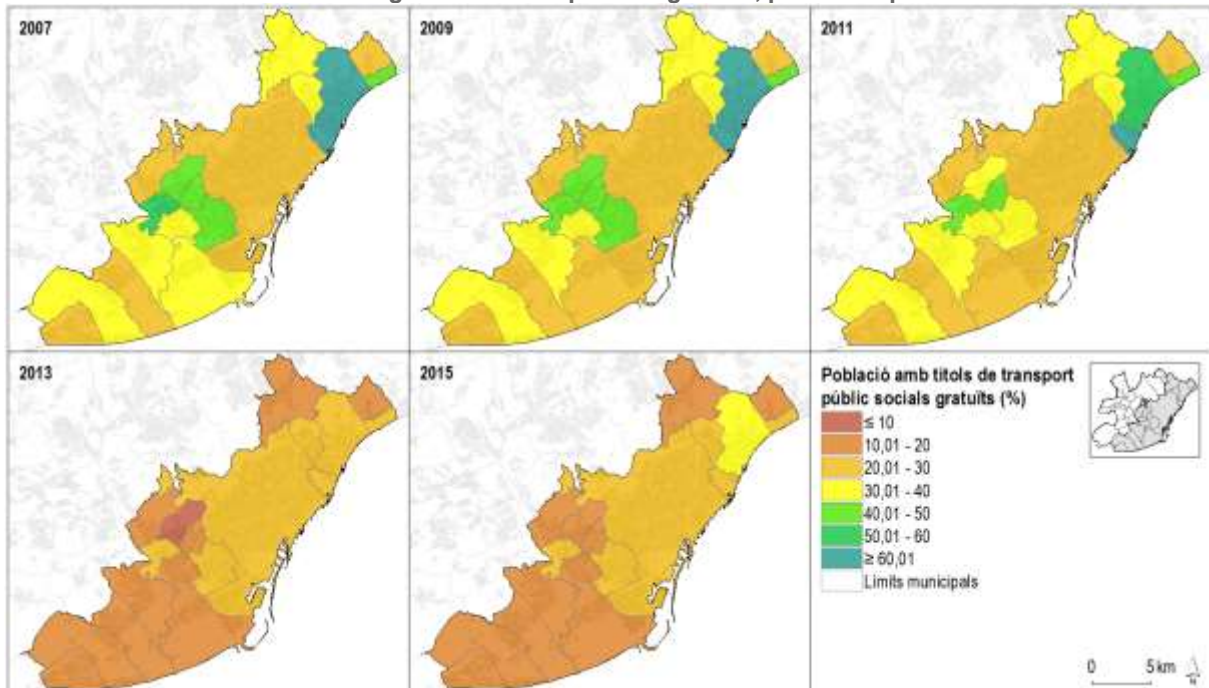
Font: IERMB a partir del Padró, Idescat, Departament de Treball, Afers Socials i Família i AMB

Evolució de la cobertura de la Targeta rosa metropolitana entre les persones amb discapacitat, per municipi. 2007-2015



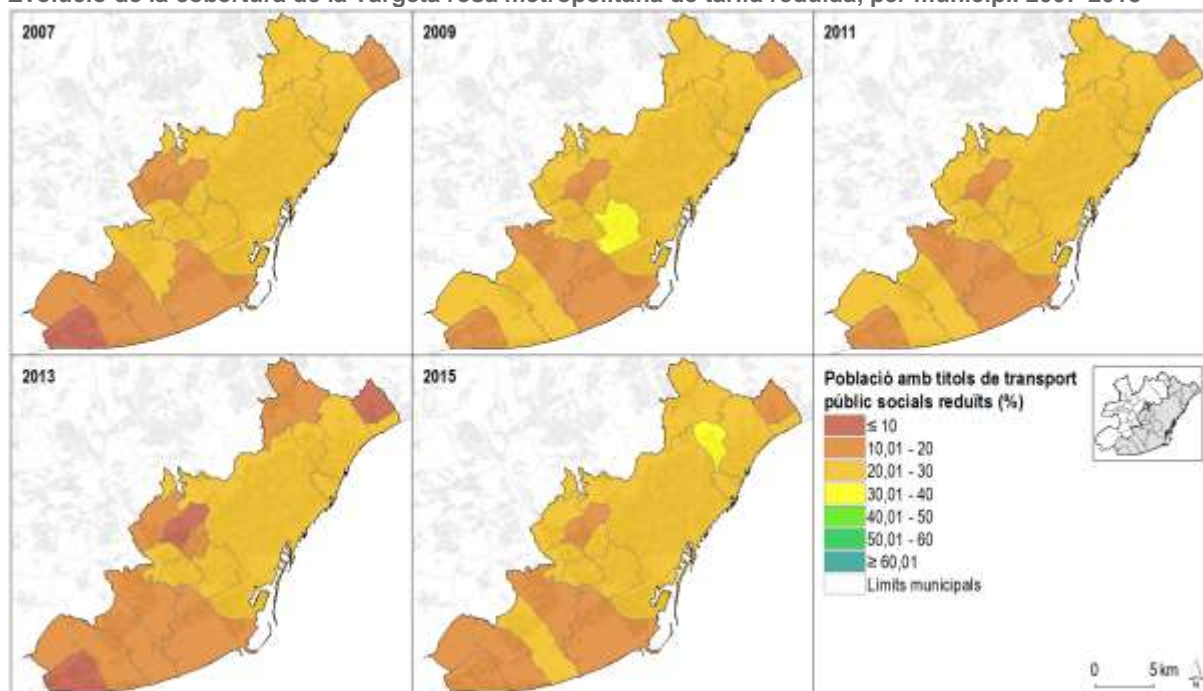
Font: IERMB a partir del Padró, Idescat, Departament de Treball, Afers Socials i Família i AMB

Evolució de la cobertura de la Targeta rosa metropolitana gratuïta, per municipi. 2007-2015



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

Evolució de la cobertura de la Targeta rosa metropolitana de tarifa reduïda, per municipi. 2007-2015



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

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.

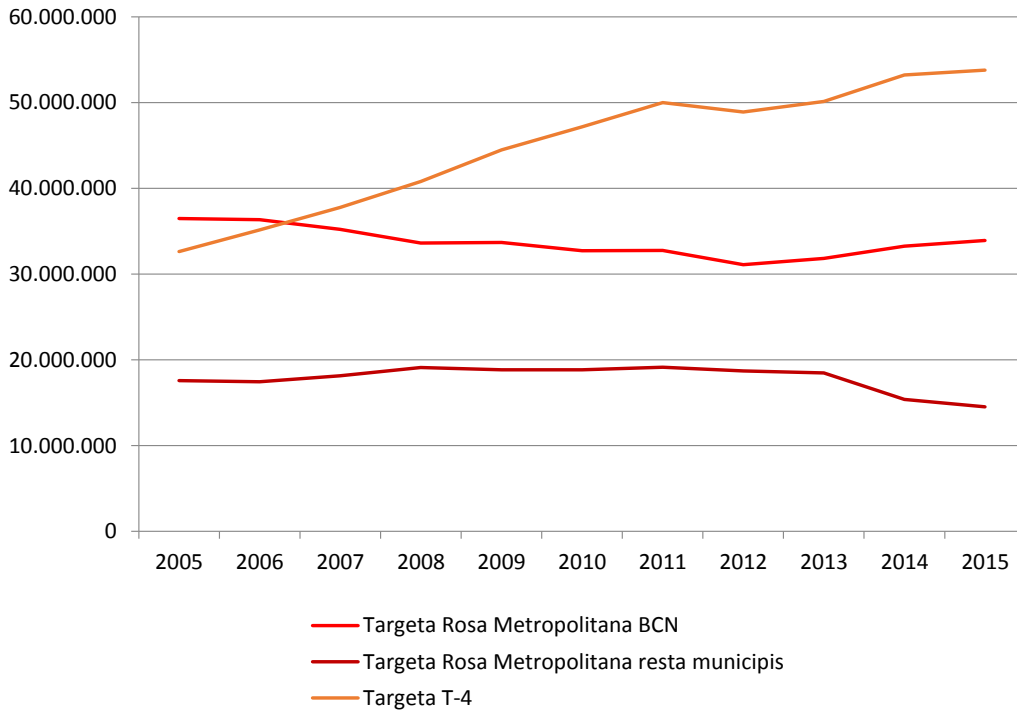
Des de l'any 2005, s'ha reduït l'ús de la Targeta rosa de caràcter gratuït (un 7% en el cas dels residents a Barcelona i un 17,3% en la resta de municipis) i ha augmentat el del títol T-4 (associat a la Targeta rosa metropolitana de tarifa reduïda), en un 65%.

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.

