

Estudi de l'ús dels títols socials als diferents Transports Públics Urbans (TPU) de la zona AMTU (Agrupació de Municipis amb Transport Urbà)

Objecte de l'estudi

L'objecte d'aquest projecte és fer un estudi de situació de l'existència i ús dels títols socials al transport públic urbà dels municipis adherits a AMTU.

En aquest sentit, es vol posar de relleu tots aquells aspectes que envolten als títols socials, és a dir, veure la importància que aquests representen per al transport públic i la societat en general, i destacar les polítiques i decisions que s'han de dur a terme per tal que siguin usats per el major nombre de passatgers potencials.

Tanmateix, l'estudi vol conèixer els diferents títols socials existents en l'entorn AMTU i quins són els criteris que s'han seguit a l'hora de ser atorgats als diferents col·lectius. Es saber quin ús se'n fa i quins col·lectius els utilitzen més, així com valorar quina repercussió econòmica comporten respecte al cost total d'explotació dels transports públics urbans dels diferents municipis.

Com a objectiu final, es pretén aportar uns criteris de títols socials, el màxim d'integradors i objectius possible, tenint en compte les diferents polítiques que s'apliquen en aquest àmbit, tant en els municipis AMTU com en ciutats d'altres països europeus, amb la finalitat que els títols socials es regeixin per criteris tècnics en la mesura del possible i que tinguin el màxim d'homogeneïtat dins dels municipis adherits a AMTU per tal d'evitar greuges comparatius entre els beneficiaris. L'objecte d'aquest projecte és estudiar l'eficiència energètica de la flota de transports dels municipis adherits a l'Agrupació de Municipis Titulars de Transport Urbà (AMTU).

Resum dels títols socials

Després d'estudiar els diferents municipis que tenen servei de transport públic urbà, s'ha fet unes taules per tal de recopilar la informació més rellevant respecte als diferents títols socials existents. Aquestes taules pretenen ser una ajuda per tal de poder estandarditzar els diferents factors existents, com ara els grups als quals es dirigeixen els títols socials i la reducció del preu del títol respecte el seu títol homòleg. Aquestes taules també serveixen per tal de resumir la situació actual dels diferents municipis AMTU respecte els títols socials que hi tenen.

Municipis d'AMTU amb títols socials propis. A la taula 45 queda resumit quin és el percentatge d'ús dels títols socials d'ATM respecte a les validacions totals fetes en cada municipi. L'any indica quan es van realitzar aquestes validacions.


A la taula 46, es resumeix quina és la situació actual dels títols socials propis del municipi.

- **Persones grans:**

Edat: a partir de quina edat o circumstàncies tenen dret a adquirir aquest títol. En l'estudi de cada municipi es descriu exactament totes les característiques per tenir-hi dret, en aquesta taula només s'ha recollit la informació més genèrica i rellevant.

- **Persones discapacitades.**

En el cas que existeixi un títol social per a persones amb discapacitat, si no s'indica el contrari, aquest haurà d'acreditar una disminució de grau del 33% o superior.

Els municipis ressaltats de color blau () indiquen que per poder beneficiar-se dels títols socials per a persones discapacitades, aquestes han d'acreditar un grau de disminució igual o superior al 65%.

• **Persones joves.**

Edat límit: indica, en cas que existeixi fins a quina edat es té dret a adquirir aquest títol.

Estudiant: indica si per tal de poder adquirir el títol és condició indispensable ser estudiant, ja sigui escolar, universitària, formació professional...

En tots els casos s'indica quina bonificació representa el títol social per al beneficiari.

- **Gratuït:** si el títol permet als beneficiaris viatjar de forma gratuïta i il·limitada (o un gran nombre de viatges anuals).
- **Preu reduït:** percentatge aproximat de la bonificació del títol social respecte al seu títol homòleg. En cas que existeixin diferents preus segons els requisits, s'ha indicat com a variable.

En ambdós casos, si la casella esta ressaltada de color verd (■), indica que s'han de complir uns requisits econòmics per tal de tenir dret a aquesta bonificació del títol social. Finalment, els municipis ressaltats de color groc (■) indiquen que disposen d'altres títols socials, com ara per persones en situació d'atur, famílies nombroses o acompanyants de persones amb discapacitat.

