

Informe de gestió del bienni 2013/2014



Crèdits

Edició

Autoritat del Transport Metropolità
c/ Muntaner, 315-321
08021 Barcelona
Tel. (+34) 93 362 00 20
Fax (+34) 93 362 00 22
e-mail: atm@atm.cat
www.atm.cat

Coordinació

Àlex Gual de Torrella

Disseny i producció

Pixtin

Fotografia

Ramon Vilalta i fons fotogràfic de l'ATM
i dels operadors

Tots els drets reservats

© De l'edició i textos, Autoritat del Transport
Metropolità

© De les imatges, els seus autors

Barcelona, març 2015

Informe de gestió del bienni 2013/2014

Índex de l'informe

Presentacions

Introducció

1 Actuacions de continuïtat

1.1 Planificació del sistema de transport

Pla Director d'Infraestructures
Pla Director de Mobilitat de l'RMB

1.2 Gestió i coordinació del sistema de transport

Gestió del sistema tarifari
Gestió del sistema tramviari
Finançament del sistema de transport
Gestió de la flota d'autobusos
Gestió del servei de mobilitat
Estadístiques del sistema

2 Noves actuacions

2.1 Projecte T-Mobilitat

2.2 Pla Marc de Finançament del sistema de transport

3 Reptes de futur

Presentacions



Santi Vila, conseller de Territori i Sostenibilitat i president de l'Autoritat del Transport Metropolità

LA MOBILITAT, UNA PEÇA ESTRATÈGICA PER A CATALUNYA

Tots aquells que treballem perquè la nostra societat sigui dinàmica i emprenedora sabem que rere aquests dos conceptes hi ha un impuls imprescindible: la mobilitat. Les estructures que faciliten els desplaçaments són fonamentals perquè germinin projectes de futur i essencials per superar situacions econòmiques i socials complicadíssimes. El dinamisme és moviment en positiu, moure's per bé i canviar a millor. I això s'ha materialitzat aquests dos últims anys de manera exemplar en la viabilitat del sistema de transport públic i en les estructures de la mobilitat.

L'èxit de la gestió d'aquests dos últims anys es basteix entorn de la visió irrenunciable del transport públic com un dels pilars fonamentals de l'estat del benestar, que juga així mateix un paper imprescindible en tots els processos de recuperació econòmica. L'aposta pels títols socials, començant per la introducció de les bonificacions per a persones aturades, és una peça de l'engranatge que fa funcionar el nostre sistema de transport, el qual aviat es veurà reforçat amb mesures que en garanteixen la sostenibilitat i la dimensió de servei públic, començant per la futura Llei de finançament del transport públic, que s'està elaborant al Parlament de Catalunya.

Des d'aquest punt de vista hem centrat l'esforç a assegurar un sistema de transport que, tot i que la conjuntura era molt adversa, no ha patit cap retallada. Ha estat, doncs, una decisió conscient que ha provocat un efecte col·lateral que hem hagut d'encarar, assumir i resoldre: l'acumulació d'un deute que ja era inassumible i posava el sistema en perill de fallida. Les administracions catalanes hem treballat per aconseguir lligar un pla marc de finançament, que atorgarà al sistema de transport públic de l'àrea de Barcelona l'estabilitat i la tranquil·litat necessàries a llarg termini. I ho farà mantenint la vocació clara i inequívoca de servei públic, amb una gestió feta pensant en les persones i en el país. Ens complau moltíssim poder avançar que la demanda del servei de transport torna a créixer a Catalunya. A més, permeteu-me que subratlli que des de l'ATM hem plantejat i liderat la reinvençió i extensió del sistema tarifari integrat a tot Catalunya, que pren forma en el nou projecte T-Mobilitat, el qual ja està en marxa. Ho fem convençuts que el sistema de transport públic demanava una renovació que ens permetés anar més enllà de la tecnologia 2.0 i construís un nou paradigma permanentment obert a la innovació. Per això ja no parlem únicament de transport públic, sinó que ens referim a la mobilitat, en sentit ampli. Amb la T-Mobilitat hem creat una veritable estructura d'estat, sòlida i amb vocació pionera, que abans que acabi aquesta dècada podrem implantar com a sistema de transport públic i mobilitat únic a tot Catalunya.



Josep Anton Grau,
director general de
l'Autoritat del Transport
Metropolità

L'ATM COL·LOCA CATALUNYA A L'AVANTGUARDA DE LA MOBILITAT

En aquests dos últims anys hem construït, des de l'Autoritat del Transport Metropolità, les bastides del sistema de mobilitat i transport públic de Catalunya per a les pròximes dècades. Ho hem fet en col·laboració estreta amb les institucions i empreses de transport implicades en el transport públic de l'àrea de Barcelona, i en un entorn econòmic advers. Durant aquest temps hem sentit sovint el clàssic consell que diu que «en temps de tribulació, no feu mudança», i potser aquesta actitud hauria estat una manera comprensible de deixar passar el temporal. El 2013, el sistema de transport públic gestionat per l'ATM estava compromès per molts factors: veníem d'una etapa de planificació expansiva a mitjà i llarg termini, amb la demanda ja tocada greument per la recessió econòmica, i el cor de la xarxa mateixa, el maquinari magnètic amb què el 2001 vam posar en marxa una integració tarifària modèlica, mostrava dia a dia signes d'esgotament i obsolescència.

Amb les decisions estratègiques i les accions dutes a terme en aquests dos anys ens allunyem d'aquelles dificultats, i ens col·loquem en la primera etapa del canvi del transport públic i la mobilitat a Catalunya.

En primer lloc, hem sanejat econòmicament el sistema i l'hem fet viable. El dèficit acumulat il·lustrava el transport públic i en marcava negativament el futur més immediat. Hem superat aquella situació amb el compromís de les administracions i el refinançament del deute aprovat a finals del 2014 en el Pla marc de finançament 2014-2031. Aquesta eina assegura la sostenibilitat del servei.

L'estabilitat financera i l'augment de les aportacions de les administracions per al 2015 ens han permès abaratir el preu del títol més popular, la T-10, i mantenir els preus de la resta de títols.

D'altra banda, seguim impulsant el Pla Director d'Infraestructures (PDI) i el Pla Director de Mobilitat (PDM), dos fulls de ruta realistes i sòlids, que acompanyaran la dinamització de la mobilitat en el territori gestionat per l'ATM.

I, per sobre de tot, el repte més apassionant d'aquest bienni ha estat el de dissenyar, gestar i tirar endavant el projecte T-Mobilitat, que aquest 2015 ja està en marxa en les fases inicials i que arribarà als usuaris cap a finals d'any, a manera de prova pilot. El nou títol integrat de transport públic i mobilitat a Catalunya ens posa al capdavant de la innovació tecnològica aplicada en el nostre àmbit de gestió. No hi ha cap projecte al món que tingui la vocació i la possibilitat d'integrar tants serveis per esdevenir el referent únic de la mobilitat al país.

Introducció



L'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) és l'autoritat territorial de la mobilitat de la regió metropolitana de Barcelona. La seva missió és oferir a la ciutadania un sistema de mobilitat accessible, sostenible i segur, a través de la cooperació entre les administracions que hi són consorciades.

El Consorci és integrat per la Generalitat de Catalunya (51 %) i per les administracions locals (49%): Ajuntament de Barcelona, Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) i Agrupació de Municipis titulars de serveis de Transport Urbà de la regió metropolitana de Barcelona (AMTU).

Els pròxims anys són una gran oportunitat de transformació de la gestió del transport i de la mobilitat a Catalunya

Cal destacar la presència de representants de l'Administració General de l'Estat en els òrgans de govern de l'ATM en qualitat d'observadors.

En el període 2013-2014 des de l'ATM s'han endegat una sèrie d'actuacions de gran rellevància per al funcionament del transport metropolità. L'articulació d'un seguit de mesures ha permès situar l'ATM com a referent en la gestió de la mobilitat de l'àmbit metropolità.

Entre les activitats de continuïtat i consolidació més importants dutes a terme destaquen les actuacions en la planificació del sistema de transport a través de dos instruments:

- El Pla Director d'Infraestructures 2011-2020.
- El Pla Director de Mobilitat 2013-2018.

Al mateix temps, les funcions de gestió i coordinació del sistema de transport s'han desenvolupat en les següents àrees:

- La gestió del sistema tarifari.
- La gestió del sistema tramviari.
- El finançament del sistema de transport.
- La gestió de la flota d'autobusos.
- La gestió del servei de mobilitat.

L'any 2014, el tramvia, una alternativa moderna i de qualitat que dóna resposta a les necessitats de mobilitat de molts ciutadans, ha celebrat els 10 anys des de la introducció del servei a l'àrea de Barcelona.

D'altra banda, l'ATM ha promogut dos nous projectes de gestió que són de gran transcendència pel que fa al funcionament i la sostenibilitat del sistema de transport públic col·lectiu:

- El projecte T-Mobilitat.
- El Pla marc de finançament en l'horitzó 2014-2031.

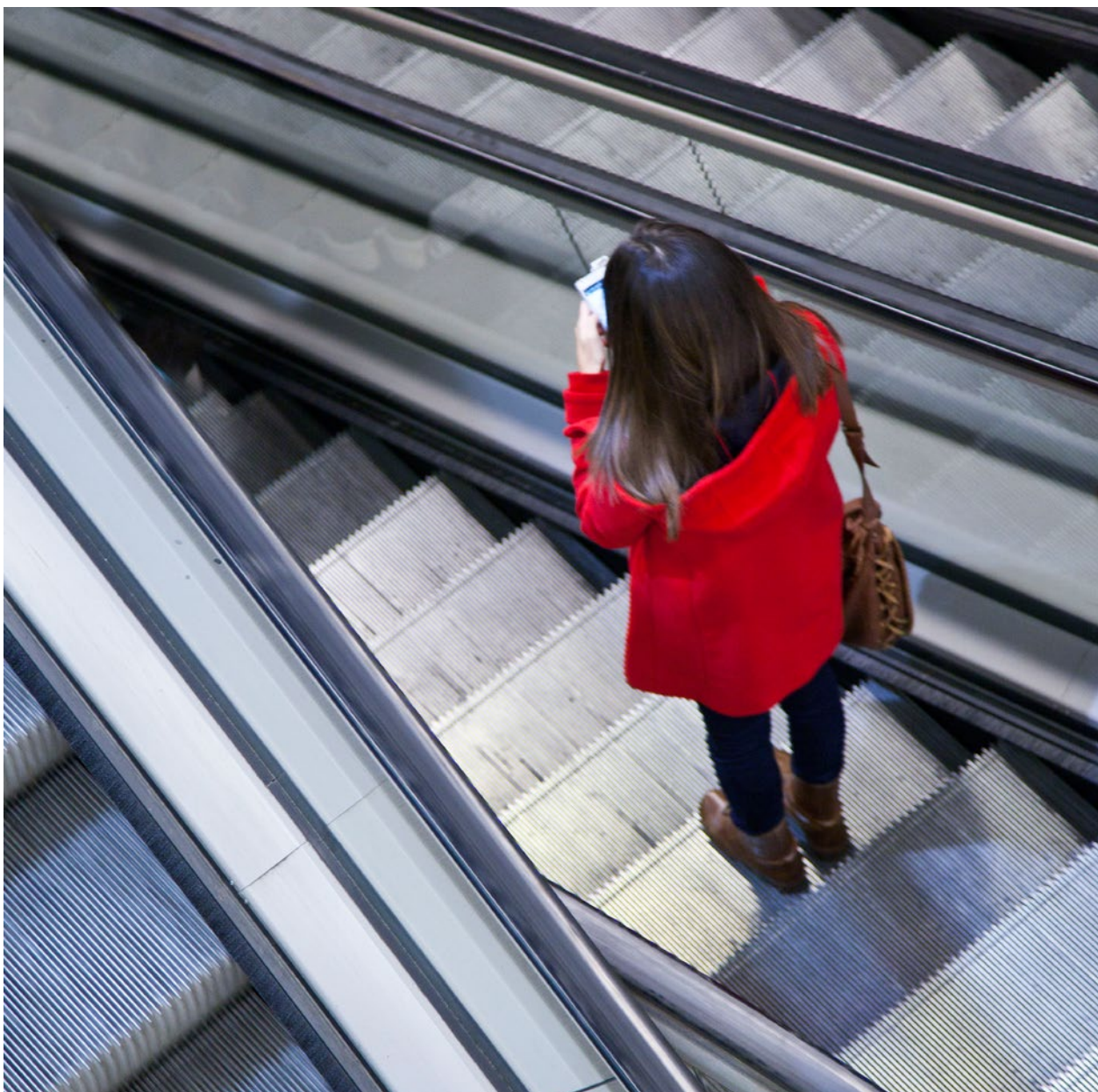
La suma dels projectes de continuïtat i el desenvolupament de les noves actuacions fa necessari introduir alguns canvis en l'organització i funcionament operatiu de l'ATM, cosa que ha de permetre executar les línies estratègiques, entre les quals destaquen:

- La implantació del projecte T-Mobilitat i la creació de comissions de seguiment per tal de fer efectiva l'escalabilitat del projecte a tot Catalunya i la gestió única.
- L'execució i la creació de comissions de seguiment del Pla marc de finançament 2014-2031.
- El projecte d'internacionalització de serveis de l'ATM, amb una estratègia basada en la cooperació amb entitats i institucions internacionals, per al desenvolupament de projectes tecnològics per a tercers.
- La planificació d'infraestructures i serveis.

Tots els projectes de continuïtat i les noves actuacions fan que els propers anys es plantegin com una gran oportunitat de transformació de la gestió del transport i de la mobilitat a Catalunya; són, doncs, i són reptes de futur en tant que suposen un canvi rellevant en la gestió del transport a Catalunya.

Actuacions de continuïtat

En el període 2013-2014 les actuacions de continuïtat dutes a terme per l'ATM es poden agrupar en les àrees de planificació i de gestió i coordinació del sistema de transport.



PLANIFICACIÓ DEL SISTEMA DE TRANSPORT

PLA DIRECTOR D'INFRAESTRUCTURES

Transcorregut el decenni de referència del Pla Director d'Infraestructures (PDI) del transport públic col·lectiu 2001-2010 de la regió metropolitana de Barcelona, el Consell d'Administració de l'ATM va decidir, l'abril de 2011, encarregar als serveis tècnics del Consorci l'elaboració d'un nou Pla per al període 2011-2020.

Després de l'anàlisi de les actuacions realitzades fins a la data en el marc del PDI 2001-2010, una diagnosi tècnica de l'estat de les xarxes de transport públic col·lectiu de l'RMB i una prospectiva de les variables territorials i de mobilitat en l'horitzó 2020 han permès evidenciar les necessitats existents quant a ampliació de capacitat, millora i reposició.

Les ampliacions de xarxa es plantegen, d'una banda, per donar cobertura amb un mode d'alta capacitat a aquelles zones d'alta densitat de mobilitat que no disposen actualment d'un servei ràpid i eficient per a la realització dels desplaçaments metropolitans i, de l'altra, per l'increment de la connectivitat de les diferents xarxes ferroviàries de forma que es minimitzi el temps d'intercanvi entre les estacions.

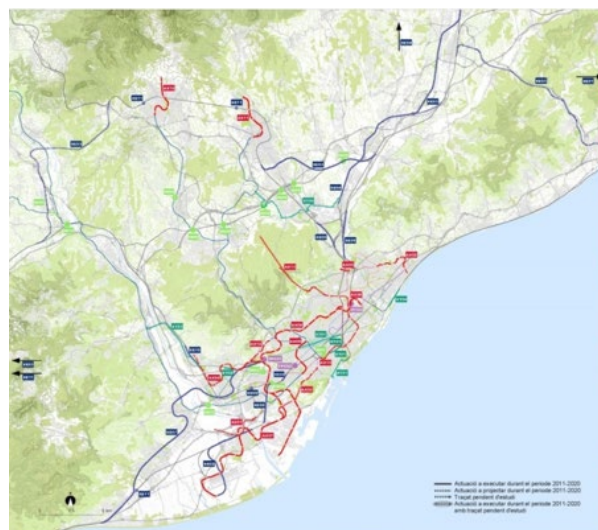
L'abast del nou PDI 2011-2020, aprovat definitivament el 14 de novembre de 2013, s'adequa a les previsions més restrictives quant a la disponibilitat de recursos per a inversió en comparació amb el decenni 2001-2010. L'import total de la inversió prevista en el PDI 2011-2020 és de 12.379,5 M€ (IVA exclòs), mitjançant cinc programes d'actuació:

AX – Ampliació de xarxa	2.764,3
XE – Desplegament xarxa estatal	4.858,5
IN – Intercanviadors	409,4
TPC – Infraestructures transport per carretera	362,1
MM – Modernització i millora	3.985,3
Total	12.379,5

En el cas del programa AX, el nou PDI 2011-2020 incorpora aquelles actuacions que estan actualment en construcció, i que, concretament, són el perllongament de la línia L4 La Pau – La Sagrera, la nova línia L9/L10 de Metro, i els perllongaments d'FGC a Terrassa i Sabadell.

El programa d'ampliació de xarxa ferroviària del PDI inclou les actuacions de perllongament que es proposen a les xarxes ferroviàries de Metro (TMB) i d'FGC i el subprograma de la xarxa de tramvies.

ACTUACIONS DEL PDI





Metro (TMB)

La construcció de les línies L9/L10 és l'actuació més important del PDI 2011-2020, com ja ho va ser del PDI 2001-2010. Els seus principals objectius són la cobertura de territori d'alta densitat de mobilitat que es desenvolupa en el conjunt del Barcelonès, així com l'increment de l'efecte xarxa, amb un total de 20 intercanviadors nous.