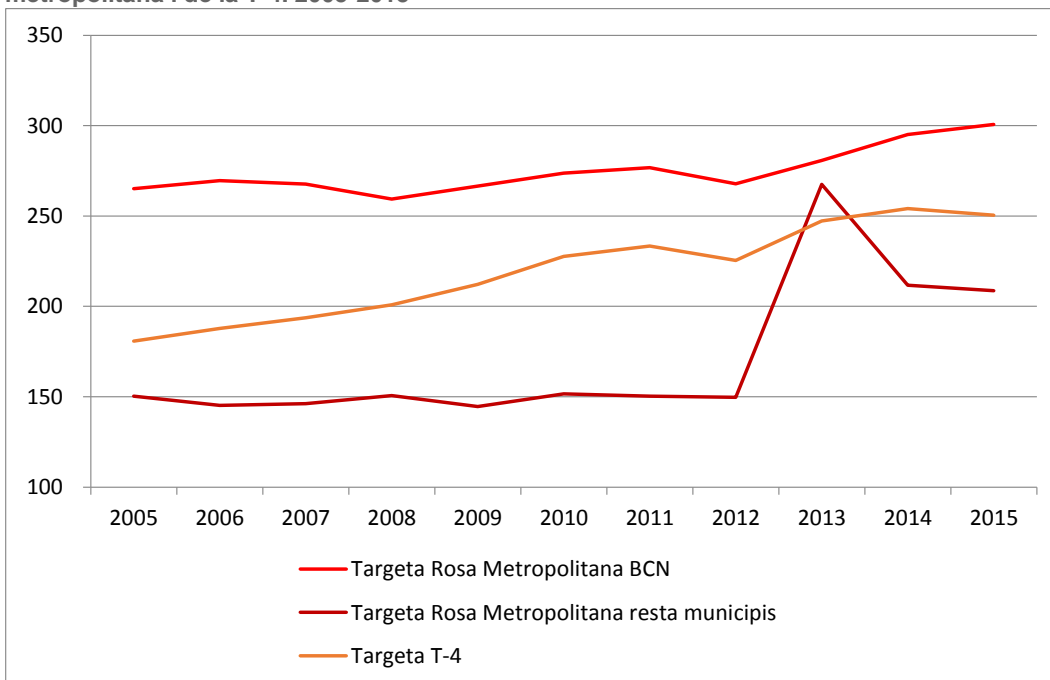
L'ús per persona ha crescut notablement entre la població beneficiària de la T-4, amb un 38,5% en aquests darrers anys. Ha estat menor en el cas de la Targeta rosa metropolitana (gratuïta) dels residents a Barcelona, amb un 13,4%.

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



Font: 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

3.1.3.2. EL Passi metropolità d'acompanyant

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 metropolitana⁸ 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 en 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

⁸ 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 % de Passis d'acompanyant respecte el % 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

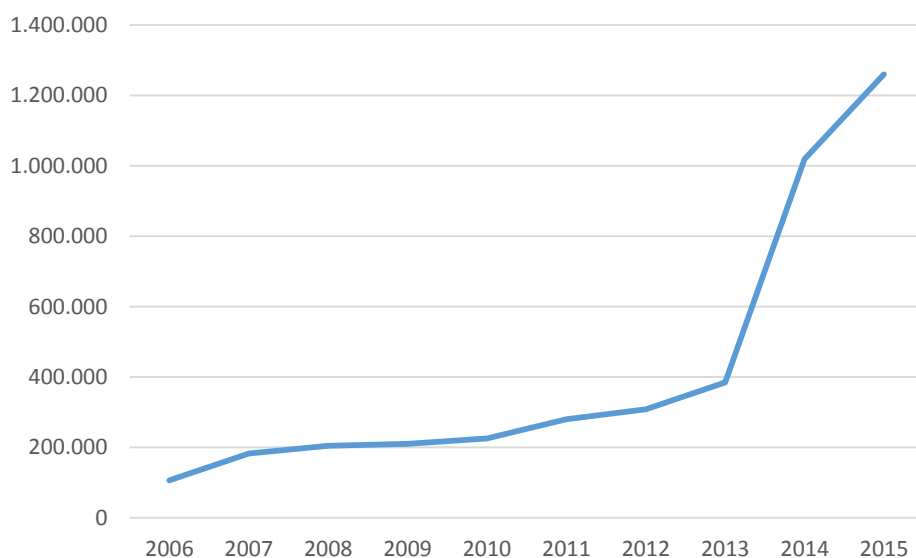
Font: IERMB a partir de l'AMB i Departament de Treball, Afers Socials i Família

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-ne 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

3.2. Serveis específics de transport

Un altre tipus de prestacions socials en l'àmbit de la mobilitat fa referència als serveis de transport específics per a determinats col·lectius que, per les seves característiques personals o pel motiu de desplaçaments, no poden utilitzar el transport públic col·lectiu en determinats trajectes.

Així, actualment se n'ofereixen en l'àmbit metropolità de Barcelona els següents tipus de servei:

- Serveis de transport escolar: de caràcter obligatori o no obligatori; adaptat o no adaptat.
- Serveis de transport adaptat: no vinculat a l'escolarització, per a persones adultes amb discapacitat o amb dependència
- Serveis de transport sanitari: es considera només el de caràcter no urgent.

Els serveis de transport a la demanda (TAD), que serveixen per possibilitar a determinats col·lectius la realització d'activitats quotidianes o no, particularment d'aquells residents en zones de baixa densitat urbana, sense disponibilitat de vehicle propi o amb poca predisposició o possibilitat d'utilitzar-lo (gent gran, dones, famílies amb renda baixa, etc.), si bé s'han efectuat estudis d'implementació en l'entorn metropolità (al Baix Llobregat, al Maresme), a hores d'ara s'han implementat en pocs municipis metropolitans (en cap dels integrats a l'AMB). Per aquest motiu no es tracta en aquest apartat.

3.2.1. 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. L'evolució de l'alumnat beneficiari d'aquesta prestació social i la cobertura d'aquest servei entre el global de l'alumnat (vegeu taula), 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.

Beneficiaris del transport escolar i taxa de cobertura a Catalunya. 2000/01-2014/16

		2000/01	2001/02	2002/03	2003/04	2004/05	2005/06	2006/07	2012/13	2013/14	2014/15
Nombre de beneficiaris	Total	46913	46439	46322	46945	53177	55194	56233	44782	42000	42000
	Obligatori	26815	26172	25468	25955	2994	31476	31824	26679	27000	27000
	No obligatori	20098	20267	20854	2099	23237	23718	24409	18103	15000	15000
Índex d'evolució de beneficiaris	Obligatori	100	97,6	95	96,8	111,7	117,4	118,7	99,5	100,7	100,7
	No obligatori	100	100,8	103,8	104,4	115,6	118	121,4	90,1	74,6	74,6
Índex d'evolució d'alumnat (2000/01=100)	Ensenyaments no universitaris	100	100,3	102,1	104,5	106,5	108,5	111,6	114,5	114,6	115,1
	Ensenyaments universals i gratuïts	100	100,5	102,2	104,9	106,9	109,2	112,5	128,3	128,8	129,7
	Estranger	100	145,8	216,9	309,3	369,5	442,8	509,5	573,4	562,1	552,3
Cobertura transport escolar (%de beneficiaris sobre alumnat)	Ensenyaments no universitaris	4,7	4,6	4,5	4,5	5	5,1	5,1	nd	nd	nd
	Ensenyaments universals i gratuïts	6	5,9	5,8	5,7	6,4	6,5	6,4	nd	nd	nd
	Estranger	188,4	127,9	85,8	61	57,8	50,1	44,3	nd	nd	nd

Font: IERMB a partir del Departament d'Ensenyament i Síndic de Greuges

3.2.2. Serveis de transport especial o adaptat

El servei de transport públic col·lectiu de l'àrea metropolitana de Barcelona és un dels més accessibles d'Europa i del món per a persones amb mobilitat reduïda. La progressiva execució del Pla d'Accessibilitat de la ciutat de Barcelona des de l'any 1995 i l'extensió a d'altres municipis i administracions metropolitanes, ha suposat que actualment tots els serveis d'autobús gestionats per l'AMB –siguin de gestió directa (operats per TMB) com de gestió indirecta (operats per diferents operadors privats)- tenen totalment adaptada la flota a persones amb mobilitat reduïda amb autobusos de pis baix, que permeten també l'accés amb rampes des de les voreres dels carrers. En el cas de TMB des de l'any 2007 el total de la flota està adaptada.

Així mateix, del total de 156 estacions de metro, només en queden 15 per adaptar (vegeu taula). Això és, un 90,4% d'estacions estan adaptades.

Estacions de TMB sense adaptar. Desembre de 2016

L1: Plaça de Sants, Espanya, Urquinaona i Clot.
L3: Espanya i Vallcarca.
L4: Maragall, Verdaguer, Urquinaona, Ciutadella-Vila Olímpica i Jaume I (projecte en curs).
L5: Virrei Amat, Maragall, Verdaguer i Plaça de Sants.

Font: TMB

De les estacions d'FGC, el 89% de la línia del Vallès estan adaptades, i el 100% en la de Llobregat-Anoia. Finalment, tota la xarxa tramviària de Barcelona està adaptada.

Això no obstant, encara hi ha una part d'aquesta població que pot tenir problemes per moure's amb la xarxa de transport públic col·lectiu i que requereix d'uns serveis específics de transport. És la situació que presenten les persones amb barem de mobilitat reconegut. Aquest barem de mobilitat determina la dificultat per utilitzar el transport públic de la persona, en base a la situació de la persona (segons els criteris establerts a l'annex 3 del RD 1971/1999, de 23 de Desembre, de procediment per al reconeixement, declaració i qualificació del grau de minusvalidesa).

