

Sección I. Disposiciones generales

ADMINISTRACIÓN DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA CONSORCIO DE TRANSPORTES DE MALLORCA

2710 *Anuncio del acuerdo del Consejo de Administración del Consorcio de Transportes de Mallorca sobre la aprobación de la normativa del sistema tarifario integrado*

Anuncio del acuerdo del Consejo de Administración del Consorcio de Transportes de Mallorca sobre la aprobación de la normativa del Sistema Tarifario Integrado

1. De acuerdo con el artículo 60 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de régimen jurídico de las administraciones públicas y del procedimiento administrativo común, se anuncia que en fecha 6 de noviembre de 2014 el Consejo de Administración del Consorcio de Transportes de Mallorca ha acordado aprobar las normas del sistema tarifario integrado de los servicios interurbanos de transporte público regular de viajeros de Mallorca, que se adjuntan como anexo.

2. Esta normativa entra en vigor, una vez publicada en el Boletín Oficial de las Illes Balears, el día 20 de febrero de 2015, excepto las siguientes disposiciones:

- a) La Tarjeta Intermodal de perfil 1, descrita en el apartado 2.4.2 de las Normas.
- b) El billete reducido de ida y vuelta, descrito en el apartado 2.5.2 de las Normas.

3. Las disposiciones a) y b) del punto 2 entrarán en vigor a partir de la fecha en que se publicarán en el Boletín Oficial de las Illes Balears. Hasta esta fecha, la Tarjeta Intermodal de perfil 2 será accesible a todos los menores de 26 años (apartado 2.4.2), y el descuento por los centros de educación infantil y primaria será del 50% (apartado 2.5.3).

4. Quedan derogados los acuerdos del Consejo de Administración del Consorcio de Transportes de Mallorca de 29 de agosto de 2008, 28 de marzo de 2011 y 6 de marzo de 2012, publicados en el Boletín Oficial de las Illes Balears de 7 de octubre de 2008 (núm. 142), 12 de abril de 2011 (núm. 54) y 27 de marzo de 2012 (núm. 44), respectivamente.

Palma, 13 de febrero de 2015

El Presidente de la Comisión Ejecutiva del Consorcio de Transportes de Mallorca
Juan Salvador Iriarte

ANEXO

Normas del Sistema Tarifario Integrado de los servicios interurbanos de transporte público regular de viajeros de Mallorca

1. MARCO GENERAL

1.1. Marco competencial y ámbito de aplicación

El transporte regular de viajeros es el transporte que se realiza por cuenta ajena, mediante retribución económica, siguiendo itinerarios preestablecidos y con sujeción a calendarios y horarios prefijados, que se dedica a realizar el transporte de las personas y de sus equipajes en medios construidos y preparados para esta finalidad.

El Plan Director Sectorial del Transporte de las Illes Balears (PDSTIB), aprobado mediante Decreto 41/2006, de 28 de abril, pretende potenciar la intermodalidad mediante la integración tarifaria, con el desarrollo de actuaciones como el sistema de venta y validación compatible entre todas las empresas prestatarias.

Además, el PDSTIB establece entre las funciones de los consorcios insulares de transporte como herramienta de gestión del Plan, establecer las políticas de tarifas de transporte colectivo que mantengan una cierta relación con los diferentes costes de provisión de cada servicio y que, al mismo tiempo, consideren o tengan en cuenta no sólo los objetivos de eficiencia y de beneficio de cada operador sino también la posible



integración de las tarifas de los diferentes medios de transporte en una tarifa común.

Así, el Consorcio de Transportes de Mallorca (en lo sucesivo CTM), creado por la Ley 8/2006, de 14 de junio, es la entidad pública que concentra las competencias propias y delegadas que correspondían a la Dirección General de Transportes sobre el transporte público regular de viajeros de Mallorca. En el marco de estas competencias, ejerce la función de elaborar, aprobar, implantar y gestionar un marco tarifario común para la prestación del servicio de transporte público regular de viajeros

Así, el Sistema Tarifario Integrado (en lo sucesivo STI) del CTM afecta a los contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera y a los servicios ferroviarios operados por la empresa pública Servicios Ferroviarios de Mallorca en el ámbito territorial de Mallorca. Por el contrario, no corresponde aplicarlo al transporte discrecional de viajeros, al transporte escolar y al ferrocarril de Sóller –considerado tren histórico y turístico–.

