

MOBILITAT, TRANSPORT i GENT GRAN: Una REFLEXIÓ des del BAIX LLOBREGAT

A.- DESCRIPCIÓ del sistema de transport públic al Baix Llobregat

1. Les xarxes de transport públic al Baix Llobregat

- 1.a : Objectius de l'informe
- 1.b : Modes de transport
- 1.c : Modalitats de transport públic al Baix Llobregat:
 - 1.c.1 .- Xarxa ferroviària (ferrocarrils, metro i tramvia)
 - 1.c.2 .- Xarxa de transport públic per carretera –TPC- (autobusos)
- 1.d : Línies de transport públic al territori:
 - 1.d.1. .- Línies a la Xarxa ferroviària (ferrocarrils, metro i tramvia)
 - 1.d.2 .- Línies a la Xarxa de TPC (Urbanes, Interurbanes)
- 1.e : Organismes competents i operadors en matèria de transport públic: finalitat i competències

2. Sistemes de gestió tarifària

- 2.a : Sistema tarifari integrat (STI):
 - 2.a.1 .- Característiques
 - 2.a.2 .- Àmbit
 - 2.a.3 .- Zonificació
 - 2.a.4 .- Modalitats de títols integrats
 - 2.a.5 .- Preu tarifari (Tarifes integrades 2015)
- 2.b : El sistema no integrat:
 - 2.b.1 .- Modalitat de títols no integrats
 - 2.b.2 .- Preu tarifari (Tarifes no integrades 2015)
- 2.c : La tarifació social:
 - 2.c.1 .- Modalitat de títols de tarifació social
 - 2.c.2 .- Preu tarifari (Tarifes socials 2015)

3. Mobilitat i transport públic

- 3.a : Mobilitat a l'àmbit del Sistema Tarifari Integrat (STI)
- 3.b : Mobilitat al Baix Llobregat
- 3.c : La mobilitat de la gent gran al Baix Llobregat

B.- ANÀLISI de les diferències

4. Anàlisi de mobilitat i transport al Baix Llobregat

- 4.a : Algunes dificultats estructurals
- 4.b : Diferències en les respostes:
 - 4.b.1 .- Diferències respecte al transport urbà
 - 4.b.2 .- Diferències respecte al transport interurbà
- 4.c : Diferències per zonificació
- 4.d : Diferències per tarifació
- 4.e : Diferències per criteris socials

C.- PROPOSTA des d'un equilibri territorial i generacional per la mobilitat

5. A manera de reflexió final

- 5.a : Conclusions
- 5.b : Visions de futur:
 - 5.b.1 .- T-Mobilitat
 - 5.b.2 .- Transport a la demanda
- 5.c : Propostes des del CCGG del Baix Llobregat:
 - 5.c.1 .- Accions a PRIMER TERMINI
 - 5.c.2 .- Peticions a CURT TERMINI
 - 5.c.3 .- Peticions a MIG TERMINI

ANNEX 1: Quadre Resum de les *Modalitats de Tarifacions Socials per a la Gent Gran*

A.- DESCRIPCIÓ del sistema de transport públic al Baix Llobregat

1. Les xarxes de transport públic al Baix Llobregat

1.a : Objectius de l'informe

Aquest document s'emmarca en una de les línies de treball plantejades des de la Comissió A del Consell Consultiu de la Gent Gran del Baix Llobregat, dins del seu pla d'actuació per a 2015, on estableix, com a un dels seus objectius, la necessitat de conèixer l'impacte de la mobilitat al territori (entesa la mobilitat com a capacitat de desplaçament d'un lloc a altre, utilitzant els diferents modes de transport a l'abast dels ciutadans).

Si bé, quan hom parla de mobilitat se li atribueixen dos components principals: la mobilitat obligada (per motius de treball i d'estudis) i la mobilitat no obligada (per motius personals o d'oci), al referir-nos al col·lectiu de la gent gran aquesta classificació es podria posar en entredit. És obvi que la gent gran es troba al marge dels col·lectius que es desplacen per motius laborals o d'estudi, amb la qual cosa –i de manera automàtica- no estarien dins del gruix de ciutadans i ciutadanes que es considera que han de mobilitzar-se obligatòriament per a desenvolupar la seva feina (treball/estudi). Però, també és cert que, per raons òbvies, la gent gran va abandonant progressivament l'ús privat del vehicle, però no la necessitat de desplaçar-se. S'incrementen les visites mèdiques i a hospitals; es va substituint l'activitat laboral per altres activitats voluntàries, socials i cíviques que incrementen la necessitat de mobilitat. L'autonomia personal i el desenvolupament d'una vida activa i digna depèn, molt sovint, de tenir a l'abast un transport alternatiu al privat (i, per tant, públic) que doni resposta a les seves necessitats de mobilitat. Al marge, i és un altre argument de gran pes general, d'anar transformant progressivament les modalitats de transport en modes de transport sostenible, des d'una perspectiva social, ambiental i econòmica.

Disposar d'informació adequada sobre la mobilitat a la Comarca i de quines són les respostes que s'estan donant des de diferents àmbits públics i administracions del territori, farà que el Consell Consultiu de la Gent Gran plantegi alternatives en la línia de minimitzar els impactes negatius que suposa un tractament excessivament diferenciat en la resposta als ciutadans i ciutadanes del Baix Llobregat, en funció de quin sigui el seu lloc de residència.

1.b : Modes de transport

Es pot entendre com a **transport** tot aquell moviment de persones o béns d'un lloc a un altre. A efectes d'aquest treball, quan es parli de transport, es farà referència exclusivament als trasllats o moviments de persones d'un punt a un altre, i en unes condicions que vindran determinades per les particularitats dels mitjans que s'utilitzin per tal d'aconseguir l'objectiu de desplaçament d'aquestes persones.

D'aquesta manera, i per tal d'anar acotant el que serà l'objecte del treball, podríem classificar els desplaçaments de la població en modos no motoritzats (majoritàriament desplaçaments a peu i, en menor mesura, en bicicleta), o desplaçaments motoritzats (utilitzant el transport públic: ferrocarrils, autobusos o

altres; o el transport privat: principalment el cotxe, en menor mesura la moto i, de manera més residual, altres mitjans).

D'altra banda, i des d'un àmbit estrictament territorial, se centrarà el treball en el territori comprès per la Comarca del Baix Llobregat i les interaccions que es produeixen entre aquesta i les poblacions limítrofs. Donat que el Baix Llobregat està enclavat en un territori metropolità més ampli, del qual forma part d'una manera indivisible, es farà també referència a l'Àrea Metropolitana i a la Regió Metropolitana de Barcelona, amb les quals el Baix Llobregat comparteix, entre altres moltes coses, infraestructures i serveis de transport públic.

1.c : Modalitats de transport públic al Baix Llobregat

El transport públic al Baix Llobregat disposa, d'una banda, de diverses xarxes ferroviàries (ferrocarrils, metro i tramvia) que donen serveis a una àmplia gama de municipis del territori, permetent la seva connexió amb altres municipis i amb Barcelona i l'Hospitalet.

D'altra banda disposa d'una àmplia xarxa d'autobusos urbans i interurbans que permeten la mobilitat dins dels seus municipis o entre aquests i l'exterior de la Comarca. No obstant no tot el territori, i per tant tots els seus municipis, tenen una oferta similar ni, de vegades, suficient.

1.c.1 .- Xarxa ferroviària (ferrocarrils, metro i tramvia)

Al Baix Llobregat hi conviuen quatre xarxes principals de transport ferroviari que són explotades, respectivament, per quatre operadors en exclusivitat:

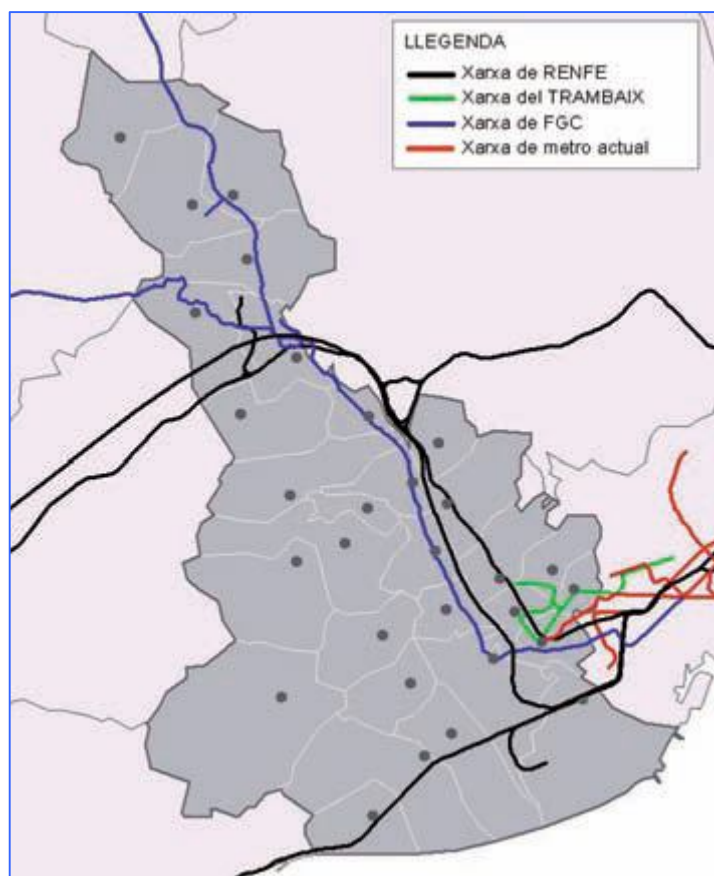
- La xarxa estatal gestionada per ADIF (Administrador de Infraestructures Ferroviàries) i explotada per **Renfe**
- La xarxa de **FGC**
- La xarxa de **metro**
- La xarxa de **tramvia**

La distribució territorial de la xarxa de ferrocarrils, de manera anàloga al que succeeix amb la xarxa viària, adopta dues direccions preferents al territori que acaben condicionant la mobilitat de les persones: la direcció paral·lela al curs del riu Llobregat, que pel marge esquerre connecta diferents municipis mitjançant els serveis ferroviaris de Renfe i pel marge dret alguns altres amb el serveis de la xarxa de FGC. Aquestes dues línies ferroviàries tenen la seva confluència a Martorell, abans d'endinsar-se una (FGC) cap al nord de la Comarca direcció l'Anoia i el Bages, i l'altra (Renfe) cap a l'oest direcció Penedès.

D'altra banda, un altre ramal ferroviari de Renfe, pel sud de la Comarca, uneix diverses poblacions de la costa del Baix Llobregat amb les veïnes comarques del Garraf i del Baix Penedès.

En relació a la xarxa de metro, al Baix Llobregat només Cornellà gaudeix d'aquest servei que l'uneix a la veïna Hospitalet i Barcelona.

Respecte a la xarxa de tramvia, el Trambaix uneix diverses poblacions de la Comarca (Sant Feliu de Llobregat, Sant Just Desvern, Sant Joan Despí, Esplugues de Llobregat i Cornellà de Llobregat amb Barcelona.



1.c.2.- Xarxa de transport públic per carretera –TPC- (autobusos)

Dins l'àmplia xarxa de transport públic per carretera al Baix Llobregat cal tenir en compte que aquest està molt condicionat per les diferents entitats públiques de transport existents a la zona metropolitana de Barcelona, territori on està ubicada la comarca del Baix Llobregat, a banda dels diferents ajuntaments que organitzen de manera específica el transport urbà dels respectius municipis.

Com a entitats metropolitanes operant al territori tenim:

- **EMT (Entitat Metropolitana del Transport):** L'EMT és una entitat local integrada per divuit municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, creada per a prestar de forma conjunta els serveis de transport públic de viatgers en el seu àmbit territorial.

Els municipis del Baix Llobregat que formen part de l'EMT són Castelldefels, Gavà, Viladecans, el Prat de Llobregat, Sant Boi de Llobregat, Sant Joan Despí, Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Sant Just Desvern i Sant Feliu de Llobregat.

- **ATM (Autoritat del Transport Metropolità):** L'Autoritat del Transport Metropolità és un consorci format per la Generalitat de Catalunya, l'Ajuntament de Barcelona, l'Entitat Metropolitana del Transport i l'Agrupació de Municipis titulars de serveis de Transport Urbà de la regió metropolitana de Barcelona (AMTU). El seu àmbit d'actuació és el format per les comarques del Baix Llobregat, el Barcelonès, el Maresme, el Vallès Oriental, el Vallès Occidental, l'Alt Penedès i el Garraf, comarques que conformen la regió metropolitana de Barcelona (RMB).

L'ATM té com a finalitat articular la cooperació entre les administracions públiques titulars dels serveis i de les infraestructures del transport públic

col·lectiu de la RMB que en formen part, així com la col·laboració amb aquelles que, com l'Administració de l'Estat, hi estan compromeses financerament o són titulars de serveis propis.

(A efectes de la població objecte d'aquest treball podem considerar que la mobilitat amb transport públic es realitza bàsicament en modalitat de transport urbà i en serveis de transport interurbà. Altres modalitats de transport existents, com serien el serveis nocturns i altres serveis singulars (vertebració, activitats laboral, aeroport, etc) no es tindran en consideració per la seva escassa incidència en el col·lectiu de la gent gran.)

▪ **Transport urbà:** És aquell que transcorre en tot el seu recorregut pel terme urbà d'un municipi. Es poden considerar, d'una banda, les línies urbanes en municipis que estan dins l'àmbit de l'EMT (Castelldefels, Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Sant Just Desvern, Gavà, El Prat de Llobregat, Sant Boi de Llobregat, Sant Feliu de Llobregat i Viladecans).

D'altra banda tenim un conjunt de municipis que, tot i trobar-se fora de l'àmbit de l'EMT, estan dins l'àmbit de l'ATM i disposen de transport urbà propi (Abrera, Cervelló, Collbató, Corbera de Llobregat, Esparreguera, Martorell, Molins de Rei, Olesa de Montserrat, Pallejà, El Papiol, Sant Andreu de la Barca, Sant Esteve Sesrovires, Sant Vicenç dels Horts, Torrelles de Llobregat i Vallirana).

De manera excepcional hi ha alguns municipis (Santa Coloma de Cervelló, Sant Joan Despí i Sant Climent de Llobregat) que no disposen de transport urbà propi, ja que utilitzen com a tal línies interurbanes de l'EMT que transcorren pel seu terme municipal (Sant Coloma de Cervelló, amb connexió amb Sant Boi; Sant Climent de Llobregat, amb connexió amb Viladecans). Tanmateix hi ha altres municipis que aprofiten línies interurbanes per a donar certa resposta al seu transport urbà: Begues, aprofitant la línia interurbana amb Gavà; Castellví de Rosanes, que connecta alguns dels seus barris amb una línia interurbana amb Sant Andreu de la Barca; La Palma de Cervelló, aprofitant la interurbana de Corbera de Llobregat.

▪ **Serveis interurbans:** Els serveis de transport interurbà són aquells que tenen el seu recorregut per dos o més municipis. En aquets cas el recorregut pot ser entre municipis dins l'àmbit de l'EMT o fora d'aquesta, i per tant dins l'àmbit de l'ATM.

Entre els serveis interurbans uns poden ser de connexió amb Barcelona, altres són de recorregut intern entre municipis de la Comarca i altres serveixen de connexió amb municipis externs al Baix Llobregat.

1.d : Línies de transport públic al territori

En aquest apartat es detallen el paquet de línies de transport públic al Baix Llobregat, distingint, d'una banda les línies del conjunt de la xarxa ferroviària en cadascuna de les seves modalitats (Renfe, FGC, Metro i Tramvia), i, d'altra, la relació de transport públic per carretera segons l'àmbit d'actuació (EMT i ATM) i la modalitat del transport (urbà i interurbà).

1.d.1 .- Línies a la Xarxa ferroviària (ferrocarrils, metro i tramvia)

A continuació es descriuen les característiques principals de les línies i serveis que configuren la xarxa ferroviària del Baix Llobregat:

▪ La xarxa de Renfe (Rodalies)

Renfe ofereix principalment serveis de rodalies, a banda d'altres serveis (regionals, llarg recorregut i mercaderies) que no formen part de l'àmbit d'interès d'aquest treball.

Els serveis de rodalia tenen per objectiu connectar Barcelona i els municipis situats al seu voltant amb la resta de municipis de la Regió Metropolitana de Barcelona, oferint una freqüència de pas elevada que oscil·la, en hora punta (HP) del matí (7-9 h) entre els 6 i els 38 minuts, segons la línia.

Les línies de rodalies que, amb una gran incidència a la xarxa ferroviària del Baix Llobregat, circulen pel territori són les següents:

- **R1.** Molins de Rei-l'Hospitalet de Llobregat-Mataró-Maçanet Massanes.
- **R2.** Sant Vicenç de Calders-Vilanova i la Geltrú-Granollers-Maçanet-Massanes.
- **R4.** Sant Vicenç de Calders-Vilafranca del Penedès-Terrassa-Manresa.
- **R7.** Martorell-Universitat Autònoma-Barcelona-l'Hospitalet.
- **R10.** Aeroport-Estació de França.



▪ La xarxa de FGC

Pel territori del Baix Llobregat transcorren 6 línies que, amb origen a la plaça Espanya de Barcelona, i a l'alçada de Cornellà de Llobregat, s'enfilen pel marge dret del riu Llobregat fins a arribar a Martorell, punt on la xarxa es bifurca en dues direccions, una cap a Igualada (Anoia) i l'altra cap a Manresa (Bages).

D'acord amb les característiques dels serveis que s'ofereixen, se'n poden distingir tres tipus:

- Servei **urbà** (al barcelonès): comprèn la L8 que va fins a Molí Nou, a Sant Boi.