A Catalunya hi havia l'any 2015 102.283 persones amb discapacitat i amb barem de mobilitat informat positivament. 69.167 residien a la regió metropolitana de Barcelona, i 48.437 aproximadament a l'àrea metropolitana de Barcelona (només es tenen dades de 22 dels 36 municipis metropolitans). En la darrera dècada, aquest col·lectiu ha incrementat sensiblement, de l'ordre d'un 39% en el cas de Catalunya, un 37% a la regió metropolitana de Barcelona i d'un 33% a l'àrea metropolitana. La taula següent mostra la distribució de població amb barem de mobilitat entre els municipis metropolitans majors de 20.000 habitants, entre els anys 2006 i 2015. S'observa que l'any 2014 és l'any amb més persones en aquesta situació, tant en l'àmbit català com metropolità. Així mateix, les dades indiquen que els majors increments en la darrera dècada s'han donat en els municipis de Santa Coloma de Gramenet, Sant Andreu de la Barca i Montcada (incr. del 55-58%), seguits de Badalona i Barberà del Vallès (amb creixements de gairebé el 50%).

Persones amb discapacitat amb barem de mobilitat informat positivament. 2006-2015

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Badalona	2.174	2.313	2310	2.465	2.371	2.592	2.614	2900	3.247	3570	3.241
Barberà del Vallès	160	157	173	187	186	209	227	256	261	268	237
Barcelona	23400	26.005	24.787	26.738	24.595	26.941	27400	32.478	35.139	38.482	31540
Castelldefels	367	413	420	448	440	492	481	533	570	613	526
Cerdanyola del Vallès	487	485	520	549	529	569	588	638	652	675	640
Cornellà de Llobregat	942	1.016	1.001	1.048	990	1.037	1.033	1.106	1.126	1150	946
Esplugues de Llobregat	436	472	471	503	476	520	540	569	610	637	526
Gavà	370	422	407	433	416	440	443	474	480	499	445
Hospitalet de Llobregat, l'	2.583	2.811	2.658	2.876	2.707	2860	2.843	3.103	3.226	3.358	2.772
Molins de Rei	187	214	204	228	220	232	228	246	274	298	240
Montcada i Reixac	232	226	248	266	253	284	295	335	353	357	360
Prat de Llobregat, el	611	664	641	681	650	704	701	774	793	811	692
Ripollat	223	219	231	236	222	238	248	272	287	296	284
Sant Adrià de Besòs	372	394	390	414	399	434	430	475	515	557	525
Sant Andreu de la Barca	152	164	173	187	188	193	215	237	245	260	238
Sant Boi de Llobregat	713	805	823	867	826	892	889	952	980	1.023	905
Sant Cugat del Vallès	443	412	463	499	480	518	520	604	661	708	643
Sant Feliu de Llobregat	304	362	377	408	404	431	431	472	493	503	439
Sant Joan Despí	255	292	302	326	319	330	327	358	370	399	363
Sant Vicenç dels Horts	208	224	228	256	234	252	253	280	293	308	267
Santa Coloma de Gramenet	1260	1.326	1.331	1.437	1.424	1.617	1.708	1.985	2.132	2.268	1.973
Viladecans	519	574	566	591	576	612	619	662	673	709	635
TOTAL AMB*	36398	39970	38724	41643	38905	42397	43033	49709	53380	57749	48437
Catalunya	73462	79350	77532	84128	81509	90135	91956	104693	111856	119837	102283
RMB	50361	54756	53907	58020	54897	60185	61359	70584	75939	81734	69167
AMB/Catalunya (%)	49,5%	50,4%	49,9%	49,5%	47,7%	47,0%	46,8%	47,5%	47,7%	48,2%	47,4%
AMB/RMB (%)	72,3%	73,0%	71,8%	71,8%	70,9%	70,4%	70,1%	70,4%	70,3%	70,7%	70,0%

Font: IERMB a partir del Departament de Benestar Social i Família

*No hi ha dades de municipis menors de 20.000 habitants

Per a aquestes persones, se n'ofereixen per part de diferents administracions locals (Ajuntaments, AMB, Consells comarcals) serveis de transport especial, entesos com a serveis complementaris als serveis regulars de la xarxa de transport públic.

El servei de transport especial a Barcelona

De forma particular per als residents a Barcelona, l'Institut Municipal de Persones amb Discapacitat (IMD) va iniciar l'any 1979 el servei de transport especial. L'any 1991 l'IMD signà un acord de col·laboració amb l'Entitat Metropolitana del Transport (EMT)-actualment, l'Àrea Metropolitana de Barcelona- per a la gestió del servei. A partir d'aleshores, aquest servei és finançat entre ambdues administracions.

El servei de transport especial de l'IMD de l'Ajuntament de Barcelona i de l'AMB té unes característiques pròpies i diferenciades del transport regular. Aquestes característiques són:

- Poden ser usuaris o usuàries les persones amb certificat de discapacitat, mobilitat reduïda i que estan empadronades a Barcelona.
- Es tracta d'un servei complementari per quan no hi ha transport públic regular adaptat per fer un trajecte. Solament es pot demanar quan:
 - No es disposi d'un bus, tramvia, metro, ni d'un itinerari accessible.
 - Per fer el viatge sigui necessari fer més d'un transbordament.
 - La distància que ha de recórrer la persona fins a la parada del bus, tramvia o metro per iniciar el trajecte, i la distància des de la parada fins al lloc de destí superi els 450 metres si va en cadira de rodes i els 200 metres si utilitza bastons o crosses.

- És a demanda de les persones i solament el poden demanar les persones que tenen la targeta blanca. La targeta blanca és l'acreditació per poder utilitzar el transport públic especial.
- És un servei que es presta amb vehicles adaptats i de diferents capacitats: microbusos, minibusos i taxis. En alguns casos també taxis no adaptats.
- És un servei que prèviament no té establert recorreguts i horaris fixos, s'estableixen a partir de les peticions dels usuaris. Segons la demanda de l'usuari, en resulten dos tipus de serveis:
 - Fixos. Viatges que es repeteixen en hores, orígens, destinacions, freqüència i motiu. Aquests serveis es poden programar amb antelació
 - Esporàdics. Viatges que no tenen una freqüència establerta, i ni l'horari, ni orígens ni destinació són fixos. Per tant, no es poden programar amb gaire antelació.

El preu dels viatges és el mateix que en la resta del transport urbà.

- Quan s'utilitzen el microbusos: es poden utilitzar targetes individuals, multiviatge i la targeta rosa.
- Quan s'utilitza el taxi el preu del trajecte és el mateix que el d'un bitllet senzill i s'ha de fer efectiu al taxista en metàl·lic.

El servei es presta en els municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona: Barcelona, Badalona, Esplugues de Llobregat, l'Hospitalet de Llobregat, Sant Adrià de Besòs i Santa Coloma de Gramenet.

Número de targetes blanques, població potencial i cobertura de la targeta blanca. Evolució 2005-2016

Any	Targetes blanques	Població potencial (amb barem de mobilitat)	% Població amb targeta blanca/Població potencial
2005	2.120	23400	9,1%
2006	3.130	26005	12,0%
2007	4.231	24787	17,1%
2008	5.389	26738	20,2%
2009	6.326	24595	25,7%
2010	7.012	26941	26,0%
2011	8.255	27400	30,1%
2012	10.201	32478	31,4%
2013	13.581	35139	38,6%
2014	13.589	38482	35,3%
2015*	16.533	31540	52,4%
2016 (octubre)	18.864		

*dada aproximada

Font: IERMB a partir l'AMB

*dada aproximada

La població potencial d'aquest servei resident a Barcelona, segons la taula anterior, era el 2015 de 31.540 persones, el 2006 era de 23.400 persones: l'increment interanual promig en aquesta darrera dècada ha estat del 3,5%, molt per sobre del creixement poblacional de la ciutat.

Els usuaris que poden fer ús d'aquest servei són titulars de la Targeta Blanca. L'any 2015 n'hi havia unes 16.533 persones amb aquesta targeta, el que representa un 52,4% de la població potencial. El

2005 tan sols un 9,1% de la població potencial havia tramitat la Targeta blanca. S'observa, així, un creixement molt rellevant en la cobertura d'aquest servei entre la població barcelonina amb greus problemes de mobilitat que els impedeix utilitzar el transport públic en la seva mobilitat quotidiana.

Això no obstant, segons dades facilitades per l'AMB respecte dels usuaris reals del servei (tant dels serveis fixos com dels esporàdics), aquests són molt menors que el global de persones amb Targeta blanca. Concretament, l'any 2015 representaven el 30,6%, xifra sensiblement inferior a la de l'any 2009, quan la meitat dels titulars de la Targeta blanca eren usuaris dels serveis. Aquest fet indica que actualment els titulars de la Targeta blanca són menys usuaris del servei de transport específic que anys enrere.

Número d'usuaris dels serveis fixos, esporàdics i totals. % sobre Targetes blanques. Evolució 2009-2015

Any	Fixos	Esporàdics	Totals** (no repetits)	Usuaris que fan servir serveis fixos i esporàdics	Usuaris sobre el total de Targetes Blanques
2009	617	2.931	3.115	433	49,2%
2010	627	3.330	3.529	428	50,3%
2011	551	3.323	3.658	216	44,3%
2012	581	3.558	3.777	362	37,0%
2013	726	3.829	4.135	420	30,4%
2014	803	4.542	4.845	500	35,7%
2015	881	4.725	5.064	542	30,6%

**La suma no és directe perquè hi ha usuaris que fan serveis fixos i esporàdics

Font: IERMB a partir l'AMB

La traducció d'aquest creixement en la cobertura de la targeta blanca entre les persones amb barem de mobilitat de Barcelona, o l'augment del nombre d'usuaris del servei, ha comportat que, en termes de demanda (viatges efectuats) s'incrementés des del 2009 i fins el 2015 en un 13,2% el total de viatges efectuats, 9,7% els serveis fixos i un 16,6% els esporàdics.