1.2. Antecedentes y objeto de las normas

El 26 de enero de 2008 el CTM inició el proceso de implantación del STI en los servicios de autobús lanzadera y a la red ferroviaria (tren y metro). De forma progresiva, se fueron incorporando todo el resto de servicios de transporte regular en autobús de Mallorca (excepto las líneas de la Empresa Municipal de Transportes de Palma).

Dada la necesidad de modificar el régimen tarifario establecido a los contratos de gestión de servicios públicos para adaptarlo al STI, se fijaron las nuevas condiciones tarifarias de los servicios a través de contratos o convenios formalizados entre el CTM y las empresas prestatarias.

Visto que, en la actualidad, estas nuevas condiciones tarifarias vienen reguladas exclusivamente a través de los mencionados contratos y convenios, se estima conveniente recoger en un único documento de referencia la normativa general que rige la aplicación del STI, haciéndola de esta manera más accesible a las personas usuarias de los servicios.

2. CARACTERIZACIÓN TÉCNICA DEL SISTEMA TARIFARIO INTEGRADO

2.1. Caracterización general

El STI consiste en una gama unificada de títulos de transporte que son de aplicación en todos los servicios de transporte público regular de viajeros incorporados al sistema, de forma que las personas usuarias pueden utilizar estos servicios empleando el mismo soporte físico: la tarjeta intermodal.

Las bases del STI se sostienen en torno a los siguientes pilares: la zonificación tarifaria, los títulos de transporte válidos y sus soportes físicos, las bonificaciones para diferentes perfiles de personas usuarias, y los derechos y deberes de estas personas usuarias.

2.2. Definición previa de conceptos

A continuación se definen una serie de conceptos básicos que tienen una especial relevancia dentro del STI:

- Parada; estación: Las paradas de autobús y las estaciones de tren/metro se definen como los nodos de carga y/o descarga de las personas usuarias de los servicios.
- Línea; sublínea: Una línea está formada por una o más sublíneas. Se define el concepto de sublínea como una concatenación correlativa de paradas o estaciones.
- Servicio de autobús lanzadera: Es una línea de autobús coordinada horaria y tarifariamente con el servicio ferroviario.
- Núcleo tarifario (en lo sucesivo NT): Se define como un conjunto de paradas. Toda parada deberá pertenecer a un NT. Una parada no puede pertenecer a más de un NT.
- Zona tarifaria (en lo sucesivo ZT): Se define como un conjunto de NT. Todo NT deberá pertenecer a una ZT; no puede haber, por lo tanto, NT sueltos. Un NT puede pertenecer exclusivamente a una única ZT.
- Número de saltos: Se define como el número a veces que es necesario traspasar un límite entre ZT por hacer un viaje origen–destino (en lo sucesivo O-D) entre dos paradas (o dos estaciones).
- Viaje intrazonal: Viaje O-D que se puede realizar íntegramente entre dos paradas (o estaciones) de una misma ZT; es decir, sin traspasar ningún límite entre ZT (sin realizar ningún salto).
- Viaje interzonal: Viaje O-D que requiere de la realización de uno o más saltos entre distintas ZT.
- Cadena modal: Se define como la utilización sucesiva (encadenada) por parte de la persona usuaria de varios medios (o líneas) de transporte por completar el desplazamiento entre el lugar de origen y el lugar de destino final. Así, este desplazamiento completo de la persona usuaria se realiza a través de dos o más viajes en varios medios (o líneas) de transporte, esto es, a través de una cadena modal.
- Agente tarifario autorizado: Es cualquier persona autorizada por el CTM para realizar comprobaciones relacionadas con el uso de los títulos de transporte en los servicios de transporte público regular de viajeros (estas comprobaciones se limitan exclusivamente a las





indicadas en el apartado 3.2 de estas normas). La persona conductora del autobús siempre es, por la propia naturaleza de su función laboral, un agente tarifario autorizado. Además, normalmente también ostentan esta autorización miembros del personal de intervención de las compañías prestatarias y otras personas que eventualmente el CTM pueda autorizar.