La conjunció d'aquests dos factors implica la captació d'un flux de demanda important. El nombre total d'estacions de les línies L9/L10 és de 52, repartides al llarg de 47,8 km de longitud.

També es proposa executar, dins del període 2011-2020, els perllongaments de la línia L3 fins a Trinitat Vella i fins al pont d'Esplugues (aquest darrer, com a primera fase del futur perllongament a Sant Feliu de Llobregat) i el de la línia L4 fins a La Sagrera.



Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC)

La principal actuació d'FGC contemplada en aquest programa del PDI és el perllongament de la línia Llobregat-Anoia fins al centre de la ciutat per l'eix de Travessera de Gràcia (línia L8). Aquesta actuació suposa un increment important de la cobertura territorial de l'Esquerra de l'Eixample, una major connectivitat del barri de Gràcia i un increment de l'accessibilitat dels usuaris actuals d'FGC.

Altres actuacions no menys importants d'FGC en l'àmbit metropolità són els perllongaments en construcció a Terrassa i Sabadell, que suposen un increment important de la cobertura territorial i una disminució del temps de viatge, actualment en construcció.

També cal destacar el projecte del llaç ferroviari d'Horta com a perllongament de l'actual Metro del Vallès.

Aquesta actuació permet afrontar les necessitats d'increment de la capacitat de la xarxa actual, que encara augmentaran més amb la posada en servei dels perllongaments de Sabadell, Terrassa i per l'augment previst de la mobilitat entre el Barcelonès i el Vallès Occidental. També contribuirà a reduir el temps d'espera en andana.



Tramvia / Metro lleuger

La principal actuació d'aquest subprograma és la penetració al centre de Barcelona i la unió del Trambaix i el Trambesòs, la qual es configura com la proposta tramviària més destacada del PDI 2011-2020.

També s'inclou en aquest subprograma com a actuació a executar la connexió dels traçats tramviaris per la carretera Reial i la carretera de Collblanc a través del carrer Laureà Miró (Esplugues de Llobregat) a fi d'escurçar la longitud de recorregut de la línia T3.



Desplegament de la xarxa ferroviària estatal XE

El programa XE de desplegament de la xarxa de Rodalies inclou la construcció de dues noves línies. La més immediata és la nova penetració de Rodalies a l'Aeroport del Prat (terminals T1 i T2). La segona línia és el tram Castelldefels – Cornellà – Zona Universitària – Glòries, que inclou el tercer túnel passant de Rodalies de Barcelona. D'aquesta segona línia, el PDI preveu l'execució del tram entre Castelldefels i la Zona Universitària en l'horitzó 2020.

La duplicació de trams de vies úniques i la construcció de variants permeten un increment important de la freqüència de pas i, en conseqüència, de la capacitat de transport. En aquest sentit cal esmentar les següents actuacions:

- Duplicació Arenys de Mar – Blanes
- Duplicació Montcada – Vic

Altres actuacions infraestructurals també importants són la construcció del nou túnel de Montcada, que permetrà un estalvi important de temps per als usuaris de l'R4 Nord (Sabadell, Terrassa i Manresa) que es dirigeixen a Barcelona, i els nous traçats ferroviaris a l'Hospitalet de Llobregat, Sant Feliu de Llobregat i Montcada i Reixac.

El programa també inclou la construcció de noves estacions en àmbits territorials on s'han consolidat nous assentaments residencials amb densitat poblacional important.

La nova línia orbital ferroviària Mataró – Granollers – Sabadell – Terrassa – Martorell – Vilafranca del Penedès – Vilanova i la Geltrú es contempla com a projecte a concretar executivament al llarg del període 2011-2020. S'avançarà la construcció del bypass de Barberà del Vallès per a l'any 2020.

Intercanviadors IN

El programa d'intercanviadors té per objectiu incrementar la connectivitat dels diferents modes de transport públic i privat.

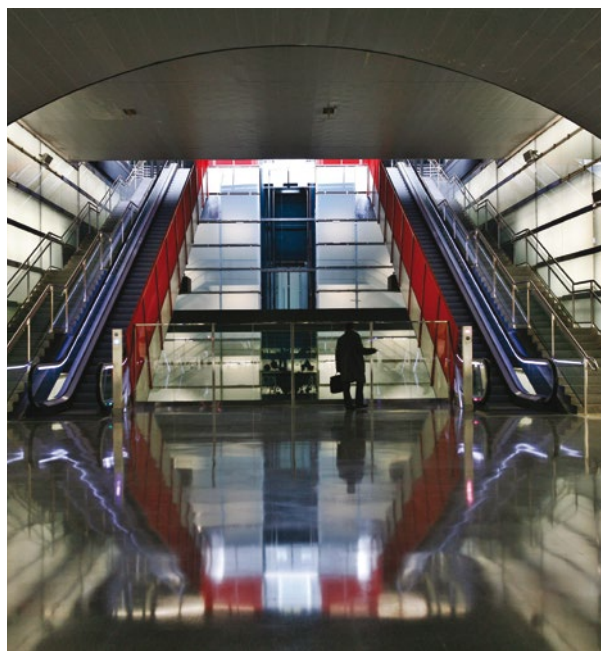
Una actuació singular d'aquest programa és la construcció del nou intercanviador de la Diagonal oest (Zona Universitària) que integra les línies L3 i L9 del Metro, el Trambaix i una nova estació d'autobusos interurbans (amb capacitat per a 40 vehicles).

Altres intercanviadors que abasten diferents xarxes ferroviàries són els d'Ernest Lluch (L5 i Trambaix, en construcció) i Ribera Salines (FGC i Trambaix).

A la xarxa de Rodalies s'inclou un grup d'actuacions per a la potenciació i millora de diversos intercanviadors, com ara Torrance i els intercanviadors de la línia R8.

Un altre grup d'actuacions està constituït per l'endegament o la millora de les estacions d'autobusos ubicades en intercanviadors; és el cas de les terminals de Sants Estació i de l'estació d'alta velocitat de La Sagrera.

Les propostes de nous aparcaments d'intercanvi d'FGC i Rodalies amb el vehicle privat també figuren en aquest programa. Es considera que són peces clau en la gestió de la mobilitat metropolitana.



Infraestructura de transport per carretera TPC

El programa d'infraestructures de transport per carretera inclou tot un conjunt d'actuacions afavoridores de la circulació dels autobusos per les vies interurbanes. Concretament es contempen les actuacions següents:

- Plataformes reservades: Eix de Caldes i C-245 (Cornellà – Sant Boi – Castelldefels).
- Carril bus – VAO: C-58 i B-23.
- Carrils bus i augment de capacitat TPC.
- Centres operatius de gestió al Baix Llobregat i al Barcelonès Nord.
- Aparcaments de dissuasió lligats a terminals i parades importants de bus.

Modernització i millora de les xarxes existents

Aquest programa del PDI 2011-2020 inclou tres grans tipus d'intervencions en les actuals xarxes ferroviàries metropolitanes (Metro, FGC i Rodalies):

- Actuacions de millora en infraestructura i estacions: consisteixen en la rehabilitació, millora i ampliació de les infraestructures de via, estacions i edificacions. S'inclouen en aquest apartat les adaptacions pendents d'estacions a persones de mobilitat reduïda (PMR).
- Actuacions en sistemes i instal·lacions: energia, instal·lacions electromecàniques, renovació integral de via, seguretat i control de la circulació de trens, comunicacions, validació i venda, telemanteniment de les infraestructures i maquinària.
- Actuacions en tallers i cotxeres: ampliació de la capacitat d'aparcament de trens i noves bases de manteniment.

Principals infraestructures en execució

Línies L9 i L10 del Metro de Barcelona

Actualment es troba en servei el tram IV amb 11 km de longitud i 12 estacions. La situació actual de les obres en curs és la següent:

- Tram I: Terminal T1 de l'aeroport fins a Gornal (L'Hospitalet de Llobregat). Està construït tot el túnel amb una longitud de 16,8 km i pràcticament acabada la totalitat de les 13 estacions. També està executada gran part de la via i part de la catenària. Manca acabar la senyalització ferroviària, algunes instal·lacions elèctriques i de comunicacions i les proves del sistema.
- Tram II: Nova estació Zona Franca fins a Zona Universitària. Està construït tot el túnel amb una longitud de 6,6 km, el viaducte del carrer A de la Zona Franca, amb una longitud de 3 km, i pràcticament acabades 7 estacions. A més, hi ha 4 estacions amb l'obra civil gairebé enllestida i els tallers totalment acabats.
- Tram III: Zona Universitària fins a Sagrera Meridiana. Hi ha construïts 5,2 km de túnel d'un total de 9,4 km i una part de la llosa intermèdia. Està executada l'obra civil de 7 estacions en diferents estats d'avançament.
- Tram IV: Sagrera Meridiana fins a Gorg (Badalona) i Can Zam (Santa Coloma de Gramenet). Estan totalment construïts 11 km de línia i 12 estacions, que s'han posat en servei en 4 fases des de desembre de 2009. Aquest tram en explotació utilitza parcialment el túnel i una estació de la futura línia L4. A més l'estació de Sagrera (Hondures), que substituirà en el futur la de la línia L4, i l'estació de Sagrera Alta Velocitat estan molt avançades tot i que la seva posada en marxa depèn de la posada en servei del tram III.

FGC Terrassa Rambla – Terrassa Nacions Unides

El perllongament d'FGC Terrassa Rambla – Terrassa Nacions Unides està en un avançat estat d'execució. L'obra civil finalitzarà properament (execució dels túnels, infraestructura de les tres estacions i el dipòsit dels trens), i a finals d'any estarà llesta l'arquitectura i les instal·lacions. A continuació es faran les proves prèvies a l'entrada en servei de la línia, prevista per a l'any 2015.

FGC Can Feu – Ca n'Oriac

L'excavació dels túnels va finalitzar el novembre de 2013, i ara continuen els treballs d'infraestructura de les cotxeres i de les quatre estacions (les estacions de Plaça Major i Eix Macià – Creu Alta estan pràcticament enllestides). Prope-



rament es licitarà la segona fase de les obres, que inclou l'arquitectura d'estacions, via i catenària, la senyalització i els enclavaments.

Es preveu que l'actuació pugui estar en funcionament l'any 2016.

Estudis de demanda i documents de factibilitat

El servei de planificació d'infraestructures realitza estudis de demanda i de factibilitat i viabilitat tècnica, econòmica, social i ambiental de les noves infraestructures ferroviàries que es proposen en l'àmbit de l'RMB.

Estudi de demanda de l'intercanviador de Barberà

S'estudia la demanda captable en la creació d'un nou intercanviador amb dos noves estacions entre els serveis R4 i R8 de Rodalies al municipi de Barberà.

Estudi de demanda en la duplicació Arenys de Mar – Blanes

S'estudia la demanda captable en la duplicació de la via del servei de Rodalies R1 en el tram Arenys de Mar – Blanes.

Estudi de factibilitat de noves estacions ferroviàries al Vallès

S'analitza l'adequació funcional, la integració territorial i la factibilitat tècnica i econòmica de la construcció de 20 noves estacions ferroviàries en l'àmbit del Vallès, tant de la xarxa de Rodalies de Catalunya com de la d'FGC.

PLA DIRECTOR DE MOBILITAT DE L'RMB

L'any 2013 es va presentar al Consell d'Administració de l'ATM el resultat del Pla Director de Mobilitat (PDM) del període 2008-2012.

El PDM 2008-2012 constava de 9 eixos d'actuació i 93 mesures.

- **Eix 1:** Coordinar l'urbanisme amb la mobilitat.
- **Eix 2:** Fomentar una xarxa d'infraestructures de mobilitat segura i ben connectada.
- **Eix 3:** Gestionar la mobilitat i afavorir el transvasament modal.
- **Eix 4:** Millorar la qualitat del transport ferroviari.
- **Eix 5:** Assolir un transport públic de superfície accessible, eficaç i eficient.
- **Eix 6:** Modernitzar l'activitat del sistema logístic i accelerar les infraestructures ferroviàries de mercaderies.
- **Eix 7:** Garantir l'accés sostenible als centres generadors de mobilitat.
- **Eix 8:** Promoure l'eficiència energètica i l'ús dels combustibles nets.
- **Eix 9:** Realitzar una gestió participativa dels objectius del Pla Director de Mobilitat.

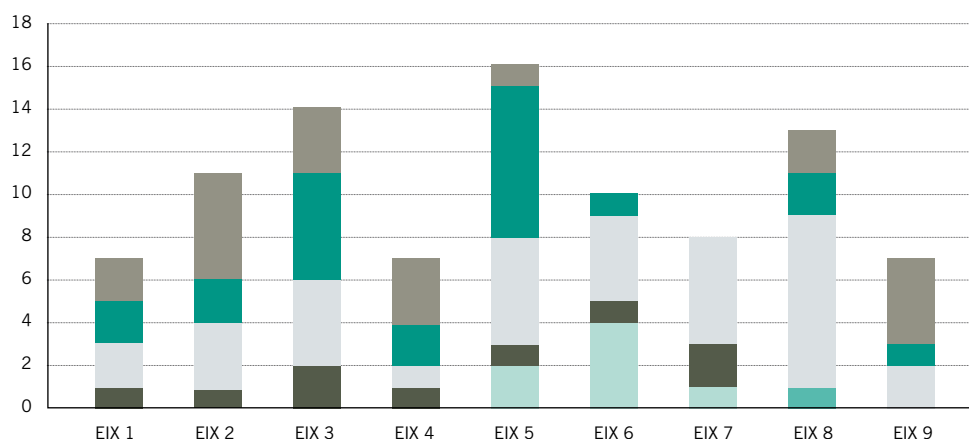


A la taula resum següent es presenta el nombre de mesures per eix segons el grau d'execució assolit.

MESURES PER EIX SEGONS GRAU D'EXECUCIÓ

UNITATS:
NOMBRE DE MESURES / EIX

- Total
- Avançat
- Intermedi
- Inicial
- Sense iniciar
- Pendent informació



D'altra banda, l'any 2012, el Consell d'Administració de l'ATM va encarregar als serveis tècnics del Consorci la redacció d'un nou Pla Director de Mobilitat de la regió metropolitana de Barcelona per al període 2013-2018. Durant l'any 2013 es van enllestir els treballs de diagnosi i els escenaris prospectius del nou PDM 2013-2018 i el seu enfocament es va compartir amb les institucions membres del Consell de Mobilitat de l'ATM.

El nou Pla Director de la Mobilitat de la regió metropolitana de Barcelona 2013-2018 (PDM), aprovat el 18 de juny de 2014, es planteja per adaptar-lo als canvis en els patrons de mobilitat que s'estan donant en els últims anys. La crisi econòmica, la consciència mediambiental i el boom de les noves tecnologies de la comunicació, són alguns dels factors que han modificat la mobilitat en la regió.

El PDM promou un model de mobilitat integrador de les polítiques urbanístiques, de mobilitat i ambientals que sigui sostenible, de manera que minimitzi l'impacte sobre



la salut de les persones i l'entorn, i que millori la seguretat de la xarxa viària; un model eficient que garanteixi la competitivitat de l'economia, fomenti la innovació en les noves tecnologies i redueixi la petjada de carboni i, finalment, que sigui equitatiu, que millori la qualitat de vida i l'accessibilitat de les persones, i eviti l'exclusió social per raons de mobilitat.

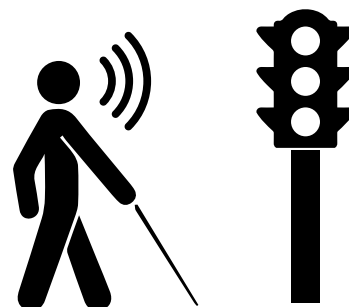
El nou PDM 2013-2018 promou nou eixos d'actuació:



EA1. Planificació coordinada de l'urbanisme i la mobilitat

La planificació de l'urbanisme i la mobilitat de forma coordinada han de contribuir a frenar la dispersió territorial i a augmentar la proximitat entre els usos residencials i les activitats econòmiques.

El Pla estableix que els municipis de més de 20.000 habitants hauran de redactar un pla de mobilitat urbana i quins objectius han d'aconseguir. Al mateix temps exigeix que s'acabin de redactar els plans d'accessibilitat, incloent els aspectes de comunicació.



EA2. Una xarxa d'infraestructures de mobilitat segura i ben connectada

Integrar les xarxes de tots els modes de transport i aconseguir una estructura de vies modals jerarquitzada, segura i ben connectada amb les polaritats residencials i econòmiques, que promogui la bicicleta i anar a peu.

Entre les accions d'aquest eix destaca ampliar els carrils busos d'accessos a les ciutats també en trams interurbans i executar una xarxa bàsica interurbana de 254 carrils per a bicicletes.

EA3. Gestió de la mobilitat amb el transvasament modal com a prioritat

A través d'actuacions en l'àmbit de la gestió de les infraestructures i la informació es pretén aconseguir una major eficiència i qualitat del sistema de transport i, al mateix temps, promoure l'ús dels modes de transport més sostenibles.

Es promou la gestió integrada de la tarificació del vehicle privat incorporant peatges i aparcament en una única estratègia que indueixi els usuaris del vehicle privat a desplaçar-se en transport públic o utilitzar vehicles nets.

EA4. Un transport ferroviari de més qualitat

La millora dels serveis de transport ferroviari implica increments de capacitat i freqüència, així com millores en la qualitat i accessibilitat de servei, mesures que han d'incentivar encara més el canvi modal cap a aquest servei.