Número de viatges anuals per tipus (serveis fixos, esporàdics). Evolució 2009-2015

Any	Fixos	Esporàdics	Total	% Fixos	% Esporàdic
2009	144.163	148.332	292.495	49,3%	50,7%
2010	153.138	158.992	312.130	49,1%	50,9%
2011	148.989	153.820	302.809	49,2%	50,8%
2012	133.473	137.048	270.521	49,3%	50,7%
2013	146.624	140.090	286.714	51,1%	48,9%
2014	157.601	174.109	331.710	47,5%	52,5%
2015	158.147	172.908	331.055	47,8%	52,2%

Font: IERMB a partir l'AMB

Actualment, s'efectuen més de 330.000 viatges anuals en els serveis de transport especial de Barcelona, dels quals un 47,8% es realitzen en serveis fixos, i un 52,2% en serveis esporàdics.

Altres serveis de transport especial en l'àmbit metropolità

Com s'ha esmentat, des de diferents ajuntaments metropolitans, consells comarcals i l'Àrea metropolitana de Barcelona es presten serveis de transport adaptat o especial.

La casuística és molt àmplia i les dades o estadístiques sobre aquests serveis, els usuaris, demanda i la seva evolució no han pogut ésser recopilades per poder incloure-les en aquest informe.

3.2.3. Serveis de transport sanitari no urgent

Tal com estableix la Instrucció 03/2006 del CatSalut, el transport sanitari no urgent és el trasllat especial de persones malaltes o accidentades que, per impossibilitat física o altres causes exclusivament clíniques, no poden utilitzar transport ordinari per desplaçar-se a rebre assistència sanitària a un centre, servei o establiment sanitari o per desplaçar-se al seu domicili després de rebre l'atenció sanitària, en el supòsit de persistir les causes que justifiquin la seva necessitat.

Segons el tipus de vehicle, el transport sanitari no urgent pot ser:

- Transport sanitari individual: en el cas que el vehicle disposi d'una sola llitera.
- Transport sanitari col·lectiu: en el cas que es realitzi amb vehicles adequats per traslladar un màxim de 6 pacients.

Segons el moment de la demanda pot ser:

- Transport sanitari programat: en el cas que la demanda es comuniqui amb una antelació mínima de 24 hores. La comunicació s'ha de realitzar al més aviat possible des del moment en el qual es coneix data i hora de l'assistència sanitària a rebre.
- Transport sanitari no urgent i no programat: en el cas que s'ha de realitzar en un temps determinat i no previst (alta d'urgències, prova diagnòstica a un altre centre, etc.).

Aquest tipus de transport s'ha de realitzar en un temps màxim de 4 hores des de la seva demanda, excepte:

- quan l'activitat s'hagi demanat amb motiu de l'activació d'un pla d'emergències exterior a l'hospital, en aquest cas s'ha de realitzar amb prioritat absoluta.
- amb motiu de l'activació pel Pla integral d'urgències de Catalunya (PIUC), en aquest cas s'ha de realitzar en un temps màxim de 2 hores.

L'evolució de serveis de transport sanitari no urgent en els darrers anys en l'àmbit territorial de la regió Sanitària de Barcelona indica un creixement notable fins a l'any 2010 i un posterior decreixement fins l'any 2013. En els darrers dos anys els serveis han tornat a incrementar.

En termes de serveis respecte de població assegurada, l'evolució ha estat similar, essent els anys **Serveis de transport sanitari no urgent a la Regió Sanitària de Barcelona. 2006-2015**

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Total de serveis de transport sanitari no urgent	1.565.039	1.703.191	1.873.248	1.941.626	1.948.448	1.788.081	1.757.268	1.629.539	1.671.740	1.713.301
Serveis per cada 1000 persones assegurades de l'RSB	312	385	367	376	385	356	352	326	338	nd
Serveis col·lectius (%)	nd	30,7	36,7	40,8	43,9	42,5	43,8	48,3	48,7	nd
Serveis individuals (%)	nd	69,3	63,2	59,2	56,1	57,5	56,2	51,7	51,3	nd

Font: IERMB a partir del Departament de Salut

2007 i 2010 quan s'efectuaren més serveis per cada 1.000 habitants (385).

D'altra banda, s'observa clarament que el transport sanitari col·lectiu ha augmentat notablement en aquesta darrera dècada, passant de suposar el 30,7% dels serveis l'any 2007 a un 48,7% el 2014.

3.3. Altres polítiques socials

No es voldria finalitzar aquest capítol sense fer esment a d'altres serveis, polítiques o prestacions que es realitzen en l'àmbit metropolità o als quals poden acollir-se els seus residents, vinculats amb la millora de la mobilitat. El recull no és exhaustiu, però sí dóna idea de la transversalitat d'aquest tipus de prestacions en tots els àmbits d'actuació política.

a) Ajuts en el transport

Des de diferents administracions públiques es concedeixen ajuts de desplaçaments: per a estudiants (beques), per a persones amb discapacitat (com la pensió SGLT), per a famílies amb menors en edat d'escolarització, etc.

b) Ajuts o bonificacions/exempcions fiscals relatius a la tinença del vehicle privat

N'existeixen ajuts a la compra d'un vehicle per a persones amb discapacitat (estan exemptes de l'impost de matriculació i de l'impost de circulació, i aplica l'IVA reduït), així com per a famílies nombroses (tenen descomptes en l'impost de circulació i una bonificació en l'impost de matriculació del 50%). Així mateix, en el cas de les persones amb discapacitat, també poden rebre ajudes per adaptar el vehicle, i poden sol·licitar la reserva d'un espai d'aparcament en l'espai públic urbà.

c) Polítiques de millora de l'espai públic

Els plans d'accessibilitat i de supressió de barreres de molts municipis metropolitans han contribuït a la millora de l'espai públic per tal que aquest possibiliti els desplaçaments de forma segura per les persones amb problemes de mobilitat. Així mateix, els criteris de disseny de les vies urbanes i metropolitanes s'han adaptat per tal que integressin i facilitessin la vida quotidiana de bona part de la població: passos de vianants adaptats, voreres amb un ample útil més elevat, semàfors per a cecs, etc.

d) Polítiques d'habitatge relacionades amb la millora de la mobilitat

En les darreres dècades s'han efectuat plans específics per a la instal·lació d'ascensors en els municipis metropolitans.

e) Accessibilitat i informació de la xarxa de transport públic col·lectiu

Com s'ha esmentat, l'actual xarxa de transport públic metropolità és una de les més accessibles de tot el món, després de les grans inversions efectuades en els darrers 25 anys, particularment en les estacions de metro i en la substitució de la flota d'autobusos per vehicles de pis baix.

No s'ha de passar per alt, no obstant, l'accessibilitat no tant física, sinó relacionada amb les disfuncions sensorials que pateix part de la població (persones cegues, sordes, etc.). En aquest sentit, s'han fet també avenços respecte de la informació visual i auditiva en els serveis de transport públic, així com en la informació online i publicacions específiques (mapa de metro en idioma Braille, per exemple). També s'han realitzat actuacions de millora dels itineraris d'accés i sortida de les parades i estacions.

4 DIAGNOSI I REPTES DE LA MOBILITAT PER A LA INCLUSIÓ SOCIAL

Qualsevol política de transport en el marc de paradigma que s'entén com a mobilitat sostenible es pot considerar, en termes generals, inclusiva. La mobilitat sostenible, s'entén com la que amb la menor despesa ambiental i energètica, garantint al mateix temps l'accessibilitat al conjunt de la població, tant si aquesta té accés a un vehicle privat com no. Com s'ha vist, els sistemes de mobilitat que prioritzen models associats en transport privat, poden contribuir a incrementar el risc d'exclusió social a la població més desfavorida (gent gran, joves, dones, etc.) en la mesura que aquesta té un menor accés als mitjans de transport privat. En aquest sentit, es fa essencial potenciar models de mobilitat que no agreugin determinades situacions, de manera que prioritzar models de mobilitat que afavoreixin la mobilitat peü i en transport públic és doncs, en si mateix una política social.

Amb tot, s'ha de tenir en compte que la millora dels serveis de transport públic i la qualitat dels entorns urbans, no s'han de fer sense conèixer la realitat socioeconòmica de la població i les seves necessitats particulars. És important que les polítiques de mobilitat sostenible dimensionin bé les necessitats de la població més vulnerable per tal d'adreçar millor aquestes polítiques. En aquest sentit, les polítiques de gestió de la demanda de la mobilitat en vehicle privat que es fan per racionalitzar-ne el seu ús, malgrat potencien l'ús de transport alternatiu, cal que també incorporin la dimensió social en la mesura que impliquen canvis en la tarifació viària i que poden repercutir de forma negativa en determinats grups de la població (per exemple, tarifant l'accés viari a determinats trams de la ciutat, etc.).