Municipi d'AMTU amb títols socials propis	Títols socials ATM			
	Any	T-jove (%)	T-familiar (%)	T-12 (%)
Abrera	Municipi no integrat en el sistema tarifari ATM			
Barberà del Vallès	2010	0,34	0,2	0,21
Blanes	Municipi no integrat en el sistema tarifari ATM			
Caldes d'Estrac i Sant Vicenç dels Horts	2010	0,47	0,22	0,77
Cardedeu	2011	0,79	0,08	3,7
Cerdanyola del Vallès	2011	1,18	0,24	1,38
El Masnou	Percentatges no coneguts			
Granollers	2011	0,7	0,5	1,76
Igualada	Percentatges no coneguts			
La Roca del Vallès	2011	0,6	0,5	0,05
Les Franqueses del Vallès	2011	0,5	0,8	4,38
Manresa	Percentatges no coneguts			
Mataró	2011	0,8	0,3	1,9
Molins de Rei	2011	0,35	0,58	0,5
Mollet del Vallès	2011	0,44	0,65	1,5
Parets del Vallès	2011	0,75	0,5	2,75
Rubí	Percentatges no coneguts			
Sabadell	2010	0,5	0,28	1,89
Sant Celoni	2011	0,69	0,45	0,28
Sant Cugat del Vallès	2010	1,46	0,77	0,66
Sant Fost de Campsentelles	2011	0,94	0,1	0,01
Sant Sadurní d'Anoia	2010	1,36	0	1,34
Santa Maria de Palautordera	2011	1,15	0,33	0,03
Santa Perpètua de Mogoda	2011	0,65	0,25	1,18
Terrassa	Percentatges no coneguts			
Vallirana	2010	0,52	0,42	0,39
Vic	Municipi no integrat en el sistema tarifari ATM			
Vilafranca del Penedès	Percentatges no coneguts			
Vilanova i la Geltrú	2010	0,29	0,12	1,64

Taula 45: Quadre resum del percentatge d'ús dels diferents títols socials de l'ATM en els municipis que tenen títols socials propis.

Font: elaboració pròpia a partir de dades de AMTU.

Municipi	Títols socials propis								
	Any	Persones grans			Persones amb discapacitat		Persones joves		
		Edat	Gratuït	Preu Reduït	Gratuït	Preu Reduït	Edat límit	Estudiant	Gratuït
Abrera	2004	+60		58%			25		28%
Barberà	2012	+65	X		X				
Blanes	2012	+60	X	85%			18		18%
Caldes Estrac i St Vicenç Montalt	2012	Jubilat	X		X		16	X	
Cardedeu	2012	+65		75%				X	75%
Castellbisbal	2012	+65	X			24%	25		24%
Cerdanyola	2012	+65		50%					
El Masnou	2011	+65		43%	43%				
El Papiol	2011	+65	X						
Granollers	2012	+65	X	35%			21	X	35%
Igualada	2012	+65	X	30%	X	30%	16	X	18%
La Roca	2012	+65	X	50%	X	50%			
Les Franqueses	2012	+65	X	50%					
Manresa	2012	+60	X		X				
Martorell	2011	+65		44%			7		44%
Mataró	2012	+65	X		X				
Molins de Rei	2012	+65	X	52%	X	52%	18		40%
Mollet	2012	+60		50%			21		50%
Parets	2012	Jubilats	X		X				
Rubí	2012	+60	X	50%	X	50%		X	47%
Sabadell	2012	65	X		X		30		22%
Sant Celoni	2012	+60	X						
Sant Cugat	2012	Jubilats	X		X		18	X	variable
Sant Fost	2011	Jubilats		25%		25%	25		25%
Sant Sadurní	2012	Jubilats	X		X			X	40%
St. Vicenç dels Horts	2010						21		44%
Sta. M ^a Palautordera	2012	+65		X					
Sta. Perpètua	2012	+65		28%		28%	21		28%
Terrassa	2012		+65	variable					
Vallirana	2012	Jubilats		37%					
Vic	2012	Jubilats	X					X	9%
Vilafranca del Penedès	2011	+65	X		X				
Vilanova i la Geltrú	2012	+65		50%		50%	25		34%

Taula 46: Quadre resum dels diferents títols socials propis de cada municipi.