En aquest eix és fonamental la millora de la capacitat dels serveis de rodalies en hora punta i la millora de les flotes de trens de tots els operadors ferroviaris.

EA5. Transport públic de superfície accessible, eficaç i eficient

La millora de l'oferta de transport públic de bus passa per una major integració i un seguiment i una adaptació a les necessitats dels diversos àmbits territorials.

L'actuació estrella d'aquest eix passa per integrar tots els serveis de mobilitat en la nova T-Mobilitat. Aquest eix promou la xarxa d'autobusos exprés a iniciativa de la Generalitat de Catalunya, que ha de culminar amb la implantació de 19 serveis d'altres prestacions.



EA6. Noves infraestructures ferroviàries en el marc d'un sistema logístic modern

El sistema logístic requereix mesures que incideixin en la millora de les infraestructures i de la gestió del conjunt del sistema de transport per incrementar-ne l'eficiència i afavorir-ne la competitivitat i la sostenibilitat ambiental.

El seu desenvolupament passa per crear una taula de concertació del sistema logístic de la regió metropolitana de Barcelona des de la qual es pugui incidir en la implantació de mesures per a la millora de la informació i senyalització per a vehicles pesats i promoure propostes per a l'optimització de la càrrega transportada i l'acceleració de la modernització del parc de vehicles de mercaderies.

EA7. Un accés sostenible als centres generadors de mobilitat

Es proposa la continuació dels treballs vinculats als plans de mobilitat dels grans centres generadors de mobilitat, com polígons i universitats, i als plans de mobilitat dels centres de treball, a partir dels quals cal seguir desenvolupant actuacions per afavorir l'ús dels modes col·lectius i les xarxes per a la mobilitat no motoritzada.

Es pretén que 187 polígons industrials disposin d'un pla de mobilitat sostenible, la qual cosa afectarà més de 300.000 treballadors i que les empreses de més de 500 treballadors realitzin i posin en pràctica els seus plans de desplaçaments.

EA8. Eficiència energètica i ús de combustibles nets

Inclou mesures destinades a millorar l'eficiència del sistema de mobilitat a partir de la introducció de la tecnologia en els vehicles i les infraestructures, promovent l'eficiència energètica i l'ús adequat de les noves tecnologies.

Aquest eix planteja la renovació del parc de vehicles i la incorporació de la tecnologia elèctrica. Així, s'estima que l'any 2018 uns 100.000 turismes (3,1 %), prop de 72.000 furgonetes i 5.000 camions seran vehicles eficients.

EA9. Coneixement i participació en l'àmbit de la mobilitat

Incentivar el coneixement sobre les pautes de mobilitat i les novetats tecnològiques incrementant els canals de comunicació i participació, en relació amb la gestió de la mobilitat per al conjunt de modes de transport, dels ciutadans en general.

Es pretén que institucions i ciutadania coneguin millor els impactes de la mobilitat, i es proposa treballar en col·laboració amb les universitats i els centres de recerca, conscients que la mobilitat és la suma de moltes accions individuals que conjuntament permeten aconseguir els objectius plantejats.

GESTIÓ I COORDINACIÓ DEL SISTEMA DE TRANSPORT

GESTIÓ DEL SISTEMA TARIFARI

L'any 2000 es va aprovar el projecte d'Integració Tarifària al conjunt de l'RMB amb l'objectiu de crear un sistema integrat fàcil d'entendre i atractiu per als usuaris.

14 anys després, es considera un èxit l'ús de títols integrats per part dels viatgers, ja que es fan servir en el 71 % dels desplaçaments del sistema de transport públic.

El Sistema Tarifari Integrat està plenament consolidat i durant el període 2013-2014 s'ha mantingut la seva gestió.

Cambra de Compensació

La gestió del Sistema Tarifari ha mantingut el rigor dels últims anys. La credibilitat del sistema passa per la transparència i la comunicació periòdica de la informació.

La informació mensual de recaptació per la venda de títols integrats es dona a conèixer en el si de la Mesa de la Cambra, on es reten comptes del repartiment d'ingressos d'acord amb el Reglament de la Mesa de la Cambra.

L'any 2013 es van recaptar prop de 459 M€ (sense IVA) i s'ha tancat l'any 2014 amb unes vendes de 478 M€ (sense IVA), que representa un creixement del 4,16 %.

RECAPTACIÓ TÍTOLS INTEGRATS (€)

2014	>	478 M€
2013	>	459 M€
INCREMENT 14/13	>	19,10 M€
	=	4,16 %

Malgrat la complexitat de gestionar les diferents característiques dels 74 operadors i distribuïdors, s'ha realitzat amb puntualitat l'enviament de les dades de liquidacions i els pagaments en el temps i la forma acordats, garantint la credibilitat i fiabilitat del sistema, i evitant incertesa econòmica als operadors.

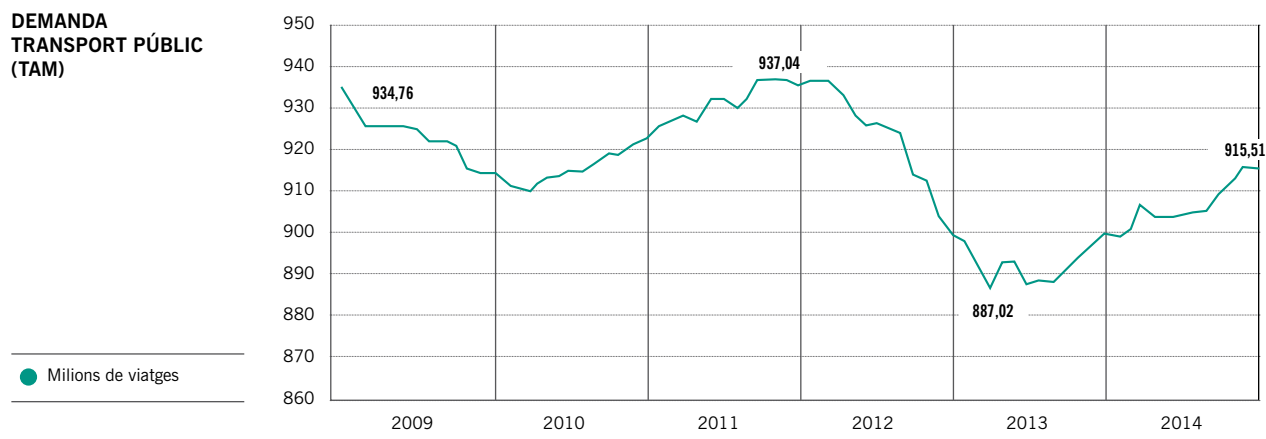
Recuperació de la demanda

Des de l'inici de la crisi, el sistema de transport públic ha tingut un retrocés important en la utilització a causa de canvis d'hàbits de mobilitat amb menors desplaçaments en transport motoritzat i la disminució de la distància mitjana del viatge. A finals de l'any 2011 es va assolir el màxim de viatgers anuals, amb 937,04 milions. L'any 2012 s'inicià una forta davallada de la demanda fins a assolir el mínim de 887,02 milions de viatgers l'any 2013, situant-se a un nivell similar al de l'any 2005.

En el darrer semestre de l'any 2013 es va trencar la tendència de davallada de viatgers en el sistema de transport amb la recuperació de més de 28 milions de viatgers.

L'any 2014 s'ha consolidat la recuperació que ja es va iniciar durant el segon semestre de 2013. Durant aquest darrer any el nombre de viatges a l'ATM de Barcelona ha superat els 915,5 milions de viatges, el que representa un increment de l'1,7 %, més de 15,4 milions de viatges més que en el mateix període de l'any passat. D'altra banda, s'ha aconseguit una major fidelització amb un increment d'abonaments (generals i bonificats), que compensa la pèrdua de viatges fets amb títols menys intensius.

Al gràfic següent es reflecteix l'evolució de la demanda total de transport públic en els darrers sis anys.



El sistema de transport públic de l'ATM de Barcelona va tancar el 2014 amb un increment de l'1,7 % i 915,5 milions de viatges



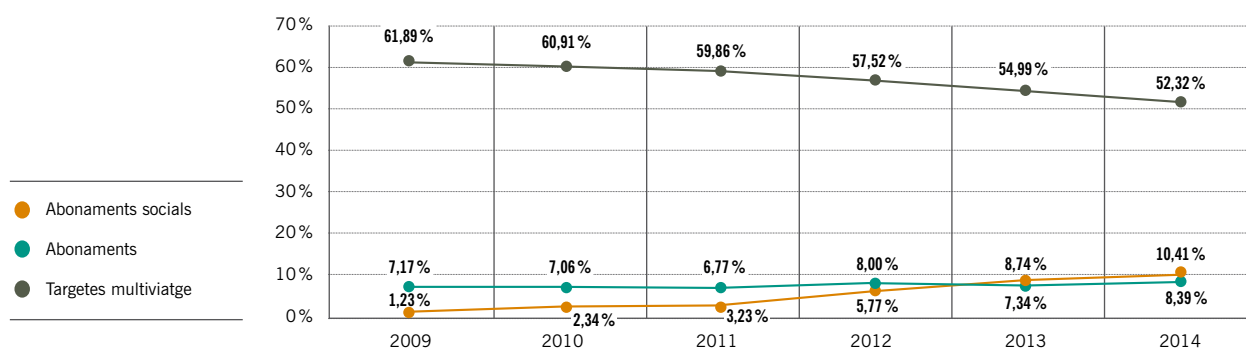
Tarificació social

Des del 2009 les revisions tarifàries realitzades per les administracions consorciades han potenciat la tarifació social, a l'objecte d'afavorir l'ús del transport públic entre els usuaris habituals i col·lectius més necessitats.

En els darrers anys s'han posat en marxa mesures de tarifació social com la targeta T-12, bonificació per a les persones en situació d'atur, reducció del preu de la targeta T-Jove i descomptes per a famílies nombroses i monoparentals.

La política tarifària de fidelització d'usuaris (potenciant l'ús d'abonaments mensuals i trimestrals) i de creixent tarifació social ha originat un canvi d'ús dels grups de títols integrats en els darrers anys, tal com reflecteix la gràfica de la pàgina següent.

% D'ÚS DELS TÍTOLS INTEGRATS
(SOBRE LA DEMANDA TOTAL)



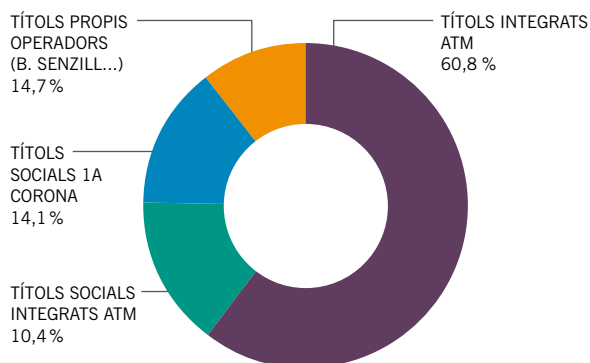
En el quadre següent es pot observar el detall de la demanda per tipus de títol de transport, desglossats en títols integrats ATM (targetes multiviatge, abonaments i títols socials), títols socials de la primera corona tarifària (targeta rosa, T-4...) i els títols monomodals de les diferents empreses de transport (bitllet senzill, abonaments...).

TÍTOLS	ANY 2013		ANY 2014		INCREMENT 14/13	
	Validacions	%	Validacions	%	Absolut	%
Targetes multiviatge (T-10, T-50/30, T-70/30)	494.961.040	54,99 %	478.995.393	52,32 %	-15.965.647	-3,23 %
Abonaments (T-Mes, T-Trimestre)	66.023.763	7,34 %	76.826.006	8,39 %	10.802.243	16,36 %
Abonaments socials (T-12, T-Jove, T-FM/FN, T-Trimestre bonificada aturats)	78.692.545	8,74 %	95.322.587	10,41 %	16.630.042	21,13 %
Resta títols	1.514.088	0,17 %	1.047.527	0,11 %	-466.561	-30,81 %
Total títols ATM	641.191.436	71,24 %	652.191.513	71,24 %	11.000.077	1,72 %
Total títols socials 1a corona	126.338.217	14,04 %	128.692.326	14,06 %	2.354.112	
Total títols propis	132.542.187	14,73 %	134.624.767	14,70 %	2.082.577	1,57 %
Total sistema	900.071.840	100,00 %	915.508.606	100,00 %	15.436.766	1,72 %

Actualment, els usuaris amb títols bonificats representen més del 24 % del total de viatgers. És a dir, 1 de cada 4 viatges es realitza amb títols de transport altament o totalment subvencionats per les administracions, i durant l'any 2014 s'han realitzat més de 224 milions de viatges utilitzant aquest títols de transport.

Si es considera només l'ús dels títols socials integrats ATM, durant l'any 2014 s'han realitzat més de 95,3 milions de viatges, el que representa un augment del 21 % respecte el 2013 i de quasi el 1200 % respecte el 2008, any previ a la incentivació de mesures socials com la T-12 o títols integrats per a famílies nombroses i monoparentals.

% D'UTILITZACIÓ DE TÍTOLS DE TRANSPORT



VIATGES TÍTOLS SOCIALS ATM

TÍTOL	Any 2008	Any 2013	Any 2014	VARIACIÓ 2014-2013		VARIACIÓ 2014-2008	
				Absolut	%	Absolut	%
T-Jove	7.400.599	33.541.226	43.208.906	9.667.680	28,82 %	35.808.307	483,86 %
T-12	No existia	19.285.494	21.435.177	2.149.683	11,15 %	-	-
T-Fam. nombroses i monoparentals	No existia	17.661.058	21.514.730	3.853.672	21,82 %	-	-
T-Trimestre bonificació aturats	No existia	8.204.767	9.163.774	959.007	11,69 %	-	-
Total	7.400.599	78.692.545	95.322.587	16.630.042	21,13 %	87.921.988	1.188,04 %

SUBVENCIÓ TÍTOLS SOCIALS ATM

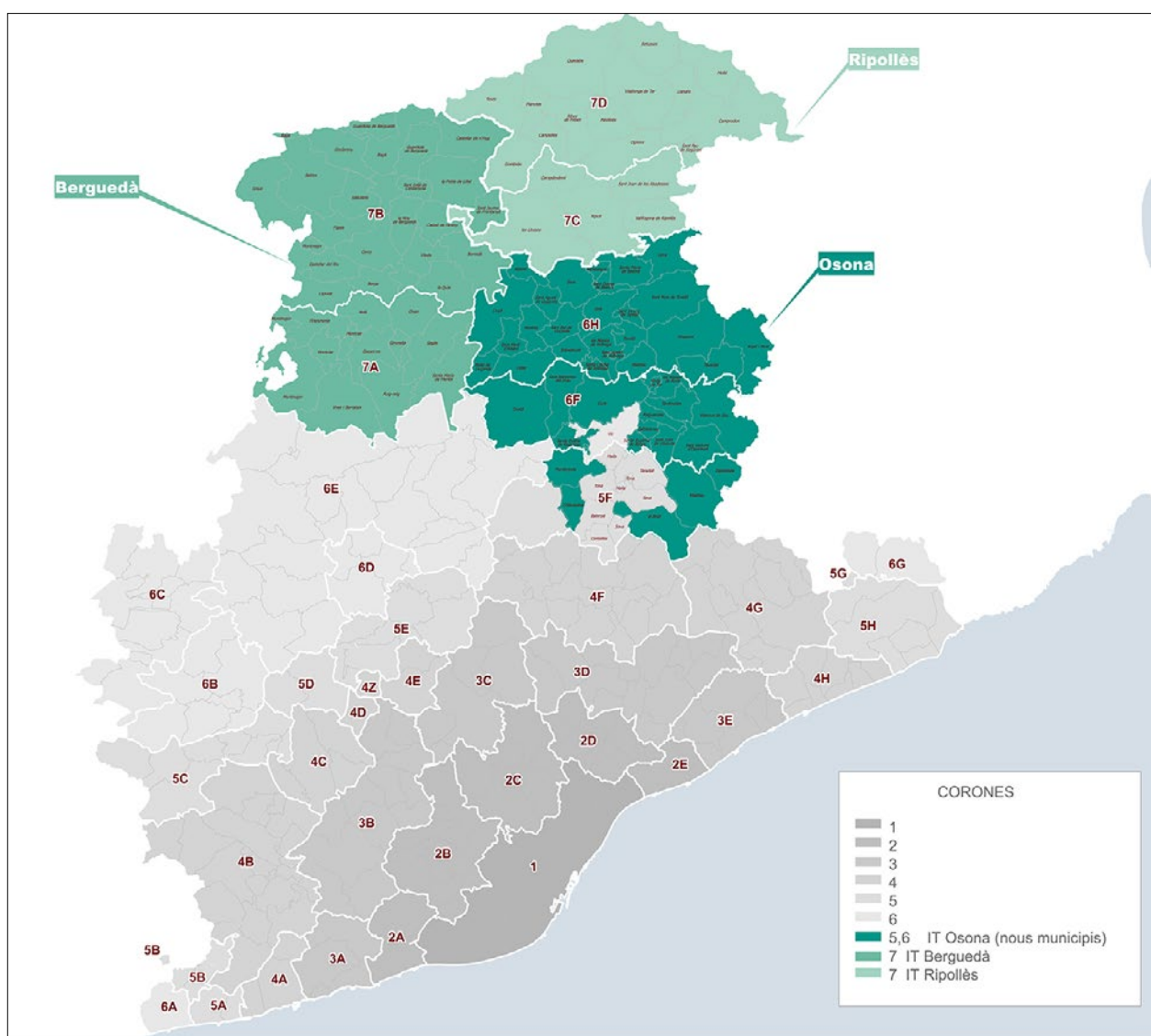
TÍTOL	Any 2008	Any 2013	Any 2014	VARIACIÓ 2014-2013		VARIACIÓ 2014-2008	
				Absolut	%	Absolut	%
T-Jove	797.506,57 €	7.637.743,19 €	9.724.936,81 €	2.087.193,62 €	27,33 %	8.927.430,24 €	1.119,42 %
T-12	No existia	11.530.929,02 €	13.266.231,05 €	1.735.302,03 €	15,05 %	-	-
T-Fam. nombroses i monoparentals	No existia	3.936.939,41 €	4.810.298,73 €	873.359,32 €	22,18 %	-	-
T-Trimestre bonificació aturats	No existia	4.252.196,82 €	4.782.341,63 €	530.144,81 €	12,47 %	-	-
Total	797.506,57 €	27.357.808,44 €	32.583.808,22 €	5.225.999,78 €	19,10 %	31.786.301,65 €	3.985,71 %

L'establiment d'aquests títols de transport bonificats comporta que les administracions consorciades al si de l'ATM hagin destinat 32,6 M€ a cobrir les menors aportacions de l'usuari infant, jove, família nombrosa, família monoparental o persona en situació d'atur.