S'ha de tenir en compte que la crisi econòmica vigent, el nombre d'individus amb risc de pobresa i exclusió social ha crescut notablement en el nostre entorn, com en la majoria de països del sud d'Europa. Al mateix temps, l'envelliment progressiu de la societat i el recent augment de la població immigrada en determinats barris de l'entorn metropolità, també presenta reptes i necessitats urgents. En aquest context, es fa imprescindible, conèixer aquestes necessitats i definir les estratègies d'actuació que l'administració pot emprendre.

Així mateix, i en termes generals, s'observa una manca d'avaluació conjunta de les polítiques socials en l'àmbit de la mobilitat, per avaluar-ne la seva efectivitat, idoneïtat o possibilitats de millora. Els estudis i informes que s'han trobat al respecte són sectorials i vinculats a àmbits territorials específics (no des d'una òptica metropolitana). Addicionalment, s'ha detectat una manca de processos de gestió i de recull d'informació que permetin detectar la població usuària de determinades polítiques, com per exemple, l'adreçada a persones en situació d'atur o a les famílies nombroses o monoparentals en el transport públic, atès que no es pot vincular actualment l'ús i vendes de títols socials per a aquests col·lectius amb les persones usuàries (perfil, lloc de residència, etc.). S'entén que, amb la implementació de la T-Mobilitat, algunes - sinó totes aquestes qüestions- quedaran més solventades.

Aquest apartat **s'estructura a partir de les necessitats i d'estratègies en les quals es fa necessari començar treballar**. Per a cadascuna es realitzarà el següent:

- Diagnosi i reflexió de les polítiques vigents (que s'han vist en l'anterior apartat) i dels col·lectius que queden desatesos com per exemple pot ser la població de menys renda població a l'hora d'accedir a una tarifació ajustada a la seva realitat. En el nostre entorn, com s'ha vist, es desenvolupen algunes polítiques de mobilitat adreçades a diversos col·lectius, però es tracta d'actuacions mancades d'una visió global i no estan plantejades dins d'una

estratègia i d'uns objectius concrets a llarg termini. Això, per tant, vol dir que existeix un dèficit en relació a les polítiques socials de transport dins de les polítiques públiques.

- S'analitzaran possibles línies d'actuació i que en la mesura del possible es posaran en relació amb experiències dutes a terme en altres ciutats i països del nostre entorn. En aquest sentit destacar, l'existència de poques referències en el món acadèmic i estudis d'aquesta realitat al nostre país, més enllà d'articles o publicacions de caràcter general. La majoria de referències, d'estudis i la implementació de polítiques orientades provenen de països anglosaxons, cosa que posa de manifest reconeixement de l'administració de la relació existent entre transport i l'exclusió social. Al Regne Unit, per exemple, des de l'any 1997 (tant la Social Unit Exclusion com el Departament de Transport) varen finançar diversos estudis en aquesta línia. Es tractava d'una unitat que identificava necessitats i orientava les polítiques socials dels diferents departaments de l'administració central.

En qualsevol cas, **és important que les polítiques socials de mobilitat** que han d'anar en la línia que la mobilitat no es converteixi en una factor addicional d'exclusió per a la població més vulnerable, **es vinculin a un altra estratègia de fons**. És a dir, cal que les polítiques de transport tractin també de desvincular població que "no vulnerable" amb major ús del vehicle privat. Si no es trenca aquesta relació, a mesura que les polítiques socials de caràcter estructural permetin disminuir les desigualtats i el pes població en risc d'exclusió social disminueixi, aquesta població tendirà a tenir un comportaments menys sostenibles. És a dir, el transport públic i les millores associades no s'han d'entendre només des de la perspectiva de la justícia social, sinó que en qualsevol situació socioeconòmica, la població hauria d'utilitzar el mitjà de transport més eficient en cada part de la cadena modal dels desplaçaments.

Això a la pràctica vol dir que **la població no vulnerable assoleixi els patrons de mobilitat de la població vulnerable** (en termes de repartiment modal) i que al mateix temps, tingui el mateix grau d'accessibilitat territorial que la resta de la població.

4.1. Tarifació social del transport públic

Entre els diferents motius pels quals la població es mou en uns determinats mitjans de transport, el **cost dels desplaçaments esdevé una qüestió rellevant, de la mateixa manera que ho són altres aspectes com la cobertura, la freqüència, la fiabilitat o la comoditat**. D'aquesta manera encara que el preu no sigui la única condició, el cost dels desplaçaments és un element de competitivitat davant del transport privat. En qualsevol cas, s'ha de tenir present que el cost del transport públic per usuari és més favorable que no pas el del vehicle privat, però s'ha de tenir en compte que el cost percebut és diferent al que realment té. La població usuària del vehicle privat a l'hora de calcular el preu del viatge en cotxe, per exemple, no acostuma comptabilitzar el costos interns com l'amortització del vehicle, el cost de l'aparcament en origen, les reparacions i el manteniment, entre d'altres.

Com s'ha anat veient, la població jove, la gent gran, la població a l'atur o la població amb un nivell d'ingressos per sota de la mitjana, comporta unes determinades pautes de mobilitat i en termes generals, s'és més dependent del transport públic col·lectiu en relació a d'altres grups de la població. La situació de crisi econòmica vigent ha comportat que s'accelerïn algunes de les tendències que ja eren visibles, com ara la creixent desigualtat de la distribució de la renda en les economies desenvolupades. Així, s'ha donat un gran salt enrere en matèria de distribució de la renda, després que entre el 1985 i 2006 les diferències s'haguessin reduït.

Tot i això ha fet que en aquest context, la població potencialment captiva del transport públic i també la susceptible d'acollir-se a una tarifació social del transport públic col·lectiu, s'hagi vist augmentada notablement a l'àrea metropolitana. De fet, hi ha dos fets que ho posen de manifest molt clarament:

- Malgrat els dos descensos puntuals (2009-2010 i 2012-2013) que ha experimentat la demanda de viatgers del sistema de transport públic metropolità i malgrat l'increment tarifari sofert durant l'any 2012 (increment del 7,9% respecte el 2011 quan la variació de l'IPC pel mateix període va ser del 2,5%), s'ha de dir que el descens ha estat modest en relació al descens del transit a les carreteres.
- Al mateix temps durant aquesta crisi, s'ha donat un augment de la utilització de títols socials altament bonificats. Com s'ha explicat, en els darrers anys, s'han posat en marxa mesures de tarifació social com la targeta T-12, bonificació per a persones en situació d'atur, reducció del preu de la targeta T-Jove, descomptes per a famílies nombroses i monoparentals. Això fa que actualment al conjunt del STI, el 25% de la demanda global de la xarxa es realitza amb aquest tipus de títols.

La comparativa entre l'any 2003 i 2013 dels viatges dels serveis de gestió indirecta de l'AMB constata que, a la primera corona tarifària, s'ha passat d'un 22,4% a un 31,8% dels viatges que utilitzaven títols socials. I, pel que fa a la T-12, entre desembre 2011 i desembre 2014 s'ha donat un augment del 83% de les targetes actives als municipis metropolitans tenint en compte que la població fins a 14 anys s'ha mantingut estable en aquest període.

Evolució de l'ús dels diferents títols de transport públic (%) a l'àrea metropolitana de Barcelona. 2011-2016

	2011	2012	2013	2014	2015	2016*
Targetes multiviatge (T-10, T-50/30, T-70/30)	59,86	57,52	54,99	52,32	51,49	48,84
Abonaments (T-Mes, T-Trimestre)	6,77	8	7,34	8,39	9,2	11,32
Títols socials integrats ATM (T-12, T-Jove, T-FM/FN, bonificació aturats)	3,23	5,77	8,74	10,41	11,41	12,36
Resta títols integrats	0,22	0,21	0,17	0,11	0,12	0,16
Títols socials 1a Corona	13,5	13,67	14,04	14,06	13,61	13,07
Títols propis	16,43	14,83	14,73	14,7	14,17	14,26
TOTAL TÍTOLS SOCIALS	16,73	19,44	22,78	24,47	25,02	25,43
TOTAL (%)	100	100	100	100	100	100
TOTAL (milions de validacions)	935,454	899,615	900,071	915,508	938,868	955*

Font: IERMB a partir de notes de premsa de l'ATM

*Estimació amb dades acumulades a novembre 2016

Diagnosi

Respecte la tarifació social del transport públic i a partir de l'anàlisi elaborat en el punt anterior es poden desprendre les següents conclusions:

- Infants i joves: en els últims anys la introducció de la T-12 ha significat un canvi substancial.
- Població en situació d'atur: s'han donat avenços des de l'any 2012, però l'estimació de població usuària i població potencial que compleix els requisits d'accés és reduïda en relació a la població desocupada total.
- La renda és una variable que no es té en compte en línies generals, tan sols per a persones grans o amb discapacitat. En el cas de les famílies nombroses i monoparentals, el propi reconeixement legal mitjançant el títol corresponent, comporta, per determinats casos, complir amb uns criteris econòmics. En el cas dels menors i joves⁹ no es té en compte.
- Greuges territorials a l'àrea metropolitana: heterogeneïtat en els criteris d'atorgament i renovació dels títols socials, particularment entre aquells destinats a la gent gran i persones amb discapacitat.
 - L'AMB té competències per establir tarifes específiques per a determinats col·lectius socials, com la gent gran. En funció dels ingressos personals, es concedeixen la T-Rosa (gratuïta) o la T-Rosa de tarifa reduïda (amb la qual es compra la T-4). També s'atorga el passi acompanyant a les persones que acompanyen a persones amb determinades discapacitats en els viatges en transport públic.