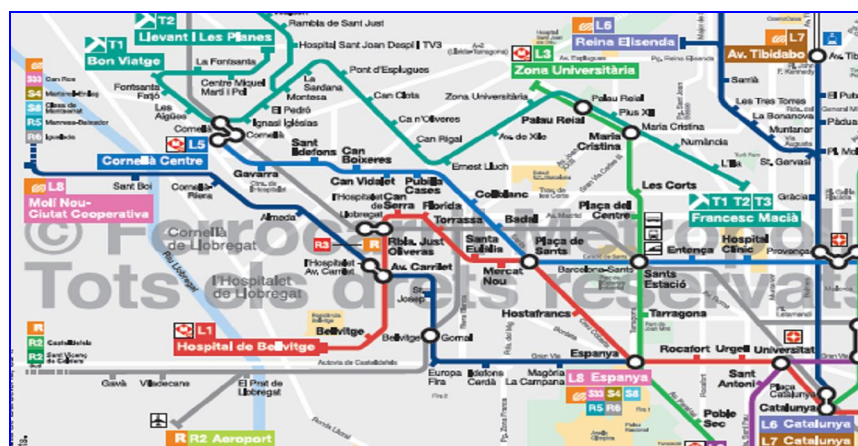
- Servei de **curta rodalia**: consta de les línies S33 fins a Can Ros (només en servei en hora punta del matí), la S8 que arriba a Martorell i la S4 a Olesa de Montserrat.
- Servei de **llarga rodalia**: consta de dues línies, la R6 (Barcelona–Igualada) i la R5 (Barcelona–Manresa). Aquest servei és semidirecte entre plaça Espanya i Martorell (només fent parada a Ildelfons Cerdà, L’Hospitalet-Av. Carrilet, Almeda, Sant Boi de Llobregat i Sant Andreu de la Barca), mentre que entre les estacions de Martorell-Enllaç i les estacions finals (Igualada i Manresa) s’atura a totes les parades.



▪ La xarxa de Metro

La xarxa de metro de Barcelona (explotada per l’empresa TMB) dona servei, amés de la ciutat de Barcelona, a 5 municipis limítrofs de l’àrea metropolitana (AMB). Al Baix Llobregat, la xarxa de metro compta amb una única línia (la **L5**), la qual només dona servei a un únic municipi al Baix Llobregat (Cornellà de Llobregat) en el qual es localitzen 3 estacions (Cornellà Centre, Gavarrà i Sant Ildelfons).

Es troben en aquests moments altres línies en construcció que enllaçaran amb Barcelona, donant servei a diverses poblacions del sud, i fonamentalment la L9 que arribarà a l’aeroport d’El Prat de Llobregat.

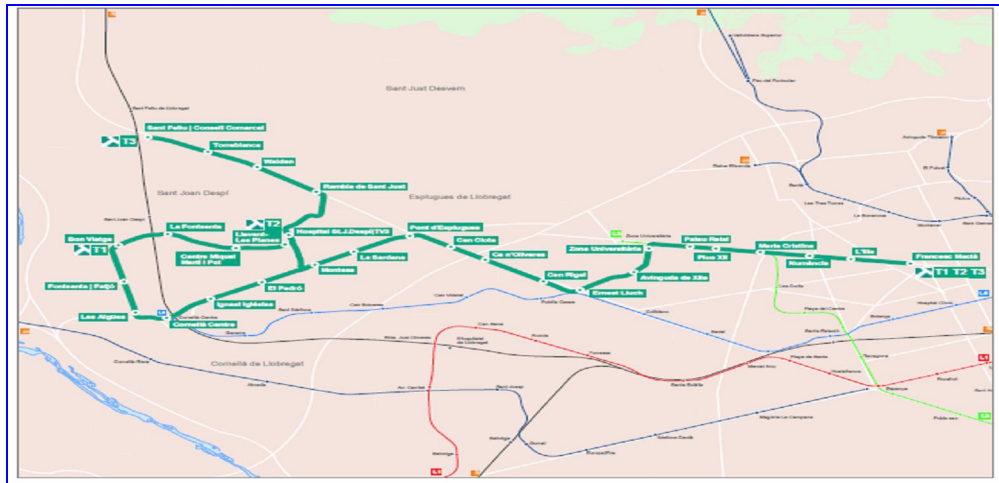


▪ La xarxa de Tramvia

La xarxa del Trambaix consta de tres línies diferents que, a banda de Barcelona i l’Hospitalet, transcorren pels municipis de Cornellà, Esplugues, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern i Sant Feliu de Llobregat. El Trambaix és un tramvia del tipus metro lleuger, que es caracteritza per disposar en

un 100% de plataforma reservada per a la seva circulació, excepte en els encreuaments, amb intersecció al mateix nivell amb la xarxa viària. Les línies del Trambaix, amb origen a Barcelona, tenen els següents recorreguts al seu pas pel Baix Llobregat:

- **T1** BCN Pl. Fr. Macià -L’Hospitalet –Esplugues –Cornellà -St. Joan Despí (Bon Viatge).
- **T2** BCN Pl. Fr. Macià -L’Hospitalet- Esplugues- Cornellà- St. Joan Despí (St. Martí de l’Erm).
- **T3** BCN Pl. Fr. Macià -L’Hospitalet- Esplugues- St. Joan Despí- St. Feliu de Llobregat (Consell Comarcal).



1.d.2 .- Línies a la Xarxa TPC (urbanes i interurbanes)

A continuació es detallen les línies de transport de persones per carretera al Baix Llobregat, classificant-les com a transport urbà o interurbà, i dins d'aquests si transcorren dins l'àmbit de l'EMT o estan fora d'aquesta i per tant es contemplen des de l'àmbit de l'ATM.

▪ Transport urbà

☐ Línies de transport urbà en municipis del Baix Llobregat dins de l'àmbit de l'EMT		
Municipi	Línia	Origen-final
Castelldefels	CF1	Agustina d'Aragó-Psg. Marítim (Les Botigues)
Cornellà de Llobregat	95	Almeda-Fontsanta
Esplugues	EPB1 EPB2 EPB3 EPB4	Esplugues/Dr. Gimeno-Barcelona/Av. de l'Exèrcit Av. Isidre Martí/CAP Lluís Millet-Ciutat Diagonal Av. Isidre Martí/CAP Lluís Millet-Hospital Sant Joan de Déu "Can Vidalet" Moll-"Font de la Mandra" Pl. Mireia
Sant Just Desvern	JustMetro JustTram	Sant Just (Ja Plana/Bellsoleig)- Barcelona (z. Universitària) Esplugues de Llobregat-Sant Just Desvern
Gavà	Ga1	Ca n'Espinós / la Sentiu-"Platja Pineda" Av. Europa
El Prat de Llobregat	105 PR1 PR2 PR3* PR4	Ctra. la Bunyola-aeroport Aeroport Terminal Mercaderies-Estació RENFE Estació RENFE-St. Cosme Estació RENFE-Tanatori/Platja Estació RENFE-Polligon Pratenc ZAL
Sant Boi de Llobregat	SB1 SB2 SB3	Camps Blancs / Salvador Seguí-Carles Martí i Vilà/ "Est. FGC Moll Nou" J. Torras i Bages "Estació FGC Sant Boi"-Salvador Seguí "Mariano" Oms/L'Alguer "Tanatori"
Sant Feliu de Llobregat	SF1 SF2	Sant Feliu de Llobregat-estació RENFE (circumval·lació 1) Sant Feliu de Llobregat-estació RENFE (circumval·lació 2)
Viladecans	Vilabús VB1 Vilabús VB2	Pl. Estació "RENFE"-Av. Miguel de Cervantes Pl. Estació "RENFE"-Can Palmer

□ Línies de transport urbà en municipis del Baix Llobregat fora de l'àmbit de l'EMT (2a corona metropolitana)

Municipi	Línia	Origen-final
Abrera	Bus Abrera	Abrera-Can Vilalba
Cervelló	CBus-L1 CBus-L2 CBus-L3 CBus-L4	Santa Rosa-el Mirador-Interclub Can Paulet-Can Rafel-Costa de la Perdu-Can Roig-les Rovires Can Castany-can Pi Can Guitart-Torre Vileta-Granja Garcia
Collbató	Can Fosalba-Serra Alta Collbató	Can Fosalba-Av. Pierola Can Dalamses Amadeus Vives-Ajuntament Collbató
Corbera de Llobregat	Línia 1 Línia 2-St. Andreu Línia 3-El Bon Repós-l'Amunt Línia 4 -La Creu de l'Aregall	CAP-Urbanització Cases Pairals Pl. Països Catalans-Est. FGC St. Andreu / El Palau CAP-Urbanització El Bon Repós CAP-Urbanització La Creu de l'Aregall
Esparreguera	Línia 1	Esparreguera
Martorell	L1 L2 L3 L4	FGC Martorell-Enllaç FGC Martorell-Enllaç Can Bros / Pou del Merli (feiners) Can Bros / Pou del Merli (dissabtes)
Molins de Rei	MB1 / MB2 MB3 MB4	can Graner-centre-riera Bonet Sant Bartomeu, la Rierada, Vallpineda-centre la Pau, cementiri-centre
Olesa de Montserrat	Línia única	Olesa-estació FGC-Olesa
Pallejà	Fontpúbils	Pl. Montardo-Est. FGC Pallejà
El Papiol	Línia única	el Papiol-estació RENFE
Sant Esteve Sesrovires	Línia única	Jardinets-centre-Jardinets
Sant Vicenç dels Horts	Santvibús-L1 Santvibús-L2 Santvibús-L3 Santvibús-L4 Santvibús-L5 Santvibús-L6 Santvibús-L7 Santvibús-L14 Santvibús-L20 Santvibús-L25	Est. FGC Sant Vicenç-Sant Josep Est. FGC Sant Vicenç-Font del Llargarut Est. FGC Sant Vicenç-Sant Roc Est. FGC Sant Vicenç-Serra/Turó Est. FGC Sant Vicenç-La Guàrdia/Can Costa Est. FGC Sant Vicenç-St. Antoni/Sector V Est. FGC Sant Vicenç-St. Josep/La Guàrdia Est. FGC Sant Vicenç-IES G. Mistral IES G. Mistral -IES Frederic Mompou Est. FGC Sant Vicenç-IES F. Mompou
Torrelles de Llobregat	L1 L2 L3	Est. FGC Sant Vicenç-Veïnat Can Güell Est. FGC Sant Vicenç-Veïnat Can Guey Est. FGC Sant Vicenç-Veïnat _Cesalpina
Vallirana	L1 L2 L3 L4 L5 L6	Bassioles Selva Negra Lledoner Mas de les Fonts Mirador-Vall del Sol Can Batlle

Al referir-nos als serveis urbans es podrien fer **algunes consideracions**:

- Hi ha una gran oferta a la Comarca, donat que la majoria de municipis disposen d'aquest servei. Només Begues i Castellví de Rosanes no en disposen. D'altra banda, algun altre municipi aprofita un servi interurbà al pas pel seu casc urbà per a connectar a diferents barris: és el cas de Santa Coloma de Cervelló (que aprofita la línia L76 de Sant Boi a Santa Coloma de Cervelló), de Sant Joan Despí (que aprofita la L46 entre Sant Just Desvern -Sant Joan Despí -Cornellà) i Sant Climent de Llobregat (que aprofita la L88 de Viladecans a Sant Climent).
- L'estructura i dispersió dels barris de cada municipi acaba condicionant el grau d'oferta a nivell municipal.

- El disseny dels recorreguts en cada municipi potencia la intermodalitat, al connectar-se amb estacions de ferrocarril o altres serveis d'autobusos interurbans.

▪ Serveis interurbans

□ Línies de transport interurbanes al Baix Llobregat amb el recorregut dins l'àmbit de l'EMT	
Línia	Origen-final
Aerobus A1	Barcelona (Pl. Catalunya)-Aeroport (El Prat de Llobregat)
21	El Prat (Av. Remolar)-Barcelona (Av. Paral·lel / Nou de la Rambla)
46	Barcelona (Pça. Espanya)-Aeroport (El Prat de Llobregat)
57	Barcelona (Pg. Marítim)-Cornellà (Est. d'autobusos)
63	Barcelona (Pl. Universitat)-St. Joan Despí (Torreblanca)
65	Barcelona (Pl. Espanya)-El Prat de Ll. (Sant Cosme)
67	Barcelona (Pl. Catalunya)-Cornellà de Ll. (Estació d'autobusos)
68	Barcelona (Pl. Catalunya)-Cornellà de Ll. (Estació d'autobusos)
78	Barcelona (Estació de Sants)-St. Joan Despí (Josep M. Jujol)
157	Barcelona (Pg. Marítim)-St. Joan Despí (TV3)
158	Barcelona (Collblanc)-St. Just Desvern (Walden / Ctra. Reial)
165	Barcelona (Pl. Espanya)-El Prat de Ll. (Mas Blau)
L10	El Prat de Ll. (Sant Cosme)-St. Just Desvern (Pl. Parador)
L12	Cornellà de Ll. (Almeda / Av. Pablo Picasso)-Barcelona (Gran Via Carles III / Pl. Reina M. Cristina)
L46	St. Just Desvern (Tudona, Pl. Parador)-Cornellà (Av. Salvador Allende)
L51	St. Feliu de Ll. (Ctra. Sanson)-Barcelona (Pl. Francesc Macià)
L52	L'Hospitalet de Ll. (Sta. Eulàlia)-St. Feliu de Ll. (Pl. Pere Dot)
L70	St. Boi de Ll. (Ciutat Cooperativa, J. Rubió i Ors)-Barcelona (Av. Paral·lel / Pl. Espanya)
L72	St. Boi de Ll. (Ciutat Cooperativa, J. Rubió i Ors)-Barcelona (Av. Paral·lel / Pl. Espanya)
L74	St. Boi de Ll. (Pl. Forces Armades)-Cornellà de Ll. (Sant Ildefons)
L75	St. Boi de Ll. (Pl. Forces Armades)-Cornellà de Ll. (Sant Ildefons)
L76	Sta. Coloma de Cervelló (Urb. Cesalpina)-St. Boi de Ll. (Ciutat Cooperativa, Federic Mompou)
L80	Gavà (Av. J. Carles I, St. Lluís)-Barcelona (Av. Paral·lel / Pl. Espanya)
L81	Gavà (Av. J. Carles I, St. Lluís)-Barcelona (Av. Paral·lel, Pl. Espanya) per St. Boi
L82	Gavà (Av. J. Carles I, St. Lluís)-Hospitalet de Ll. (Sta. Eulàlia)
L85	Gavà (Av. J. Carles I, St. Lluís)-Hospitalet de Ll. (Sta. Eulàlia)
L86	Viladecans (Av. Can Palmer)-Barcelona (Av. Paral·lel / Pl. Espanya) per St. Boi
L87	Viladecans (Av. Can Palmer)-Barcelona (Av. Paral·lel / Pl. Espanya)
L88	Viladecans (Pl. Estació)-St. Climent de Ll. (Pl. De la Vila)
L94	Castelldefels Platja (Les Botigues, Port Ginesta)-Barcelona (Rda. Universitat, Pl. Catalunya)
L95	Castelldefels (Av. Poal, Carles Riba)-Barcelona (Rda. Universitat, Pl. Catalunya), per Gavà i Viladecans
L96	St. Boi de Ll. (J. Torras i Bages, Estació FGC St. Boi)-Castelldefels (Bellamar, Av. Eucaliptus)
L97	Barcelona (Pl. Reina M. Cristina)-Castelldefels (Bellamar, Av. Eucaliptus)

□ Línies de transport interurbanes al Baix Llobregat amb el recorregut fora de l'EMT i dins de la 2a corona metropolitana	
Línia	Origen-final
518	Corbera de LI.-la Palma-Molins de R.-Barcelona
560	Corbera de LI.-la Palma-Intercanviador 4 camins-Molins de R.
567	Molins de Rei-Quatre Camins-Cervelló-Vallirana
902	Gavà-Begues
933	Aeroport del Prat-Vilanova i la Geltrú
956	Barcelona-Esparreguera-el Bruc-Igualada Martorell-Abrera-Esparreguera-Collbató-el Bruc
954	Barcelona-Martorell-centre penitenciari can Brians
955	Barcelona-Martorell-Capellades-Igualada
958	Olesa-Esparreguera
959	Olesa-Martorell
965	Olesa-Terrassa-Bellaterra (U. Autònoma)
C2	Sabadell-Terrassa-Martorell
L50	Barcelona (Collblanc)-Sant Feliu de LI.-Molins de Rei-Cervelló-Vallirana
L56	Barcelona-Sant Just Desvern-Sant Feliu-Molins de Rei
L57	Barcelona (Pl. Fr. Macià)-Molins de Rei (per autopista)-Cervelló-Vallirana
L61	Barcelona (Pl. Fr. Macià)-Sant Feliu de LI.-Molins de Rei-St. Vicenç Horts
L62	Barcelona (Collblanc)- Sant Feliu de LI.-Molins de Rei-St. Vicenç-Torrelles de LI.
L63	Barcelona-Pallejà (directe)-St. Andreu de la Barca-el Palau
L64	Barcelona-Sant Feliu de LI.-Molins de Rei-Martorell
L65	Sant Just Desvern-Sant Feliu de LI.-Molins de Rei-Martorell
L65-LM	Martorell-el Palau-St. Andreu-Pallejà-Molins de Rei
L67	El Papiol-Molins-Barcelona (C. Urgell)
L68	Barcelona-Molins de R. (directe)-Pallejà-Sant Andreu de la Barca-el Palau-Martorell
L69	Barcelona-Pallejà (directe)-Sant Andreu de la Barca-el Palau-Martorell

Al referir-nos als serveis interurbans es podrien fer **algunes consideracions**:

- Existeix a la Comarca una oferta i freqüència elevada, sobre tot en els municipis de l'àmbit de l'EMT més propers a Barcelona.
- Tots els municipis tenen servei de comunicació amb Barcelona.
- Es facilita la connectivitat entre diferents municipis del Baix Llobregat: hi ha 7 línies interurbanes que connecten municipis de la zona sud; 2 línies que connecten la zona centre; 2 línies que connecten la zona nord; 2 línies que connecten diferents zoes de la comarca.
- No obstant ens trobem també amb algunes dificultats dins els serveis interurbans: escassa connectivitat a banda i banda del riu. Poques línies serveixen d'unió entre la zona nord i la sud. Escassa connectivitat entre els corredors paral·lels al riu i el paral·lel al corredor de la costa.

La comunicació amb comarques limítrofs és escassa, i normalment passa per Barcelona.

1.e : Organismes competents i operadors en matèria de transport públic: finalitat i competències

Malgrat al parlar de transport públic es podria fer esmen a tota una sèrie d'organismes i administracions que intervenen en aquesta matèria, a efectes d'aquest treball es farà referència només a aquells que despleguen competències al Baix Llobregat.