Durant el 2014 la utilització de títols socials i bonificats ha crescut més d'un 9 % i ja representa 1 de cada 4 viatges

Ampliació de l'àmbit del sistema tarifari

A finals de 2014 s'ha aprovat l'ampliació de l'àmbit del sistema tarifari actual per a Osona, el Berguedà i el Ripollès. Aquesta ampliació s'ha iniciat l'1 de gener de 2015. Amb l'ampliació, l'àmbit tarifari integrat abasta 346 municipis i un total de 5,7 milions d'habitants.



La comarca d'Osona ha quedat plenament integrada al sistema tarifari i podrà utilitzar la gamma de títols de l'ATM de Barcelona als seus municipis.

Al Berguedà i el Ripollès es formalitza a través d'una setena corona i la creació de paquets de targetes de 10 viatges dels operadors i l'ATM per a la seva connexió amb la primera corona, així com la creació de targetes de 10 viatges dels operadors per als desplaçaments interns a la comarca.

La futura implantació de la T-Mobilitat permetrà, en una segona fase, la integració tarifària en aquesta setena corona amb tots els beneficis associats.

La integració suposarà per als usuaris un estalvi en el preu del bitllet d'entre el 22 % i el 44 % respecte a l'import actual en funció del lloc de l'origen i la destinació.



Política tarifària

Pel que fa a la política tarifària de l'any 2015, el Consell d'Administració de l'ATM de desembre de 2014, per primera vegada, va acordar la reducció del preu de la targeta T-10 en un 3,4 %, en totes les zones, d'1 a 6 zones.

També s'han rebaixat els preus dels títols bonificats, la T-Trimestre per a persones en atur i la T-70/90 FM/FN, que es calculen en base al preu de la targeta T-10. Pel que fa a la resta de títols de transport, mantindran el mateix preu respecte a l'any 2014.

La revisió tarifària que s'ha aprovat per a l'any 2015 representa una reducció del 2,4 % en la tarifa mitjana ponderada del sistema de transport.

Aquestes mesures són possibles gràcies al fet que la Generalitat de Catalunya, l'Ajuntament de Barcelona i l'Àrea Metropolitana de Barcelona han incrementat les seves aportacions al Sistema Tarifari Integrat.

Els preus dels títols de transport integrats que regiran l'any 2015 són els següents:

TÍTOLS QUE CANVIEN EL PREU L'ANY 2015	1 ZONA	VARIACIÓ DE PREU RESPECTE A 2014
T-10	9,95	- 3,4 %
T-70/90 FM/FN general	55,70	- 3,4 %
T-70/90 FM/FN especial	34,80	- 3,4 %
T-Trimestre Bonificada	29,85	- 3,4 %

PREUS 2015 (€)	1 ZONA	2 ZONES	3 ZONES	4 ZONES	5 ZONES	6 ZONES
Bitllet senzill	2,15	3,00	4,00	5,10	6,50	7,60
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
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	244,40
T-Jove FM/FN especial	52,50	77,50	105,00	124,50	142,75	152,75
T-FM/FN 70/90 general	55,70	109,75	149,80	192,90	221,50	235,50
T-FM/FN 70/90 especial	34,80	68,60	93,60	120,55	138,40	147,20
T-Trimestre bonificada per a persones en atur	29,85	29,85	29,85	29,85	29,85	29,85

Estudi comparatiu de tarifes del transport públic

Durant l'any 2014 s'ha realitzat un estudi comparatiu sobre les tarifes del transport públic a diverses àrees metropolitanes europees, que permet concloure que el transport públic a Barcelona presenta un bon posicionament de les tarifes en relació amb altres regions europees de referència.

El principal punt fort del sistema tarifari de Barcelona és el seu títol multiviatge, la T-10, que ofereix el preu per desplaçament més competitiu de totes les regions analitzades, tant en valor absolut com ponderant-lo respecte al nivell de vida. La integració del transbordament i el llarg període de validesa de la T-10 la situen, a més, com una alternativa al bitllet senzill, amb un cost dissuasiu per a usuaris poc habituals. A nivell d'abonaments mensuals, Barcelona es manté entre les regions amb un transport

públic més econòmic, en el qual cal destacar l'oferta d'un títol intermedi com és la T-50/30.

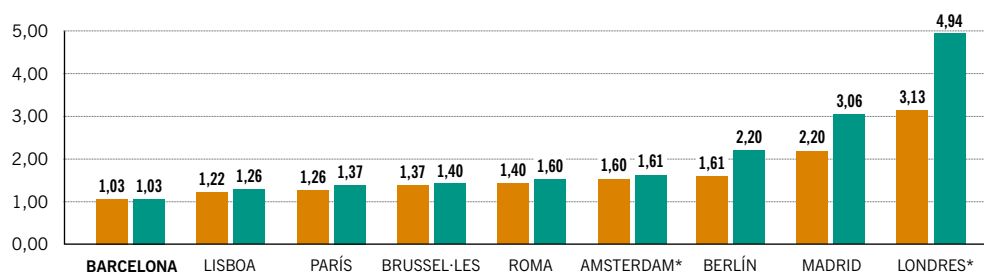
En títols multiviatge, Barcelona es posiciona l'any 2014, tant en viatges amb transbordament com sense, com la regió amb un preu per desplaçament més econòmic (1,03 € per desplaçament).

La targeta multiviatge T-10 funciona, a la pràctica, com a bitllet senzill, ja que el seu llarg període de validesa (fins al canvi de tarifes) permet als usuaris menys freqüents utilitzar-la com a tal.

COMPARACIÓ DE LA TARIFA EN VALOR ABSOLUT

UNITATS:
TÍTOL MULTIVIATGE (€) /
CIUTATS EUROPEES

- Sense transbordament
- Amb 1 transbordament (Metro+bus)



Font: Estudi Institut Cerdà

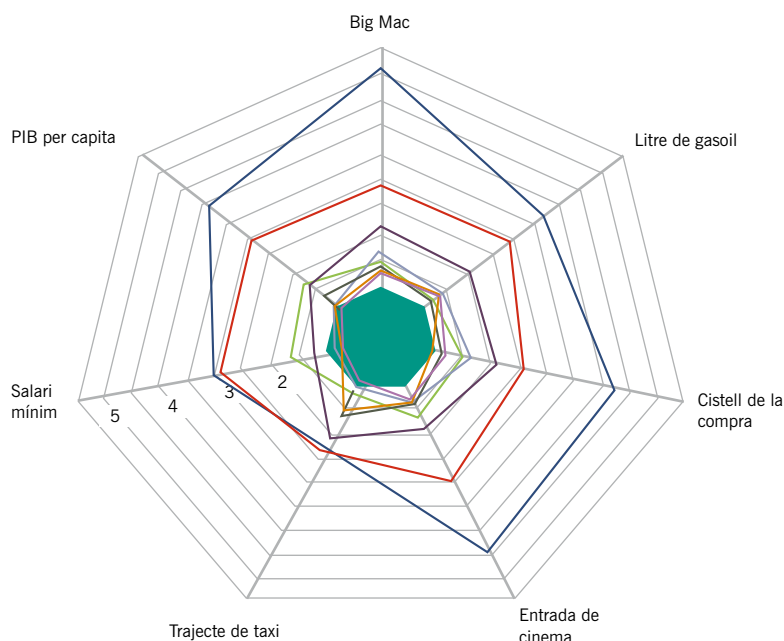
(*) A Amsterdam, preu calculat amb la tarifa *balance*, utilitzant com a hipòtesi un trajecte de 5 km.
A Londres, valor mitjà de la tarifa en hora vall i hora punta.

El gràfic següent presenta una comparativa en termes homogenis per a totes les ciutats analitzades.

COMPARACIÓ DE LA TARIFA AMB RELACIÓ AL COST DE LA VIDA

Títol multiviatge
(amb 1 transbordament)
Base 1 = Barcelona

- Barcelona
- Amsterdam
- Berlín
- Brussel·les
- Lisboa
- Londres
- Madrid
- París
- Roma



En relació amb la política social, Barcelona és, juntament amb París, de les úniques capitals analitzades que ofereixen tarifes reduïdes per a tots els col·lectius socials, en què destaquen els aturats i membres de famílies nombroses i monoparentals, que se sumen als col·lectius més habituals de nens, joves, gent gran i discapacitats.

Destaca, finalment, l'àmplia cobertura dels rangs d'edat de les tarifes socials per a nens (fins als 13 anys, inclosos), joves (fins als 24 anys, inclosos) i gent gran (a partir dels 60 anys, segons el municipi), que fan de Barcelona la regió amb unes polítiques més àmplies en aquests àmbits.

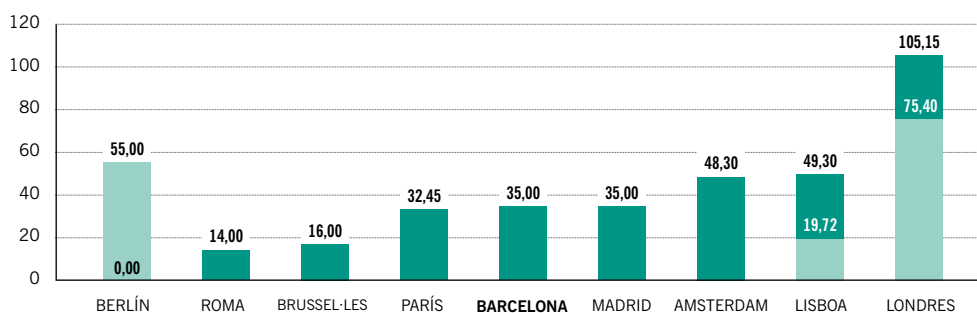
S'observa com Barcelona amb la targeta trimestral T-Jove (amb un preu mensual equivalent de 35,00 €) ocupa una posició intermèdia, amb un títol més econòmic que Londres, Lisboa i Amsterdam i al mateix nivell que Madrid.

S'observa també que la ponderació pel cost de la vida pràcticament no altera la classificació i Barcelona se situa, per a la majoria dels indicadors, en una posició intermèdia, amb un abonament per a joves més econòmic amb relació al cost de la vida.

COMPARACIÓ DE LA TARIFA EN VALOR ABSOLUT - Joves / ESTUDIANTS

UNITATS:
PREU MENSUAL TRANSPORT Joves (€) / CIUTATS EUROPEES

- Joves i/o estudiants estàndard
- Casos especials*

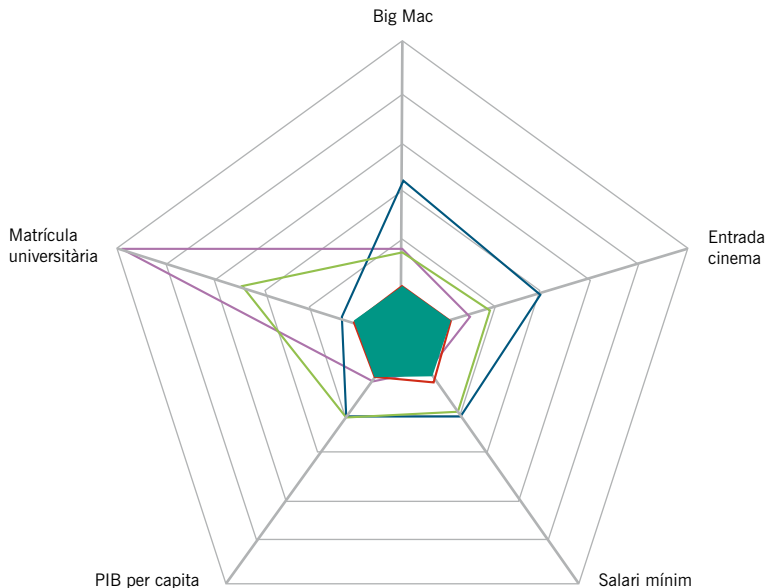


(*) A Berlín, estudiants d'universitats sense *semesterticket*, cursant formació professional... A Lisboa, estudiants amb ajudes socials. A Londres, preu menor per a joves de 16 a 18 anys.

COMPARACIÓ DE LA TARIFA AMB RELACIÓ AL COST DE LA VIDA D'UN JOVE ESTUDIANT

Títol multiviatge
(amb 1 transbordament)
Base 1 = Barcelona

- Barcelona
- Amsterdam
- Lisboa
- Londres
- Madrid



Actuacions sobre el sistema de banda magnètica i contra el frau

El sistema de manteniment del bolcat de dades i de definició i parametrització de la banda magnètica ha mantingut les actuacions de forma continuada.

A causa de l'augment en la manipulació fraudulenta de títols de transport, s'han dut a terme actuacions tant en l'àmbit tecnològic (aplicació de control per llistes negres, creació d'un nou algoritme de seguretat) com en l'àmbit jurídic (denúncies i processos contra falsificacions).

Informació i atenció a les persones usuàries

S'ha mantingut el funcionament del Centre d'Informació TransMet, amb 17 emissores i 46 connexions diàries, informant de la situació de la xarxa de transport públic amb més de 12.600 connexions anuals. Al mateix temps, es radien anualment 30 paquets de falques (amb 124 falques/paquet) de promoció del transport públic col·lectiu.

A més, s'ha informat a través de la distribució de tríptics i cartells dels operadors de transport de la gamma de títols integrats i les tarifes, del Sistema Tarifari Integrat, del mapa de la xarxa ferroviària integrada, així com de nous serveis o horaris de les línies urbanes i interurbanes integrades. També s'ha continuat la tasca d'atenció a les peticions d'informació i gestió de queixes i suggeriments.



GESTIÓ DEL SISTEMA TRAMVIARI

10 anys després del retorn del tramvia als nostres carrers, aquest mode de transport s'ha postulat com una alternativa moderna i de qualitat que dona resposta a les necessitats de mobilitat de molts ciutadans, i s'ha convertit en el seu transport habitual. Així ho demostren els més de 200 milions de viatgers que ha transportat durant aquests anys, usuaris fidels que a més puntuen amb un notable alt el seu servei.

Amb 29 quilòmetres i 6 línies el tramvia és avui un transport totalment integrat a la mobilitat dels ciutadans de la Regió Metropolitana de Barcelona. Des de fa un any han començat a circular tramvies dobles els caps de setmana i també quan hi ha esdeveniments especials, com ara partits de futbol o concerts, en què la demanda ho reclama.

La innovació ha estat una preocupació constant de TRAM, que ha implantat projectes com ara el DIGIRAIL, basat en una xarxa de comunicacions bidireccional que connecta amb tecnologia wifi els tramvies amb el centre de control.

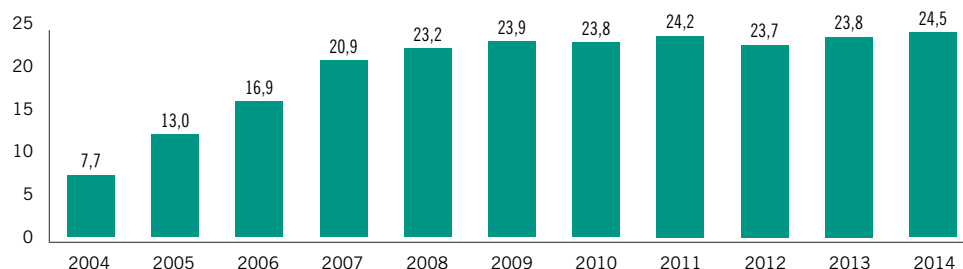


A continuació es mostra l'evolució de les validacions anuals del sistema tramviari.

VALIDACIONS ANUALS DEL SISTEMA TRAMVIARI

UNITATS:
VALIDACIONS/ANY

● Milions de validacions



L'any 2014 el TRAM ha celebrat els 10 anys de servei amb més de 200 milions de viatgers acumulats

Enquesta de satisfacció del sistema tramviari

El TRAM realitza una enquesta anual de satisfacció envers el sistema tramviari entre els seus usuaris.

L'enquesta defineix el servei rebut amb 15 atributs (freqüència, puntualitat, rapidesa, seguretat personal, confort, neteja, accés, intermodalitat, taquillatge, temperatura, informació d'incidències, informació del servei, conducció suau, validadores, atenció del personal) i es demana als usuaris enquestats l'ordre d'importància i la satisfacció obtinguda per a cada un d'ells.