- Validación de tarjeta: Se define como la acción de hacer pasar una tarjeta por un dispositivo tecnológico con el objeto de registrar el viaje.
- Máquina expendedora-validadora: Es la máquina embarcada dentro del autobús para emitir los billetes, validar la tarjeta intermodal o cargar un abono multiviaje.
- Barrera tarifaria: Es el dispositivo para controlar el acceso físico de las personas usuarias a una estación de la red de tren y metro, tanto de entrada como de salida. A todos los efectos, para traspasar una barrera tarifaria se requiere la validación previa de un billete o de una tarjeta intermodal.

2.3.Zonificación y saltos entre zonas

2.3.1.Zonificación de Mallorca

Mallorca se divide en las ZT que se relacionan a continuación. Se enumeran las poblaciones que componen cada ZT:

- A: Los municipios de Marratxí y Palma (excepto Son Gual), así como aquellas urbanizaciones de los municipios de Calvià y Lluçmajor que sean atendidas por la Empresa Municipal de Transportes de Palma.
- B1: El municipio de Calvià, excepto las urbanizaciones incluidas a la ZT A.
- B2: El municipio de Puigpunyent.
- B3: Los municipios de Banyalbufar y Esporles.
- B4: Los municipios de Valldemossa y Deià.
- B5: Los municipios de Bunyola, Sóller y Fornalutx.
- B6: Los municipios de Santa Maria, Consell, Binissalem, Alaró, Santa Eugènia, y la población de Biniali.
- B7: El municipio de Algaida, la población de Ruberts, y la urbanización Son Gual.
- B8: El municipio de Lluçmajor, excepto Cala Pi, s'Estanyol de Migjorn, Son Bieló y las urbanizaciones incluidas a la ZT A.
- C1: El municipio de Andratx.
- C2: El municipio de Estellens.
- C3: Los municipios de Inca, Lloseta, Selva, Mancor de la Vall, Campanet, Búger, Llubí y Costitx y la población de Sencelles.
- C4: Los municipios de Sineu, Lloret de Vistalegre y Sant Joan.
- C5: Los municipios de Montuïri y Vilafranca.
- C6: El municipio de Porreres.
- C7: La población de Campos.
- D1: El municipio de Escorca.
- D2: La población de Pollença y la urbanización Crestatx.
- D3: Las poblaciones de Muro y sa Pobla.
- D4: La población de Santa Margalida.
- D5: Los municipios de María de la Salut y Ariany.
- D6: El municipio de Petra, y las poblaciones de Manacor y Son Macià.
- D7: Las poblaciones de Felanitx y Cas Concos.
- D8: El municipio de ses Salines, y las poblaciones de Santanyi y es Llombards.
- D9: Las poblaciones de Cala Pi, s'Estanyol de Migjorn, Son Bieló, Sa Ràpita y ses Covetes.
- E1: Las poblaciones de Cala Sant Vicenç, Port de Pollença y Club del Sol; el municipio de Alcúdia; la población de Playa de Muro; y las poblaciones de Can Picafort y Son Serra de Marina.
- E2: Los municipios de Artà, Capdepera, Son Servera y Sant Llorenç, y la población de s'Illot.
- E3: El municipio de Manacor (excepto las poblaciones de Manacor, Son Macià y s'Illot).
- E4: Las poblaciones de Portocolom y Cala Marçal.
- E5: Las poblaciones de s'Horta y Cala Ferrera, y el municipio de Santanyi (excepto las poblaciones de Santanyi y es Llombards).

2.3.2.Saltos entre zonas

Se definen las siguientes reglas básicas en relación a los saltos entre zonas (ZT):

- Cada ZT representa una unidad básica de transporte en la cual se puede viajar sin realizar ningún salto; así, los viajes O-D intrazonales son de 0 saltos.
- El número de saltos de un viaje O-D se define entre un mínimo de 0 (viajes intrazonales) y un máximo de 4 (viajes interzonales: 1, 2, 3 o 4 saltos).
- Para cada línea (o para un grupo de líneas) se define una matriz O-D de NT; y a cada trayecto O-D se le asigna un determinado número de saltos (0, 1, 2, 3 ó 4), inspirado en el número a veces que es necesario traspasar un límite entre ZT por hacer el viaje O-D





entre ambos NT.