- **FGC:** Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) és una entitat de dret públic, depenent del Departament de Política Territorial i Obres Públiques. La **competència** de FGC s'estén a aquelles línies de ferrocarrils que depenen de la Generalitat, o li siguin transferides d'ara en davant. L'**objectiu** de FGC és l'organització, l'explotació, la supressió i l'aixecament de les línies i altres mitjans de transport o activitats complementàries, dins el seu àmbit competencial.

- **RENFE:** Renfe Operadora, empresa de serveis ferroviaris té com a **missió**, entre d'altres, la prestació de serveis de viatgers per ferrocarril en l'àmbit metropolità. Malgrat Renfe depèn del Ministeri de Foment, des del dia 1 de gener de 2010 ha traspassat la gestió de Rodalies Renfe a la Generalitat de Catalunya.

- **EMT:** L'Entitat Metropolitana del Transport (EMT) és una entitat local integrada per divuit municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, dels quals deu (Castelldefels, Gavà, Viladecans, el Prat de Llobregat, Sant Boi de Llobregat, Sant Joan Despí, Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Sant Just Desvern i Sant Feliu de Llobregat) pertanyen al Baix Llobregat. Creada amb la **finalitat** de prestar de forma conjunta els serveis de transport públic de viatgers en el seu àmbit territorial, les **competències** de què disposa són: la d'ordenació, gestió i planificació dels serveis de transport de viatgers en el seu territori.

- **ATM:** L'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) és un consorci format per la Generalitat de Catalunya, l'Ajuntament de Barcelona, l'Entitat Metropolitana del Transport i l'Agrupació de Municipis titulars de serveis de Transport Urbà de la regió metropolitana de Barcelona (AMTU). El seu àmbit d'actuació és el format per les comarques del Baix Llobregat, el Barcelonès, el Maresme, el Vallès Oriental, el Vallès Occidental, l'Alt Penedès i el Garraf, comarques que conformen la regió metropolitana de Barcelona (RMB). L'ATM té com a **finalitat** articular la cooperació entre les administracions públiques titulars dels serveis i de les infraestructures del transport públic col·lectiu de la RMB que en formen part, així com la col·laboració amb aquelles que, com l'Administració de l'Estat, hi estan compromeses financerament o són titulars de serveis propis. L'**objectiu** principal de l'ATM és arribar a un sistema global de transport de viatgers que arribi fins als límits de la segona corona metropolitana de Barcelona. Un pas determinant en aquest sentit ha estat la implantació del sistema d'integració tarifària.

- **L'AMTU:** L'Associació de municipis per la Mobilitat i el Transport Urbà (AMTU), és una associació de municipis lliurement adherits a la mateixa, que, malgrat no gestiona directament serveis de transport, té per **objecte** la promoció del transport públic urbà de les seves ciutats, i de la mobilitat en general. També forma part de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM). Actualment té associats 77 municipis (10 d'ells del Baix Llobregat) i 2 consells comarcals (un d'ells, el Baix Llobregat).
- **TMB:** Transports Metropolitans de Barcelona (TMB), és l'empresa pública operadora de la xarxa de metro i autobusos de la ciutat de Barcelona. Té com a **missió** oferir una xarxa de transport públic que contribueixi a una mobilitat ciutadana de qualitat i a un desenvolupament sostenible de l'àrea metropolitana. D'aquesta manera gestiona el transport públic (metro i autobús), no només de Barcelona, sinó de diversos municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, en l'àmbit de l'EMT, tant en la modalitat de transport urbà com la modalitat d'interurbà.
- **TRAM:** TRAM és una empresa de transport públic que gestiona les dues xarxes actuals de tramvies a la Regió Metropolitana de Barcelona. TRAM és un grup promotor participat per un seguit d'empreses del sector de l'obra civil, de la construcció de material mòbil i sistemes d'operadors de transport i gestió d'infraestructures. Actualment, és l'adjudicatari a la Regió Metropolitana de Barcelona de les xarxes de Trambaix (línies de tramvia entre Barcelona i Sant Feliu de Llobregat) i Trambesòs, concessions aquestes de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM).
- **OPERADORS:** A banda del esmentats, hi ha diverses empreses que, mitjançant concessions administratives, operen al territori oferint tot un seguit de serveis de transport públic de viatgers per carretera (TPC). Aquests serveis permeten donar cobertura a la mobilitat de les persones entre les poblacions del Baix Llobregat, i entre aquestes i Barcelona.

2. Sistemes de gestió tarifària

A la xarxa de transport públic es poden distingir diversos sistemes de gestió tarifària, en funció de quin és l'organisme responsable i de quina és la ubicació geogràfica del municipi en qüestió sobre la qual s'apliqui. Es poden distingir bàsicament:

- .- Sistema de Tarifació Integrada (STI) (sistema integral amb intercanvi modal)
- .- Sistema de Títols Múltiples (Stm) (sistema no integral, sense intercanvi modal)
- .- Sistema de Tarifació Social (Sts) (sistema de tarifacions especials per a bonificar situacions socials)

2.a : Sistema tarifari integral (STI)

El Sistema Tarifari Integrat permet la utilització de diferents modes de transport (metro, autobusos urbans, metropolitans e interurbans, tramvia, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya i Rodalies de Catalunya) necessaris per a realitzar un desplaçament amb un únic títol de transport, despenalitzant econòmicament els transbordaments.

2.a.1 .- Característiques

- Utilització de diferents modes de transport, amb un nombre de desplaçaments determinats en un període horari, i en funció del nombre de zones.

2.a.2 .- Àmbit

El STI actualment (amb les darreres incorporacions, durant el mes de juliol de 2015, d'alguns municipis d'Osona) abasta un total de 346 municipis compresos per les comarques de la RMB (Barcelonès, Baix Llobregat, Alt Penedès, Garraf, Maresme, Vallés Occidental) ampliada fins els límits dels serveis de Rodalies amb les comarques de l'Anoia, el Bages, el Berguedà, el Ripollès i l'Osona, amb una població total de 5,7 milions d'habitants.

2.a.3 .- Zonificació

L'àmbit d'aplicació del STI està dividit (fins l'any 2014) en sis zones o corones concèntriques que es distribueixen radialment des de Barcelona (zona 1) cap al exterior. Aquestes zones són les que determinen el preu dels títols, en funció del nombre de zones per on transcorri el recorregut del desplaçament, des del seu origen a la destinació.

A partir de gener 2015, amb la incorporació al STI de les comarques del Bergadà i el Ripollès, s'amplia la zonificació en una nova zona (corona 7), amb unes tarifes específiques que no es comenten en aquest treball donat que no afecten a la finalitat del mateix.

Com a fil conductor d'aquest treball, cal recordar que els municipis del Baix Llobregat estan distribuïts dins les quatre primeres zones del STI, d'acord a la següent distribució:

Zones del sistema tarifari segons municipi de la comarca			
Zona 1 (EMT)	Zona 2	Zona 3	Zona 4
Castelldefels Cornellà de Llobregat Esplugues de Llobregat Gavà El Prat de Llobregat Sant Boi de Llobregat Sant Feliu de Llobregat Sant Joan Despí Sant Just Desvern Viladecans	Begues, Cervelló Corbera de Llobregat Molins de Rei, Pallejà La Palma de Cervelló El Papiol Sant Andreu de la Barca Santa Coloma de Cervelló Sant Climent de Llobregat Sant Vicenç dels Horts Torrelles de Llobregat Vallirana	Abrera Castellví de Rosanes Esparreguera Martorell Olesa de Montserrat Sant Esteve Sesrovires	Collbató

2.a.4 .- Modalitat de títols integrats

▪ Títols ordinaris integrats:

TÍTOL	Característiques
T- 10	Títol multipersonal i horari, de 10 viatges integrats en tots els modes de transport segons les zones per les quals es transiti (pagament màxim 6 zones).
T- 50/30	Títol unipersonal i horari, de 50 viatges integrats en 30 dies consecutius des de la primera validació, en tots els modes de transport segons les zones per les quals es transiti (pagament màxim 6 zones).
T- 70/30	Títol multipersonal i horari, de 70 viatges integrats en 30 dies consecutius des de la primera validació, en tots els modes de transport segons les zones per les quals es transiti (pagament màxim 6 zones).
T- Mes	Títol personal i intransferible, amb un nombre il·limitat de viatges integrats en 30 dies consecutius, a les zones delimitades per la primera validació, en tots els modes de transport segons les zones per les quals es transiti (pagament màxim 6 zones). Ha d'anar acompanyat del DNI, NIE o passaport.
T- Trimestre	Títol personal i intransferible, amb un nombre il·limitat de viatges integrats en 90 dies consecutius, a les zones delimitades per la primera validació, en tots els modes de transport segons les zones per les quals es transiti (pagament màxim 6 zones). Ha d'anar acompanyat del DNI, NIE o passaport.
T- Jove	Títol personal i intransferible per a joves menors de 25 anys, amb un nombre il·limitat de viatges integrats en 90 dies consecutius, a les zones delimitades per la primera validació, en tots els modes de transport segons les zones per les quals es transiti (pagament màxim, 6 zones). Ha d'anar acompanyat del DNI, NIE o passaport.
T- Dia	Títol unipersonal, amb un nombre il·limitat de viatges integrats durant el dia en què s'ha validat fins a l'acabament del servei, a les zones delimitades per la primera validació, en tots els modes de transport segons les zones per les quals es transiti (pagament màxim 6 zones).

▪ **Títols bonificats integrats (Famílies Monoparentals i Famílies Nombroses) :**

TÍTOL	Característiques
T- Mes FM/FN General	Títol personal i intransferible, per a membres de famílies monoparentals i nombroses de categoria general, amb un nombre il·limitat de viatges integrats en 30 dies consecutius, a les zones delimitades per la primera validació, en tots els modes de transport segons les zones per les quals es transiti (pagament màxim 6 zones). Ha d'anar acompanyat del DNI, NIE o passaport i del carnet de família monoparental o nombrosa.
T- Mes FM/FN Especial	Títol personal i intransferible, per a membres de famílies monoparentals i nombroses de categoria especial, amb un nombre il·limitat de viatges integrats en 30 dies consecutius, a les zones delimitades per la primera validació, en tots els modes de transport segons les zones per les quals es transiti (pagament màxim 6 zones). Ha d'anar acompanyat del DNI, NIE o passaport i del carnet de família monoparental o nombrosa.
T- Trimestre FM/FN General	Títol personal i intransferible, per a membres de famílies monoparentals i nombroses de categoria general, amb un nombre il·limitat de viatges integrats en 90 dies consecutius, a les zones delimitades per la primera validació, en tots els modes de transport segons les zones per les quals es transiti (pagament màxim 6 zones). Ha d'anar acompanyat del DNI, NIE o passaport i del carnet de família monoparental o nombrosa.
T- Trimestre FM/FN Especial	Títol personal i intransferible, per a membres de famílies monoparentals i nombroses de categoria especial, amb un nombre il·limitat de viatges integrats en 90 dies consecutius, a les zones delimitades per la primera validació, en tots els modes de transport segons les zones per les quals es transiti (pagament màxim 6 zones). Ha d'anar acompanyat del DNI, NIE o passaport i del carnet de família monoparental o nombrosa.
T- Jove FM/FN General	Títol personal i intransferible, per a membres de famílies monoparentals i nombroses de categoria general menors de 25 anys amb un nombre il·limitat de viatges integrats en 90 dies consecutius, a les zones delimitades per la primera validació, en tots els modes de transport segons les zones per les quals es transiti (pagament màxim 6 zones). Ha d'anar acompanyat del DNI, NIE o passaport i del carnet de família monoparental o nombrosa.
T- Jove FM/FN Especial	Títol personal i intransferible, per a membres de famílies monoparentals i nombroses de categoria especial, menors de 25 anys amb un nombre il·limitat de viatges integrats en 90 dies consecutius, a les zones delimitades per la primera validació, en tots els modes de transport segons les zones per les quals es transiti (pagament màxim 6 zones). Ha d'anar acompanyat del DNI, NIE o passaport i del carnet de família monoparental o nombrosa.
T- 70/90 FM/FN General	Títol multipersonal i horari, per a membres de famílies monoparentals i nombroses de categoria general, de 70 viatges integrats en 90 dies consecutius des de la primera validació, en tots els modes de transport segons les zones per les quals es transiti (pagament màxim 6 zones). Ha d'anar acompanyat del DNI, NIE o passaport i del carnet de família monoparental o nombrosa.
T- 70/90 FM/FN Especial	Títol multipersonal i horari, per a membres de famílies monoparentals i nombroses de categoria especial, de 70 viatges integrats en 90 dies consecutius des de la primera validació, en tots els modes de transport segons les zones per les quals es transiti (pagament màxim 6 zones). Ha d'anar acompanyat del DNI, NIE o passaport i del carnet de família monoparental o nombrosa.

2.a.5 .- Preu tarifari (Tarifes integrades 2015)

▪ **Títols ordinaris integrats:**

TÍTOL	1 Zona	2 Zones	3 Zones	4 Zones	5 Zones	6 Zones
T- 10	9,95 €	19,60 €	26,75 €	34,45 €	39,55 €	42,05 €
T- 50/30	42,50 €	71,00 €	99,60 €	122,00 €	140,00 €	150,00 €
T- 70/30	59,50 €	86,05 €	118,00 €	144,50 €	165,50 €	179,50 €
T- Mes	52,75 €	77,45 €	105,00 €	124,50 €	143,00 €	153,00 €
T- Trimestre	142,00 €	211,00 €	290,00 €	342,50 €	390,00 €	406,00 €

T- Jove	105,00 €	155,00 €	210,00 €	249,00 €	285,50 €	305,50 €
T- Dia	7,60 €	12,00 €	15,25 €	17,15 €	19,30 €	21,70 €

▪ **Títols bonificats integrats (Famílies Monoparentals i Famílies Nombroses):**

TÍTOL	1 Zona	2 Zones	3 Zones	4 Zones	5 Zones	6 Zones
T- Mes FM/FN General	42,20 €	61,95 €	84,00 €	99,60 €	114,40 €	122,40 €
T- Mes FM/FN Especial	26,40 €	38,75 €	52,50 €	62,25 €	71,50 €	76,50 €
T- Trimestre FM/FN General	113,60 €	168,80 €	232,00 €	274,00 €	312,00 €	324,80 €
T- Trimestre FM/FN Especial	71,00 €	105,50 €	145,00 €	171,25 €	195,00 €	203,00 €
T- Jove FM/FN General	84,00 €	124,00 €	168,00 €	199,20 €	228,40 €	144,40 €
T- Jove FM/FN Especial	52,50 €	77,50 €	105,00 €	124,50 €	142,75 €	152,75 €
T- 70/90 FM/FN General	55,70 €	109,75 €	149,80 €	192,90 €	221,50 €	235,50 €
T- 70/90 FM/FN Especial	34,80 €	68,60 €	93,60 €	120,55 €	138,40 €	147,20 €

2.b : El sistema NO integrat

A banda dels títols de tarifació integrada, els operadors de la xarxa pública de transport per a persones ofereixen altres productes per tal de facilitar la mobilitat de les persones entre un punt i altre del territori, sense necessitat de penalitzar-los utilitzant els títols integrats quan només utilitzen un mode de transport en el seu desplaçament. Aquests títols i abonaments no permeten, per tant, la utilització simultània de més d'un mode de transport i el seu preu tarifari és establert per cada operador, en funció de criteris propis que so sempre coincideixen en quant a modalitat de títols i zones territorials.

2.b.1 .- Modalitat de títols no integrats

▪ **Bitllets generals no integrats Rodalies Renfe:**

TÍTOL	Característiques
Bitllet senzill	Títol de transport vàlid per a realitzar un sol viatge. Validesa: durant les dues hores següents a la seva expedició.

Bonotren 10 viatges	Vàlid per a realitzar 10 viatges durant noranta dies a partir de la data d'inici de validesa. Pot ser utilitzat per diverses persones simultàniament (amb el mateix origen i destinació). Títol bonificat. Es pot adquirir fins a 10 dies abans de la data d'inici de la seva validesa. (A la zona 1 no és possible adquirir Bonotren d'una zona)
Abonament mensual	Anada i Tornada tots els dies dins del període de validesa de trenta dies. Títol nominatiu . Cal el DNI o un document acreditatiu per a la seva adquisició i intervenció. Es pot adquirir fins a 10 dies abans de la data d'inici de la seva validesa. Títol bonificat (A la zona 1 no és possible adquirir l'Abonament Mensual d'una zona)
Abonament trimestral	Viatges il·limitats durant noranta dies. Títol nominatiu . Cal el DNI o un document acreditatiu per a la seva adquisició i intervenció. Es pot adquirir fins a 10 dies abans de la data d'inici de la seva validesa. Títol bonificat.

▪ **Abonaments generals no integrats FGC Baix Llobregat:**

FGC, fora del Sistema Tarifari Integrat (STI) disposa d'una àmplia gama d'abonaments per a aquelles persones que es desplacen de manera habitual per la seva xarxa, però que no utilitzen el sistema integrat, al no haver-ne d'utilitzar cap altre mode de transport de manera combinada.

▪ **Abonaments generals no integrats dels operadors de la xarxa TPC:**

A l'igual que succeeix amb Renfe Rodalies i FGC, la resta d'operadors de la xarxa de transport públic per carretera disposen d'un seguit d'abonaments propis per als trasllats al territori de manera exclusiva en les seves línies. Per la gran multiplicat de les ofertes que representen, aquest treball només farà referència sense especificar-les de manera detallada, en el ben entès que el gran atractiu per a la població del Baix Llobregat és poder utilitzar els diferents modes de transport públic de manera integrat.