Durant l'any 2014 s'ha realitzat l'enquesta de satisfacció del sistema tramviari. Els punts que millor ha valorat l'usuari del tramvia són l'accessibilitat, la puntualitat, la comoditat, la seguretat i la rapidesa. Tots han obtingut una puntuació més alta de 7.

L'enquesta també demana una valoració global del servei, que resulta amb una nota global prop d'un 8 en les 2 xarxes, millorant lleugerament les dades de 2013.

	TRAMBAIX	TRAMBESÒS
Els 3 atributs més importants i la seva valoració	1r - Puntualitat: 8,0 2n - Freqüència de pas: 7,3 3r - Rapidesa del trajecte: 7,9	1r - Puntualitat: 7,9 2n - Freqüència de pas: 6,7 3r - Rapidesa del trajecte: 8,0
L'atribut valorat més positivament	8è - Facilitat d'accés: 8,5	7è - Facilitat d'accés: 8,4
L'atribut valorat més negativament	10è - Informació en incidències: 6,9	10è - Informació en incidències: 6,5
3 aspectes a millorar segons els viatgers	Freqüència: 30 % Expedició de títols: 18 % Recorregut i enllaços: 8 %	Freqüència: 35 % Expedició de títols: 12 % Seguretat: 11 %
Nota global	7,97 (7,96 l'any 2013)	7,83 (7,80 l'any 2013)

FINANÇAMENT DEL SISTEMA DE TRANSPORT

Una de les principals funcions de l'ATM és actuar com a ròtula financera de tot el sistema metropolità de transport públic col·lectiu. Així es garanteixen els recursos per dur a terme un programa continuat de millora del transport públic a la regió metropolitana de Barcelona.

En aquest sentit, fins a l'any 2013 l'instrument més important per definir el marc de finançament del transport públic metropolità ha estat el contracte programa que ha signat l'ATM, representant de les administracions consorciades (Generalitat de Catalunya, Ajuntament de Barcelona i AMB), amb l'Administració General de l'Estat (AGE).

La missió principal del contracte programa era definir els costos de sistema i establir-ne les dues principal vies de finançament: ingressos tarifaris i aportacions de les administracions públiques consorciades i de l'AGE.

L'any 2013 es va signar el darrer contracte programa entre l'Administració General de l'Estat i l'ATM. A partir de l'any 2014 s'ha incorporat a la Llei de Pressupostos Generals de l'Estat una disposició per la qual s'atorga una subvenció nominativa a l'ATM.

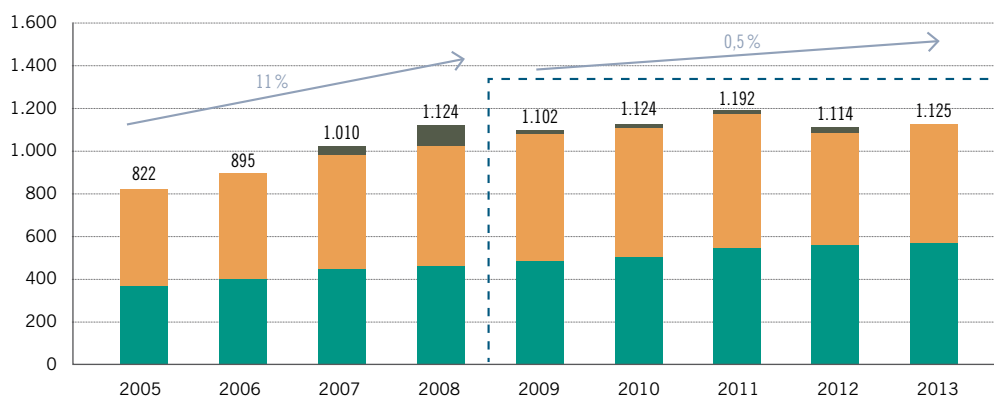
Així mateix, les aportacions de l'Administració General de l'Estat s'han reduït de manera sensible, atès que han passat de 150 M€ l'any 2010 a 95 M€ l'any 2013.



INGRESSOS DEL SISTEMA

UNITATS:
M€ / ANY

- Recaptació usuaris
- Aportacions reals adm. públiques
- Altres
- Període de dèficit
- ➔ TMC

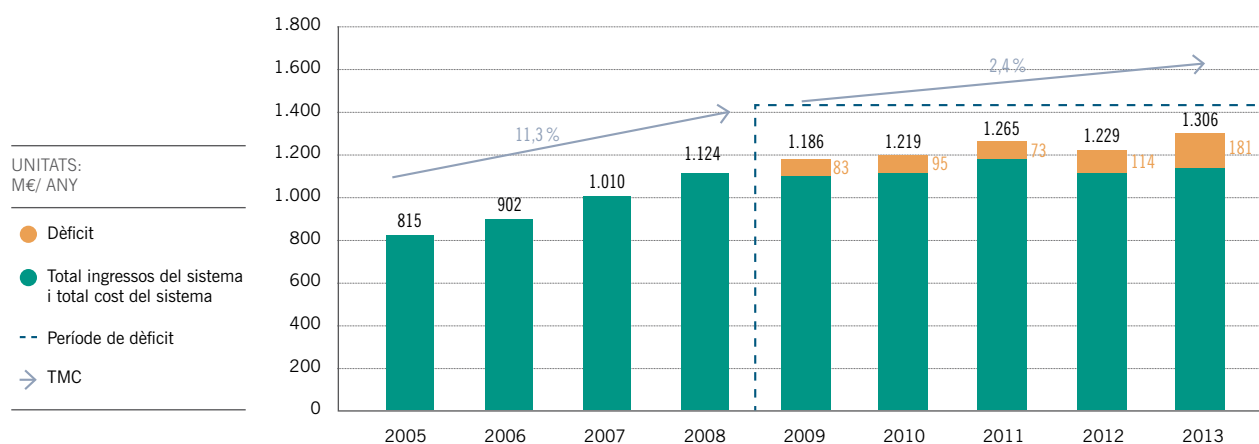


En aquest entorn, el sistema de transport ha patit dificultats a l'hora de contenir els costos. En aquest sentit, s'han de tenir en compte les següents consideracions:

- Les infraestructures de transport públic projectades amb anterioritat a la generació de dèficit han implicat un increment de les despeses corrents quan han entrat en funcionament.
- La consideració del sistema de transport públic com a peça essencial de l'estat del benestar ha comportat el plantejament de no fer retallades en el servei de transport i de mantenir els seus estàndards de qualitat.

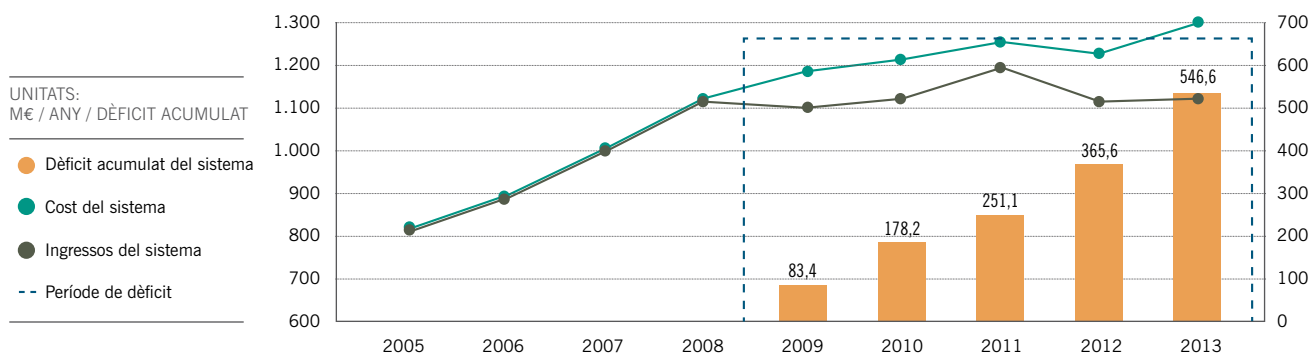


COST DEL SISTEMA (NECESSITATS CORRENTS)



Així, la desviació entre els ingressos i els costos del sistema des de 2009 fins a 2013 ha comportat que el dèficit acumulat sigui de 546,6 M€, consignats com a aportacions diferides per part de les administracions.

DÈFICIT DEL SISTEMA (ENDEUTAMENT BRUT)



Durant aquest període s'ha anat amortitzant part de l'endeutament, resultant un endeutament net a finals de l'any 2013 de 411,8 M€.

ENDEUDAMENT NET ACUMULAT ANY 2013 411,758 M€	=	Entitats financeres 240,253 M€ (deute TMB)	+	Recursos propis 171,504 M€
				TMB: 100,515 M€ AMB: 57,008 M€ FGC: 6,354 M€ ATM: 7,627 M€

A partir del segon semestre de 2013, i a conseqüència de la greu situació financera, es va iniciar la redacció del Pla marc del programa de sanejament financer del sistema de transport públic i de refinançament del deute, per tal d'equilibrar i sanejar el finançament del sistema de transport a curt i llarg termini.



GESTIÓ DE LA FLOTA D'AUTOBUSOS

Sistema d'Ajut a l'Explotació

Durant els anys 2013 i 2014 el Sistema d'Ajut a l'Explotació (SAE) de recursos compartits ha estat un element consolidat com a eina de gestió i regulació de flota d'autobusos i com a proveïdor d'informació *on-line* del temps d'arribada en parada dels vehicles en servei.

El sistema està format actualment per 1.040 autobusos gestionats per 30 empreses de dins i fora de l'àmbit geogràfic de l'ATM i 3 administracions titulars, que disposen d'accés informatitzat directe a la informació generada per l'explotació dels seus concessionaris.

Durant el període 2013-2014 s'ha continuat proveint d'informació en temps real a parades d'autobús ubicades majoritàriament a Barcelona i a la resta de municipis de l'RMB, així com a les aplicacions web i mòbil d'informació d'arribades en temps real gestionades tant per operadors com per administracions.

En totes aquelles parades en què conflueixen línies gestionades pel SAE multiflota s'informa de les previsions d'arribades, de manera que el viatger rep informació amb independència de l'operador del servei de transport. Concretament, el SAE multiflota proveeix d'informació actualment a més de 2.050 parades.

En aquest sentit, s'han dut a terme millores en les aplicacions de gestió de la informació de temps d'arribada en parada, així com de la renovació dels servidors per tal d'augmentar-ne la potència i capacitat i estar preparats per satisfer la demanda d'informació de més aplicacions web o mòbil, i també de parades. D'altra banda, s'han migrat els panells d'ATM a un integrador, la qual cosa ha permès passar la gestió al *webservice* propi.

Paral·lelament, donada la demanda d'explotació de la informació generada pel SAE, com la puntualitat, la regularitat, etc., per part tant dels operadors com de l'administració, l'ATM ha continuat el desenvolupament de l'explotació de la informació, que posa a disposició una plataforma sinèrgica amb avançades tècniques de *data mining* al

servei dels usuaris (empreses, titulars). Aquesta eina permet identificar punts d'explotació que fins ara podien condicionar els resultats globals, augmenta l'agilitat en la diagnosi d'anomalies de funcionament del SAE, flexibilitza la generació autònoma d'indicadors i allibera recursos dels departaments de sistemes.

Finalment, cal esmentar que el SAE multiflota continua participant en altres projectes complementaris d'informació al viatger. L'exemple més significatiu és el Router de Transport Públic de la Generalitat de Catalunya, MOU-TE, que subministra la informació de les empreses que així ho han demanat.

SERMETRA

La societat mixta SERMETRA té per objecte la prestació de serveis de manteniment preventiu, correctiu i evolutiu de sistemes de venda i validació de títols integrats de transport públic col·lectiu de viatgers, així com de sistemes d'ajuda a l'explotació de serveis de transport públic col·lectiu de viatgers a les diferents empreses de transport.

Actualment, SERMETRA té subscrits 8 contractes de manteniment de diferents tipologies amb diversos proveïdors, que donen servei a 36 empreses de transport, gestiona més de 1.900 equips de venda i validació, i 750 autobusos.

D'altra banda, SERMETRA s'ha involucrat molt activament en la gestió de la informació dinàmica en temps real que proporciona l'ATM per als diferents canals d'informació dels operadors de transport i ajuntaments, panells, marquesines i aplicacions mòbil i web, entre les quals hi ha TMB, AMB, AMTU, la Generalitat (TES), etc.

Finalment, SERMETRA ha col·laborat també en la identificació, el disseny i la posada en marxa de les actuacions destinades a evitar la manipulació i falsificació de títols de l'ATM.

GESTIÓ DEL SERVEI DE MOBILITAT

Durant el període 2013-2014, i per tal de desenvolupar les estratègies que el PDM estableix, des de l'ATM s'han realitzat diversos treballs tècnics, com ara:

- L'establiment d'estratègies que desenvolupin les actuacions en matèria de gestió de la mobilitat, gestió del sistema de transport públic i gestió energètica. Avaluació dels resultats de cara a obtenir els objectius establerts al PDM 2013-2018.
- L'anàlisi de les xarxes viàries i de la seva capacitat actual i futura i propostes de millora vinculades a la seva gestió.
- L'anàlisi del sistema ferroviari de l'RMB per establir les actuacions prioritàries de les seves necessitats de reposició, ampliació i millora.
- La diagnosi de les infraestructures i de la gestió de la xarxa de Park&Ride (P&R) per tal de donar un impuls a la seva funció de punts d'intercanvi modal.
- L'avaluació de l'efectivitat ambiental i energètica de les actuacions en mobilitat que s'estan duent a terme, i d'actuacions futures considerant la seva aportació en la reducció de les externalitats del sistema de mobilitat.
- L'actualització dels indicadors de l'observatori de la mobilitat.



A més, l'ATM, d'acord amb les funcions que li atribueix la Llei de la Mobilitat com a autoritat territorial de la mobilitat de la regió metropolitana de Barcelona, ha informat durant els anys 2013 i 2014 de les següents actuacions:

- 7 plans de mobilitat urbana: Sant Cugat del Vallès, Santa Perpètua de Mogoda, Badalona, Barcelona, Molins de Rei, Viladecans i Mollet del Vallès. També s'ha emès un informe relatiu a l'informe de sostenibilitat ambiental preliminar de 9 PMU.
- 3 plans de desplaçaments d'empresa, que sumen un total de 66 plans elaborats des de l'any 2009.
- 111 estudis d'avaluació de la mobilitat generada en la distribució següent:

TIPUS D'ACTUACIÓ	ESTUDIS INFORMATS
Implantació singular	14
Planejament general	47
Planejament derivat	50
Total	111

El Servei de Mobilitat de l'ATM també ha participat en el desplegament dels plans de mobilitat específics següents:

- Mesa del Delta, que correspon al consorci de la Zona Franca, la ZAL i el polígon Pratenc.
- Polígon el Pla de Sant Feliu de Llobregat i Molins de Rei.
- Universitat Autònoma de Barcelona, a Cerdanyola del Vallès.
- Aeroport del Prat de Llobregat.
- Polígon Can Sant Joan a Sant Cugat del Vallès i Rubí.
- Pla de mobilitat del Maresme.

ESTADÍSTIQUES DEL SISTEMA

Enquesta de mobilitat en dia feiner (EMEF)

La mobilitat en dia feiner a la regió metropolitana de Barcelona té en l'enquesta anual EMEF un instrument d'observació. La darrera enquesta disponible s'ha realitzat l'any 2013 i en el darrer trimestre de 2014 s'ha dut a terme el treball de camp de l'enquesta de l'any 2014.

Es tracta d'una enquesta telefònica de mobilitat en dia feiner sobre una mostra dels residents a l'RMB majors de 16 anys: es demanen tots els desplaçaments que s'han fet

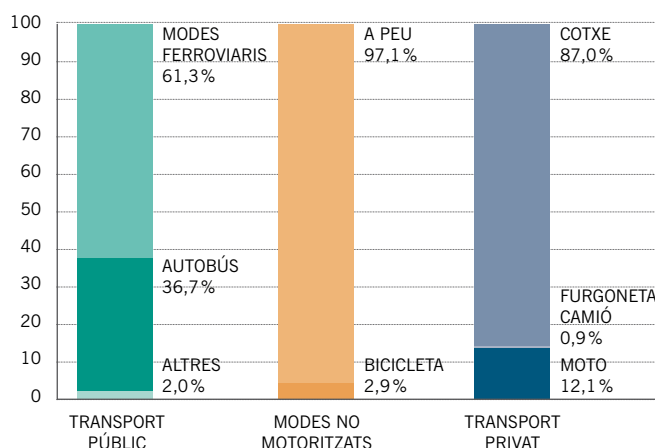
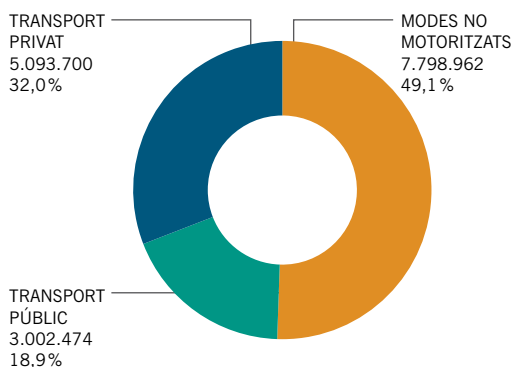
el dia laborable anterior a la data d'enquesta i les seves característiques (motiu, mode, durada...).

A l'RMB es fan 15,9 milions de desplaçaments diaris, equivalent a una mitjana de 4,1 desplaçaments per persona i dia.

Distribució modal

Prop del 50 % dels desplaçaments de l'RMB es fan a peu i en bicicleta. La resta s'efectuen amb mitjans mecanitzats: el 32 %, en vehicle privat, i el 19 %, en transport públic.