- Para calcular el número de saltos de un viaje que requiere la utilización de más de una línea (con transbordo), se deben sumar los saltos de los diferentes trayectos O-D a realizar con cada una de las líneas.

2.4.La tarjeta intermodal

2.4.1.Definición y condiciones básicas de obtención y uso

La tarjeta intermodal presenta las siguientes características básicas:

- Es el soporte físico del STI que permite la carga de abonos multiviaje y, para determinados colectivos sociales, el acceso a billetes con descuento con respecto al precio del billete sencillo.
- Su obtención y su uso son exclusivos para personas residentes a la comunidad autónoma de las Illes Balears.
- Es de carácter personal e intransferible, de forma que solamente puede ser utilizada por la propia persona titular.
- Cada persona sólo puede ser titular de una única tarjeta intermodal.
- Se puede obtener exclusivamente a los lugares autorizados por el CTM, con el pago de las tasas aprobadas por la Ley 11/1998, de 14 de diciembre, sobre el régimen específico de tasas de la comunidad autónoma de las Illes Balears (o norma equivalente), y previa aportación de aquella documentación que en cada momento sea requerida por el CTM.
- En caso de robo pérdida, ruptura, deterioro por mala conservación o bloqueo de la tarjeta por uso fraudulento, la persona titular ha de abonar la correspondiente tasa por la emisión de un duplicado. Se exime del pago de esta tasa en el caso de funcionamiento deficiente no imputable a la persona titular.

2.4.2.Perfiles

Existen los siguientes perfiles de tarjeta intermodal:

1. Tarjeta para menores de 12 años (perfil no aplicable a partir del día que se cumplen 12 años).
2. Tarjeta para personas de entre 12 y 25 años (perfil no aplicable a partir del día que se cumplen 26 años).
3. Tarjeta para miembros de una familia numerosa.
4. Tarjeta para los siguientes colectivos: personas mayores de 65 años (perfil aplicable a partir del día que se cumplen 65 años); personas beneficiarias de una pensión por jubilación; personas beneficiarias de una pensión por viudedad con ingresos económicos inferiores al salario mínimo interprofesional; personas beneficiarias de una pensión por incapacidad permanente, ya sea total, absoluta o gran invalidez, o tengan una discapacidad de un grado igual o superior al 65%; personas en situación de paro de larga duración (más de 12 meses consecutivos).
5. Tarjeta general. Dirigida a las personas que no tienen acceso a los perfiles anteriores.

Los beneficios tarifarios de estos perfiles son los siguientes:

- El perfil 1 permite la obtención, previa validación de la tarjeta, de un billete con el 100% de descuento con respecto al billete sencillo.
- Los perfiles 2, 3 y 4 permiten la obtención, previa validación de la tarjeta, de un billete con el 50% de descuento con respecto al billete sencillo.
- Los perfiles 2, 3, 4 y 5 permiten la carga de los abonos multiviaje T20 y T40

2.5.Los títulos de transporte

2.5.1.Condiciones generales

Todos los títulos de transporte del STI son titularidad del CTM. Por este motivo, tanto los billetes como los comprobantes de carga de un abono multiviaje incorporan el número de identificación fiscal del CTM.

Dentro del marco del STI han desaparecido los títulos de transporte propios de las compañías prestatarias, las cuales exclusivamente pueden emitir, vender o validar los títulos del STI.

Los títulos de transporte del STI se dividen en dos categorías: los billetes y los abonos multiviaje.

2.5.2.Billetes

Existen cuatro tipos principales de billetes: el billete sencillo (en lo sucesivo BS), el billete reducido (BR), el billete de ida y vuelta (BIV), y el billete reducido de ida y vuelta (BRIV).

Los cuatro tipos de billetes presentan las siguientes características comunes:



- Están asociados a un trayecto O-D entre dos NT.
- Permiten realizar el viaje únicamente en un medio de transporte, excepto el caso de los servicios de autobús lanzadera, en que un solo billete permite completar el desplazamiento de la persona usuaria utilizando dos mediados de transporte, el autobús y el tren (o viceversa).
- Sólo son válidos durante el día en que se han comprado.