2.b.2 .- Preu tarifari (Tarifes no integrades 2015)

▪ **Bitllet senzill no integrat en zona STI:**

TÍTOL	Característiques	1 Zona	2 Zones	3 Zones	4 Zones	5 Zones	6 Zones
Bitllet Senzill (En zona STI)	Vàlid per a un viatge en metro o bus. (Viatge NO INTEGRAT)	2,15 €	3,00 €	4,00 €	5,10 €	6,50 €	7,60 €

▪ **Bitllets generals no integrats Rodalies Renfe:**

TÍTOL	1 Zona	2 Zones	3 Zones	4 Zones	5 Zones	6 Zones
Bitllet Senzill	2,15 €	2,50 €	3,40 €	4,10 €	4,90 €	6,15 €
Bonotren 10 viatges	8,98 €	14,35 €	21,20 €	27,55 €	33,50 €	41,85 €

Abonament mensual	33,70 €	40,20 €	62,00 €	76,30 €	92,20 €	110,50 €
Abonament trimestral	121,40 €	137,20 €	195,20 €	232,10 €	274,30 €	328,50 €

▪ **Bitlles senzills no integrats FGC Baix Llobregat:**

TÍTOL	Característiques	1 Zona	2 Zones	3 Zones	4 Zones	5 Zones	6 Zones
Bitllet Senzill (En zona STI)	Vàlid per a un viatge. És unipersonal (Viatge NO INTEGRAT)	2,15 €	3,00 €	4,00 €	5,10 €	6,50 €	7,60 €
2 en 1 (En zona STI)	Vàlid per a dos viatges unipersonals o multipersonal (si es fa el mateix recorregut)	4,30 €	6,00 €	8,00 €	10,20 €	13,00 €	15,20 €
4 en 1 (En zona STI)	Vàlid per a quatre viatges unipersonals o multipersonal (si es fa el mateix recorregut)	8,60 €	12,00 €	16,00 €	20,40 €	26,00 €	30,40 €

▪ **Abonaments generals no integrats FGC Baix Llobregat:**

	Grup 1	Grup 2	Grup 3	Grup 4	Grup 5	Grup 6	Grup 7
BAIX LLOBREGAT							
Trimestral	103,40 €	126,50 €	153,00 €	190,50 €	216,50 €	274,50 €	382,50 €
Trim. FM/FN Cat. general	82,70 €	101,20 €	122,50 €	152,50 €	173,00 €	219,50 €	306,00 €
Trim. FM/FN Cat. especial	51,70 €	63,25 €	76,50 €	95,25 €	108,50 €	137,50 €	191,50 €
Anual	279,00 €	335,00 €	404,50 €	514,00 €	577,50 €	737,00 €	1.046,00 €

2.c : La tarifació social

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 en l'activitat social i el desenvolupament de la vida ciutadana.

2.c.1 .- Modalitats de títols de tarifació social

•• **Títols de tarifació social a l'AMB**

▪ **Targeta Rosa Metropolitana:**

Modalitat de Targeta	Targeta Rosa Metropolitana de Barcelona (ciutat)
Tipus de Targeta	a) Gratuïta b) Tarifa Reduïda

Descripció	<p>La targeta rosa és un títol de transport de tarifació social, personal i intransferible, amb el qual es pot viatjar gratuïtament o bé amb tarifa reduïda en diversos serveis de transport públic que operen a la zona tarifària 1 del sistema tarifari integrat (STI):</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 1 del sistema tarifari integrat) • Metro • Trambaix • Trambesòs • Funicular de Montjuïc
Característiques dels serveis bonificats	<p>Serveis del transport públic de persones que operen a la zona tarifària 1 del Sistema Tarifari Integral (STI). No inclou serveis de Rodalies Renfe.</p>
Col·lectius beneficiaris	<p>Persones grans, o amb discapacitats, i que disposin d'escassos recursos econòmics</p>
Requisits	<p>1. Cal estar empadronat al municipi de Barcelona. 2. Cal tenir 60 anys o més; o tenir el certificat de reconeixement de la discapacitat igual o superior al 33% de l'Institut Català d'Assistència i Serveis Socials (ICASS) de la Generalitat de Catalunya (en cas de ser menor de 60 anys). 3.a) Cal tenir uns ingressos econòmics per tots els conceptes (pensions, ajudes, rendes, etc.) iguals o inferiors a 8.132€, per ser beneficiari de la Targeta rosa metropolitana gratuïta. 3.b) Ingressos iguals o inferiors al doble del mateix valor (16.264€) per ser beneficiari de la Targeta rosa metropolitana de tarifa reduïda.</p>
Entitat expedidora	<p>Ajuntament de Barcelona</p>
Preu	<p>a) Gratuïta: 6,45 € per al 2015 (renovable anualment) b) Reduïda: No té cost i es renova cada tres anys. Permet adquirir la Targeta T-4</p>

▪ **Targeta Rosa Metropolitana (altres municipis):**

Modalitat de Targeta	<p>Targeta Rosa Metropolitana (altres municipis)</p>
Tipus de Targeta	<p>a) Gratuïta b) Tarifa Reduïda</p>
Descripció	<p>La targeta rosa és un títol de transport de tarifació social, personal i intransferible, amb el qual es pot viatjar gratuïtament o bé amb tarifa reduïda en diversos serveis de transport públic que operen en diferents municipis d'influència de la zona tarifària 1 del sistema tarifari integrat (STI):</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 1 del sistema tarifari integrat) • Metro • Trambaix • Trambesòs • Funicular de Montjuïc

Característiques dels serveis bonificats	Serveis del transport públic de persones que operen en diferents municipis d'influència de la zona tarifària 1 del Sistema Tarifari Integral (STI). No inclou serveis de Rodalies Renfe.
Col·lectius beneficiaris	Persones grans, o amb discapacitats, i que disposin d'escassos recursos econòmics
Requisits	1. Cal estar empadronat en algun dels municipis que hi participen. 2. Cal tenir l'edat requerida, segons condicions de cada municipi; o tenir el certificat de reconeixement de la discapacitat igual o superior al 33% de l'Institut Català d'Assistència i Serveis Socials (ICASS) de la Generalitat de Catalunya (en cas de ser menor de l'edat requerida). 3.a) Cal tenir uns ingressos econòmics per tots els conceptes (pensions, ajudes, rendes, etc.) inferiors a l'Indicador Públic de Renda d'Efectes Múltiples (IPREM), per ser beneficiari de la Targeta rosa metropolitana gratuïta . 3.b) Ingressos inferiors al doble de l'IPREM per ser beneficiari de la Targeta rosa metropolitana de tarifa reduïda .
Condicions específiques dels municipis	1.- <u>Més de 60 anys</u> : Castelldefels, Sant Adrià de Besòs, l'Hospitalet de Llobregat, Cornellà de Llobregat 2.- <u>Més de 61 anys</u> : Viladecans 3.- <u>Més de 62 anys</u> : Badalona, Esplugues de Llobregat, Montgat, Sant Boi de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern, Santa Coloma de Gramenet i Tiana 4.- <u>Més de 63 anys</u> : Gavà 5.- <u>Més de 65 anys</u> : Cerdanyola del Vallés, Molins de Rei, Montcada i Reixac, El Papiol, El Prat de Llobregat, Sant Feliu de Llobregat, Sant Vicenç dels Horts i Santa Coloma de Cervelló
Entitat expedidora	Ajuntaments de l'AMB participants
Preu	a) Gratuïta : 6,45 € per al 2015 (renovable anualment) b) Reduïda : No té cost i es renova cada tres anys. Permet adquirir la Targeta T-4

▪ **Targeta T-4 Metropolitana:**

Modalitat de Targeta	Targeta Multiviatge T-4
Descripció	Per als posseïdors de la Targeta rosa metropolitana de tarifa reduïda . Permet fer 10 desplaçaments integrats combinant, metro, FGC, tramvia (Trambaix i Trambesòs) i Autobusos de l'àrea metropolitana de Barcelona, únicament dins de la zona 1.
Característiques dels serveis bonificats	Serveis del transport públic de persones que operen en la zona tarifària 1 del Sistema Tarifari Integral (STI). No inclou serveis de Rodalies Renfe.
Preu	3,90 € (10 viatges)

▪ **Passi Metropolità d'acompanyant:**

Modalitat de Targeta	Passi d'acompanyant
Descripció	Document que acredita els seus posseïdors per utilitzar els serveis de transport públic col·lectiu de la zona 1 amb un acompanyant, sense que aquest hagi de pagar el viatge.
Característiques dels serveis bonificats	Serveis del transport públic de persones que operen en la zona tarifària 1 del Sistema Tarifari Integral (STI). No inclou serveis de Rodalies Renfe.

Requisits dels beneficiàries	<ol style="list-style-type: none"> 1. Persona empadronada a un municipi de l'àmbit de la zona 1 2. Ha d'acreditar, mitjançant un certificat de l'Institut Català d'Assistència i Serveis Socials (ICASS), la necessitat d'un acompanyant en els desplaçaments en transport públic col·lectiu 3. Tenir més de 4 anys d'edat
Condicions del pass	<ul style="list-style-type: none"> . Validesa temporal, a renovar periòdicament si es mantenen les condicions . Ús exclusiu a la xarxa de transport públic a la zona 1 de l'AMB (autobús, metro, tramvia...) . El titular del pass d'acompanyant ha d'utilitzar el títol de transport que correspongui, degudament validat (bitllet senzill, targeta rosa, T-10, etc) . El titular del pass d'acompanyant ha de dur el pass d'acompanyant, que permet que una persona l'acompanyi gratuïtament
Entitat expedidora	AMB
Preu	Gratuït

▪ **Targeta T-12:**

Modalitat de Targeta	Targeta T-12
Descripció	La targeta T-12 és un títol de transport per als nens i nenes de 4 a 13 anys que els permet fer, gratuïtament, un nombre il·limitat de viatges a la xarxa de transport públic del sistema tarifari integrat, dins la mateixa zona tarifària en què resideixin.
Característiques dels serveis bonificats	La targeta T-12 és un títol personalitzat amb el nom i el DNI/NIE /passaport, que cal validar a cada viatge i només el pot fer servir el titular. La renovació dels títols es realitza sense cap cost pel beneficiari i de manera automàtica, a mesura que es vagin produint els diferents venciments, que coincideixen amb la data d'aniversari del menor. Inclou serveis Rodalies Renfe dins l'àmbit del STI.
Zona operativa del pass	
Entitat expedidora	ATM
Preu	35 € en concepte de cost d'emissió i gestió de la targeta. Renovacions gratuïtes.

▪ **Títol bonificat per a persones en situació d'atur:**

Modalitat de Targeta	Targeta T-Trimestre, per a persones aturades
Descripció	Amb l'objectiu de facilitar la mobilitat a les persones en situació d'atur en procés de cerca de feina s'estableix un descompte en el títol de transport trimestral integrat (T-Trimestre).

Requisits dels beneficiàries	- Percebre un subsidi per desocupació d'un import inferior al salari mínim interprofessional (SMI). - Rebre qualsevol altre ajut inferior al SMI o bé no rebre'n cap -però estar inscrit/a com a demandant d'ocupació durant un mínim de 12 mesos en els darrers 2 anys- i trobar-se en un procés actiu de cerca de feina.
Entitat expedidora	ATM
Preu	29,85 € per a T-Trimestre 1 zona.

•• Títols de tarifació social Rodalies Renfe

▪ Infants menors de quatre anys:

Poden viatjar de **forma gratuïta** sempre que no ocupin cap plaça al vagó.

▪ Targeta Daurada:

Modalitat de Targeta	Targeta Daurada
Descripció	Amb la targeta daurada es beneficien d'una reducció del 40% en el preu del bitllet senzill o d'anada i tornada i d'altres títols individuals operats per Renfe. Es pot gaudir del descompte qualsevol dia de la setmana. Les persones amb minusvalideses del 65% o més poden anar amb un acompanyant que viatjarà amb el mateix descompte.
Requisits dels beneficiàries	- Majors de 60 anys - Pensionistes (majors de 18 anys) en situació d'Incapacitat física o psíquica Permanent Total, Absoluta o Gran Invalidesa, formalment declarada. - Persones amb una minusvalidesa del 65% o més
Preu	6 € per a un període anual

▪ Targeta T-12:

Modalitat de Targeta	Targeta T-12
Descripció	La targeta T-12 és un títol de transport per als nens i nenes de 4 a 13 anys que els permet fer, gratuïtament, un nombre il·limitat de viatges a la xarxa de transport públic del sistema tarifari integrat, dins la mateixa zona tarifària en què resideixin.
Característiques dels serveis bonificats	La targeta T-12 és un títol personalitzat amb el nom i el DNI/NIE /passaport, que cal validar a cada viatge i només el pot fer servir el titular. La renovació dels títols es realitza sense cap cost pel beneficiari i de manera automàtica, a mesura que es vagin produint els diferents venciments, que coincideixen amb la data d'aniversari del menor. Inclou serveis Rodalies Renfe dins l'àmbit del STI.

▪ Títol bonificat per a persones en situació d'atur:

Modalitat de Targeta	Targeta T-Trimestre, per a persones aturades
Descripció	Amb l'objectiu de facilitar la mobilitat a les persones en situació d'atur en procés de cerca de feina s'estableix un descompte en el títol de transport trimestral integrat (T-Trimestre).

Requisits dels beneficiàries	<ul style="list-style-type: none"> - Percebre un subsidi per desocupació d'un import inferior al salari mínim interprofessional (SMI). - Rebre qualsevol altre ajut inferior al SMI o bé no rebre'n cap -però estar inscrit/a com a demandant d'ocupació durant un mínim de 12 mesos en els darrers 2 anys- i trobar-se en un procés actiu de cerca de feina.
------------------------------	---

▪ **Bonificacions en títols per a famílies nombroses i monoparentals:**

Descripció	<ul style="list-style-type: none"> - Descompte del 20% per a família de categoria general, sobre les tarifes base de tots els trens de rodalies (bitllets senzills o abonaments, incloent-hi la Targeta Jove). - Descompte del 50% per a família de categoria especial, sobre les tarifes base de tots els trens de rodalies (bitllets senzills o abonaments, incloent-hi la Targeta Jove).
------------	---

•• **Títols de tarifació social FGC**

▪ **Carnet de pensionista (Municipis 1a. Corona):**

Modalitat de Targeta	Carnet de pensionista (municipis 1a. Corona)
Tipus de carnet de Pensionista	<p>A: - Persones de 65 anys o més, amb uns ingressos personals inferiors a l'IPREM.</p> <p>- Persones menors de 65 anys amb un grau de disminució del 33% o més i amb uns ingressos personals inferiors a l'IPREM.</p> <p>B: - Persones de 65 anys o més, amb uns ingressos superiors a una vegada l'IPREM i menors del doble de l'IPREM.</p> <p>- Persones menors de 65 anys amb un grau de disminució del 33% o més i amb uns ingressos superiors a una vegada l'IPREM i menors del doble de l'IPREM.</p>
Descripció	<p>A: El Carnet A de pensionista dóna dret al Passi de Pensionista: <u>Condicions:</u> . Gratis serveis 1a. corona (similar a la T-Rosa metropolitana) . 75% descompte en títols de la resta de corones (de la 2 a la 6)</p> <p>B: Amb el Carnet B de pensionista es pot adquirir la Targeta T-Pensionista: <u>Condicions:</u> . Permet viatjar en els trajectes de la zona 1 en condicions similars a la T-4 metropolitana. . 50% descompte en títols de la resta de corones (de la 2 a la 6)</p> <p>En tots els casos (A i B) descomptes en Cremalleries de Montserrat i Núria i funicular de Montserrat.</p>
Característiques dels serveis bonificats	Serveis del transport públic operats per FGC i adreçats a persones empadronades als municipis de la zona tarifària 1 del Sistema Tarifari Integral (STI).
Col·lectius beneficiaris	Persones de 65 anys o més, o amb discapacitat mínima del 33%, i que disposin d'escassos recursos econòmics.
Requisits	<ol style="list-style-type: none"> 1. La persona beneficiària cal que estigui empadronada en algun municipi de la primera corona del STI. 2. Cal tenir 65 anys o més; o tenir el certificat de reconeixement de la discapacitat igual o superior al 33% de l'Institut Català d'Assistència i Serveis Socials (ICASS) de la Generalitat de Catalunya (en cas de ser menor de 65 anys). 3.a) Cal tenir uns ingressos econòmics per tots els conceptes (pensions, ajudes, rendes, etc.) inferiors a l'Indicador Públic de Renda d'Efectes Múltiples (IPREM), per ser beneficiari del carnet tipus A. 3.b) Ingressos inferiors al doble de l'IPREM per ser beneficiari del carnet tipus B.

Entitat expedidora	FGC
Preu	5 €, en concepte de gestió i tramitació

▪ **Carnet de pensionista (Municipis de la 2a. a la 6a. Corona):**

Modalitat de Targeta	Carnet de pensionista (municipis Corones 2 a 6)
Tipus de carnet de Pensionista	<p>A: - Persones de 65 anys o més, amb uns ingressos personals inferiors a l'IPREM. - Persones menors de 65 anys amb un grau de disminució del 33% o més i amb uns ingressos personals inferiors a l'IPREM.</p> <p>B: - Persones de 65 anys o més, amb uns ingressos superiors a una vegada l'IPREM i menors del doble de l'IPREM. - Persones menors de 65 anys amb un grau de disminució del 33% o més i amb uns ingressos entre una i dues vegades el valor de l'IPREM.</p>
Descripció	<p>A: El Carnet A de pensionista dóna dret: <u>Condicions:</u> . 75% descompte en títols de les corones 2 a la 6</p> <p>B: El Carnet B de pensionista dóna dret: <u>Condicions:</u> . 50% descompte en títols de les corones 2 a la 6</p> <p>En tots els casos (A i B) descomptes en Cremalleries de Montserrat i Núria i funicular de Montserrat.</p>
Característiques dels serveis bonificats	Serveis del transport públic operats per FGC i adreçats a persones empadronades als municipis de les zones tarifàries 2 a 6 del Sistema Tarifari Integral (STI).
Col·lectius beneficiaris	Persones de 65 anys o més, o amb discapacitat mínima del 33%, i que disposin d'escassos recursos econòmics.
Requisits	<p>1. La persona beneficiària cal que estigui empadronada en algun dels municipis de les corones 2 a 6 del STI.</p> <p>2. Cal tenir 65 anys o més; o tenir el certificat de reconeixement de la discapacitat igual o superior al 33% de l'Institut Català d'Assistència i Serveis Socials (ICASS) de la Generalitat de Catalunya (en cas de ser menor de 65 anys).</p> <p>3.a) Cal tenir uns ingressos econòmics per tots els conceptes (pensions, ajudes, rendes, etc.) inferiors a l'Indicador Públic de Renda d'Efectes Múltiples (IPREM), per ser beneficiari del carnet tipus A.</p> <p>3.b) Ingressos inferiors al doble de l'IPREM per ser beneficiari del carnet tipus B.</p>
Entitat expedidora	FGC
Preu	5 €, en concepte de gestió i tramitació

▪ **Carnet de persona amb discapacitat i acompanyant:**

Modalitat de Targeta	Persona amb discapacitat i acompanyant
Descripció	Aquesta targeta dóna dret a viatjar al titular i un acompanyant amb un descompte respecte al bitllet senzill en totes les zones del STI. El titular i acompanyant han de realitzar junts el mateix trajecte.
Requisits dels beneficiàries	- Tenir un grau de discapacitat del 33% o superior, certificat per l'ICASS, amb indicació que la persona titular ha d'anar acompanyada

▪ **Carnet de famílies nombroses i monoparentals:**

Modalitat de Targeta	Família nombrosa i monoparental
Descripció	Aquesta modalitat dóna dret als membres de famílies nombroses o monoparentals a gaudir de descomptes especials, tant en bitllets senzills com en abonaments mensuals. Els bitllets senzills amb descompte d'una zona no són vàlids per a la corona 1.
Requisits dels beneficiàries	- Tenir el títol oficial de família nombrosa - Tenir reconeguda la condició de família monoparental

2.c.2 .- Preu tarifari (Tarifes socials 2015)

•• **Preu Títols de tarifació social FGC**

▪ **Tarifari Pensionistes:**

TÍTOL	1 Zona	2 Zones	3 Zones	4 Zones	5 Zones	6 Zones
Targeta de pensionista (*)	3,90 €	--	--	--	--	--
Bitllet 50% (**)	1,05 €	1,50 €	2,00 €	2,55 €	3,25 €	3,80 €
Bitllet 50% 2 en 1 (**)	2,10 €	3,00 €	4,00 €	5,10 €	6,50 €	7,60 €
Bitllet 50% 4 en 1 (**)	4,20 €	6,00 €	8,00 €	10,20 €	13,00 €	15,20 €
Bitllet 75% (**)	0,55 €	0,75 €	1,00 €	1,30 €	1,60 €	1,90 €
Bitllet 75% 2 en 1 (**)	1,10 €	1,50 €	2,00 €	2,60 €	3,20 €	3,80 €
Bitllet 75% 4 en 1 (**)	2,20 €	3,00 €	4,00 €	5,20 €	6,40 €	7,60 €

Bitllet unipersonal no transferible. Cal disposar de carnet de pensionista.