DISTRIBUCIÓ MODAL



L'ocupació del cotxe declarada per les persones entrevistades té un valor mitjà a l'RMB d'1,6 persones per vehicle.

Si s'analitza la distribució modal segons el motiu del desplaçament es troba una clara diferència entre els dos grans grups de motius, ocupacionals i personals. Així, la mobilitat ocupacional és eminentment mecanitzada (només el 22 % dels viatges es fan a peu o en bicicleta), mentre que la mobilitat personal es fa predominantment a peu (60 %).

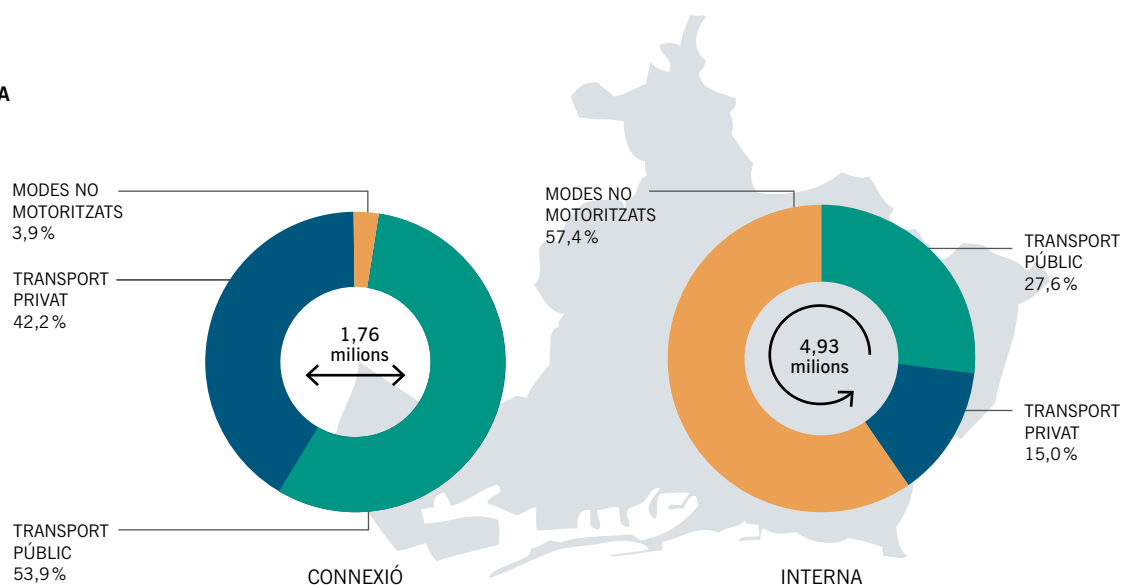
La intermodalitat més elevada es dona en el transport públic: un 38 % dels desplaçaments en transport públic són multimodals. Els 1,15 milions de viatges intermodals diaris en transport públic es desglossen en un 45 % de viatges amb transbordament a altres modes públics, un 45 % d'intercanvis amb modes privats i un 10 % amb mitjans no motoritzats (a peu, en bicicleta).

Barcelona ciutat

En els desplaçaments amb origen i destinació Barcelona ciutat són majoritaris els desplaçaments a peu i en bicicleta (57,4 %). La quota d'ús del transport públic se situa en el 27,6 %.

En els fluxos de connexió amb la resta del territori metropolità l'ús del transport públic és majoritari (53,9%).

MOBILITAT A BARCELONA



TIPUS DE FLUXOS	INTERNS		CONNEXIÓ		TOTAL	
	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%
No motoritzats	2.829.621	57,4 %	68.382	3,9 %	2.898.003	43,3 %
Transport públic	1.360.781	27,6 %	945.626	53,9 %	2.306.407	34,5 %
Transport privat	741.652	15,0 %	741.789	42,2 %	1.483.441	22,2 %
Total	4.932.054	100,0 %	1.755.797	100,0 %	6.687.852	100,0 %

TRANSMET xifres 2013-2014

L'ATM publica semestralment un recull de dades de demanda i oferta del transport públic col·lectiu mitjançant el TRANSMET Xifres, que és un instrument d'estadística oficial del Pla estadístic de Catalunya.

L'oferta de transport públic col·lectiu del mode ferroviari s'ha vist millorada amb l'entrada en funcionament de noves unitats de tren a les línies urbanes i suburbanes S1 (Terrassa) i S2 (Sabadell) d'FGC.

Quant al mode autobús, cal assenyalar la incorporació de 20 nous autobusos híbrids de TB (Transports de Barcelona, SA) i la creació d'un nou sistema de busos operat per Rosanbus SL al Prat de Llobregat. Pel que fa als autobusos dependents de la Generalitat, ha continuat el desplegament de la xarxa d'autobusos exprés.



OFERTA DE TPC 2013	LÍNIES	XARXA (KM)	ESTACIONS	TRENS / HORA PUNTA	VEH-KM (MILIONS)
Sistema ferroviari					
Metro	7	102,6	141	120	84,3
FGC	2	143,9	78	49	30,5
Rodalies de Catalunya (Renfe)	6	456,4	109	36	106,5
Tramvia Metropolità	6	29,1	56	23	2,5
Total ferroviari	21	732,0	384	228	223,7

OFERTA DE TPC 2013	LÍNIES	XARXA (KM)	VEHICLES	MITJANA D'EDAT	VEH-KM (MILIONS)
Sistema autobús					
Transports de Barcelona	102	879,0	835	8,0	40,8
Autobusos AMB (gestió indirecta)	105	1.292,6	591	6,1	36,4
Autobusos DGTM (Generalitat Cat.)	352	10.251,4	509	6,7	39,7
Altres autobusos urbans	120	1.045,2	238	8,9	13,1
Total bus	679	13.468,2	2.173	7,3	130,0

L'any 2014, la demanda del sistema de transport públic va superar els 915,5 milions de viatges.

Per modes de transport, creixen els usuaris a tots els operadors. Pel que fa al mode ferroviari, el TRAM creix un 3 %, FGC un 2,3 %, Metro TMB un 1,6 % i Rodalies de Catalunya (Renfe) un 0,1 %. Pel que fa al mode autobús, els autobusos de gestió indirecta de l'AMB creixen un 6,9 %, els autobusos interurbans de la Generalitat un 2,1 %, els autobusos TMB un 0,7 %, mentre que els autobusos urbans de la segona corona (AMTU) mantenen el nombre de viatgers.

	VIATGES/ ANY 2014	VIATGES/ ANY 2013	↑ 14/13	
			NÚM. ABS	%
Metro	375,7	369,9	5,8	1,6 %
Bus TMB	184,3	183,0	1,4	0,7 %
Total TMB	560,0	552,9	7,1	1,3 %
FGC	77,2	75,5	1,7	2,3 %
Renfe Rodalies	105,2	105,1	0,1	0,1 %
Tramvia	24,5	23,8	0,7	3,0 %
Autobusos AMB	79,7	74,6	5,2	6,9 %
Autobusos DGTM (Generalitat Cat.)	30,8	30,2	0,6	2,1 %
Altres autobusos urbans	38,1	38,1	0,0	0,0 %
Total	915,5	900,1	15,4	1,7 %



Indicadors de mobilitat i conjuntura

L'evolució de la mobilitat en tots els seus modes està fortament condicionada per l'entorn econòmic i social. L'objectiu dels indicadors de mobilitat i conjuntura és recollir, en el seguiment de la demanda de mobilitat en transport públic, un conjunt de dades de mobilitat d'altres modes de transport i també dades i indicadors de conjuntura econòmica i social que contextualitzin l'evolució de la mobilitat en transport públic a la Regió Metropolitana de Barcelona.

Des de l'any 2009 s'han presentat edicions quadrimestrals i anuals de l'informe. La darrera edició ha estat la vint-i-dosena, que correspon al segon quadrimestre de 2014.

A continuació es mostra la síntesi dels principals indicadors:

SÍNTESI DELS PRINCIPALS INDICADORS (ACUMULAT)	PERÍODE	2014	VARIACIÓ 2014-2013 (%)	ÀMBIT
Indicadors generals de consum				
Pernoctacions en hotels (milers)	gener-juliol	15.539.744	3,7	Província
Hipoteques constituïdes (milions d'euros)	gener-juny	2.110.618	-14,9	Província
Indicadors de consum i emissions relacionats amb la mobilitat				
Consum de gasolina i gasoil (ktep)	gener-juliol	1.404	3,1	Província
Emissions de CO ₂ del transport (Tn)	gener-juliol	4.264.524	3,1	Província
Matriculacions de vehicles	gener-agost	98.228	15,4	Província
Mobilitat de viatgers				
Autopistes (veh/dia VL en 5 troncs)	gener-agost	214.629	0,9	RMB
Vies d'accés al Barcelonès (veh/dia)	gener-agost	855.587	0,8	RMB
Transport públic (Mviatges)	gener-agost	598,8	0,9	RMB
Aeroport de Barcelona (Mpax)	gener-agost	25,5	6,8	Aeroport
Estació de Sants (AVE+LD) (Mpax)	gener-agost	5,1	7,6	Est. Sants
Mobilitat de mercaderies				
Autopistes (veh/dia VP en 4 troncs)	gener-agost	15.866	1,6	RMB
Port de Barcelona (Mtones)	gener-agost	30,4	8,0	Port

El trànsit de passatgers de l'aeroport de Barcelona incrementa amb molta força, un 6,4 %, el segon quadrimestre de 2014, i supera per primera vegada els 15 milions de passatgers en un segon quadrimestre.

El segon quadrimestre de 2014 s'ha produït un increment de 0,6 % en el nombre de viatges realitzats en transport públic a l'RMB respecte al mateix període de l'any anterior.

El trànsit confirma el canvi de tendència des del darrer quadrimestre de 2013 i incrementa globalment un 0,7 % el segon quadrimestre de 2014.

L'evolució dels indicadors de mobilitat de viatgers es pot observar en els següents gràfics segons el tipus de trànsit.

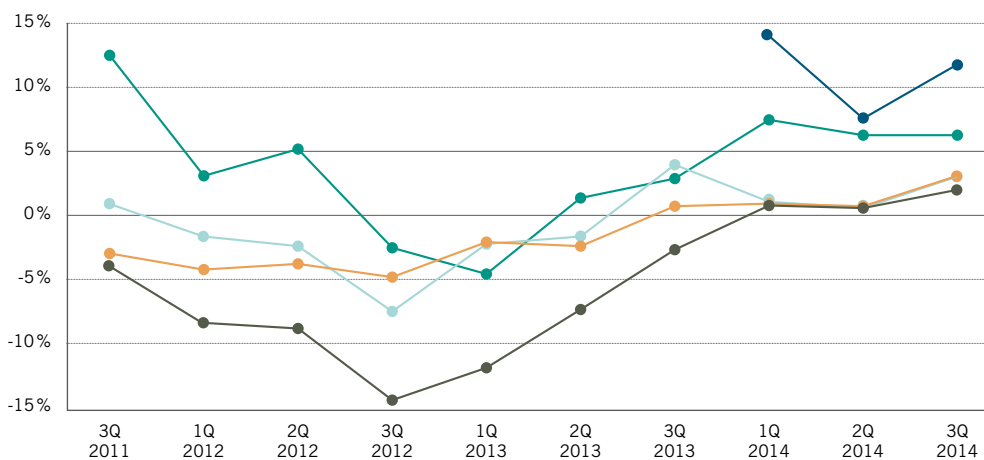


MOBILITAT QUADRIMESTRAL DE VIATGERS

TAXA DE VARIACIÓ
INTERANUAL

UNITATS: PERCENTATGE/
QUADRIMESTRE

- Trànsit de passatgers de ferrocarril AVE i llarga distància estatal (Sants)
- Trànsit de passatgers de l'aeroport de Barcelona
- Trànsit als accessos viaris al Barcelonès
- Trànsit de vehicles lleugers en autopistes de peatge
- Transport públic col·lectiu

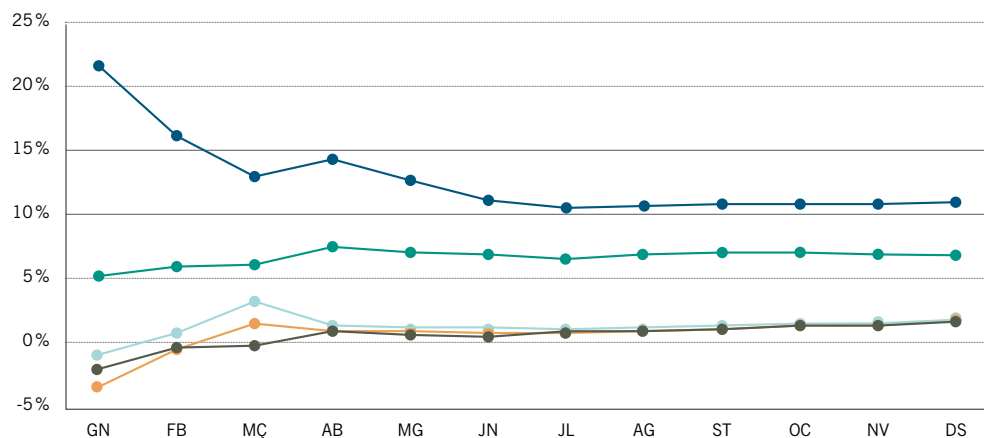




MOBILITAT MENSUAL DE VIATGERS 2014

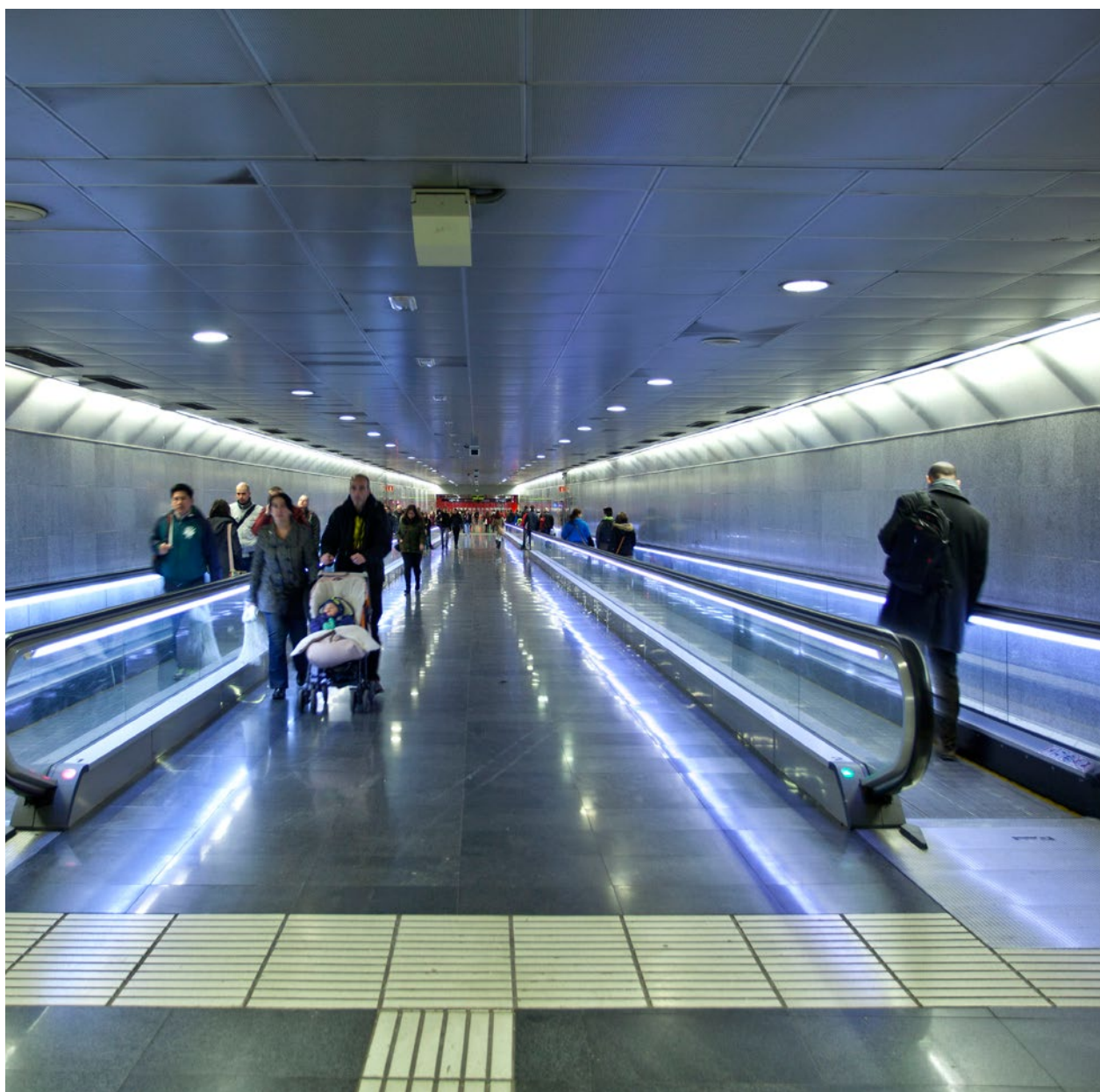
TAXA DE VARIACIÓ
INTERANUAL ACUMULADA
UNITATS: PERCENTATGE/MES

- Trànsit de passatgers de ferrocarril AVE i llarga distància estatal (Sants)
- Trànsit de passatgers de l'aeroport de Barcelona
- Trànsit als accessos viaris al Barcelonès
- Trànsit de vehicles lleugers en autopistes de peatge
- Transport públic col·lectiu



Noves actuacions

L'ATM ha impulsat nous projectes de gran dimensió i transcendència per al funcionament del sistema de transport públic col·lectiu. En aquest sentit, destaquen fonamentalment el projecte T-Mobilitat i el Pla Marc de finançament del sistema de transport.