Font: elaboració pròpia a partir de dades AMTU.

Municipis d'AMTU sense títols socials propis. A la taula 47 queda resumit quin és el percentatge d'ús dels títols socials d'ATM respecte a les validacions totals fetes en cada municipi. L'any indica quan es van realitzar aquestes validacions.

A la figura 120 estan representats els percentatge d'ús dels títols socials respecte el nombre total de les validacions de cada municipi. S'ha distingit entre els municipis que tenen títols socials propis i els que només tenen els títols socials de l'ATM.

Es pot veure com els municipis que tenen títols socials propis tenen un percentatge d'ús dels títols socials més elevat que no pas els municipis que únicament disposen dels títols socials ATM. Una hipòtesis que explicaria aquest fet, és que els títols socials ATM no s'adeqüen a les necessitats dels usuaris dels diferents autobusos urbans.

Municipi	Títols socials ATM			
	Any	T-jove (%)	T-familiar (%)	T-12 (%)
Alella	2011	1,29	1,26	0,03
Argentona	2011	0,14	0,12	0,38
Bigues i Riells	2011	0,7	0,02	0,45
Cabrera de Mar	No es disposa de les dades			
Caldes de Montbui	2011	0,24	0,06	0,0
Calella i Pineda de Mar	2011	0,4	0,17	1,51
Canet de Mar	2011	0,19	0,4	0,04
Castellar del Vallès	2010	0,02	0,0	1,46
Castellbisbal	No es disposa de les dades			
Corbera de Llobregat	No es disposa de les dades			
El Papiol	No es disposa de les dades			
Esparreguera	2010	0,39	0,43	0,52
L'Ametlla del Vallès	2011	0,57	0,31	0,04
Liçà d'Amunt	2011	1,61	1,43	2,67
Maigrat de Mar	No es disposa de les dades			
Palau-solità i Plegamans	2011	0,1	0,58	1,15
Premià de Dalt i Premià de Mar	2010	0,78	0,83	0,03
Ripollet	No es disposa de les dades			
Sant Andreu de Llavaneres	No es disposa de les dades			
Sant Antoni de Vilamajor	2011	0,82	0,2	0,0
Sant Vicenç dels Horts	No es disposa de les dades			
Santa Eulàlia de Ronçana	2011	0,69	1,11	0,02
Sitges	2010	0,31	0,26	0,9
Teià	2010	2,51	0,74	0,0
Torrelles de Llobregat	2010	1,4	0,27	0,03
Vacarisses	No es disposa de les dades			
Viladecavalls	No es disposa de les dades			
Vilanova del Vallès	2011	0,64	0,19	0,02
Vilassar del Mar	2010	0,45	0,51	2,17

Taula 47: Quadre resum del percentatge d'ús dels diferents títols socials de l'ATM en els municipis que no tenen títols socials propis.

Font: elaboració pròpia a partir de dades AMTU.