En aquesta situació, i mentre no es formalitzi l'extensió de la tarifació social als nous 18 municipis 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). Els municipis de la segona corona que presten serveis de transport urbà tenen, doncs, sistemes de tarifació social per a la gent gran diferents –o no en tenen-. Així, els municipis de la segona corona tenen altres títols socials o bonificacions en les tarifes que cadascun d'ells aprova en l'aplicació de les seves competències sobre transport urbà.

⁹ Com a excepció, la renda familiar sí es té en compte a l'hora de poder accedir a l'ajut extraordinari de l'Ajuntament de Barcelona per a famílies amb menors de 0 a 16 anys.

- Fins l'any 2013, es donaven diferències en relació a la tarifació social per a la gent gran o discapacitada en l'àmbit de la primera corona tarifària, segons si el títol l'atorgava l'AMB o s'obtenia a FGC. La diferència més rellevant feia referència al nivell d'ingressos a partir del qual una persona no podia ésser beneficiària d'aquesta prestació. En el cas d'FGC, no existia un llindar: tothom podia rebre una bonificació en el transport públic. En el cas de l'AMB, estava limitada a dues vegades l'IPREM.
- L'augment de les vendes de títols socials i la posada en servei de nous títols i ajuts per part de l'ATM ha comportat la reducció de la recaptació per part de les administracions responsables del transport (i com a conseqüència la taxa de cobertura del transport públic).

Estratègies i bones pràctiques

La tarifació social del transport públic esdevé una part estructural de tota l'estratègia ja que pot tenir com a objecte a bona part dels col·lectius vulnerables, com poden ser els infants, els joves, la població amb baixos ingressos, la gent gran, la població en situació d'atur, la població amb discapacitats, entre d'altres.

En qualsevol cas i tal i com preveu la **Llei 21/2015, de 29 de juliol, de finançament del sistema de transport públic de Catalunya** cal preveure un sistema tarifari que permeti la mobilitat en transport públic de tots els usuaris, amb independència dels recursos econòmics, l'estat físic o la situació sociolaboral. Aquesta llei, de fet esdevé una **oportunitat per millorar la històrica fragilitat que encara pateix el sistema de finançament del transport públic** a l'àrea metropolitana i, també, al conjunt de Catalunya. Les millores que se'n puguin derivar, doncs, cal considerar-les, com una oportunitat per a millorar les condicions de la tarifació social del transport públic i, per tant, fer que la tarifació social esdevingui clau en el marc de les polítiques de benestar a Catalunya. Degut al caràcter generalista del text aprovat i per tal que aquesta llei pugui generar canvis substancials però, es farà necessària l'aprovació d'un reglament que detalli diversos aspectes.

- Inclusió de la **renda** en la tarifació social del transport públic: com s'ha vist, alguns dels col·lectius als quals actualment se'ls ofereixen títols socials amb descomptes (o fins i tot gratuïtat) sobre les tarifes vigents se'ls demana com a requisit un nivell de renda i en altres no. Independentment de la finalitat última d'aquests títols socials, que és la de facilitar la mobilitat i integració social d'aquells col·lectius, caldria avaluar amb major detall si els requeriments que es sol·liciten han d'homogeneïtzar-se, estendre a altres col·lectius o situacions.
- **Afavorir títols que beneficiïn els usuaris habituals del transport públic com són els treballadors o els estudiants, de forma que el preu del viatge sigui clarament competitiu davant del cost dels viatges en vehicle privat.** Aquest tipus de tarifació, a més beneficiar als col·lectius que no tenen accés a un vehicle privat i que poden veure limitades les seves possibilitats dins el mercat de treball, al mateix temps, s'explica per raons ambientals. És a dir, hi ha una estreta relació entre mobilitat per motiu feina i més impactes ambientals, ja que a diferència de la mobilitat personal, la mobilitat per anar a la feina és la

que a nivell de quilòmetres recorreguts diaris és superior i també la que l'ús dels mitjans de transport privat és superior.

- Atès que l'equilibri financer del transport públic és fràgil, és **necessari concretar els procediments pels quals les administracions amb competències en benestar social han de compensar aquesta menor recaptació, en el benentès que es tracta d'una política social**. La llei de finançament obre la porta en aquesta via a l'article 8 del text, com s'ha vist, la llei marca línies d'actuació però no concreta els procediments. És a dir no es concreten els procediments pels quals les reduccions, les bonificacions, i les subvencions del transport públic destinades a subvenir les despeses de transport de determinats col·lectius o persones, siguin contemplades en els pressupostos dels organismes o entitats públiques o privades responsables de les polítiques socials.
- En ocasions (metro L9/10 i tramvia) es barreja la despesa corrent de la prestació dels serveis de transport públic amb el finançament de les infraestructures, cosa que implica l'augment dels costos operatius i, de retruc, la necessitat d'augmentar els ingressos tarifaris del transport públic, fet que perjudica al mateix temps la tarifació social. Això no passa en el cas de les infraestructures viàries, de forma que es crea un greuge comparatiu en relació als usuaris del transport públic i el vehicle privat.

Part de les necessitats de la tarifació social a l'entorn metropolità, cal que es plantegin necessàriament en el marc de la implantació de la futura T-Mobilitat. Els canvis tecnològics i conceptuals que es donaran amb seva implantació obrirà les portes a tractar aspectes relacionats amb la tarifació, ja que entre d'altres, aquesta targeta xip amb validació sense contacte, ja no tractarà amb títols de transport, si no amb persones que utilitzen el sistema. Entre d'altres, això podria incentivar els usuaris més habituals, perquè que la tarifació podrà ser flexible i variable en funció del nivell d'ús. Alhora, podrà ajudar a agilitzar els procediments per obtenir una bonificació social, que en moltes ocasions requereix la presentació de diversos documents acreditatius i una tramitació excessivament costosa (per exemple, la T-Trimestre per a aturats).

Tarifació social del transport públic a París

A la regió de la Ile de France, actualment existeix un sistema dual de tarifació, un de caràcter més tradicional integrat amb títols en paper i un altre que s'anomena Navigo de caràcter personal i sense contacte. En conjunt el sistema de tarifació social és molt ampli i divers. Particularment, destaquen els títols socials vinculats amb el nivell de renda (gratuït i reduït) i el de joves en inserció.



	Mensual 1-5 zones	Anual 1-5 zones
Navigo General	73,00 €	803,00 €
Infants < 4 anys	Gratuït	
Navigo Imagine R Scolar Escolars < 16 anys	-	341,90 €
Títol Escolar línies regulars	Abonament gratuït per a un curs acadèmic, destinat als desplaçaments escola-casa en línies regulars d'autobús.	
Títol Scol'R	Abonament gratuït per a període escolar destinat als desplaçaments escola-casa en línies reservades per a estudiants.	
Navigo Imagine R Étudiant Joves < 26 anys	-	341,90 €
Navigo Jeunes en insertion Joves en inserció 16-25 anys	Abonament anual gratuït per a joves que matriculats en centres públics de formació continuada (formació professional).	
Navigo Améthyste Discapacitats i jubilats	Abonament anual gratuït per a persones jubilades de més de 60 anys, beneficiaris discapacitat d'adults, incapacitat laboral.	
Altres títols reduïts i gratuïts	Títols per a famílies nombroses, militars, discapacitats,	
Navigo Gratuïté	Abonament trimestral gratuït per a persones que reben les següents prestacions: <ul style="list-style-type: none"> • Beneficiaris de "Revenu de solidarité active" (RSA) per a població de baix ingressos que és variable en funció de la composició de la llar i subjecte a uns ingressos màxims establerts per la STIF. Cada membre de la llar obté la gratuïtat. O bé, • Aturats titulars de la "Allocations de Solidarité Spécifique" (ASS) destinada a persones que han esgotat la prestació d'atur i de la "Couverture Malaide Universelle Complémentaire" (CMU-C). La CMU-C és una ajuda que reben determinades persones com complement del copagament del sistema de cobertura sanitària a França. 	
Navigo Solidarité Semaine/Mois	18,25 € (5,55€ setmana)	Abonament mensual o setmanal altament bonificat per a persones que reben les següents prestacions: <ul style="list-style-type: none"> • Beneficiaris de la "Couverture Malaide Universelle Complémentaire" (CMU-C) o bé, • Aturats titulars de l'Allocation de Solidarité Spécifique (ASS) destinada a persones que han esgotat la prestació d'atur.

Títols de transport públic destinats a treballadors i usuaris freqüents del transport públic

A França i a Bèlgica hi ha una llarga tradició que les persones contractants assumeixin part del cost del títol de transport públic dels desplaçaments dels treballadors. D'aquesta manera, tots els ocupadors (tant privats com públics) han de cobrir la meitat del cost de l'abonament en transport públic o del cost de la subscripció a un sistema públic de lloguer de bicicletes. Aquest abonament està plantejat per tal que sigui notablement més econòmic que els títols de transport vigents, de manera que a canvi de la garantia d'ús del transport públic durant un any, l'usuari es beneficia d'un tracte preferencial en l'import dels desplaçaments domicili-treball.