INTRODUCCIÓ DEL PROJECTE T-MOBILITAT

Sota el lideratge de l'ATM de Barcelona i del Departament de Territori i Sostenibilitat s'ha treballat des de l'any 2009, i amb la col·laboració de tots els operadors de transport públic, en la definició del projecte T-Mobilitat, on conflueixen:

- Una voluntat d'oferir un accés modern i eficient al sistema de transport que integri tots els modes de transport, de manera que es pugui viatjar per tot Catalunya amb un sol títol de mobilitat.
- Una necessitat arran de l'obsolescència del sistema de venda i validació de títols amb tecnologia de banda magnètica.

El nou sistema ha de superar el decalatge tecnològic de la banda magnètica, que implica el manteniment del maquinari actual, costos des del punt de vista financer i de disponibilitat.

En relació amb el frau, cal evitar la manipulació dels títols, atesa la facilitat amb què actualment es pot duplicar una banda magnètica.

La transició al nou sistema comporta sobretot oportunitats per a:

- Usuaris: accés amb una única targeta al transport públic i serveis de mobilitat a tot Catalunya.
- Operadors i administracions: una millor informació de la xarxa dels serveis que permet una òptima planificació i gestió de la mobilitat.



Els objectius més significatius del projecte T-Mobilitat són:

- Ser econòmicament sostenible.
- Fer el transport públic més modern, còmode i atractiu per al ciutadà; convertir l'usuari en client.
- Augmentar la utilització del sistema de transport i guanyar quota en el mercat dels desplaçaments.
- Fer extensiu el model tarifari a tot el territori català.
- Millorar la planificació i la gestió de la xarxa de transport públic.
- Fer que el transport públic i el privat estiguin a l'abast de tothom amb un únic mitjà de pagament.
- Ser el projecte tractor de les *smart cities*.

L'ATM vol iniciar-ne la implantació a mitjan 2015 i culminar el procés de migració el 2018 amb la integració en el projecte T-Mobilitat dels sistemes de transport i mobilitat de Tarragona, Lleida i Girona.



El projecte T-Mobilitat implica un nou sistema tecnològic, un nou sistema tarifari i un nou sistema de gestió.



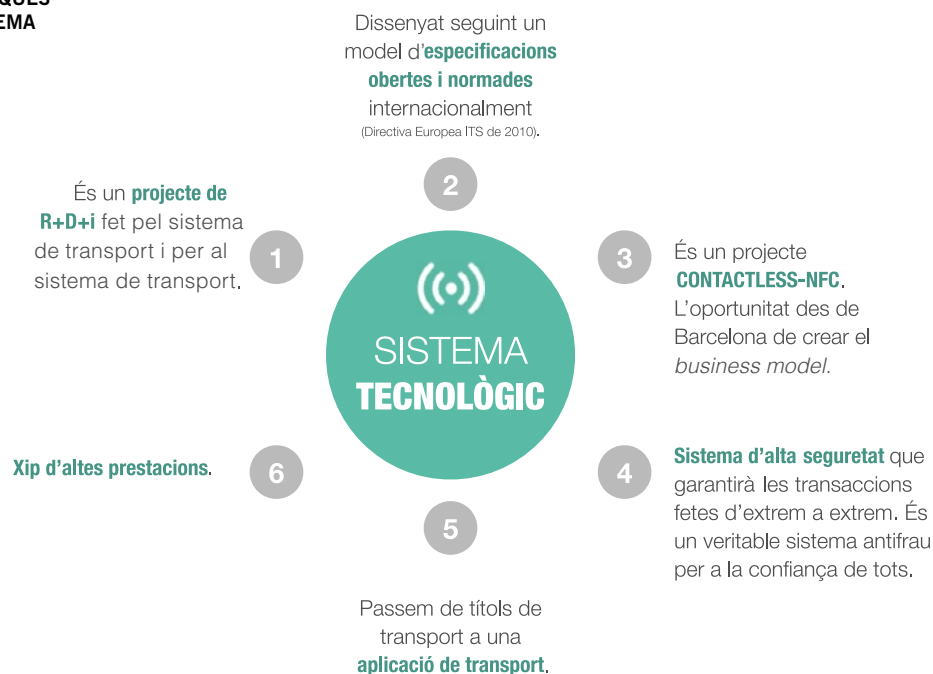
EL NOU SISTEMA TECNOLÒGIC

El projecte T-Mobilitat és un projecte tecnològic dissenyat seguint un model d'especificacions obertes i normades internacionalment que preveu la creació d'una targeta amb xip d'altres prestacions, amb un sistema d'alta seguretat antifrau i tecnologia Contactless-NFC.

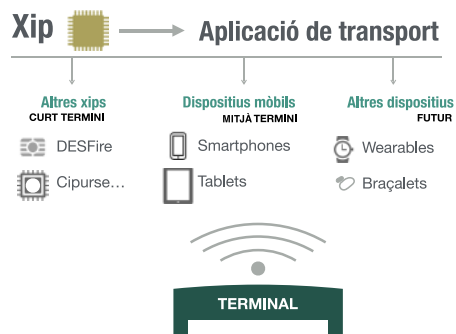
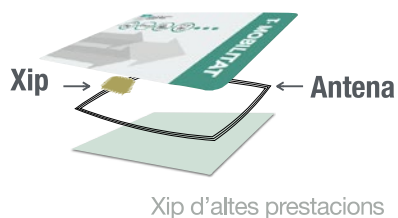
Les principals característiques tècniques del projecte són:

- És un projecte tecnològic dissenyat des del transport públic i per al transport públic amb la participació activa de l'ATM de Barcelona i els principals operadors de transport.
- Es dissenya sota principis estratègics d'interoperabilitat, estandardització i sistemes oberts, neutralitat i independència tecnològica i sistema modular portable.
- Es configura una aplicació interoperable única de transport emmagatzemada en suports *contactless* d'usuaris de diverses procedències.
- Es dota d'un sistema de seguretat únic basat en serveis de seguretat dinàmics per protegir els actius, garantir la privacitat de les dades del client, i generar transaccions ràpides segures.
- Es un model tecnològic preparat per a una estratègia de negoci enfocada al client i les seves necessitats, i pensat per integrar el client com un actor actiu en el sistema des del seu mòbil amb informació en temps real.
- L'equipament tecnològic està dissenyat, desenvolupat i instal·lat amb el criteri estratègic de facilitar l'accessibilitat universal.

CARACTERÍSTIQUES DEL NOU SISTEMA TECNOLÒGIC



NOU SISTEMA TECNOLÒGIC



EL NOU SISTEMA TARIFARI

L'any 2001 es va implantar un sistema tarifari que ha estat una referència en el món del transport. El sistema tarifari actual té una àmplia gamma de títols, dels quals, però, una part significativa gira al voltant de la T-10, per la qual cosa és un sistema poc fidelitzat.

El projecte T-Mobilitat implica un canvi en el sistema tarifari amb un model nou i modern que permet posicionar Barcelona i Catalunya com a referents mundials en el món del transport.

Amb el projecte T-Mobilitat es pretén la implantació d'un sistema tarifari que ofereix moltes possibilitats a l'usuari. El nou Sistema Tarifari Integrat busca afavorir la utilització del transport públic amb descomptes per ús, en què el preu del transport públic s'adapta a la mobilitat real de cada ciutadà.

El nou sistema tarifari ha de produir tot un seguit d'avantatges:

- Coherència entre la bona imatge del transport públic i el sistema tarifari/tecnològic.

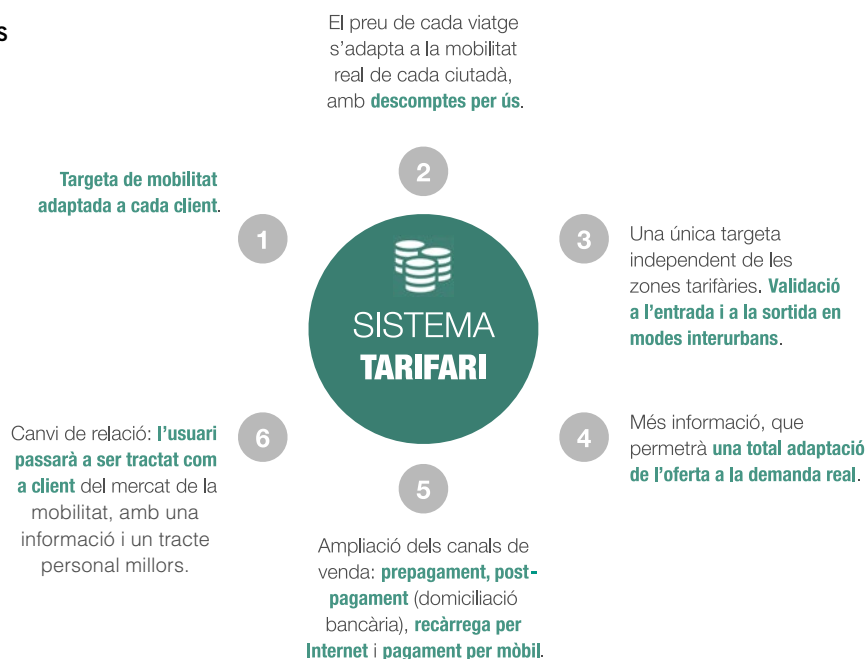
- Una manera més fàcil de viatjar en transport públic.
- Una única targeta per utilitzar qualsevol transport integrat, ja sigui per a un trajecte llarg o curt (zones) o la recurrència dels seus desplaçaments (nombre de viatges / caducitat títols).
- Un preu de transport adaptat a la mobilitat real de cada usuari.
- Una manera més ràpida de viatjar. El temps de validació es redueix de manera considerable, la qual cosa permetrà millorar la velocitat comercial dels autobusos.

Per tant, la targeta T-Mobilitat farà molt més fàcil viatjar en transport públic.

Aquesta targeta tindrà en compte el perfil i necessitats de l'usuari, per la qual cosa caldrà distingir entre els diferents tipus d'usuaris:

- Suport de cartró per a clients esporàdics o que no vulguin registrar les seves dades, sense descompte per ús, però a preus de títol integrat (substitueix la T-10).

CARACTERÍSTIQUES DEL NOU SISTEMA TARIFARI



- Suport de PVC per a clients habituals i intensius, amb descompte per ús. Aquesta targeta serà personalitzada per a col·lectius bonificats (joves, famílies nombroses...) i per a aquells ciutadans que contractin el servei mitjançant domiciliació bancària.

A mesura que augmenti la utilització, disminuirà el preu per viatge, sense necessitat d'avançar diners. A més, es podran recuperar els diners invertits en cas de pèrdua o sostracció de la T-Mobilitat.

El preu del transport tindrà relació amb el nombre de zones del desplaçament. Per determinar el nombre de zones el sistema de validació serà diferent segons el tipus de servei:

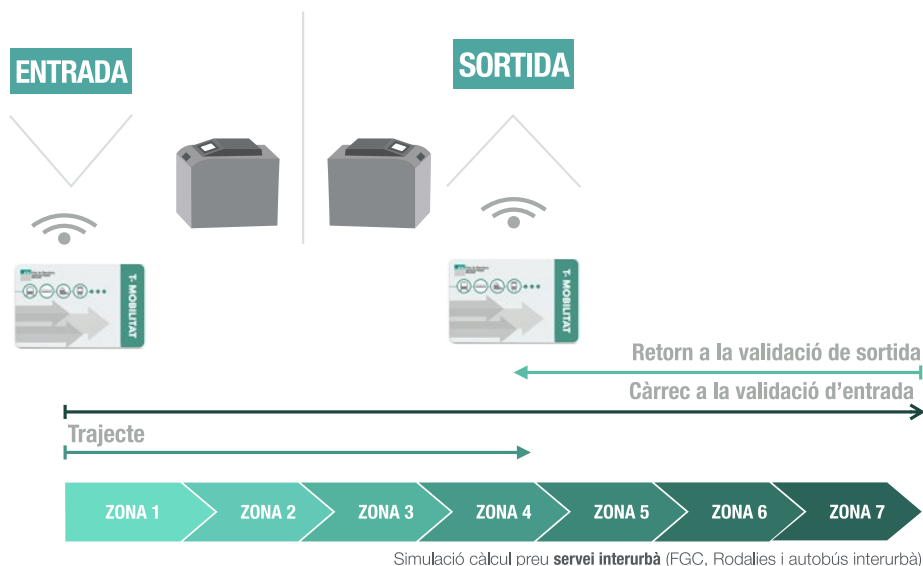
- Si s'utilitza un servei urbà (Metro, Tramvia, Bus TMB, Bus AMB i Bus AMTU) es validarà a l'entrada i es descomptarà el preu d'una zona tarifària.
- Si s'utilitza un servei interurbà (FGC, Rodalies i Bus DGTM) es validarà a l'entrada (es descompta el preu del nombre màxim de zones d'aquell servei) i es validarà a la sortida, de manera que es retornarà l'import de les zones no consumides.

La validació a la sortida en tots els modes interurbans permetrà obtenir la matriu origen/destinació per a cada servei i tram horari. Aquest coneixement més acurat de l'ús del transport permetrà una adaptació total de l'oferta a la demanda real.

Aquest nou sistema permetrà que el ciutadà tingui més opcions per triar com paga els viatges en transport públic. La modalitat de prepagament continuarà existint i es podrà recarregar la targeta a tots els punts de venda actuals dels títols integrats (estacions ferroviàries, estacions d'autobusos, oficines d'atenció a l'usuari de les empreses de transport, estancs...) i s'obren nous sistemes de pagament, com el postpagament (domiciliació bancària), la recàrrega per Internet i el pagament per mòbil.

El sistema de transport ja no es basarà en títols de transport, sinó en persones que utilitzen el sistema, i l'usuari passarà a ser tractat com a client del mercat de la mobilitat, amb una informació i un tracte personal millors, i amb una tarifació individualitzada en funció de l'ús i les característiques personals.

NOU SISTEMA TARIFARI



EL NOU SISTEMA DE GESTIÓ

La T-Mobilitat se sustenta en un model de gestió tarifària interoperable, multioperador i multiservei, definint les funcionalitats del sistema, els actors, els seus rols i les relacions entre ells, prenent com a referència l'estàndard internacional ISO/IEC 24014.

L'ATM seguirà tenint tot el control i la decisió sobre la definició del sistema tecnològic, del sistema tarifari, de l'establiment de tarifes, de la xarxa de comercialització i de l'entrada en servei dels nous canals; i també de la gestió tarifària, la Mesa de la Cambra, les explotacions de les bases de dades, etc.

La norma ISO/IEC 24014 identifica uns actors i uns rols organitzats en dues àrees de treball: entorn operatiu i entorn de gestió.

El model de gestió està definit per a tot el territori català i en el desenvolupament del projecte es definirà l'ampliació d'altres serveis de mobilitat, així com la incorporació de noves tecnologies.



Així, es defineix un marc conceptual per a la gestió tarifària interoperable, i per a la gestió i el control amb entitats internes al transport per a tot l'àmbit català. S'ha creat un model d'interoperabilitat basat en uns elements de gestió del Sistema Tarifari Integrat i els seus cicles de vida sota el paraigua d'una targeta sense contacte controlada i gestionada des del transport.

CARACTERÍSTIQUES DEL NOU SISTEMA DE GESTIÓ



IMPLANTACIÓ DEL PROJECTE T-MOBILITAT

Tenint en compte la complexitat tècnica, jurídica i financera inherent a la implementació del nou sistema tecnològic, tarifari i de gestió, l'ATM ha estimat com a solució més adequada la licitació del projecte per mitjà d'un contracte de col·laboració entre el sector públic i el sector privat.