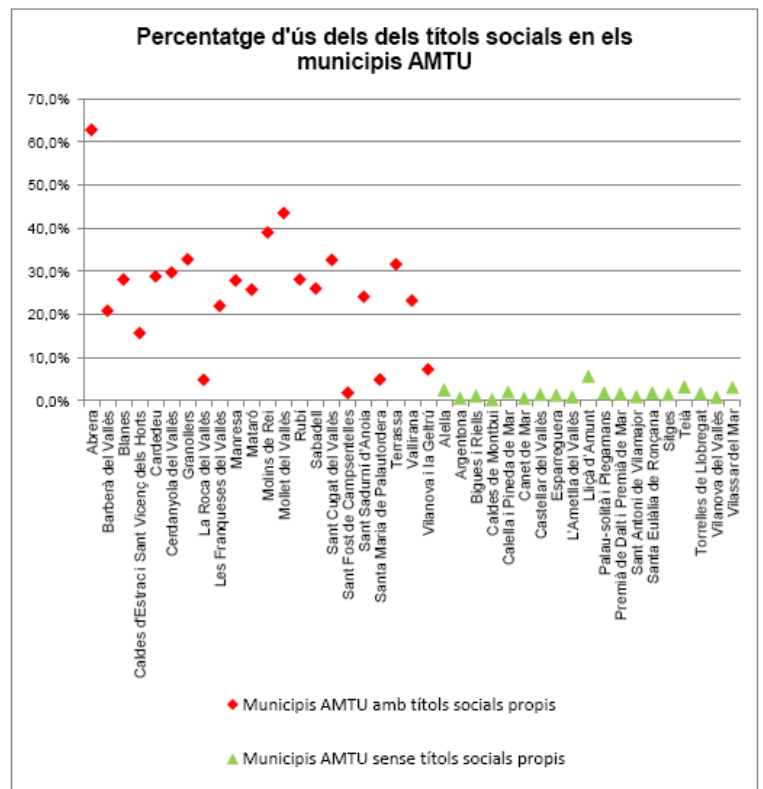


Figura 120: Representació dels percentatges d'ús dels títols socials en els diferents municipis d'AMTU.

A continuació s'ha calculat un ràtio per tenir una idea general de l'ús del transport públic, veure figura 121. S'ha calculat el nombre total de validacions entre el nombre total d'habitants de cada municipi (en el cas de transport urbà compartit, s'ha sumat la població d'ambdós municipis), d'aquesta manera s'ha obtingut el nombre de validacions per persona. Aquest rati no correspon exactament a la mitjana de validacions per persona dels municipis, ja que existeix la possibilitat que no totes les persones que han validat els estiguin empadronats en aquell municipi i per tant es distorsiona una mica el valor. No obstant sí que ens dóna un ordre de magnitud de l'ús del transport públic urbà.

En aquest gràfic es pot observar una petita tendència en que els municipis AMTU que no tenen títol social propis tenen un rati validacions/persona en general més baix que la mitjana, que es situa en 11,6 validacions/persona. No obstant, en aquest rati d'ús hi ha diversos factors que poden afectar, com ara, l'existència de títols socials, la utilització del servei per a persones de fora del municipi, el bon servei de cobertura del transport públic urbà, la freqüència de pas d'aquest, etc. De manera que no es pot concloure una relació directa entre la oferta dels títols socials i el seu ús, però sí una petita influència.

A continuació s'ha representat els municipis AMTU ordenats per ordre decreixent del seu rati d'ús de validacions per persona, i el percentatge que suposen els ingressos directes per la recaptació de les validacions respecte el cost total d'explotació del transport públic urbà (veure figura 122).

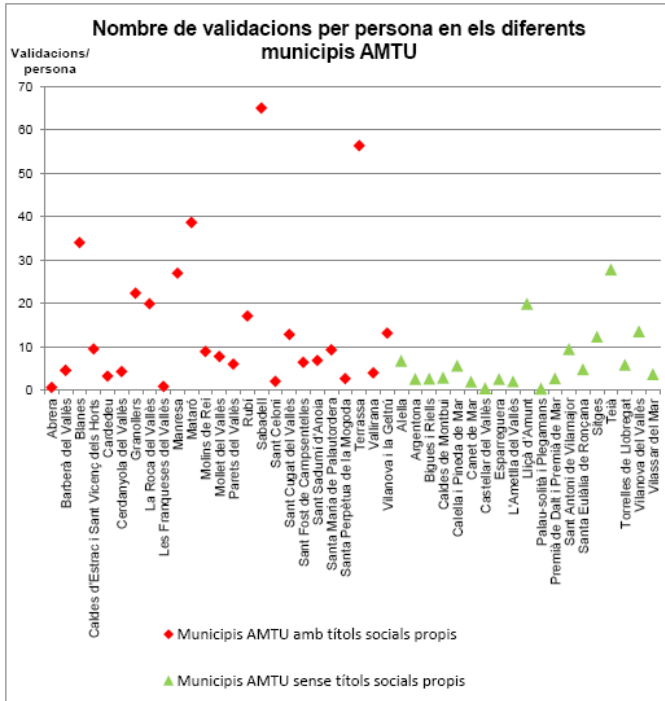


Figura 121: Representació del rati validacions/persona dels diferents municipis AMTU.