Al mateix temps a la regió de París, a més dels descomptes comentats, **existeixen títols socials a preu reduït permet moure's a les 5 zones tarifàries amb un cost mensual de 73 € (anual de 803 € i setmanal de 22,15€) de forma que s'aboleix el concepte de zona tarifària.** Aquest títol seria comparable a la T-Mes de 5 o 6 zones del Sistema Tarifari Integrat de Barcelona, el qual té un cost d'140€ i 150€ mensuals. L'interessant d'aquesta mesura recau en que pot beneficiar a la pràctica totalitat dels usuaris de la targeta Navigo, és a dir tant per a joves o altres títols socials.



4.2. Serveis de transport específics

Diagnosi

Respecte dels serveis de transport específics per a determinats col·lectius o motius (escolar, sanitari), els principals aspectes a destacar són:

- La cobertura del transport escolar de caràcter obligatori està garantida, d'acord amb el que estableix el RD 161/1996. No obstant, en els casos de transport no obligatori (per aquells escolars matriculats en centres educatius dins del seu propi municipi), es poden donar situacions de greuge comparatiu, atès que preval el criteri de residència (dins o fora del municipi de residència) respecte del de distància al centre d'ensenyament.
- D'altra banda, les tarifes anuals establertes per al transport no obligatori depenen del conveni entre els Consells comarcals el Departament d'Ensenyament que, malauradament, per raons pressupostàries, en determinats cursos no ha pogut finançar.
- Respecte dels serveis de transport especials o adaptats de Barcelona, cal destacar l'augment de la cobertura entre la població amb barem de mobilitat (nombre de titulars de Targetes blanques respecte població discapacitada amb barem de mobilitat), fet que indica que aquesta prestació social es reconeix com un benefici entre aquest col·lectiu. Això no obstant, cal pensar que aquest servei es planteja com un servei complementari a l'oferta per la xarxa de transport públic metropolitana. De fet, les millores en l'accessibilitat efectuades en els darrers anys han permès adaptar nombroses estacions i parades, així com la totalitat de la flota d'autobusos gestionada per l'AMB. I les dades d'ús del servei especial (viatges/persona-any) indiquen una disminució del mateix, tant dels serveis fixos com dels esporàdics.
- Cal tenir en compte, així mateix, que el finançament d'aquest servei a Barcelona s'efectua a través d'un conveni amb l'AMB. L'AMB, així mateix, també té convenis amb altres municipis metropolitans (Badalona, l'Hospitalet de Llobregat, Santa Coloma de Gramenet) i Consells comarcals (Baix Llobregat, Barcelonès) per tal d'oferir aquest tipus de servei. Cal plantejar-se si, en la resta del territori metropolità l'AMB (particularment en els nous municipis incorporats l'any 2010 a l'àrea metropolitana) ha de plantejar-se el seu paper en aquest tipus de serveis específics, com també ho ha de fer amb els serveis de transport públic regular en autobús.
- Finalment, cal tenir present que actualment no existeix cap servei de transport a la demanda en l'àrea metropolitana de Barcelona, si bé s'han efectuat estudis d'implementació, com els de la comarca del Baix Llobregat. Aquest tipus de servei té una funció molt rellevant per permetre aproximar i facilitar la realització d'activitats quotidianes o no (anar a comprar, al metge, a un centre social, a visitar amics, etc.) a grups poblacionals que pateixen situacions de desavantatge en el transport, en els que s'ajunta el lloc de residència (normalment en nuclis o poblacions disperses), amb el fet de no disposar de vehicle privat o veure's incapacitat per conduir-lo (gent gran, dones, famílies amb rendes baixes).

Estratègies i bones pràctiques

- a. Planificar serveis de transport a la demanda en zones de baixa densitat: la llei de finançament de transport públic considera que aquests serveis s'han d'integrar en el sistema per tal de garantir-ne el finançament i la inclusió dins del sistema tarifari integrat.
- b. Població amb mobilitat reduïda: més enllà dels serveis adaptats per a persones amb discapacitat, és important, adequar els sistemes de transport públic regulars a la població amb alguna de discapacitat física o sensorial, de forma part d'aquesta població sigui menys dependent de serveis específics o de persones acompanyants en els serveis regulars de transport. Més enllà de l'adaptació dels serveis en termes informatius i també pel que respecta a la reducció de barreres físiques d'estacions, autobusos i andanes, existeixen altres tipus d'actuacions que poden permetre augmentar la confiança en els desplaçaments i guanyar en autonomia. Entre aquestes actuacions hi pot haver formació específica per al personal de les empreses de transport o bé, cursos per al viatgers amb discapacitats, entre d'altres.

Tutoria en els viatges en transport públic per a persones discapacitades. Transport for London

Amb la finalitat de millorar l'autonomia a la xarxa de transport públic a les persones de mobilitat reduïda i disminuir la dependència dels serveis porta a porta, Transport for London ofereix un servei que dona suport a persones que volen utilitzar el transport públic però no ho fan per la manca d'experiència i seguretat. Es tracta d'un servei gratuït en què un tutor ajuda a planificar les rutes i els acompanya fins que tenen suficient autonomia i seguretat per fer-ho sols. Com a màxim es programen 10 viatges tutoritzats, si bé la majoria de persones en necessiten menys de 10.

A més d'aquest servei, Transport for London també proveeix cursos de formació per a tutors d'altres organitzacions com poden ser associacions de discapacitats o grups de treballadors amb discapacitats). Addicionalment el servei també opera en escoles de necessitats especials per tal d'ajudar als joves a entendre com utilitzar el transport públic a la ciutat.

La política d'accessibilitat de Transport for London prové de l'anomenada Disability Equality Scheme i d'entre d'altres actuacions els tutors també treballen en col·laboració amb els els disseny del sistema de transport públic de Londres, per tal d'avaluar les noves iniciatives i aportar el seu coneixement en relació aquests desplaçaments tutoritzats.

Els usuaris d'aquests serveis són valorats positivament, i d'acord amb els resultats d'una enquesta de satisfacció elaborada l'any 2007 constava que el 68% dels usuaris afirmaven tenir major independència.

El finançament d'aquesta iniciativa prové dels fons que planifiquen i gestionen els serveis de transport porta a porta



4.3. Accessibilitat física a la xarxa de transport públic col·lectiu

Diagnosi

En parlar d'accessibilitat física a la xarxa de transport públic per a persones de mobilitat reduïda s'engloben diversos elements, si bé n'hi ha tres que tres es poden considerar prioritaris en el sentit que sense ells és fa impossible que aquest grup de la població pugui fer el desplaçament. Aquests són: l'accessibilitat física per accedir a l'estació o parada (estat del l'entorn urbà per arribar-hi), accessibilitat al vestíbul i a les andanes, i l'accessibilitat als vehicles (trens, autobusos i tramvies) que presten el servei.

- **Adaptació d'itineraris fins a les estacions i parades d'autobús:**
 - Es dona una manca d'informació de l'adaptació dels itineraris al conjunt de la xarxa de transport públic: a l'àrea metropolitana es coneix la informació de l'accés a l'entorn de les parades de la xarxa de metro, dels principals intercanviadors i de les principals estacions de ferrocarril de major demanda. La situació canvia notablement a les parades d'autobús, particularment les interurbanes fora del nucli urbà, on el grau d'informació és molt més baix.
 - Els 28 intercanviadors de transport públic identificats a l'àrea metropolitana, els seus entorns estan adaptats fins als accessos. Cal destacar, però, els llargs recorreguts que sovint hi ha entre un mitjà de transport i un altre. Per exemple, a l'estació de Estació de Volpelleres d'FGC i estació de Sant Cugat de Renfe; o entre l'estació de França i l'estació de Barcelona del metro; o a Cornellà, entre el metro i l'estació de rodalies Renfe. Respecte de l'accés en bicicleta, a la major part es pot arribar, bé a través de carrils bici o de zones pacificades.
 - Existeixen estacions ferroviàries de rodalia i regionals que tot i presentar un alt volum de demanda, present un grau d'accessibilitat en els seus itineraris d'accés molt deficitaris. Entre aquestes destaquen les situades a Montcada i Reixac i la de Sant Feliu de Llobregat. Totes elles pendents d'un projecte de soterrament.
 - Pel que fa l'accés fins a les parades, cal reconèixer l'esforç dels municipis per tal d'adequar-les
- **Accessibilitat a les estacions, andanes i parades de bus:**
 - Es donen diferències notables entre l'accessibilitat a la xarxa ferroviària d'Adif i la resta de sistemes ferroviàries de l'àmbit metropolità, com són el metro, FGC i el tramvia. Així, el 75% de les estacions de rodalies de la xarxa d'Adif no estan adaptades a PMRs, malgrat que el Pla de Rodalies de Barcelona 2008-2015 contemplava invertir 350 M€ en la modernització de les estacions.
 - Existeixen encara algunes mancances rellevants en alguns nodes de connexió importants: Pl. Catalunya, Urquinaona, Pl. Sants, Espanya, Verdaguier, El Clot-Aragó i Maragall. Les seves obres d'adaptació són complexes i costoses.