(*) Bitllet integrat entre FGC, TMB i autobusos EMT. Vàlid per a la corona 1 (Equivalent a la T-4 Metropolitana)

(**) 50% per a Carnet Pensionista tipus B (entre les corones 2 i 6). 75% per a Carnet Pensionista tipus A (entre les corones 2 i 6)

▪ **Tarifari Persones amb discapacitat i acompanyant:**

TÍTOL	1 Zona	2 Zones	3 Zones	4 Zones	5 Zones	6 Zones
Persona amb discapacitat i acompanyant	1,05 €	1,50 €	2,00 €	2,55 €	3,25 €	3,80 €

▪ **Tarifari Famílies nombroses i monoparentals:**

TÍTOL	1 Zona	2 Zones	3 Zones	4 Zones	5 Zones	6 Zones
Bitllet senzill 20% (*) Categoria general	1,70 €	2,40 €	3,20 €	4,10 €	5,20 €	6,10 €
Bitllet senzill 50% (*) Categoria especial	1,05 €	1,50 €	2,00 €	2,55 €	3,25 €	3,80 €
T-Família nombrosa i monoparental (**)	31,90 €	53,25 €	74,70 €	93,00 €	109,50 €	121,90 €

Títol unipersonal. És personalitzat amb el número de carnet familiar.

(*) Els bitllets senzills amb descompte d'una zona no seran vàlids per a la corona 1.

(**) 50 desplaçaments amb les línies d'FGC segons les zones que es travessin (de la 1 a la 6). Temps de validesa: 30 dies consecutius a partir de la primera validació.

3. Mobilitat i transport públic

Per tal de descriure la importància del transport públic en la mobilitat de les persones en el seus afers quotidians i, de manera més concreta, en la gent gran, que és l'objecte principal d'aquest treball, ens centrarem en les dades aportades per l'Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner (EMEF) de 2014, un estudi que emet cada any l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM).

L'informe de 2014 se centra en la mobilitat a l'àmbit del Sistema Tarifari Integrat de l'àrea de Barcelona, per la qual cosa ens dona una informació general actualitzada de tot el territori en l'àmbit del STI, del qual es pot extreure informació més concreta de l'àmbit territorial del Baix Llobregat.

Els resultats de l'EMEF 2014 provenen d'una enquesta amb mostreig estratificat realitzada a 9.461 individus residents en l'àmbit del STI, de 16 anys i més, realitzada entre setembre i desembre de 2014.

Cal recordar que el territori del STI durant 2014, data temporal de l'estudi de referència, estava constituït per 253 municipis compresos en les comarques de la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB) (Barcelonès, Baix Llobregat, Maresme, Vallès Occidental, Vallès Oriental, Garraf i Alt Penedès), ampliada fins els límits dels serveis de Rodalies de Renfe amb municipis de les comarques de l'Anoia i el Bages. El 2015 s'amplia progressivament l'àmbit del STI incorporant l'Osona, ampliant així la seva influència a un total de 346 municipis a l'actualitat. Per tant, el STI actualment està limitat pel territori d'influència dels serveis de Rodalies Renfe (més pròpiament, Rodalies de Catalunya).

S'ha triat per a l'explotació de dades l'Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner (EMEF) de 2014 davant altres enquestes, com podria ser, per exemple, l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana (EMQ), donat que aquesta darrera és una enquesta quinquennal a nivell de tota Catalunya, raó per la qual la concreció i temporalitat de les dades no permet una informació tan ajustada. No obstant hem de considerar que les dades de l'EMEF només fan referència als desplaçaments en dies feiners (de dilluns a divendres), quedant al marge els desplaçaments en cap de setmana i festius. Malgrat aquesta limitació, als efectes del treball, la informació obtinguda és totalment suficient per a l'elaboració de conclusions i propostes.

3.a : Mobilitat a l'àmbit del Sistema Tarifari Integrat (STI)

Amb l'objectiu d'anar acotant la informació de l'EMEF al col·lectiu de la gent gran (veritable objecte del present treball), partirem de les dades generals aportades per la pròpia enquesta, per a anar apropant-nos progressivament a la informació referida a la població diana (gent gran) i la utilització que aquesta fa del transport públic.

▪ **Dades bàsiques:** Amb les dades que es presenten a continuació es pot verificar el volum total de desplaçaments que realitza la població de residents en l'àmbit del STI durant una jornada feiner. Cal distingir que en aquestes dades, quan es fa referència als desplaçaments laborals, no es contemplen els desplaçaments que es realitzen durant la jornada laboral i com a conseqüència del desenvolupament de la pròpia feina. Només es contemplen els nomenats desplaçaments per mobilitat ocupacional (és a dir, per anada i tornada a la feina o per motiu d'estudis).

La informació recollida fa referència als desplaçaments duts a terme el darrer dia feiner abans de fer l'enquesta telefònica: de dilluns a divendres no festius.

4,644,923 persones residents a l'àmbit de l'STI
 17.379.886 desplaçaments en dia feiner
 3,7 desplaçaments/persona en dia feiner

Un desplaçament es correspon amb un únic motiu i pot tenir una o més etapes dutes a terme amb modes de transport diferents.

Una etapa és cadascun dels trajectes que es duen a terme en un desplaçament, quan aquest es fa combinant diversos mitjans de transport.

Població sense mobilitat (8,1%)	Població amb mobilitat (91,9%)	Població amb 8 desplaçaments laborals diaris o més (1,1%)
375.278 persones 0 desplaçaments	4.269.645 persones 17.379.886 desplaçaments 19.053.987 etapes	45.835 persones 629.776 desplaçaments in labore
Aquest grup inclou les persones que no van fer cap desplaçament durant el dia anterior a l'entrevista.		Aquest grup comprèn la població per a la qual l'acció de desplaçar-se és un element clau de la seva feina: transportistes, missatgers, comercials, tècnics, taxistes, serveis d'urgències i emergències, etc.
Les dades que es presenten a continuació se centren en els 17,4 milions de desplaçaments de la població, exclouent-ne els desplaçaments in labore.		

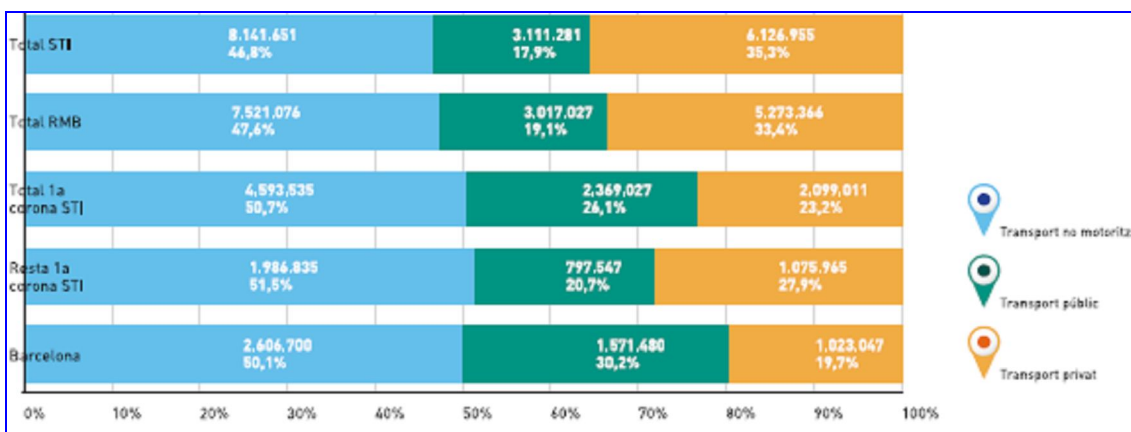
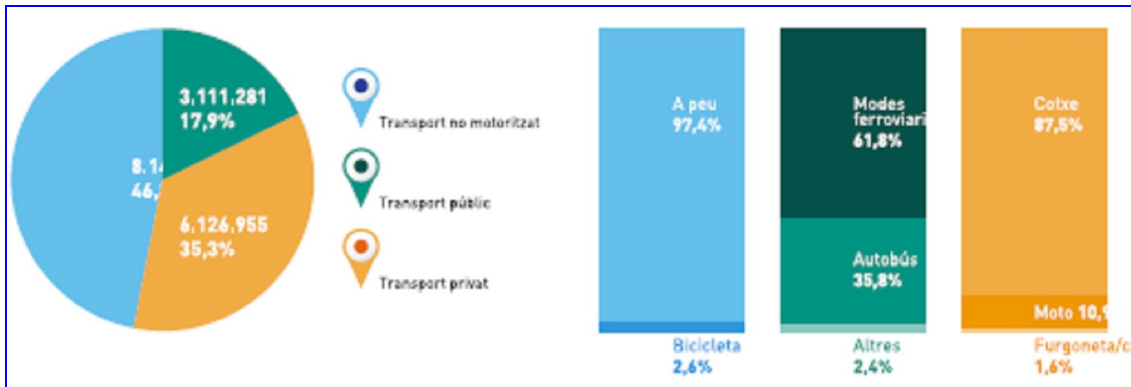
▪ **Motiu:** Dels 17.379.886 desplaçaments en dia feiner, un total de 3.025.727 (el 17,4% del total) es produeixen per motius ocupacionals (feina i estudis); un total de 6.649.475 (el 38,3% dels desplaçaments) es produeixen per motius personals (compres, metge, visites personals, gestions, etc.); la resta de desplaçaments, 7.704.684 (el 44,3% del total) corresponen a la tornada a casa. Observem per tant que els desplaçaments per mobilitat personal representen més del doble dels desplaçaments que s'originen per mobilitat ocupacional. Malgrat aquesta evidència, si observem les dades de la següent taula, analitzades per motius de desplaçament, constatem que el motiu principal dels desplaçaments, tant pels homes com per a les dones, és per a anar a treballar. El segon i tercer motiu, en el cas de les dones és acompanyar persones i anar a comprar. En el cas dels homes és anar a comprar i activitats de lleure.

Motiu de desplaçament	HOMES		DONES		TOTAL	
	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%
Feina	1.322.466	15,7%	1.063.742	11,9%	2.386.208	13,7%
Estudis	306.381	3,6%	333.138	3,7%	639.519	3,7%
Mobilitat ocupacional	1.628.847	19,4%	1.396.880	15,6%	3.025.727	17,4%
Compres	665.147	7,9%	942.196	10,5%	1.607.343	9,2%
Metge/hospital	120.159	1,4%	216.489	2,4%	336.648	1,9%
Visita a un amic/familiar	279.262	3,3%	314.699	3,5%	593.961	3,4%
Acompanyar persones	572.001	6,8%	958.960	10,7%	1.530.960	8,8%
Gestions personals	347.719	4,1%	324.212	3,6%	671.931	3,9%
Oci/diversió/àpats/esport	644.678	7,7%	556.806	6,2%	1.201.484	6,9%
Passeig	413.411	4,9%	293.737	3,3%	707.147	4,1%
Mobilitat personal	3.042.377	36,1%	3.607.098	40,2%	6.649.475	38,3%
Tornada a casa	3.746.549	44,5%	3.958.134	44,2%	7.704.684	44,3%
Total STI	8.417.773	100,0%	8.962.113	100,0%	17.379.886	100,0%

▪ **Mode:** La població del STI es desplaça principalment en modes no motoritzats (un 46,8% del total dels desplaçaments), majoritàriament a peu (un 97,4% dels desplaçaments no motoritzats).

La mobilitat en vehicle privat suposa un 35,3% del total de desplaçaments i la mobilitat en transport públic un 17,9% dels desplaçaments (d'aquests un 61,8% en modes ferroviaris i un 35,8% en autobús).

La mobilitat en vehicle privat augmenta a mesura que l'àmbit de residència s'allunya de Barcelona. El transport públic disminueix (mentre que a Barcelona s'utilitza el transport públic en el 30,2% dels desplaçaments, al global del STI es fa en el 17,9% dels desplaçaments).



▪ **Etales:** Caminar és la manera més habitual de moure's per als residents a l'àmbit STI (45,7% de les etapes realitzades). En segon lloc és el cotxe el mitjà més utilitzat, amb un 28,7% de les etapes.

Per sexes, les dones fan més trajectes caminant i en transport públic que els homes (7,2 milions de viatges al dia, envers 5,6 milions). En canvi els homes fan més etapes en transport privat que les dones (3,5 milions al dia, davant 2,7 milions).

En conjunt, el 7,6 % dels desplaçaments dels residents en l'àmbit del STI són multimodals, és a dir, combinen més d'un mitjà de transport i consten de més d'una etapa (cadascun dels trajectes que es fan en un desplaçament). Dins la mobilitat multimodalitat, és el transport públic l'opció més utilitzada (és la més present en les diferents cadenes modals).

Mitjà de transport	HOMES		DONES		TOTAL	
	Etapes	%	Etapes	%	Etapes	%
Caminant	3,787,817	41,4%	4,921,422	49,6%	8,709,239	45,7%
Bicicleta	181.745	2,0%	50.570	0,5%	232.316	1,2%
Total no motoritzat	3.969.562	43,4%	4.971.993	50,1%	8.941.555	46,9%
Autobús	572.608	6,3%	959.406	9,7%	1,532,014	8,0%
Metro	597.841	6,5%	732.710	7,4%	1,330,551	7,0%
Altres ferroviaris (FBC, Rod. Renfe, Tramvia)	407.787	4,5%	478.342	4,8%	886.129	4,7%
Resta transport públic	49.427	0,5%	54.778	0,6%	104.206	0,5%
Total transport públic	1.627.663	17,8%	2.225.237	22,4%	3.852.899	20,2%
Cotxe	2,954,962	32,3%	2,520,060	25,4%	5,475,022	28,7%
Moto	488.082	5,3%	194.944	2,0%	683.026	3,6%
Resta vehicle privat	98.272	1,1%	3.213	0,0%	101.485	0,5%
Total vehicle privat	3.541.316	38,8%	2.718.217	27,4%	6.259.533	32,9%
TOTAL ETAPES	9.138.541	100,0%	9.915.446	100,0%	19.053.987	100,0%
TOTAL DESPLAÇAMENTS	8.417.773		8.962.113		17.379.886	
Ràtio etapes/desplaçaments	1,1		1,1		1,1	

▪ **Desplaçaments dins i fora del municipi:** Dins l'àmbit del STI els desplaçaments totals intramunicipals (interns a un mateix municipi) superen amb escreix els desplaçaments intermunicipals (origen i destinació en diferent municipi). Tanmateix aquesta relació varia entre els homes (2 a 1) i les dones (3 a 1). D'altra banda, es constata amb aquestes dades que les dones realitzen més desplaçaments intramunicipals, mentre són els homes qui fan més desplaçaments intermunicipals.