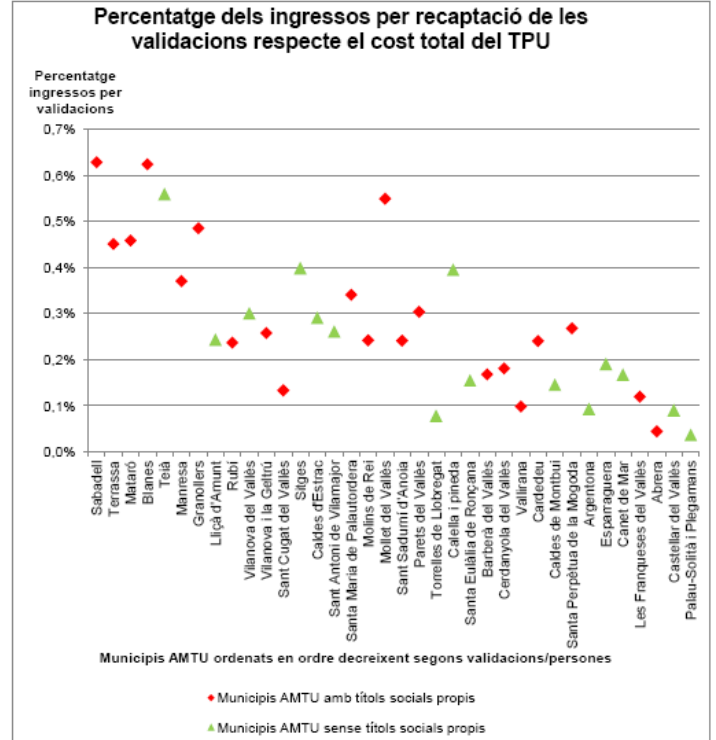


Figura 122: Representació del percentatge d'ingressos que suposa la recaptació per les validacions fetes en el TPU, tenint en compte el rati d'ús del TPU dels municipis.

Aquest gràfic mostra una certa tendència decreixent, el qual indica en termes generals, que com més baix és el nombre de validacions per persones més baix és el percentatge que suposen els ingressos per validacions respecte el cost d'explotació del transport públic urbà. No obstant no segueix una línia clara de tendència, la qual cosa pot indicar l'existència de més factors que afecten en aquest fet, com ara el cost dels títols o el percentatge d'ús dels títols socials. Un aspecte important a destacar és que els municipis que tenen títols socials propis no tenen un percentatge d'ingressos per validacions significativament inferior a la resta, la qual cosa es pot interpretar com que l'oferta d'aquests no significa una disminució remarcable en els ingressos per validacions.

Conclusions i recomanacions

La mobilitat és un dret, i com a tal, és necessari fer polítiques per tal de poder-lo garantir a tota la població i sobretot a aquelles persones en risc d'exclusió social. La mobilitat de les persones és una necessitat bàsica i obre un ampli ventall d'oportunitats tant a nivell econòmic com personal. Si es vol que la societat avanci en cohesió social, és necessari que tothom tingui les mateixes oportunitats, ja que del contrari es pot produir un trencament social que cada cop faci més gran la separació entre els diferents col·lectius socials. Per tant és important que hi hagi unes polítiques socials també en el transport públic, per aconseguir que aquest sigui accessible al màxim nombre de persones possible.

Després d'analitzar la pràctica totalitat dels municipis que conformen la zona AMTU, es pot observar que no existeixen polítiques socials homogènies i ben definides de cara a les bonificacions del transport públic, i

tampoc existeixen criteris unificats a l'hora d'assignar les bonificacions dels títols. Aquest estudi s'ha realitzat en municipis amb característiques socio-econòmiques similars, i no obstant els criteris per poder beneficiar-se dels títols socials propis dels municipis són molt dispersos entre sí. Aquest fet pot donar lloc a situacions socialment injustes, per exemple, dues persones amb les mateixes característiques econòmiques i d'edat, només pel fet de viure en municipis diferents, una pot viatjar gratuïtament en el transport públic urbà del seu municipi i l'altra ha de pagar el cost total del bitllet per tal de poder moure's en el seu municipi. Per tal d'evitar aquests fets, els municipis de la zona AMTU haurien de tenir uns criteris bàsics unificats, que després cada municipi ho adaptés a les seves característiques i possibilitats.

