

# Tarifació social integrada del transport públic a Catalunya per a persones amb discapacitat

---



Aquesta publicació està subjecte a llicències Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional. Per a veure una còpia d'aquesta llicència, visiteu [https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/deed.es\\_ES](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/deed.es_ES)

**Contacte** [accessibilitat@ecom.cat](mailto:accessibilitat@ecom.cat)

V. 07.2018

Un **element comú a tot el territori català davant el repte d'impulsar l'ús del transport públic entre tota la ciutadania (i fidelitzar-la) és l'accessibilitat**: no només des de les vessants física, sensorial i cognitiva, sinó també des de la perspectiva de la assequibilitat.

**El transport públic accessible i assequible és un element fonamental per garantir tant el dret a la mobilitat de les persones**, com el dret al propi desenvolupament personal i ciutadà. Quelcom que influeix de forma determinant en la promoció de l'envelliment actiu i en la inclusió de les persones amb discapacitat a tots els àmbits: fomenta la cohesió social de la comunitat, millora la efectivitat d'inversions a altres polítiques socials (la mobilitat sempre és un engranatge clau), posa en valor la convivència a l'espai públic de la diversitat i les relacions humanes, i -indubtablement- suposa un increment directe de les persones usuàries. Perquè no parlem només de sumar com a usuària del transport públic a la persona amb discapacitat (prop de 3 milions i mig de persones en total a Catalunya), sinó que sumem també tot el seu entorn social.

Em aquest sentit, la tarifació social integrada al transport públic per a persones amb discapacitat a Catalunya és una demanda ja històrica d'ECOM i del col·lectiu que es va intensificar amb la implementació del sistema tarifari integrat a Catalunya (2001 a l'àrea de Barcelona), i que té per objectius:

- Promoure la **igualtat d'oportunitats** de les persones amb discapacitat al transport públic, on també s'ha de tenir en compte [greuge comparatiu de cost de vida](#) que es pateix i que s'ha incrementat amb la crisi segons un [informe de la Relatora Especial sobre els drets de les persones amb discapacitat de la ONU](#).

- **Unificar els criteris per a la obtenció d'aquesta tarifació social i la pròpia bonificació**. Qüestió sobre la que el Síndic de Greuges de Catalunya va presentar informes al parlament de Catalunya (2005 i 2010) i va publicar el ['Informe sobre el preu dels transports públics'](#) (2014).

A dia d'avui els títols, tarifes i requisits per accedir a **aquestes bonificacions del transport públic segueixen variant segons territori** (hi ha municipis amb targetes, requisits i descomptes propis) i **segons operador** (RENFE te la [targeta daurada](#), [Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya](#) te el se propi carnet de pensionista i passi d'acompanyant, [ALSA](#) també ofereix descomptes, etc).

En aquest sentit, i ja que els títols de transport serien unipersonals i intransferibles, als requisits econòmics caldria considerar únicament els ingressos de la persona amb diversitat funcional i no els de la unitat familiar. Així mateix, tampoc no s'haurien de comptabilitzar prestacions com les vinculades a la "LLei de dependència": aquesta és una qüestió bàsica que, sumant, ha de garantir la promoció de l'emancipació del col·lectiu (sobretot de les dones amb diversitat funcional, [amb una taxa de pobresa 40% superior a la dels homes en la mateixa situació](#)).

- Incorporar el **passi d'acompanyant gratuït també de manera integrada** per a qui tingui reconeguda la necessitat de tercera persona al seu certificat de discapacitat. Actualment, RENFE i FGC ofereixen descomptes als acompanyants, però la aposta que més s'aproxima a la demanda del col·lectiu és [el passi metropolità d'acompanyant de la AMB](#).

Cal incidir, però, que en cap cas això s'ha de traduir en la exigència obligatòria per a la persona amb diversitat funcional de desplaçar-se sempre acompanyada: aquesta és una decisió personal i el transport públic ha de fomentar l'autonomia.

- **Minimitzar les desigualtats territorials** que ja hi ha en matèria de transport públic.

Els [títols integrats de transport públic](#) permeten fer fins a tres transbordaments (incloent diferents mitjans de transport) en un mateix desplaçament i amb el mateix bitllet. I actualment això, amb tarifació social per a persones amb discapacitat, **només existeix parcialment a Barcelona ciutat i a 24 dels 36 municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB)**: parlem de la [targeta rosa metropolitana](#), un títol personal i intransferible, amb el qual -depenent dels ingressos- es pot viatjar gratuïtament o bé amb tarifa reduïda (acompanyant la targeta [multiviatge de preu reduït T4](#)) a la [zona 1 del sistema tarifari integrat de la ATM Barcelona](#). Però, diem que és un títol "parcialment integrat" perquè, al contrari que la resta de títols integrats bonificats de l' ATM, només té accés a [21](#) dels [50 operadors](#) de transport i no està inclòs un dels més importants en la mobilitat quotidiana: rodalies de Catalunya (RENFE).

- **Equipar la tarifació social de les persones amb discapacitat a altres tarifacions socials ja existents** incorporades a títols de transport integrats disponibles a totes les ATM de Catalunya (Girona, Lleida, Camp de Tarragona i Barcelona).

- **Promoure l'ús del transport públic entre les persones amb discapacitat, les seves famílies i el seu entorn social.** En aquest sentit, doncs, promoure una mobilitat més sostenible i equitativa a tot el país.

*Material elaborat gràcies a la col·laboració de:*