Los cuatro tipos de billetes presentan las siguientes características específicas:

Billete sencillo (BS):

- Es accesible a cualquier persona usuaria del transporte público regular de viajeros.
- Cada billete permite realizar un único viaje.
- Su soporte físico es el papel térmico.

Billete reducido (BR):

- Sólo es accesible previa validación de la tarjeta intermodal de los perfiles 1, 2, 3 y 4 definidos en el apartado 2.4.2.
- Cada billete permite realizar un único viaje.
- Se carga en la tarjeta intermodal en el momento de su adquisición, sin imprimirse en papel.

Billete de ida y vuelta (BIV):

- Es accesible a cualquier persona usuaria del transporte público regular de viajeros.
- Cada billete permite realizar un viaje de ida y otro de vuelta; ambos viajes dentro del mismo día en que se ha comprado el billete.
- Su soporte físico es el papel térmico.

Billete reducido de ida y vuelta (BRIV):

- Sólo es accesible previa validación de la tarjeta intermodal de los perfiles 1, 2, 3 y 4 definidos en el apartado 2.4.2.
- Cada billete permite realizar un viaje de ida y otro de vuelta; ambos viajes dentro del mismo día en que se ha comprado el billete.
- Se carga en la tarjeta intermodal en el momento de su adquisición, sin imprimirse en papel.

2.5.3. Billetes. Casos especiales

Aparte de los cuatro tipos principales de billetes, existen los siguientes:

- Billete de tarifa 0,00 (cero) euros. Cuando se celebren acontecimientos de carácter singular o por cualquier otro motivo expresamente autorizado por el CTM, las compañías prestatarias pueden emitir billetes con tarifa 0,00 euros (gratuitos).
- Billete de grupo para centros educativos. Cuando se celebren acontecimientos de carácter singular, los centros educativos adscritos a la Conselleria titular en materia de educación del Gobierno de las Illes Balears pueden obtener un billete de grupo de tarifa equivalente a la que correspondería a la suma del BR o BRIV de cada uno de los alumnos y de las alumnas (con descuento del 100% para los centros de educación infantil y primaria, y del 50% para el resto de centros). Las condiciones para hacer la solicitud del billete de grupo serán las requeridas por el CTM.

2.5.4. Abonos multiviaje

Existen dos tipos de abonos multiviaje, el T20 y el T40. Presentan las siguientes características básicas:

- El único soporte físico donde pueden ser cargados es la tarjeta intermodal (de todos los perfiles, excepto la tarjeta de perfil 1).
- Pueden ser de 0, 1, 2, 3 ó 4 saltos, y de esto depende su precio.
- Se pueden utilizar en cualquier línea incorporada al STI, con independencia de dónde se haya hecho la carga del abono.
- Para poder hacer un viaje O-D entre dos NT determinados, el abono se debe corresponder, o bien con el número de saltos definido entre ambos NT, o bien con un número de saltos superior.
- El abono T20 contiene 20 viajes; la persona usuaria dispone de un año por consumirlos, contado a partir del día en que se hace el primer viaje.
- El abono T40 contiene 40 viajes; la persona usuaria dispone de 45 días por consumirlos, contados a partir del día en que se hace el primer viaje.
- Una misma tarjeta intermodal puede tener cargadas y activas, de forma simultánea, las siguientes combinaciones de títulos de transporte:

- Tres abonos multiviaje (combinación posible en todas las tarjetas, excepto la de perfil 1).





- Un BR (o BRIV) y dos abonos multiviaje (combinación posible en todas las tarjetas, excepto la de los perfiles 1 y 5).

2.5.5. Derecho a viajar sin título de transporte

Los siguientes colectivos tienen derecho a viajar en transporte público sin estar en posesión de ningún título de transporte:

- Las personas acompañantes de una persona con discapacidad que necesite la asistencia de otra persona por desplazarse, siempre que para hacer el viaje estén en posesión de un documento de autorización emitido por el CTM.
- Los niños que todavía no han cumplido 4 años, siempre que no ocupen asiento (viajen sobre un adulto) y se acredite su edad mediante un documento oficial.

2.6. Importe de los títulos

2.6.1. Billetes

2.6.1.1. Billetes de autobús

Billete sencillo (BS):

A todos los efectos, los importes de BS de los trayectos O-D de los servicios de autobús corresponden a las tarifas establecidas a los contratos de gestión de servicios públicos, con las actualizaciones pertinentes.