És cert que els municipis estudiats, tot i tenir característiques similars, ja que tots es troben en el mateix àmbit geogràfic, les xarxes de bus urbà són molt diferents entre ells. Hi ha municipis on existeixen diverses línies de bus i abasteixen la majoria de la població amb una freqüència de pas elevada, i en canvi d'altres tenen una única línia que fa un breu recorregut pel municipi i dona un servei més aviat puntual. Aquest fet influeix en l'ús que la població fa del servei, i per tant influeix a la hora de fixar quins són els títols vàlids i els seus preus, per aquest motiu és important fixar criteris de títols socials i no imposar preus concrets.

Per tal de fer unes polítiques socials en l'àmbit de la mobilitat, és important definir molt clarament quins col·lectius són els beneficiaris dels diferents títols socials i quins requisits han de complir, ja que poden existir criteris més restrictius que d'altres, com poden ser els ingressos d'una persona envers l'edat d'aquesta.

Un altre aspecte important és intentar no duplicar beneficiaris dels títols socials, ja que s'evitaran duplicitats en les administracions que ho gestionen i estaran millor identificats amb un únic títol que permetrà estudiar-ne el seu ús per a futurs estudis de millora.

Finalment, un altre punt a la hora de dissenyar els títols socials és fer prevaldre la condició de títol social per sobre la de bonificació per ús elevat del transport públic, ja que del contrari només es beneficien del títol social les persones del col·lectiu que fan un gran nombre de viatges en transport públic.

A continuació es proposen una sèrie de recomanacions que s'han considerat adients per tal d'harmonitzar els criteris dels títols socials i evitar les diferències en aquest àmbit dels diferents municipis AMTU.

Els col·lectius que d'alguna manera s'haurien de veure beneficiats per algun tipus de títol social, són els següents:

- **Gent gran.** La gent gran, en general, va perdent facultats, és a dir, va perdent aptituds que els dificulten la seva mobilitat. Això comporta un risc d'exclusió, ja que pot comportar que aquestes persones cada cop es quedin més a casa i no surtin a l'exterior. Per a aquest col·lectiu, és important impulsar les polítiques d'accessibilitat en el transport públic, ja que en facilita i acomoda el seu ús, així com també és important que siguin beneficiaris directes de les polítiques de títols socials, que aquestes redueixin el cost del viatge en bus urbà i per tant en fomenti el seu ús i permeti una millora de la mobilitat d'aquest col·lectiu. D'altra banda, la renda disponible d'aquestes persones sol ser força menor que la de les persones en actiu.
- **Persones amb alguna discapacitat.** Aquest col·lectiu té un alt risc d'exclusió social. És important donar facilitats per tal que aquestes persones tinguin els mateixos drets i oportunitats que les persones plenament capaces, i és important facilitar la seva mobilitat per tal que tinguin dret a serveis bàsics com ara l'educació, la sanitat, la feina, etc. A més a més, algunes d'aquestes persones, per les característiques de la seva discapacitat, no poden tenir el permís de conduir, fet que disminueix les seves oportunitats de transport. La discapacitat pot classificar-se segons el grau o segons el tipus. A Espanya, i per tant a Catalunya, s'acostuma a utilitzar més la classificació per graus, que és un barem

segons el Reial decret 1971/1999 de procediment per al reconeixement, declaració i qualificació del grau de minusvalidesa. El mínim d'afectació per tal de ser considerat discapacitat és el 33%. Aquest grup inclou persones amb grau de disminució del 33% al 64%, i són persones discapacitades amb suficient nivell d'autonomia per poder inserir-se socialment i laboralment. Per aquest motiu, és important facilitar aquestes oportunitats mitjançant títols socials que afavoreixin el seu transport, i a més no és un col·lectiu que representi un elevat percentatge de la població per tant és interessant fer extensiu la bonificació dels títols socials a tot el col·lectiu de persones discapacitades, per tant a totes les persones que presentin un grau de discapacitat igual o superior al 33%.