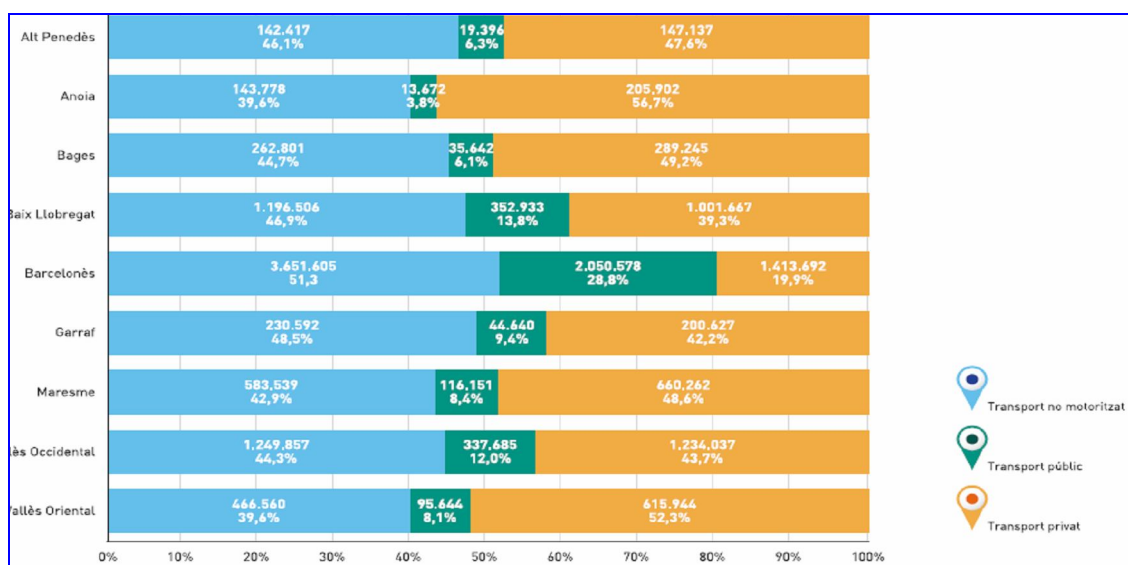
	INTRAMUNICIPALS		INTERMUNICIPALS		TOTAL	
	HOMES	DONES	HOMES	DONES	HOMES	DONES
Barcelona	2.102.429	2.507.139	343.739	247.920	2.446.168	2.755.059
	85,9%	91,0%	14,1%	9,0%	100,0%	100,0%
Resta 1a corona STI	1.143.785	1.292.494	765.627	658.442	1.909.411	1.950.935
	59,9%	66,2%	40,1%	33,8%	100,0%	100,0%
Resta AMB	319.509	380.870	256.392	188.942	575.901	569.812
	55,5%	66,8%	44,5%	33,2%	100,0%	100,0%
Resta RMB	1.668.914	2.015.743	1.046.927	872.598	2.715.841	2.888.342
	61,5%	69,8%	38,5%	30,2%	100,0%	100,0%
Resta STI	454.344	560.517	316.107	237.447	770.451	797.965
	59,0%	70,2%	41,0%	29,8%	100,0%	100,0%
Total	5.688.981	6.756.763	2.728.792	2.205.350	8.417.773	8.962.113
	67,6%	75,4%	32,4%	24,6%	100,0%	100,0%

Tanmateix, si s'observa el global de desplaçaments, la mobilitat personal predomina respecte a l'ocupacional (feina i estudis), amb un 38,3% front un 17,4%. Si només s'analitzen els desplaçaments intermunicipals predomina la mobilitat per motius de feina o estudis (un 30,4%) davant els desplaçaments personals (un 24,3%).

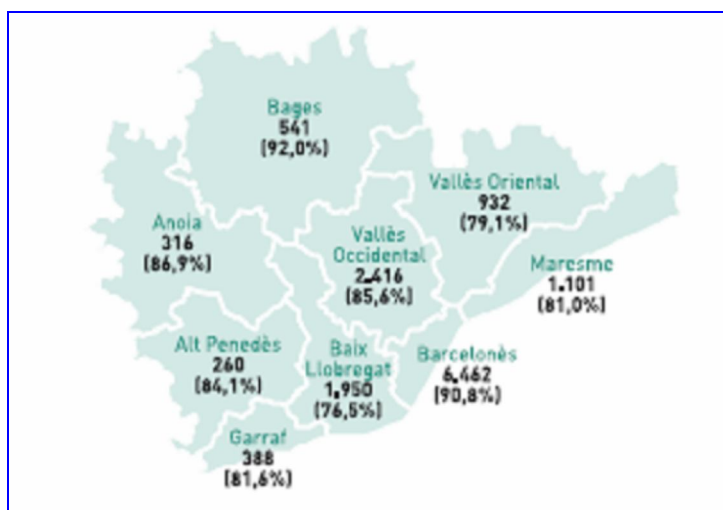
3.b : Mobilitat al Baix Llobregat

▪ **Modalitats de transport per comarques:** Analitzant per comarques, es pot detectar que el Barcelonès mostra un comportament diferenciat a la resta de comarques del STI en quant la mobilitat feta amb mitjans sostenibles (a peu i bicicleta) i en transport públic. Aquests desplaçaments conjuntament arriben al 80,1% del conjunt de desplaçaments produïts en el seu territori. Sen dubte, d'una banda l'aglomeració de població i, d'altra, l'àmplia oferta pública en temes de transport, fa que aquestes dades siguin possibles.

Encara que a certa distància, en segona posició es trobaria el **Baix Llobregat** amb un còmput conjunt del 60,7%. En contraposició, els residents a l'Anoia i el Vallès Oriental són qui més utilitzen el vehicle privat en els seus desplaçaments (56,7% i 52,3%, respectivament).




▪ **Mobilitat interna comarcal:** Del total de desplaçaments realitzats pels residents a l'àmbit del STI, el 85,4% de mitjana tenen l'origen i la destinació a la mateixa comarca de residència. El Barcelonès i el Bages són les comarques amb una major concentració. El **Baix Llobregat** té la concentració més baixa, amb un 76,5% dels seus desplaçaments. Sen dubte la proximitat de Barcelona i la gran interacció des del Baix Llobregat, potencien aquesta realitat.



▪ **Desplaçaments intercomarcals:** Per contra, les relacions de més magnitud intercomarcals es donen entre el Barcelonès i el Baix Llobregat, amb 665 milers de desplaçaments.

INTERACCIONS	FLUXOS DIARIS (en milers)
Baix Llobregat/ Barcelonès	665 milers
Baix Llobregat/ Vallès Occidental	106 milers
Baix Llobregat/ Vallès Oriental	32 milers
Baix Llobregat/ Anoia	22 milers
Baix Llobregat/ Garraf	20 milers



3.c : La mobilitat de la gent gran al Baix Llobregat

▪ **La mobilitat de la gent gran:** La mobilitat de la gent gran en quan a desplaçaments es refereix és lleugerament inferior al d'altres grups d'edat, si bé les majors diferències es registren en els motius pels qual es mobilitza, que són força diferents. Així tenim que mentre col·lectius en edat productiva distribueixen els desplaçaments entre la mobilitat ocupacional (feina i estudis) i la mobilitat personal, la gent gran orienta els seus desplaçaments de manera molt majoritària a la mobilitat personal (compres, acompanyaments, metge, etc.), amb una mitjana diària de 3,6 desplaçaments els homes i 2,9 les dones.

Sexe	Edat	Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Tornada a casa	Total
Homes	De 16 a 29 anys	27,6%	27,1%	45,3%	100,0%
	De 30 a 64 anys	21,8%	34,2%	44,0%	100,0%
	De 65 anys i més	1,3%	53,1%	45,6%	100,0%
	Total	19,4%	36,1%	44,5%	100,0%
Dones	De 16 a 29 anys	30,0%	25,1%	45,0%	100,0%
	De 30 a 64 anys	16,2%	39,9%	43,9%	100,0%
	De 65 anys i més	1,0%	54,8%	44,2%	100,0%
	Total	15,6%	40,2%	44,2%	100,0%
	Total	17,4%	38,3%	44,3%	100,0%

D'altra banda, es pot verificar que la gent gran utilitza més els modes no motoritzats per als seus desplaçaments que altres col·lectius d'edats més joves, que utilitzen més el transport privat i el públic en els seus desplaçaments. Tanmateix dins la gent gran el col·lectiu de dones utilitza més els modes no motoritzats (70,1%) i el transport públic (18,2%) en el seus desplaçaments que els homes, que l'utilitzen un 62,1% els modes no motoritzats i un 15,4% el transport públic. En contra, els homes utilitzen més el transport privat que les dones (un 22,5% front un 11,6%).

Sexe	Edat	Modes no motoritzats	Transport públic	Transport privat	Total
Homes	De 16 a 29 anys	33,8%	30,7%	35,4%	100,0%
	De 30 a 64 anys	40,6%	11,7%	47,7%	100,0%
	De 65 anys i més	62,1%	15,4%	22,5%	100,0%
Total		43,1%	15,7%	41,3%	100,0%
Dones	De 16 a 29 anys	33,6%	36,2%	30,3%	100,0%
	De 30 a 64 anys	49,0%	16,6%	34,4%	100,0%
	De 65 anys i més	70,1%	18,2%	11,6%	100,0%
Total		50,4%	20,0%	29,6%	100,0%
Total		46,8%	17,9%	35,3%	100,0%

Segons dades de l'Idescat, el cens de població de 2011 en el Baix Llobregat registrava una població de 119.768 persones de 65 anys o més (14,94% d'una població total de 801.725 persones. Aquesta població es distribuïa en 67.577 dones (16,73% del total) i 52.190 homes (13,12% del total).

	Dades població Baix Llobregat		
	Cens 2011	≥ 65 anys	% cens
Dones	403.810	67.577	16,73%
Homes	397.915	52.190	13,12%
Total	801.725	119.767	14,94%

Fent un creuament de les dades censals amb les dades d'utilització del transport públic de la taula anterior, es podria fer una aproximació de la gent gran del Baix Llobregat que utilitza habitualment el transport públic com a mitjà per a desplaçar-se. Tenim d'aquesta manera xifres del ordre de més de 20.000 persones com a usuàries habituals d'aquest mitjà, el que suposa més de 64.000 desplaçaments diari per a aquest col·lectiu.

	Utilització transport públic Baix Llobregat		
	Població ≥ 65 anys	% Utilització	Població ≥ 65 anys utilitzant transport públic
Dones	67.577	18,20%	12.299
Homes	52.190	15,40%	8.037
Total	119.767	17,00%	20.336

B.- ANÀLISI de les diferències

4. Anàlisi de mobilitat i transport al Baix Llobregat

En aquest apartat s'analitzen les diferències, respecte als serveis de transport públic per a viatgers que reben els ciutadans del Baix Llobregat –i, més concretament, la gent gran- en relació a un transport públic que doni cobertura a les seves necessitats de mobilitat pel territori.

Són justament aquestes diferències de resposta les que fonamenten una part important de les peticions de la gent gran del Baix Llobregat, tot considerant –i constatant- que les seves necessitats de mobilitat estan més o menys ateses en funció del seu lloc de residència dins la Comarca. I, òbviament, les diferències de tracte, i per tant de resposta, des del punt de vista de les persones afectades, es podria considerar com a una diferència substancial en l'abordatge dels seus drets com a ciutadans.

Què marca les diferències...?

Perquè se sustenten...?

És possible superar-les...?

4.a : Algunes dificultats estructurals

En relació a la mobilitat de les persones al Baix Llobregat, i més concretament en allò que fa referència a la mobilitat en transport públic, podem dir que hi ha uns factors estructurals que acaben determinant la resposta que es rep. I les respostes, que acaben sent heterogènies, venen condicionades per l'existència (més aviat coexistència) de:

.- Diferents àmbits territorials de referència (RMB, AMB, EMT):

A la Comarcal del Baix Llobregat, malgrat trobar-se incorporada a la RMB, conjuntament amb altres comarques que envolten territorialment Barcelona, no tots els seus municipis pertanyen a l'AMB (vuit estan fora), i encara menys municipis formen part de l'EMT (només deu municipis del Baix Llobregat formen part d'aquesta entitat metropolitana del transport).

.- Diferents organismes competents en temes de transport, i dependents de diverses administracions tracten de coexistir al territori (Estat, Generalitat, Ajuntaments...). Per a facilitar la difícil coexistència es crea l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM), amb l'objectiu de donar una resposta planificada, conjunta i coordinada a les necessitats del transport... però Rodalies Renfe encara és un organisme estatal, la qual cosa dificulta una planificació i acció conjunta.

.- Diferents sistemes de gestió acaben configurant-ne un sistema tarifari integrat (STI) i un altre sistema NO integrat que, tot i responent a necessitats diferents respecte al transport, acaben donant algunes respostes poc equitatives.

Aquesta complexitat fa que, en últim extrem, l'oferta del transport públic als diferents municipis de la Comarca sigui prou dispar i heterogènia, ampliant les diferències a mesura que ens allunyem de la gran urbs metropolitana.

En els següents apartats s'analitzen les diferències que acaben configurant les respostes que es donen a les necessitats de transport, en funció d'alguns aspectes diferenciadors.

4.b : Diferències en les respostes

4.b.1 .- Diferències respecte al transport urbà

Malgrat l'alta oferta de transport urbà als diferents municipis de la Comarca (la quasi totalitat d'ells dona resposta a les necessitats de transport dins el seu terme municipal), aquest servei no es presta d'una manera homogènia als diferents municipis. No només aspectes de la capacitat econòmica i les prioritats pressupostàries dels diferents municipis acaben marcant diferències en la tipologia del transport urbà, cobertures i freqüències que acaben oferint als seus ciutadans, sinó que també incideixen altres variables que condicionen el servei, com poden ser:

- **L'estructura urbana del municipi**, que acaba condicionant la tipologia del seu transport urbà. Fonamentalment en municipis amb forta implantació d'urbanitzacions residencials (com és el cas de molts municipis del Baix Llobregat), s'ha implementat un transport intern municipal per a donar resposta a la connexió de les diferents urbanitzacions amb el centre del municipi. No obstant aquesta resposta és desigual entre els diversos municipis, inclús diferenciada entre les diferents zones urbanístiques dins una mateixa localitat.
- **La dispersió del nucli urbà i dels barris** que configuren el terme municipal també són un condicionant a l'hora de planificar el transport urbà del municipi. D'aquesta manera, municipis amb una forta dispersió urbana hauran de supeditar la freqüència de la seva oferta al fet d'arribar als diferents indrets del municipi.
- **La inclusió a la primera corona metropolitana**, que és de fet el màxim exponent diferenciador a l'hora de poder ofertar un servei de transport urbà regular, eficient, de qualitat, i amb garanties de donar resposta a les necessitats de mobilitat urbana dels ciutadans. Només deu municipis del Baix Llobregat formen part d'aquesta primera corona metropolitana que pertanyen a l'àmbit d'actuació de l'Entitat Metropolitana del Transport (EMT), i per tant poden gaudir d'una bona oferta de transport, tant en modalitat urbana com a interurbana (amb tots els beneficis que això comporta, no només d'oferta de serveis sinó de millores en les tarifes, bonificacions, etc.).

4.b.2 .- Diferències respecte al transport interurbà

La configuració del Baix Llobregat, com a un territori de recorregut allargat que estén els seus municipis a banda i banda del riu Llobregat, de nord a sud, fins arribar a la riba de la Mediterrània, li dona unes característiques físiques que acabaran condicionant, entre altres coses, la manera com es comuniquen unes poblacions amb altres. Ha estat aquesta configuració geogràfica, i el fet que el Baix Llobregat sigui una de les principals vies d'accés i d'entrada a la ciutat de Barcelona, les variables que han determinat la modalitat i tipologia del transport interurbà, com a mitjà de interacció entre les diferents poblacions de la Comarca, i entre aquestes i les localitats adjacents.

A l'hora de valorar les diferències dels serveis interurbans que recorren el Baix Llobregat, cal distingir els serveis que connecten els diferents municipis amb Barcelona, els que serveixen per a connectar internament els municipis de la Comarca i aquells que enllacen amb municipis de fora del Baix Llobregat. Així tenim:

- **Serveis de connexió amb Barcelona:** Com a trets diferencials es pot destacar:
 - Hi ha una gran diferència de serveis entre l'oferta de les línies de la primera corona (EMT) que connecten amb Barcelona, que pràcticament operen com a un continu del transport urbà, i la resta de municipis, amb major dèficit a mesura que ens allunyem de Barcelona.
 - Existeix solapament de línies al corredor del Llobregat, en detriment d'altres recorreguts més deficitaris.
 - Tanmateix es produeix solapament en algunes línies del corredor de la costa.
- **Serveis de línies internes a la Comarca:** Com a dèficits destacats en les línies que uneixen poblacions dins el Baix Llobregat, es pot destacar:
 - Una manca de connexions entre banda i banda del riu, com a conseqüència de la poca permeabilitat del Llobregat, que connecta les seves lleres pràcticament només per algun punt concret del nord, del centre i de la vall baixa.
 - De la mateixa manera es produeix una certa desconnexió entre la part nord i sud de la Comarca, que genera dificultats de mobilitat entre els extrems del territori.
 - El fet que s'hagin desenvolupat corredors paral·lels al Llobregat i paral·lel a la costa que s'han convertit en línies radials de connexió amb Barcelona, ha estat en detriment de desenvolupar la connexió entre els propis nuclis urbans situats a un costat i altre del riu, i entre els nuclis situats en paral·lel a la costa.
- **Serveis de connexió amb municipis fora del Baix Llobregat:** També és constatable el dèficit de connexió amb transport públic entre els municipis del Baix Llobregat i altres poblacions de comarques limítrofes, que, sovint, han de connectar-se a través de Barcelona. Així tenim:
 - Existeix poca oferta i escassa freqüència amb nuclis urbans d'altres comarques de la segona corona de la RMB (Anoia, Vallès, Penedès i Garraf).
 - Hi ha una manca de connexió entre els diferents operadors i entre aquests i la resta de modes de transport, que acaba dificultant (de vegades impossibilitant) que la interconnexió entre poblacions i territoris es pogués realitzar d'una manera més àgil i regular.

4.c : Diferències per zonificació

Donat que la tarifació del transport públic en l'àmbit del STI ve determinada pel nombre de zones per on es transita durant el desplaçament, i el total de municipis del Baix Llobregat estan distribuïts entre les quatre primeres corones, és evident que es produeixen importants diferències entre usuaris d'uns o altres municipis, que no sempre estan justificades per la distància real recorreguda en el desplaçament.

Recordem la distribució dels municipis del Baix Llobregat, en funció de la corona/zona on pertanyen:

Zones del sistema tarifari segons municipi de la comarca			
Zona 1 (EMT)	Zona 2	Zona 3	Zona 4
Castelldefels Cornellà de Llobregat Esplugues de Llobregat Gavà El Prat de Llobregat Sant Boi de Llobregat Sant Feliu de Llobregat Sant Joan Despí Sant Just Desvern Viladecans	Begues, Cervelló Corbera de Llobregat Molins de Rei, Pallejà La Palma de Cervelló El Papiol Sant Andreu de la Barca Santa Coloma de Cervelló Sant Climent de Llobregat Sant Vicenç dels Horts Torrelles de Llobregat Vallirana	Abrera Castellví de Rosanes Esparreguera Martorell Olesa de Montserrat Sant Esteve Sesrovires	Collbató

Aquestes diferències són més evidents entre els municipis de la primera corona i la resta, fonamentalment per dues raons:

- **Millors condicions dels municipis de l'àmbit de l'EMT:** Al configurar-ne les zonificacions del STI en zones concèntriques al voltant de Barcelona i de connexió radial amb la ciutat comtal, tots els municipis (un total de 18, amb 10 del Baix Llobregat) pertanyents a l'EMT tenen la consideració de primera corona. D'aquesta manera, qualsevol desplaçament entre dos municipis d'aquesta primera corona, inclosa Barcelona ciutat, es consideren desplaçament dins la mateixa corona i, per tant, amb les tarifes aplicades d'una sola zona. (Com a exemple de la màxima distància de desplaçament entre dues ciutats de la primera corona tindriem el recorregut entre Castelldefels i Montgat).