Billete reducido (BR):

El importe del BR se calcula aplicando un descuento respecto al importe del BS. Este descuento es del 100% para las personas titulares de la tarjeta intermodal de perfil 1, y del 50% para los de perfil 2, 3 y 4 (con redondeo a los 5 céntimos de euro superiores).

Billete de ida y vuelta (BIV):

A todos los efectos, el importe del BIV se calcula multiplicando por 2 el importe del BS. Sin embargo, el CTM podrá autorizar la aplicación de tarifas de ida y vuelta de un importe inferior al doble del BS.

Billete reducido de ida y vuelta (BRIV):

El importe del BRIV se calcula multiplicando por 2 el importe del BR.

2.6.1.2. Billetes de tren y metro

Billete sencillo (BS):

El importe del BS se establece en función del número de saltos definido para el trayecto entre el NT-origen y el NT-destino.

Billete reducido (BR):

El importe del BR se calcula aplicando un descuento respecto al importe del BS. Este descuento es del 100% para las personas titulares de la tarjeta intermodal de perfil 1, y del 50% para los de perfil 2, 3 y 4 (con redondeo a los 5 céntimos de euro superiores).

Billete de ida y vuelta (BIV):

El importe del BIV se calcula multiplicando por 2 el importe del BS.

Billete reducido de ida y vuelta (BRIV):

El importe del BRIV se calcula multiplicando por 2 el importe del BR.

2.6.1.3. Billetes combinados (autobús lanzadera y tren)

Todos los billetes de los servicios de autobús lanzadera (BS, BR, BIV y BRIV) están integrados tarifariamente con el servicio de ferrocarril, de forma que:

- Se emite un único billete en el interior del autobús, que después también es válido (previa validación en una barrera tarifaria) para continuar el viaje en el tren, o
- Se emite un único billete a un punto de la red de ferrocarril, que después también es válido (previa validación en la máquina



expendedora-validadora) para continuar el viaje en el autobús lanzadera.

Billete sencillo (BS):

El importe del BS se obtiene de la suma de dos partes:

- El importe correspondiente al tramo de viaje en autobús, que se calcula de acuerdo con el apartado 2.6.1.1.
- El importe correspondiente al tramo de viaje en tren, que se calcula de acuerdo con el apartado 2.6.1.2.

Billete reducido (BR):

El importe del BR se calcula aplicando un descuento respecto al importe del BS. Este descuento es del 100% para las personas titulares de la tarjeta intermodal de perfil 1, y del 50% para los de perfil 2, 3 y 4 (con redondeo a los 5 céntimos de euro superiores).

Billete de ida y vuelta (BIV):

El importe del BiV se calcula multiplicando por 2 el importe del BS.

Billete reducido de ida y vuelta (BRIV):

El importe del BRIV se calcula multiplicando por 2 el importe del BR.

2.6.2. Abonos multiviaje

El importe de los abonos multiviaje T20 y T40 se establece en función de su número de saltos.

2.7. Billetes de emergencia

En caso de avería o funcionamiento deficiente de la máquina expendedora-validadora del autobús, la persona conductora debe proceder a la venta de los títulos de transporte utilizando billetes de emergencia (en formado papel de calco), de acuerdo con las siguientes condiciones:

- Si la persona usuaria no está en posesión de la tarjeta intermodal, la persona conductora le debe vender un BS o uno BIV. En el caso específico de los servicios de autobús lanzadera, la persona conductora debe vender un BS o BIV con tarifa correspondiente sólo al tramo de viaje en autobús.
- Si la persona usuaria está en posesión de la tarjeta intermodal, la persona conductora ha de emitir un billete de emergencia de tarifa 0,00 euros.

2.8. Transbordos

2.8.1. Billetes

Los billetes no permiten realizar transbordos entre dos líneas o dos medios de transporte diferentes, excepto el caso de los servicios de autobús lanzadera, en que un solo billete permite completar el desplazamiento de la persona usuaria utilizando dos medios de transporte, el autobús y el tren (o viceversa).