- **Nens i joves.** Aquest col·lectiu té la impossibilitat legal de tenir el carnet de conduir, de manera que el seu transport es limita a dependre de terceres persones o del transport públic. A més a més no tenen ingressos, com a mínim fins als 16 anys, edat legal per començar a treballar, de manera que un cost elevat del transport públic pot reduir la seva mobilitat, i per tant les seves oportunitats.
- **Persones en situació d'atur i/o amb baixos ingressos.** Aquest grup de persones tenen un elevat risc d'exclusió social ja que les oportunitats per accedir a determinats productes o serveis són limitades. Per tant s'ha de garantir la seva mobilitat mitjançant tarifes reduïdes per al transport que faciliti l'ús d'aquest.
- **Famílies nombroses.** Aquest col·lectiu de persones els suposa un cost de transport superior ja que són més membres a la família, i aquest fet pot tenir conseqüències en l'ús del transport, de manera que han d'existir polítiques de títols socials que millorin les oportunitats d'ús del transport públic, reduint-ne el preu d'aquest.

Les recomanacions pretenen homogeneïtzar els criteris dels títols socials entre els diferents municipis d'AMTU. Com que els títols socials del sistema tarifari integrat ATM són vàlids en la gran majoria de municipis (amb l'excepció de tres: Abrera, Blanes i Vic), els criteris que s'han proposat són a complementaris als títols socials ATM.

Un cop identificat els col·lectius, s'han de descartar aquells que ja tenen bonificacions amb els títols integrats ATM per evitar les duplicitats. Aquests són els nens fins al 13 anys, que tenen la T-12 gratuïta, les famílies nombroses, que tenen descomptes en algun títols i la T-70/90 i finalment les persones en situació d'atur, amb la reducció de la targeta T-Trimestre en un 80% que ha entrat en vigència aquest any 2012. Els joves també tenen un títol social fins els 21 anys, la T-Jove, que ofereix un descompte del 25,9% respecte el seu títol homòleg.

Definits els col·lectius, s'ha de definir quins tipus de bonificacions s'haurien d'implementar així com les característiques que s'han de complir per tal de tenir-hi dret.

- **Gratuïtat.** Títol que permetés viatjar en transport públic urbà del municipi on la persona està empadronada de manera gratuïta i il·limitada. En el cas que es detectés un abús o una mala utilització per part dels usuaris, les validacions s'haurien de limitar a un nombre màxim de viatges gratuïts durant l'any, com en el cas d'alguns municipis, com ara Granollers, que està limitat a 200 validacions a l'any.

Per la situació econòmica en que es troba el país, és molt difícil implementar la gratuïtat en tots els títols socials. En l'estudi s'ha pogut veure que els ingressos per la recaptació de les validacions fetes en el transport públic, representen en mitjana un percentatge del 22,4% del cost total d'explotació del transport públic urbà, per tant una gran part per cobrir aquest cost prové de les subvencions dels ajuntaments de manera que aquesta augmentaria si tots els títols socials fossin gratuïts. A més a més, el que es pretén amb la implementació dels títols socials és facilitar el transport i la mobilitat a aquelles persones que pertanyen a un col·lectiu amb dificultat per a la mobilitat, de manera que els preus dels títols s'han d'ajustar a les necessitats reals de les persones.

Per tant es proposa la gratuïtat dels títols socials per a la gent gran o persones amb discapacitat i que tinguin uns ingressos inferiors o iguals al salari mínim interprofessional (SMI) que per a l'any 2012 és de 641,40 €/mes. Aquest llindar s'ha establert per homogeneïtzar amb el criteri dels ingressos màxims en el cas dels títols per a aturats del sistema tarifari integrat ATM.

- **Reducció del preu.** Títol que permetés viatjar en el transport públic urbà del municipi on la persona beneficiària està empadronada, a un preu reduït. Aquest títol, per tal de no afavorir en excés l'alta freqüència d'utilització, seria convenient que es tractés de targetes T-10, que permeten fer 10 viatges sense cap període de temps concret, vàlid fins el canvi de tarifes. La reducció mínima del títol hauria de situar-se entorn al 50% del preu d'una targeta T-10 municipal, i en cas que aquesta no existís, respecte una targeta T-10 ATM. Aquesta bonificació mínima s'ha establert tenint en compte que la reducció del bitllet ATM per fer un ús força freqüent del transport públic és del 25% (24), de manera que s'ha considerat que la bonificació per títol social ha de ser superior, ja que es tracta de beneficiaris amb algun tipus de risc d'exclusió social. Aquesta reducció del títol social hi tindrien dret les persones grans i les persones

Reducció del preu unitari d'un viatge amb una targeta T-10 respecte el preu unitari del viatge d'una targeta T-50/30 del sistema tarifari ATM amb discapacitat i uns ingressos superiors al salari mínim interprofessional (SMI).