Recordem la relació de municipis que pertanyen a l'EMT i, que per tant, estan inclosos en la zona 1:

Municipis inclosos en l'àrea d'actuació de l'EMT	Comarca
Castelldefels, Cornellà de Ll., Esplugues de Llobregat, Gavà, Prat de Llobregat, Sant Boi de Ll.,	Sant Feliu de Ll. de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern i Viladecans
Badalona, Barcelona, L'Hospitalet, Montcada i Reixac,	Sant Adrià del Besòs Santa Coloma de Gramenet
Montgat i Tiana	Maresme

- **Tracte diferenciat per als municipis de la zona 2:** En contraposició, un desplaçament entre un municipi de la segona corona (un total d'onze al Baix Llobregat) i un municipi de la primera corona (municipis de l'EMT), pel fet de transitar en el desplaçament per dues corones, se li aplica la tarifa de dues zones. En cas de tractar-se de municipis contigus que pertanyen a dues zones limítrofs, es poden utilitzar títols de transport d'una sola zona, sempre que una d'aquestes no estigui situada a la corona 1. Aquesta situació, com es pot veure, perjudica els municipis pertanyents a la segona corona. (Com a exemple tenim

el desplaçament entre Molins de Rei –segona corona- i Sant Feliu de Llobregat –primera corona- on no es podem utilitzar els títols integrats d'una zona).

4.d : Diferències per tarifació

Analitzant els diferents títols de transport que s'ofereixen dins del sistema públic per a transport de persones, es poden detectar diferències importants, fonamentades en el propi sistema de gestió que s'aplica en uns casos o altres, com poden ser:

- **Per aplicació del sistema tarifari:** D'aquesta manera tenim que hi ha una forta diferenciació en funció de si parlem del sistema tarifari integrat (STI) i el NO integrat. Són dos sistemes que coexisteixen en un mateix territori, que comparteixen uns mateixos serveis, però que donen una resposta de cobertura diferenciada. Bé és cert que estan concebuts amb finalitats diferents: mentre que el no integrat està pensat per a desplaçaments simples que no requereixen transbordament de mode, l'integrat està concebut per a fer desplaçaments que contempen vàries etapes i diferents modes de transport diferenciat, podent-hi fer intercanvis entre ells sense penalització econòmica (en el STI, en cada desplaçament es poden utilitzar fins a quatre mitjans de transport diferents i realitzar tres transbordaments entre ells).

És evident que el nivell de resposta múltiple que ofereix el STI davant el sistema no integrat recompensa amb escreix les diferències econòmiques dels títols per a desplaçaments dins un mateix territori.

- **Per la no unificació dels sistemes tarifaris:** Un altre element diferenciador d'ambdós sistemes tarifaris és el fet que el STI té unificades les zones on aplicar les tarifes i també unifica les tarifes que aplica en cadascuna de les zones. És per tant un sistema unificat per a tot l'àmbit on està implantat (RMB), sense diferenciar en aquests casos els operadors que puguin intervenir en el sistema.

El sistema NO integrat, al contrari, està basat en criteris diferenciats de cada operador. D'aquesta manera, quan cada operador fa la seva oferta de títols, ens trobem amb modalitats de títols diferents d'un operador a un altre, bonificacions diferenciades i inclús amb zonificacions no coincidents. Com a conseqüència les ofertes que presenti cada operador no sempre són comparables entre si, ni tampoc l'import dels títols, que varien en funció de l'operador que acabi prestant el servei i la modalitat que ofereixi.

4.e : Diferències per criteris socials

Si ens fixem en els criteris socials de cadascun dels operadors a l'hora d'aplicar les bonificacions o tarifes socials, també podem comprovar que hi ha diferències de criteris que acaben discriminant els usuaris, en funció de la zona de residència. Atenent l'operador, veiem diferències en quan l'oferta de títols amb criteris socials i les bonificacions que aquests apliquen. També en el cas de les bonificacions per criteris socials es donen més modalitats i més avantatjoses en els municipis de la 1a. corona que en la resta. Es presenten, d'aquesta manera:

- **Diferències entre els municipis metropolitans de l'AMB:**

- En els municipis metropolitans l'oferta estrella és la **Targeta Rosa Metropolitana**, per a persones grans o persones amb discapacitat. Hi ha una específica per a Barcelona ciutat, i altres per a diferents municipis

metropolitans (tots els de la 1a. corona i alguns de la 2a. que hi participen). En el cas de persones grans, cadascun dels municipis marca el seu criteri en relació a l'edat mínima per a gaudir-ne de la Targeta Rosa, que oscil·la entre 60 i 65 anys.

Hi ha dues modalitats de Targeta Rosa, en funció de la capacitat econòmica de la persona beneficiària: la **gratuïta** (que dóna dret a gratuïtat en el servei) i la **reduïda**, que dóna dret a adquirir la targeta **T-4**, de preu reduït.

L'inconvenient per a les persones beneficiàries dels municipis de la 2a. corona que participen és què les avantatges de la Targeta Rosa s'apliquen dins l'àmbit de la primera corona, amb la qual cosa no cobreixen el pas de la segona a la primera corona, ni enclouen serveis de Renfe ni de FGC.

• A banda existeixen altres targetes amb característiques socials dins l'àmbit de l'AMT, que també totes elles tenen limitacions de desplaçaments:

.. Limitades a la Zona 1: T-4 (per a persones amb Targeta Rosa Reduïda) i Passi d'acompanyant (per a persones majors de 4 anys).

.. Limitades dins la zona de residència: T-12 (per a majors de 4 anys i menors de 13 anys).

.. Descompte a la T-Trimestre: (per a persones aturades).

▪ **Diferències en els serveis Renfe:**

• La **Targeta Daurada** de Renfe ofereix el 40% de descompte en les tarifes base en tots els serveis de rodalies. No hi ha diferenciació, per tant, en cap tipus de servei en funció de la zona on s'ubiqui el passatger.

• De la mateixa manera existeixen descomptes especials per a famílies nombroses i monoparentals sobre les tarifes base dels serveis de rodalies. Un 20% en cas de famílies de categoria general i un 50% per a famílies de categoria especial, sense consideració de zona.

▪ **Diferències en els serveis FGC:**

• El **Carnet de Pensionista** té unes consideracions similars a la Targeta Rosa de l'AMB, però a diferència d'aquesta que només és operativa en la 1a. corona, el Carnet de Pensionista de FGC contempla bonificacions per a persones residents i desplaçaments entre els municipis de les corones 2 i 6:

.. **Carnet de Pensionista (municipis 1a. corona):** per a **Pensionistes tipus A**, desplaçaments gratuïts dins els municipis de la 1a. corona i descompte del 75% per a desplaçaments entre les corones 2 i 6.

Per a **Pensionistes tipus B**, targeta integrada similar a T-4 metropolitana, per a desplaçaments entre els municipis de la 1a. corona i descomptes del 50% per a desplaçaments entre les corones 2 i 6.

.. **Carnet de Pensionista (municipis 2a. corona):** per a **Pensionistes tipus A**, descomptes del 75% en els desplaçaments entre els municipis de les corones 2 i 6.

Per a **Pensionistes tipus B**, descomptes del 50% en els desplaçaments entre els municipis de les corones 2 i 6.

En cap cas aquesta modalitat serveix per a entrar a la 1a. corona.

• Tanmateix existeixen descomptes especials per a famílies nombroses i monoparentals. Un 20% en cas de famílies de categoria general i un 50% per a famílies de categoria especial, sense consideració de zona. De la mateixa manera hi ha descomptes d'un 50% en tots els recorreguts, per a persones amb discapacitat i acompanyant.

C.- PROPOSTA des d'un equilibri territorial i generacional per la mobilitat

5. A manera de reflexió final

La mobilitat és una de les funcions que afecta més la qualitat de vida de les persones, en quant permeten que aquestes interactuïn amb el medi on desenvolupen la seva activitat quotidiana. D'altra banda, es converteix en l'element necessari per a què les persones accedeixin al seu lloc de treball, als serveis bàsics, als llocs d'esbarjo i als espais de convivència amb altres persones. Per tant, resumint, es podria dir que la mobilitat és un element de primer nivell per a facilitar i potenciar i mantenir la socialització de les persones. Queda de manifest que a mesura que la persona pot tenir més dificultat per a mantenir una mobilitat adequada, que li permeti desenvolupar les seves necessitats socials de manera efectiva, com passa a l'arribar a determinades edats, és més necessari que els poders públics vetllin per mantenir una qualitat suficient dels sistemes que afavoreixin una mobilitat sostenible de les persones. És en aquest sentit, quan parlem de la mobilitat de les persones, que cobra gran rellevància el parlar de transport públic de qualitat.

D'altra banda, quan parlem de mobilitat no podem oblidar que el mitjà més utilitzat genèricament en els desplaçaments encara és el vehicle privat, malgrat que els darrers anys ha disminuït el seu pes com a mitjà preferent per a desplaçar-se'n. En aquest sentit, els poders públics hauran de fomentar la prioritització, el foment i la incentivació dels transport públic (i col·lectiu) com a mitjà de transport més eficient, més sostenible i de menor impacte ambiental. Des de les administracions públiques s'ha de potenciar un model de mobilitat equitatiu, que contribueixi a augmentar la qualitat de vida a la RMB i que reequilibri socialment l'accés al transport públic per a les persones amb més dificultats (entre les que es pot trobar la gent gran) evitant així l'exclusió social que es pugui derivar d'una oferta de serveis deficient, o de la manca de mitjans d'un transport públic condicionat pel lloc de residència de les persones.

5.a : Conclusions

És important, quan parlem d'equitat dels serveis públics, tenir en compte que actualment, com ja s'ha vist al llarg del document, l'oferta en transport públic a la RMB –i més concretament al Baix Llobregat- és una oferta heterogènia tant per la modalitat de serveis que s'ofereixen, com pels criteris i les bonificacions aplicades en les tarifacions socials. Respostes que acaben discriminant els ciutadans en funció del municipi de residència.

Recordem que en el cas de la gent gran podran accedir a títols o tarifes socials provinents de diferents operadors, però que no són homogenis ni intercanviables entre si. Així tenim les Targetes Roses Metropolitanas, els Carnets de Pensionista de FGC o la Targeta Daurada de Renfe, a banda dels títols o bonificacions en les tarifes que cada municipi aprova en el seu terme municipal, que no serveixen per a persones residents en altre municipi.

La manca d'homogeneïtat de la tarifació social aplicada pels diversos operadors de transport públic, i el diferent tracte que acaba suposant poder acollir-se a unes condicions o altres (en funció del municipi), ha portat a nombroses queixes davant el Síndic de Greuges, que durant els darrers anys ha elaborat sengles informes presentats al Parlament de Catalunya, advertint de la conveniència d'unificar-ne tant la tipologia com els requisits d'accés per a evitar que

situacions d'usuaris idèntiques tinguin tractaments diferents en funció del municipi de residència.

D'altra banda, el cert és que, tot i la creació de consorcis d'administracions per a la coordinació del sistema metropolità de transport públic (ATM) amb la finalitat d'articular la cooperació entre les administracions públiques titulars dels serveis i de les infraestructures de transport públic col·lectiu, avui dia continuen havent-hi diferències importants en el tractament de la tarifació social, i això sense tenir en compte –com a factor agreujant- les diferències importants que es produeixen entre la primera corona (àmbit EMT) i la resta, i fonamentalment entre la primera i la segona corona, per ser les corones del sistema tarifari que representen un major intercanvi de desplaçaments. A tall d'exemple, i segons dades de l'AMTU (associació que aixopluga els municipis de la segona corona), mentre que un 10% dels desplaçaments entre ciutats de la segona corona metropolitana es realitza amb transport públic, els desplaçaments entre ciutats des de la segona a la primera corona utilitzant transport públic representa el 40%.

Aquest desequilibri entre el repartiment modal dels desplaçaments cap a la primera corona metropolitana i els que es realitzen dins de la segona corona metropolitana cal buscar-lo, probablement, en una planificació territorial que ha tendit a reforçar el paper de centralitat de Barcelona, sense tenir prou en compte el creixent pes específic del conjunt de l'àrea metropolitana. Mentre la població s'ha expandit sobre el territori, els llocs de treball i els serveis no han desenvolupat la mateixa expansió territorial, quedant més concentrats en la primera corona metropolitana i incrementant, d'aquesta manera, la necessitat de mobilitat dels municipis de la segona corona envers Barcelona i els municipis de la primera corona.

Aquesta realitat, que tracta de manera diferenciada a les persones en funció de quin sigui el seu municipi de residència a la RMB –i, per tant, al Baix Llobregat– té una incidència afegida per a aquells col·lectius més vulnerables, ja sigui per raons econòmiques, de mobilitat o de necessitat de desplaçament cap als centres de serveis públics del territori. Ja sigui per raons personals d'atenció a la família, per ocupacions solidàries o per pura activitat de lleure. Sens dubte el col·lectiu de la gent gran es podria identificar, molt sovint, amb aquests indicadors de vulnerabilitat.

5.b : Visions de futur

Arribats a aquest punt es fa del tot necessari plantejar noves alternatives per a superar els dèficits i desequilibris que comporten les modalitats actuals de transport públic, i que ens facin evolucionar cap a nous models més sostenibles, equilibrats i equitatius. Els nous abordatges, de manera general, ens han de donar resposta a les necessitats de mobilitat al territori i, de manera més concreta, han de resoldre les situacions de desequilibri i desigualtat que, en relació a la gent gran, comporta l'actual model.

En aquesta línia d'exploració ens trobem amb dues iniciatives que, de manera complementària, podrien acabar dibuixant el nou model de la futura gestió del transport públic al Baix Llobregat i arreu. Així tenim:

5.b.1 .- T-Mobilitat

En la línia de superar alguns dels punts febles del model vigent, des de fa un temps la pròpia Administració de la Generalitat de Catalunya està plantejant

un nou model de gestió alternativa que substitueixi paulatinament el STI. Es tracta d'una targeta única de transport, nomenada T-Mobilitat, de la qual es fa referència en diferents plans de mobilitat, com per exemple el Pla de Mobilitat de la RMB 2013-2018, i també el Pla de Transport de Viatgers de Catalunya 2020.

El primer acord d'avançar en aquesta línia ens remet al mes d'octubre de 2013. El Govern de la Generalitat de Catalunya va donar llum verda per a estudiar la viabilitat d'un nou projecte de targeta única per a l'ús del transport públic, la T-Mobilitat, amb previsió d'entrar en servei el 2015. Hores d'ara, quan encara es troba en fase d'estudi, des del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, s'anuncia que durant el segon semestre de 2016 entrarà en servei a tota la primera corona de Barcelona i s'implantarà progressivament a la resta de corones durant l'any 2018.

La T-Mobilitat té per objectiu convertir-se en un instrument de gestió de la mobilitat, integrant tots els modes de transport en un únic suport intel·ligent, substituint tots els títols de transport actuals per una aplicació de transport única.

Aquest nou sistema afavorirà la utilització del transport públic, igualant preus de les zones tarifàries en funció del recorregut, amb descomptes en funció dels usos de la targeta i bonificacions per a col·lectius específics. Així, adaptarà el preu del transport públic a la mobilitat real de cada ciutadà i permetrà a l'usuari decidir el sistema de pagament del seu transport, ja sigui prepagament, domiciliació bancària del rebut, recàrrega per internet, etc.

5.b.2 .- Transport a la demanda

Per aquells municipis que pateixen dificultats per a poder oferir un servei local de transport públic eficient, per raó de la seva baixa densitat de població o bé per comptar amb un nombre significatiu d'urbanitzacions, com és el cas d'alguns municipis del Baix Llobregat, es planteja, com a opció pal·liativa, el poder organitzar un transport a la demanda. Aquesta modalitat, que ja té diferents experiències en marxa a diversos municipis catalans, es presenta com a un servei potencial que s'organitza a partir de les demandes concretes rebudes. Per tant és un servei totalment flexible, que, dins d'uns paràmetres concrets, adapta l'itinerari, horari i freqüència a partir de les necessitats de demanda.

D'aquesta nova modalitat de transport ja començar a fer-ne ressò els darreres plans de mobilitat presentats a Catalunya. També en aquesta línia, el passat mes d'abril, el Consell Comarcal i el Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat han assumit un compromís per a elaborar un Pla de Mobilitat de Transport a la demanda al Baix Llobregat, a partir de tot un treball individualitzat amb els municipis de la Comarca que estiguin interessats en el projecte.

Una altra finalitat que caldria explorar amb la implementació al transport públic d'una modalitat d'aquestes característiques, és que el transport a la demanda podria donar resposta a algunes necessitats de transport adaptat esporàdic per a persones o col·lectius amb cert grau de dependència i que no tinguin opció d'utilitzar el transport ordinari.

5.c : Propostes des del CCGG del Baix Llobregat

Des del Consell Consultiu de la Gent Gran del Baix Llobregat, conscients que el sistema públic de transport per a persones requereix un plantejament a fons per tal d'adaptar l'actual sistema a un nou model, la gestió del qual elimini –o minimitzi al màxim- les desigualtats que suposa el rebre uns serveis i prestacions molt diferenciades, en funció del municipi on resideixin les persones (cosa que corrobora el present document) vol presentar un seguit de propostes a mig termini amb aquest objectiu. Nogensmenys, conscients que aquestes propostes poden tenir un termini d'execució i desenvolupament que requereixen una certa progressivitat en el temps, es plantegen altes propostes a desenvolupar a curt termini per tal de superar transitòriament les actuals situacions de desigualtat, i anar avançant cap a una solució definitiva més equitativa que l'actual.