2.8.2. Abonos multiviaje

Las personas usuarias que utilicen un abono multiviaje pueden efectuar un máximo de 2 transbordos gratuitos para completar su desplazamiento, es decir, pueden usar un máximo de 3 medios de transporte de forma encadenada (cadena modal de un máximo de 3 viajes), siempre que se cumplan todas las condiciones siguientes:

- Entre la validación de entrada al primer medio de transporte y la validación de entrada al último medio de transporte no puede transcurrir un tiempo superior a:

- 100 minutos, en caso de utilizar un abono de 0 saltos.
- 120 minutos, en caso de utilizar un abono de 1 salto.
- 140 minutos, en caso de utilizar un abono de 2 saltos.
- 160 minutos, en caso de utilizar un abono de 3 saltos.
- 180 minutos, en caso de utilizar un abono de 4 saltos.

-El número de saltos del abono utilizado debe ser igual o superior a la suma de los números de saltos de cada viaje O-D realizado con cada uno de los medios (o líneas de transporte que conforman la cadena modal).





-La cadena modal de un desplazamiento completo no puede incluir:

- Dos viajes en tren.
- Dos viajes en metro.

Una secuencia de viajes en que el CTM haya aplicado restricciones por evitar un uso fraudulento del sistema (por ejemplo, realizar un viaje de ida y otro de vuelta haciendo transbordo gratuito).

3.DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LAS PERSONAS USUARIAS

3.1.Derechos

Seguidamente se enumeran los derechos principales que tienen las personas usuarias en relación al STI:

- a) Consultar las tarifas en vigor y las normas que rigen el STI en todas las plataformas de información de que dispone el CTM (página web tib.org, puntos de información de transporte público, y línea telefónica de atención a la persona usuaria).
- b) Consultar las tarifas en vigor tanto en las estaciones como el interior de los autobuses (en este caso, a través de las hojas de tarifas de las que obligatoriamente deben disponer las personas conductoras).
- c) Adquirir un billete de transporte utilizando papel moneda de hasta 20 euros. En el caso de billetes de transporte con un precio superior a 20 euros, la persona usuaria tiene derecho a utilizar papel moneda de hasta 50 euros.
- d) Cargar un abono a la tarjeta intermodal utilizando papel moneda de hasta 50 euros. En el caso de abonos con un precio superior a 50 euros, la persona usuaria tiene derecho a utilizar papel moneda de hasta 100 euros.
- e) Recuperar el saldo restante de la tarjeta intermodal cuando se constate un funcionamiento deficiente por causas no imputables a la persona titular, o cuando se produzca un cambio en el perfil de la tarjeta.

Además de todos estos derechos, las personas usuarias disfrutan de los siguientes:

- Los que resultan inherentes de la aplicación del apartado 2 de estas normas.
- Los que emanan de la normativa de carácter general reguladora del régimen tarifario de los servicios de transporte público regular de viajeros.

3.2.Obligaciones

Seguidamente se enumeran las obligaciones principales que tienen las personas usuarias en relación al STI:

- a) Conservar el título de transporte adquirido (o validado con la tarjeta intermodal) hasta el final del trayecto (en que se baja del autobús o se sale de la estación).
- b) Exhibir el título de transporte adquirido o la tarjeta intermodal cuando lo reclame un agente de inspección o un agente tarifario autorizado a efectos de comprobar su uso adecuado.
- c) Exhibir un documento de identificación personal (DNI, carné de conducir, etc.) cuando lo reclame un agente de inspección o un agente tarifario autorizado a efectos de realizar cualquier comprobación sobre la legitimidad en la posesión o en el uso de la tarjeta intermodal.
- d) Entregar la tarjeta intermodal, quedando desposeído, a un agente de inspección o a un agente tarifario autorizado, por cualquiera de los siguientes motivos: no ser la persona titular de la tarjeta; hacer un uso fraudulento; que el nombre de la persona usuaria sea ilegible (total o parcialmente); que la fotografía sea borrosa y no permita la identificación de la persona usuaria.

Además de todas estas obligaciones, las personas usuarias tienen las siguientes:

- Las que resultan inherentes de la aplicación del apartado 2 de estas normas.
- Las que emanan de la normativa de carácter general reguladora del régimen tarifario de los servicios de transporte público regular de viajeros.