El col·lectiu de la gent gran és molt ampli, de manera que s'han de fixar les característiques per tal de delimitar el grup. En general, els municipis estudiats, delimiten el grup en les persones majors de 60 anys o bé de 65 anys. La població tendeix a envellir cada cop més, per tant existeixen polítiques que s'estan canviant com ara l'edat de jubilació que s'ha modificat recentment per tal d'adaptar-se als canvis socials i demogràfics del país. Per aquest motiu és interessant unificar l'edat a la qual es considera partícip del col·lectiu de gent gran tenint en compte el criteri de jubilació, és a dir a partir de que la persona arribi a l'edat de jubilació es considera que pertany al col·lectiu de gent gran.

Una altra política interessant per implementar el títol social en el col·lectiu de gent gran, és la implantació d'un horari d'ús del títol social, fomentant d'aquesta manera el transport públic urbà durant les hores vall del servei, ja que podria reportar en una millora en la utilització del bus urbà.

De cara al col·lectiu de persones amb discapacitat, s'ha de tenir en compte que existeixen persones que per el seu tipus de discapacitat requereixen d'un acompanyant per a facilitar la seva mobilitat. El requeriment o no d'aquest acompanyant també ve definit per una avaluació segons els criteris i si en requereix se'l hi acredita un certificat d'ajuda de tercera persona. Aquests acompanyants també haurien de tenir un títol social gratuït, ja que estan fent la tasca d'ajudar a una persona amb discapacitat a desplaçar-se.

Cal destacar que per tal d'implementar aquesta proposta en els municipis AMTU, s'hauria de fer d'una forma gradual, ja que no es pot canviar les polítiques socials d'un dia per l'altre, i anar comprovant que aquestes tenen un resultat positiu de cara a l'ús que se'n fa del transport públic urbà.

Després d'aquesta sèrie de recomanacions per homogeneïtzar els criteris dels títols social dels municipis de la zona AMTU, també és convenient remarcar algun aspecte envers la informació d'aquests títols socials.

Ha resultat difícil la recerca d'informació sobre els diferents títols socials. Degut a que aquesta informació és pública i dona un servei als ciutadans dels municipis, s'hauria de millorar la facilitat d'accés a aquesta informació. Són títols propis dels municipis, per tant la pàgina web dels ajuntaments haurien d'informar sobre els títols existents, condicions d'ús, preu, destinataris així com dels lloc on es poden adquirir. Aquesta informació també hauria d'estar disponible en les pàgines webs dels diferents operadors de transport públic urbà.



També es vol posar de manifest, la dificultat en la obtenció de les dades relacionades amb les validacions fetes en el transport públic urbà. Hi ha municipis que no ha estat possible obtenir cap tipus de dades al respecte, un fet que no hauria de ser així ja que es tracten d'unes dades d'un servei públic i que haurien de ser públiques. A més a més, les dades són fàcils d'obtenir ja que actualment els títols disposen de banda magnètica que faciliten el recompte de les validacions realitzades en el servei.

Finalment, aquest projecte vol posar de manifest que quan es tracta de fer polítiques socials entren en joc molts factors, com ara el color polític de l'ajuntament o bé la història del municipi envers aquell servei, però no obstant cal tenir ben definits uns criteris que donin una objectivitat a les decisions socials i que permetin una continuïtat d'aquestes tot i els canvis polítics que poden haver-hi. La situació actual és difícil per prendre segons quines decisions socials, però el projecte vol demostrar que són necessàries i que poden fer avançar a la societat cap a un camí conjunt, aconseguint que tota la població tingui les mateixes oportunitats i que la societat que es vol aconseguir sigui més justa socialment. No obstant no es pot fer polítiques sense criteris objectius ja que aquestes poden conduir a un sistema insostenible, i també és important unificar els criteris per tal que aquests ofereixin les mateixes oportunitats a les persones, independentment del municipi on visquin.

Titulació: **ENGINYERIA INDUSTRIAL**

Alumne: **CRISTINA ARRIBAS QUERALT**

Director PFC: **FRANCESC ASTALS COMA**

Convocatòria de lliurament del PFC: **JUNY 2012**