El CCGG del BLI, com a òrgan de representació de la gent gran de la Comarca, cercarà el suport i la complicitat dels Ajuntaments del Baix Llobregat, així com del Consell Comarcal, i altres entitats o institucions vinculades, per tal d'unificar els esforços necessaris davant la Generalitat de Catalunya. L'aspiració és enfortir al màxim la demanda del col·lectiu de gent gran que, des de fa temps està demanant que es resolgui una situació que tracta de manera diferenciada i desigual a molts ciutadans i ciutadanes del Baix Llobregat (i d'altres indrets de Catalunya) en un tema de tanta transcendència com és el dret a la mobilitat amb un transport públic de qualitat, equitatiu i sostenible.

Amb aquest objectiu el CCGG del BLI portarà a terme les següents intervencions:

5.c.1 .- Accions a PRIMER TERMINI

En aquesta línia, i amb la voluntat de cercar nous suports a les peticions, des del CCGG es posaran en marxa les següents accions:

- **Invitar el Fòrum de la Mobilitat del Baix Llobregat** a participar i donar suport a les demandes del CCGG en l'àmbit de la mobilitat i transport públic a la Comarca.
- **Impulsar una moció davant el CCBLI** requerint que aquest acompanyi i doni suport a les demandes del CCGG, i a l'hora que les lideri públicament i política a la Comarca, així com davant altres administracions públiques.
- **Impulsar una moció davant els Ajuntaments** per tal que aquests donin suport a les demandes del CCGG, adaptin els serveis municipals de transport públic a la petició d'integració tarifària i recolzin la resta de peticions davant altres administracions públiques.
- **Elaborar una enquesta de satisfacció a la gent gran** del Baix Llobregat sobre el servei públic de transport de persones a la Comarca i en l'àmbit d'influència de la RMB.
- **Instar a la Generalitat per al compliment de mesures** contemplades en els plans de Mobilitat de la RMB (PDM) i del pla d'infraestructures de Catalunya (PDI), tendents a millorar les condicions generals de mobilitat al Baix Llobregat, i en particular les que poden afectar més directament a la gent gran i altres col·lectius amb dificultats de mobilitat.
- **Requerir al Govern de la Generalitat la implementació d'un nou model de gestió tarifària** del transport públic per a persones, que resolgui les dificultats de l'actual STI, i que es detallin de manera més concreta en les propostes a mig termini ressenyades al punt 5.c.3 d'aquest document.

▪ **Requerir al Govern de la Generalitat que posi en marxa mesures transitòries**, com les apuntades al punt 5.c.2 del document, amb la voluntat de pal·liar a curt termini les desigualtats de l'actual STI, i mentre no estigui operatiu el nou sistema de gestió tarifària, al que es fa esmen en el paràgraf anterior.

5.c.2 .- Peticions a CURT TERMINI

Amb la voluntat d'anar avançant cap un nou model de tarifació única a mig termini que superi i millori l'actual STI, en aquest punt es proposen un seguit de mesures per a anar progressant cap a aquest nou horitzó. En aquest sentit es podrien contemplar aquestes propostes com a passos intermedis que facilitaran el trànsit cap al nou model de gestió tarifària única. Amb aquest objectiu es fan les següents propostes:

▪ **Unificació de les targetes socials:**

Es tracta d'unificar les targetes socials que els diferents operadors (actuant com a agents de serveis públics) dispensen a la gent gran. Aquestes targetes, per no estar conceptualment considerades títols del sistema integrat actual, cada operador aplica requisits, criteris i bonificacions pròpies que acaben discriminant les persones que les utilitzen. La solució seria plantejar una "targeta gent gran" única que incorporés les ofertes actuals dels diferents operadors.

En aquest sentit es demana:

- Unificar els criteris d'accés i els requisits tarifaris de les diferents targetes adreçades a la gent gran.
- Ampliar les tarifacions socials a totes les zones, sense excepció.
- Homogeneïtzar les targetes socials de gent gran amb un concepte de targeta única que incorpori, en tot el territori, els beneficis unificats de les targetes roses metropolitanes (AMB), de les targetes daurades (Renfe) i dels carnets de pensionista (FGC).

▪ **Incorporació de nous serveis al STI:**

Donat que la visió del transport públic a mig termini està posada en un sistema únic de transport, fóra de gran interès que tots aquells agents que operen en aquest àmbit, i amb esperit de servei públic, es vagin incorporant a l'actual sistema de tarifació integrat (STI). Així s'aconseguiria un doble objectiu: evitar les discriminacions de tracte en el servei i, d'altra banda, incorporar-se de facto al futur sistema únic de transport públic.

En aquest sentit es demana:

- Incorporar els actuals serveis de transport local municipal al sistema integrat, de tal manera que el transport municipal sigui considerat un mode més dins del sistema.
- Incorporació altres operadors privats, de tal manera que alguns serveis que presten amb voluntat pública, es puguin incorporar al sistema integrat.

▪ **Potenciació de les connexions:**

Pensant en el nou model, però inclús reflexionant en la millora del model actual, és necessari potenciar les connexions entre alguns operadors i entre aquests i els diferents modes de transport que en aquests moments presenten certs dèficits de interconnexió.

En aquest sentit es demana:

- Ampliar la connexió intermodal per a línies urbanes, de tal manera que es converteixin en veritables llançadores entre el transport municipal i altres modes de transport interurbà (trens, metro, autobusos).
- Incrementar la connexió de les línies interurbanes entre els diferents operadors del territori i entre aquests i la resta de modes de transport (trens, metro), de tal manera que el transport públic es converteixi en un continu a la Comarca.

▪ **Unificació de criteris de zones:**

El fet de coexistir dues modalitats de transport públic al territori -el servei integrat i el no integrat- malgrat que són prestats pels mateixos operadors i amb els mateixos itineraris, fa que les seves ofertes fora del sistema integrat siguin quasi excloents. Així mentre que, per exemple, els bonotrens de Renfe i els abonaments de FGC no són vàlids dins la Zona 1, alguns títols bonificats de l'AMB només es poden utilitzar dins la zona 1.

D'altra banda, malgrat en els desplaçaments entre dos municipis limítrofs que estiguin ubicats dins de dues corones contigües és possible utilitzar targetes d'una sola zona, no és possible quan un d'aquests municipis està a la primera corona.

En aquest sentit es demana:

- Unificar els criteris d'utilització de serveis no integrats dins les diferents zones, per tal de superar una doble situació de discriminació: una discriminació general envers les avantatges dels serveis del sistema integrat, i d'altra banda, la discriminació de tracte en funció de l'oferta de l'operador.
- Despenalitzar els desplaçaments entre municipis limítrofs de la segona i primera corones, per tal de poder utilitzar targetes d'una zona, com a la resta de corones de la xarxa pública.

▪ **Instauració de sistemes de bonificació:**

Mentre no s'assoleixi el nou sistema únic de gestió tarifària, al qual s'aspira, i s'hagi de conviure amb el sistema actual i les evolucions que aquest vagi adoptant, es demana:

- Instaurar bonificacions específiques per a gent gran (i altres col·lectius especials) en els títols ordinaris i abonaments, tant del sistema integrat com a NO integrat, en aquells casos en què aquestes persones no tinguin accés directament a bonificacions en la seva condició social, econòmica, de vulnerabilitat o dependència.

5.c.3 .- Peticions a MIG TERMINI

Com ja s'ha comentat amb anterioritat, l'objectiu a mig termini és la implantació d'un sistema únic i unitari de gestió tarifària que millori, simplifiqui i superi els dèficits que han anat apareixen en l'actual sistema integrat (STI). Una manera d'anar evolucionant cap al nou sistema únic seria la introducció progressiva de mesures que ens facin anar equilibrant el sistema actual i avançar en aquesta direcció (algunes podrien ser les suggerides en l'anterior apartat 5.c.2 d'aquest document).

Tot pensant en aquest nou model igualitari a mig termini, es fan les següents propostes:

▪ **Implantació de la Targeta T-Mobilitat:**

Cal que les administracions implicades, i amb responsabilitat diversa en temes de mobilitat i transport públic, donin l'impuls determinant per a passar del projecte de la T-Mobilitat a la realitat d'una targeta única, més equitativa que els sistema tarifari actual, on cada usuari del transport públic per a persones acabarà pagant en funció del servei que rebi, i no en base a estar domiciliat en un municipi o altre del territori.

▪ **Incorporació de Transport a la demanda:**

Caldrà també que el nou sistema de transport públic doni resposta a les necessitats de mobilitat d'una part de la ciutadania que, per viure en nuclis de població dispersos o de baixa densitat, no tenen accés a un transport, no ja de qualitat sinó, de vegades, ni alternatiu.

Per tal de mantenir l'equitat que es persegueix, les administracions públiques hauran de donar resposta a aquest dèficit històric. La implantació d'un transport a la demanda per a territoris d'aquestes característiques, pot ser una solució ajustada i sostenible.

▪ **Incorporació Bonificacions específiques:**

El nou sistema, com a tot sistema públic, haurà de contemplar l'aplicació de descomptes sobre les condicions generals de la targeta única T-Mobilitat i sobre les tarifes del Transport a la demanda, per a gent gran i altres col·lectius i persones vulnerables o amb dependència, per tal que puguin accedir a aquests serveis en condicions d'equitat amb la resta d'usuaris.

ANNEX 1: QUADRE RESUM MODALITATS de TARIFACIONS SOCIALS per a GENT GRAN

MODALITAT	ENTITAT EXPEDIDORA	ÀMBIT APLICACIÓ	CARACTERÍSTIQUES dels SERVEIS BONIFICATS	REQUISITS
Targeta Rosa Metropolitana Tarifa Gratuïta BCN Ciutat	Ajuntament de BCN	Municipis de la Zona 1 del STI	<p>Títol de transport de tarifació social, personal i intransferible, amb el que es pot viatjar gratuïtament en diversos serveis de transport públic que operen a la zona tarifària 1 del STI:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Línies d'autobusos metropolitans de TMB • Línies d'autobusos metropolitans de diferents empreses concessionàries de l'AMB, dins de la zona tarifària 1 • Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (dins la zona tarifària 1 del STI) • Metro • Trambaix • Trambesòs • Funicular de Montjuïc • (No inclou serveis de Rodalies Renfe) 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Cal estar empadronat al municipi de Barcelona. 2. Cal tenir 60 anys o més 3. Cal tenir uns ingressos econòmics per tots els conceptes (pensions, ajudes, rendes, etc.) iguals o inferiors a 8.132€ (IPREM) (Indicador Públic de Renda d'Efectes Múltiples)
Targeta Rosa Metropolitana de Tarifa Reduïda BCN Ciutat	Ajuntament de BCN	Municipis de la Zona 1 del STI	<p>Títol de transport de tarifació social, personal i intransferible, amb el que es pot viatjar amb tarifa reduïda en diversos serveis de transport públic que operen a la zona tarifària 1 del STI:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Línies d'autobusos metropolitans de TMB • Línies d'autobusos metropolitans de diferents empreses concessionàries de l'AMB, dins de la zona tarifària 1 • Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (dins la zona tarifària 1 del STI) • Metro • Trambaix • Trambesòs • Funicular de Montjuïc • (No inclou serveis de Rodalies Renfe) 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Cal estar empadronat al municipi de Barcelona. 2. Cal tenir 60 anys o més 3. Cal tenir uns ingressos econòmics per tots els conceptes (pensions, ajudes, rendes, etc.) iguals o inferiors a 16.264€ (2 IPREM) (2 Indicador Públic de Renda d'Efectes Múltiples)

Targeta Rosa
Metropolitana
Tarifa Gratuïta
Altres Municipis
Metropolitans

Ajuntaments de l'AMB Municipis de la Zona 1
Participants del STI

Títol de transport de tarifació social, personal i intransferible, amb el que es pot viatjar **gratuïtament** en diversos serveis de transport públic que operen en diferents municipis d'influència de la zona tarifària 1 del STI:

- Línies d'autobusos metropolitans de TMB
- Línies d'autobusos metropolitans de diferents empreses concessionàries de l'AMB, dins de la zona tarifària 1
- Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (dins la zona tarifària 1 del STI)
- Metro
- Trambaix
- Trambesòs
- Funicular de Montjuïc
- (No inclou serveis de Rodalies Renfe)

1. Cal estar empadronat en algun dels municipis que hi participen.
2. Cal tenir l'edat requerida, segons condicions de cada municipi:
 - 2.1.- Més de 60 anys: Castelldefels, Sant Adrià de Besòs, l'Hospitalet de Llobregat, Cornellà de Llobregat
 - 2.2.- Més de 61 anys: Viladecans
 - 2.3.- Més de 62 anys: Badalona, Esplugues de Llobregat, Montgat, Sant Boi de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern, Santa Coloma de Gramenet i Tiana
 - 2.4.- Més de 63 anys: Gavà
 - 2.5.- Més de 65 anys: Cerdanyola del Vallés, Molins de Rei, Montcada i Reixac, El Papiol, El Prat de Llobregat, Sant Feliu de Llobregat, Sant Vicenç dels Horts i Santa Coloma de Cervelló
3. Cal tenir uns ingressos econòmics per tots els conceptes (pensions, ajudes, rendes, etc.) inferiors a l'Indicador Públic de Renda d'Efectes Múltiples (IPREM).

Targeta Rosa
Metropolitana
Tarifa Reduïda
Altres Municipis
Metropolitans

Ajuntaments de l'AMB Municipis de la Zona 1
Participants del STI

Títol de transport de tarifació social, personal i intransferible, amb el que es pot viatjar amb **tarifa reduïda** en diversos serveis de transport públic que operen en diferents municipis d'influència de la zona tarifària 1 del STI:

- Línies d'autobusos metropolitans de TMB
- Línies d'autobusos metropolitans de diferents empreses concessionàries de l'AMB, dins de la zona tarifària 1
- Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (dins la zona tarifària 1 del STI)
- Metro
- Trambaix
- Trambesòs
- Funicular de Montjuïc
- (No inclou serveis de Rodalies Renfe)

1. Cal estar empadronat en algun dels municipis que hi participen.
2. Cal tenir l'edat requerida, segons condicions de cada municipi:
 - 2.1.- Més de 60 anys: Castelldefels, Sant Adrià de Besòs, l'Hospitalet de Llobregat, Cornellà de Llobregat
 - 2.2.- Més de 61 anys: Viladecans
 - 2.3.- Més de 62 anys: Badalona, Esplugues de Llobregat, Montgat, Sant Boi de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern, Santa Coloma de Gramenet i Tiana
 - 2.4.- Més de 63 anys: Gavà
 - 2.5.- Més de 65 anys: Cerdanyola del Vallés, Molins de Rei, Montcada i Reixac, El Papiol, El Prat de Llobregat, Sant Feliu de Llobregat, Sant Vicenç dels Horts i Santa Coloma de Cervelló
3. Cal tenir uns ingressos econòmics per tots els conceptes (pensions, ajudes, rendes, etc.) inferiors a dues vegades l'Indicador Públic de Renda d'Efectes Múltiples (2 IPREM).

Targeta T- 4 Metropolitana	Ajuntaments AMB	Municipis de la Zona 1 del STI	Serveis del transport públic de persones que operen en la zona tarifària 1 del Sistema Tarifari Integral (STI). (No inclou serveis de Rodalies Renfe)	Per als posseïdors de la Targeta Rosa Metropolitana de tarifa reduïda . Permet fer 10 desplaçaments integrats combinant, metro, FGC, tramvia (Trambaix i Trambesòs) i Autobusos de l'àrea metropolitana de Barcelona, únicament dins de la zona 1.
Targeta Daurada	Renfe	Tot el territori operat per Renfe	Amb la targeta daurada es beneficien d'una reducció del 40% en el preu del bitllet senzill o d'anada i tornada i d'altres títols individuals operats per Renfe. Es pot gaudir del descompte qualsevol dia de la setmana.	Cal tenir 60 anys o més
Carnet Pensionista 1a. Corona Tipus A (Passi de Pensionista)	FGC	Municipis de la Zona 1 del STI	<ul style="list-style-type: none"> . Gratis serveis 1a. corona (similar a la T-Rosa Metropolitana) . 75% descompte en títols de la resta de corones (de la 2 a la 6) . Descomptes en Cremalleres de Montserrat i Núria i funicular de Montserrat 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Cal estar empadronat en algun municipi de la primera corona del STI 2. Cal tenir 65 anys o més 3.a) Cal tenir uns ingressos econòmics per tots els conceptes (pensions, ajudes, rendes, etc.) inferiors a l'Indicador Públic de Renda d'Efectes Múltiples (IPREM)
Carnet Pensionista 1a. Corona Tipus B (Targeta T- Pensionista)	FGC	Municipis de la Zona 1 del STI	<ul style="list-style-type: none"> . Permet viatjar en els trajectes de la zona 1 en condicions similars a la T-4 metropolitana. . 50% descompte en títols de la resta de corones (de la 2 a la 6) . Descomptes en Cremalleres de Montserrat i Núria i funicular de Montserrat 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Cal estar empadronat en algun municipi de la primera corona del STI 2. Cal tenir 65 anys o més 3. Cal tenir uns ingressos econòmics per tots els conceptes (pensions, ajudes, rendes, etc.) inferiors al doble de l'Indicador Públic de Renda d'Efectes Múltiples (2 IPREM)
Carnet Pensionista 2a. a 6a. Corones Tipus A (Passi de Pensionista)	FGC	Municipis compresos entre les Zones 2 a la 6	<ul style="list-style-type: none"> . 75% descompte en títols de les corones 2 a la 6 . Descomptes en Cremalleres de Montserrat i Núria i funicular de Montserrat 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Cal estar empadronat en algun dels municipis de les corones 2 a 6 del STI 2. Cal tenir 65 anys o més 3. Cal tenir uns ingressos econòmics per tots els conceptes (pensions, ajudes, rendes, etc.) inferiors a l'Indicador Públic de Renda d'Efectes Múltiples (IPREM)
Carnet Pensionista 2a. a 6a. Corones Tipus B (Targeta T- Pensionista)	FGC	Municipis compresos entre les Zones 2 a la 6	<ul style="list-style-type: none"> . 50% descompte en títols de les corones 2 a la 6 . Descomptes en Cremalleres de Montserrat i Núria i funicular de Montserrat 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Cal estar empadronat en algun dels municipis de les corones 2 a 6 del STI 2. Cal tenir 65 anys o més 3. Cal tenir uns ingressos econòmics per tots els conceptes (pensions, ajudes, rendes, etc.) inferiors al doble de l'Indicador Públic de Renda d'Efectes Múltiples (2 IPREM)