- Un 23% de les parades d'autobús de la primera corona no estan adaptades (manquen dades 2a corona).
- **Accessibilitat de la flota a persones de mobilitat reduïda:**
 - S'ha avançat notablement en l'adaptació de les flotes d'autobusos urbans els darrers anys. Com s'ha vist, les flotes de la xarxa d'autobusos de l'AMB (gestió directa i indirecta) i la dels serveis urbans de la segona corona estan totalment adaptades i cal reconèixer un esforç important. Contràriament, cal avançar encara més en la flota interurbana d'autobús gestionada actualment per la Generalitat de Catalunya, que actualment se situa a l'entorn del 84%.
 - De la mateixa manera, cal reconèixer un esforç important pel que fa a l'adaptació dels trens del metro, que actualment està totalment adaptada. Tot i a xiò, existeixen encara deficiències pel que fa a la flota d'Adif i FGC. Així, per exemple la major part de la flota de rodalies d'Adif està en procés d'adaptació i només el model Civia està adaptat, i amb una única porta. Per altra banda, la flota d'FGC està totalment adaptada; en alguns trens de la línia del Llobregat, no obstant, l'accés només es pot realitzar per una sola porta.

Estratègies i bones pràctiques

Estudis complets per determinar el grau d'accessibilitat al conjunt de la xarxa de transport metropolitana,

- a. Millora de la qualitat de l'entorn urbà de les estacions d'autobús, particularment les interurbanes situades fora de la trama urbana.
- b. Urgència en l'adaptació de la xarxa de trens i regionals d'Adif. Es justifica per la demanda d'aquests serveis i la importància dels serveis de rodalies en un entorn metropolità.

Adaptació de la xarxa de transports de TMB per a persones de mobilitat reduïda

L'aprovació de la llei d'accessibilitat de Catalunya l'any 1991 i la celebració dels Jocs Paralímpics a Barcelona, van suposar un punt d'inflexió que va marcar l'inici de la transformació del transport públic de TMB a les necessitats de totes les persones.

Durant els anys 90 TMB va emprendre diverses mesures per integrar l'accessibilitat a partir d'estudis comparatius d'altres realitats, estudis de viabilitat, l'elaboració de criteris constructius en el material mòbil i va desenvolupar un pla d'informació i de senyalització en col·laboració amb el CRID (Consorti de Recursos y Documentació para la Autonomia Personal). D'aquesta manera, l'any 1992 van circular els primers autobusos de plataforma baixa i l'any 1995 funcionava la primera línia de metro totalment adaptada.

En l'actualitat, la xarxa de bus està adaptada en la seva totalitat per a persones amb mobilitat reduïda des del 2007. Tots els autobusos són accessibles per a les persones amb discapacitats funcionals: a l'interior dels vehicles, amb espais reservats i avisadors de parada visuals i sonors; a l'exterior, amb el dispositiu d'infoaccessibilitat per a invidents. Al mateix temps, tota la xarxa de metro de Barcelona és accessible, excepte algunes estacions (15 de les 156 estacions totals):

- L1: Plaça de Sants, Espanya, Urquinaona i Clot.
- L3: Espanya i Vallcarca.
- L4: Maragall, Verdaguer, Urquinaona, Ciutadella-Vila Olímpica i Jaume I (projecte en curs).
- L5: Virrei Amat, Maragall, Verdaguer i Plaça de Sants.

El Barcelona Bus Turístic compta amb les mateixes facilitats que la resta de la flota d'autobusos pel que fa al pis inferior i disposa, així mateix, d'un bucle inductiu per a les persones sordes amb audiòfon, per tal de millorar-ne l'escolta de l'audioguia. El telefèric de Montjuïc és, des del 2007, una instal·lació totalment adaptada.

Actualment en la seva estructura TMB té constituïda la Comissió d'accessibilitat Universal formada per 10 grups de treball, que s'encarrega d'impulsar i promoure l'accessibilitat de manera transversal a tots els serveis de l'empresa. El plantejament estratègic de TMB té en compte tota la cadena dels desplaçaments i treballa en coordinació amb altres organismes per tal que de promoure l'accessibilitat al conjunt del territori.

Actualment el Pla Director d'Accessibilitat Universal, incorpora una visió transversal de l'accessibilitat, de forma que l'adaptació física d'estacions, andanes, parades, trens i autobusos forma part d'una estratègia de caràcter més transversal que en el seu conjunt contempla els següents elements:

Projectes de bus:

1. Rampes d'accés al bus.
2. Tecnologia de la informació i la comunicació al bus. Infoaccessibilitat.
3. Gestió de la incidència en bus.

Projectes de metro:

1. Infraestructures al metro.
2. Manteniment d'ascensors i escales mecàniques.
3. Tecnologia de la informació i la comunicació al metro. Infoaccessibilitat.
4. Protecció civil al metro.

Projectes corporatius:

1. Formació i sensibilització en diversitat.
2. Senyalística i informació corporativa.
3. Gestió de la diversitat i l'accessibilitat internes a TMB.



5 REFERÈNCIES

Anuari estadístic d'accidents de trànsit a Catalunya 2015. (2016) Servei Català de Trànsit. Generalitat de Catalunya

ARAGALL, A. (2002). *De la ciutat sense barreres a la ciutat per a tothom. Col·lecció espai públic urbà.* Diputació de Barcelona

Autonomia personal de la província de Barcelona. Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya 2006. (2009) Col·lecció Documents de Treball. Diputació de Barcelona

Crisi econòmica, creixement de les desigualtats i transformacions socials. Informe general. Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població, 2011. (2014) Àrea Metropolitana de Barcelona, Diputació de Barcelona, Idescat i Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona,

Directrius Nacionals de Mobilitat de Catalunya. (2006) Departament de Política Territorial i Obres Públiques. Generalitat de Catalunya

Dossier tècnic de seguretat viària. La gent gran: vianants i mobilitat urbana segura. (2006) Servei Català de Trànsit. Generalitat de Catalunya

El tractament de la mobilitat en el planejament urbanístic metropolità. (2016) IERMB. Àrea Metropolitana de Barcelona

Els salaris mitjans de Barcelona 2014. (2016) Departament d'Estudis i Programació. Gabinet Tècnic de Programació

Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població, 2011. Àrea Metropolitana de Barcelona, Diputació de Barcelona, Idescat i Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona

Enquesta de mobilitat en dia feiner 2003-2015. Autoritat del Transport Metropolità. Ajuntament de Barcelona. Àrea Metropolitana de Barcelona

Estudi del servei de transport especial. Funcionament, tendències i previsions. (2009) Institut Municipal de Persones amb Discapacitat. Ajuntament de Barcelona

Estudio sobre políticas tarifarias para usuarios habituales del transporte público. (2009) ISTAS, CCOO.

GWILLIAM, KENNETH M. (2002). *Ciudades en movimiento: Una revisión del Banco Mundial sobre la estrategia del transporte urbano.* Banco Mundial

KARST, T. Geurs, Wouter Boon & Bert Van Wee (2009). *Social Impactsof Transport: Literature Review and the State of the Practice of Transport Appraisal in the Netherlands and the United Kingdom, Transport Reviews*

La provisió i l'accés als serveis de transport i menjador escolars. Informe extraordinari. (2010) Síndic de Greuges.

LUKAS, K. (2005). *Providing transport for social inclusion within a framework for environmental justice in the UK. Transportation Research Part A*

LUKAS, K., MARKOVICH, J. (2011). *The social and distributcional impactes of transport. A literature review. University of Oxford*

Mapa de prestacions socials de Catalunya. (2015) Departament de Benestar Social i Família.

Making de connections. Final Report on Transport and Social Exclusion. (2003) Report by the Social Exclusion Unit. 2003. Social Exclusion Unit

Mediate - Methodology for Describing the Accessibility of Transport in Europe. Good practice guide. (2008) Framework Program for Research and Technological Development (FP7). Transport for London

Memòries anuals ATM. 1996-2015. ATM

Memòries anuals de la Regió Sanitària de Barcelona. 2005-2015. CatSalut. Departament de Salut.

Monetising the social impact of bus travel. (2013) Mott MacDonald

Ordenança metropolitana reguladora del sistema de tarifació social del transport. (2015) AMB.

Pla Director d'Accessibilitat Universal. (2010) Transports Metropolitans de Barcelona

Pla director d'infraestructures per al transport col·lectiu de la regió metropolitana 2011-2020. (2013) Autoritat del Transport Metropolità

Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona 2013-2018. (2014) Autoritat del Transport Metropolità

Pla Metropolità de Mobilitat Urbana. Document de diagnosi. (2016) Àrea Metropolitana de Barcelona

Reflexió estratègica metropolitana. Construint la Barcelona Metropolitana. Enfortint el món Local. (2015) Àrea Metropolitana de Barcelona.

Single Equality Scheme 2012-2015 Final progress report Transport for London. (2015) Mayor of London

Social Inclusion in UE Public Transport. (2015) Directorate-General for internal Policies. Policy Department. Structural and Cohesion Policies. Transport and Tourism. European Parliament

Targeta Rosa 2015. Informe. (2015) Gabinet Tècnic de Programació. Departament d'Estadística

Travel in London: Understanding our diverse communities. (2015) Transport for London. Mayor of London

Vianants atropellats 2005-2007. (2008) Agència de salut pública de Barcelona. Consorci Sanitari de Barcelona