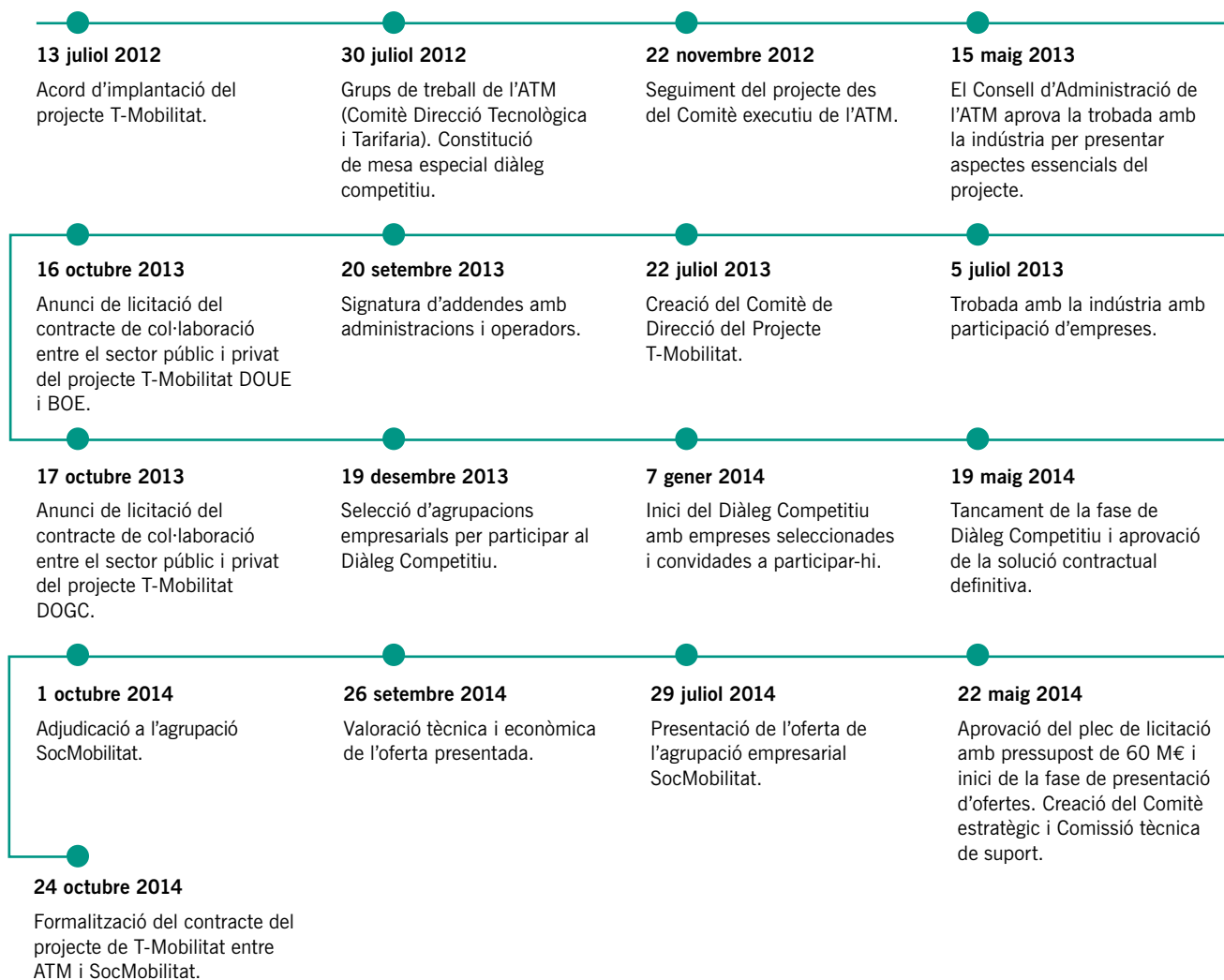
SocMobilitat, Societat Catalana per a la Mobilitat, és l'empresa formada per quatre entitats –CaixaBank, Fujitsu, Indra i Marfina– capdavanteres en els seus respectius

sectors i àmbits d'actuació, que ha guanyat la implantació del projecte T-Mobilitat licitat per l'ATM.

El contracte s'ha adjudicat per un import de 58,1 M€ per implantar el maquinari i el programari necessaris per al llançament de la T-Mobilitat en les 74 empreses de transport públic que formen part del Sistema Tarifari Integrat.

El procés estarà tutelat per l'ATM, que mantindrà el control i la propietat del sistema.

CRONOLOGIA RESUM DEL PROCÉS DE LICITACIÓ DEL PROJECTE T-MOBILITAT



L'abast del subministrament del maquinari i els sistemes adjudicat està format per:

- 1.555 equips per a màquines d'autovenda/recàrrega.
- 3.327 equips de validació en punts fixos.
- 215 equips de validació autònoms.
- 5.957 equips de validació embarcats.
- 3.343 consoles de conductor.
- 3.522 equips de consulta embarcats.
- 2.263 equips de comunicació embarcats (geolocalitzador).
- 170 taquilles.
- 82 cotxeres.
- 586 equips d'inspecció.
- 257 punts d'Atenció al Client, més 3 reposicions completes del parc d'equips.
- 6 sistemes Informàtics Centrals, més 2 reposicions completes del parc.
- 6 centres HSM (element segur centralitzat), més 2 reposicions completes del parc.
- 20.750 SAM (element segur local), més 1 reposició completa de SAM.
- Desenvolupament de l'SW per als equips subministrats segons els requeriments comuns d'interoperabilitat i els requeriments propis de cada operador.
- Realització dels treballs d'obra civil necessaris per a la instal·lació dels equips.
- Extracció dels sistemes magnètics.
- Es proporcionarà manteniment de nivell 3 definit com la garantia de disponibilitat permanent i obligatòria al llarg de tot el període d'exploració del parc de reserva de l'equipament subministrat. Inclou la formació associada a la utilització i les regles per a la correcta implantació de l'HW subministrat.
- Tant el manteniment de nivell 1 com el de nivell 2 el realitzarà l'operador corresponent, amb l'excepció del

SIC-ATM i el SIC-BUS Embarcat que abastaran tot el manteniment.

- Formació del personal.

La implantació s'ha de fer sota les especificacions de la norma ISO 24014, que garantirà un sistema completament interoperable, en què tots els nous elements quedaran certificats per una autoritat de confiança (ATM) per garantir que s'integrin correctament en l'entorn.

Tots els desenvolupaments estaran basats en estàndards oberts (SIRI, Transmodel, etc.), de forma que el sistema compleixi amb els principis d'estandardització i neutralitat tecnològica que actualment estan definint la línia europea pel que fa a transport col·lectiu.

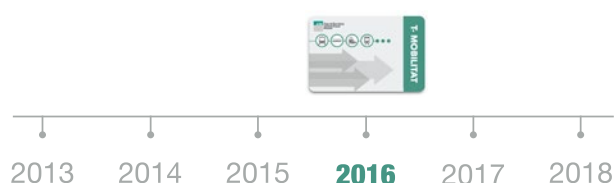
El pilar fonamental del nou sistema serà el SIC-ATM, que serà l'encarregat de processar els més de 900 milions de validacions anuals del conjunt d'operadors que conformen el sistema.



CALENDARI D'IMPLANTACIÓ

En el darrer trimestre de 2014 es va formalitzar l'adjudicació del contracte per a la implantació del projecte T-Mobilitat. A partir d'aquest moment s'inicia el procés d'implantació dels equipaments i sistemes en tot el conjunt d'empreses de transport de l'àmbit integrat gestionat per l'ATM de l'àrea de Barcelona.

CALENDARI D'IMPLANTACIÓ



Procés de licitació..... octubre 2013 - setembre 2014

Adjudicació projecte T-Mobilitat 1 d'octubre de 2014

Fases d'implantació:

Inici de la implantació dels equipaments i sistemes any 2015

Definició de la imatge i el projecte de comunicació definitius any 2015

Inici targeta T-Mobilitat (prova pilot) any 2015

Inici del desplegament de la targeta any 2016

Coexistència sistemes magnètics i sense contacte fins a l'any 2017

Un únic sistema T-Mobilitat finals 2017-2018

IMPACTE ECONÒMIC

La licitació no comportarà cap despesa pressupostària ni per a l'ATM ni per a les administracions consorciades. Tampoc no suposarà cap reconeixement d'aval ni garanties. Per aquest motiu, el sistema de retribució del contracte s'emmarca en la Mesa de la Cambra de Distribució d'Ingressos, a través d'una tarifa de gestió en funció del nombre de validacions, amb unes despeses de funcionament dels centres d'atenció, assumides també en el marc de la Mesa.

La T-Mobilitat tampoc no comportarà un augment de tarifes per a l'usuari, el qual pagarà sempre en funció de l'ús real que faci del transport públic, amb bonificacions que poden arribar al 100 % del viatge. La coexistència

dels dos sistemes tarifaris durant la transició de l'antic paradigma al nou obliga que no hi hagi diferències entre els preus dels dos sistemes.

El cost econòmic del projecte serà absorbit pel conjunt del sistema de transport mitjançant:

A. Un augment d'ingressos

1) Per un augment de la demanda del transport públic:

- El fet que el preu del transport públic estigui referenciat a l'ús comportarà un estímul per a una major utilització per part dels clients actuals.
- Els nous canals de comercialització (postpagament, Internet i mòbil) facilitaran l'accés de nous clients al transport públic al mateix temps que fidelitzaran els clients actuals.
- La incorporació d'altres serveis de mobilitat pot contribuir a ampliar la base de clients del sistema de transport públic.

2) Per una reducció del frau al transport públic:

- Eliminació del frau de zones per l'establiment de validació a la sortida dels modes interurbans, que comportarà que tothom aboni el preu corresponent a les zones de transport utilitzades.
- Eliminació de la falsificació i manipulació de títols de transport. El nou sistema tecnològic estableix totes les mesures de seguretat per autenticar el suport del títol de transport i la seva recàrrega.

- Major control dels títols bonificats ja que en el mateix suport hi constarà el perfil del client amb dret a bonificacions i el títol de transport a un preu reduït. Actualment es disposa d'un carnet acreditatiu i un títol de transport que s'adquireix –de forma majoritària– sense control.

3) Per ingressos addicionals al sistema de transport públic:

- La targeta T-Mobilitat permet fórmules d'aportació d'ingressos addicionals al sistema de transport públic a través de la inserció de publicitat a la targeta i als nous suports de la T-Mobilitat. També es beneficiarà de la incorporació d'altres serveis de mobilitat a la targeta (pàrquings, autopistes, etc.) i la comercialització internacional del nou sistema T-Mobilitat, entre d'altres.

B. Una reducció de costos

1) Per un estalvi d'inversió en el conjunt del sistema per la renovació del maquinari magnètic actual, ja obsolet. Al mateix temps es produiran economies d'escala en la inversió del maquinari i els sistemes per a les 74 empreses que conformen el sistema integrat de transport públic de l'àrea de Barcelona, així com en el seu manteniment.

2) Reducció de costos de manteniment en passar d'un sistema mecànic a un sistema electrònic de validació.

3) Disminució dels costos de fabricació dels títols de transport per la migració a targetes o altres suports recarregables.

4) Reducció de les despeses de distribució i comercialització dels títols de transport: la nova tecnologia (recàrregues directes en les màquines de venda o per Internet) reduirà les comissions per aquest concepte.

Per tant, el balanç econòmic financer de la implantació del projecte T-Mobilitat serà clarament positiu per al sistema de transport públic.

El projecte T-Mobilitat ha rebut, entre d'altres, el premi en la categoria d'infraestructura del congrés Contactless Intelligence, celebrat a Londres el 2014

El premi va ser atorgat en la categoria d'Infraestructura, que premia la solidesa i innovació de la solució tècnica proposada de projectes tractors del desplegament de la tecnologia *contactless* i mòbil.

Finalment, l'ATM ha presentat oficialment la patent internacional de la seva solució tecnològica de *contactless* i mòbil, per tal de garantir tots els drets que es derivin de la seva implantació efectiva arreu del món.

PROJECCIÓ INTERNACIONAL DEL PROJECTE

El projecte T-Mobilitat ha desenvolupat en el darrer any una gran tasca de difusió internacional i de protecció de la tecnologia.

En aquest sentit, l'ATM ha estat nominada a un premi internacional en el marc del congrés Transport Ticketing & Passenger Information 2014, esponsoritzat per Mastercard International i celebrat a Londres. El projecte T-Mobilitat va ser nominat el gener de 2014 a les categories de "Best Smart Card Ticketing Service" i "Best Smart Ticketing Consumer Engagement and Adoption Scheme".

Així mateix, l'ATM va ser guardonada l'abril de 2014 en el marc del congrés Contactless Intelligence, esponsoritzat per Visa International. Les candidatures van ser escollides per un jurat d'experts i sotmeses a votació per part de les principals indústries del sector en l'àmbit internacional.



PLA MARC DE FINANÇAMENT DEL SISTEMA DE TRANSPORT

Una vegada constatada la greu situació financera del sistema de transport, s'ha produït l'acord de sanejament financer del sistema de transport, que recull el compromís de les administracions consorciades, l'ATM i els operadors de transport en el reequilibri econòmic del sistema per tal de garantir un servei essencial per a la ciutadania.

Per primera vegada s'han formalitzat diversos pactes i acords a llarg termini que estableixen les bases per al finançament del sistema i el repagament del seu endeutament.

PACTE METROPOLITÀ PER AL TRANSPORT PÚBLIC

El conseller de Territori i Sostenibilitat, Santi Vila, l'alcalde de Barcelona, Xavier Trias, i el vicepresident de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), Antonio Balmón, van mantenir el 17 de febrer de 2014 una primera reunió de treball amb l'objectiu d'aconseguir un gran pacte metropolità per al transport públic. Aquest pacte es va signar el 6 de març, coincidint amb el Consell d'Administració de l'ATM i varen acordar:

- Redactar un pla de sanejament del deute existent que recuperi l'equilibri entre els ingressos i costos del sistema.
- Augmentar les aportacions econòmiques de les administracions consorciades durant els propers tres anys i el compromís d'increment a partir del 2017 en funció de la ponderació objectiva entre l'IPC general i l'IPC del transport per al sosteniment del sistema. D'aquesta forma, la Generalitat mantindrà l'aportació per a 2014, incrementarà en 2,4 M€ la de 2015 i en 5,5 M€ la de 2016. Per la seva part, l'Ajuntament de Barcelona augmentarà cada any en 10 M€ les aportacions de 2014, 2015 i 2016, mentre que l'increment per l'AMB serà de 7 M€ anuals en els mateixos tres anys. Així, a partir del 2016 l'aportació de la Generalitat al sistema serà de 289,1 M€, la de l'Ajuntament de Barcelona, de 110,4 M€ i la de l'AMB, de 115,6 M€. En tots tres casos s'hi sumarà cada any l'augment ponderat de l'IPC.
- Preveure la sostenibilitat dels nous serveis que es posin en marxa a partir de les noves aportacions al sistema que faci l'administració que proposa l'increment de serveis. En aquest sentit, l'acord ja incorpora l'augment d'oferta

que suposarà l'entrada en funcionament de la L9 i els perllongaments d'FGC a Terrassa i Sabadell.

- Dissenyar noves mesures d'estalvi per als operadors públics amb el compromís de reduir l'endeutament del sistema a curt termini. Aquesta mesura inclou una clàusula social que garanteix que no es poden produir acomiadaments.
- Confeccionar un pla d'estímul de la demanda que establi a partir del 2015 una millora del model tarifari, amb un sistema objectiu de preus, i amb la garantia que les aportacions dels usuaris via tarifes mai serà superior al 50 % del cost total del sistema. Aquest pla inclou avançar cap a una nova fórmula més equitativa del càlcul de les diferents zones tarifàries i dels diferents títols, incloent un replantejament de la T-10. Aquestes actuacions ja formarien part del nou sistema tarifari de la T-Mobilitat que s'ha de començar a implantar de forma progressiva a partir de 2015. L'objectiu és que l'aportació de l'usuari en el finançament s'incrementi a través d'un augment de la demanda amb un pla d'estímul efectiu i per mitjà de la potenciació de l'usuari recurrent del sistema.
- Introduir criteris ambientals que penalitzin econòmicament el transport privat i que els ingressos reverteixin de forma finalista en el manteniment del sistema de transport públic.
- Mantenir la tarifació social existent, que actualment representa un 22 % dels viatges que es realitzen en el sistema. En aquest sentit, s'ha acordat crear una taula social per tal d'implicar en les propostes i polítiques de mobilitat que s'impulsin des de l'ATM les entitats i associacions de caire social.

PLA MARC DE FINANÇAMENT 2014-2031

El Consell d'Administració de l'ATM, reunit en sessió de data 6 de març de 2014, va acordar aprovar la proposta de Pla marc del programa de sanejament financer del sistema de transport públic i de refinançament del deute 2014-2031 i les bases per a la redacció del Pla quadriennal de finançament 2014-2017 amb les administracions i dels contractes programa 2014-2017 amb els operadors de transport, que va ser ratificat pels òrgans de govern de les administracions consorciades.

El Pla marc 2014-2031 de reequilibri econòmic financer del sistema de transport públic té dues línies de treball diferenciades:

- En primer lloc, equilibrar les necessitats corrents del sistema i les aportacions de les administracions, en el període 2014-2016, mitjançant un increment d'aportacions de les administracions (Conveni de Finançament) i una contenció de la despesa per part dels operadors de transport (Contractes-Programa).
- En segon lloc, refinançar amb les entitats financeres l'endeutament del sistema del període 2009-2013 i un nou finançament per equilibrar els comptes del sistema en el període 2014-2016 (Contracte de finançament amb les entitats financeres).

Aquests tres documents (Conveni de Finançament entre les administracions, Contractes-Programa amb els operadors de transport i Contracte de finançament amb les entitats financeres), que desenvolupen el Pla marc 2014-2031, varen ser aprovats pel Consell d'Administració de l'ATM celebrat el 28 d'octubre de 2014 i ratificats per les administracions consorciades el 28 d'octubre pel Consell Metropolità de l'AMB, el 31 d'octubre pel Plenari de l'Ajuntament de Barcelona i el 4 de novembre pel Consell de Govern de la Generalitat.

CONVENI DE FINANÇAMENT ENTRE LES ADMINISTRACIONS

El Conveni de Finançament entre les administracions inclou la signatura dels documents:

- Pla quadriennal 2014-2017 amb el detall de les aportacions en el període esmentat.
- Compromís de finançament del sistema de transport en el període 2014-2031 en compliment del que s'estableix en el Pla marc 2014-2031.

Les aportacions de les administracions consorciades es fixen en el Pla marc de finançament 2014-2031, per tal d'equilibrar financerament el sistema de transport.

Les entitats que han signat el Pla quadriennal són Generalitat de Catalunya, Ajuntament de Barcelona, Àrea Metropolitana de Barcelona i Autoritat del Transport Metropolità.

L'objectiu és determinar les aportacions de les administracions per cobrir les necessitats corrents del sistema de transport en l'àmbit del Sistema Tarifari Integrat de l'àrea de Barcelona i el servei del deute derivat del contracte de refinançament financer del sistema de transport.

Per tant, es pretén igualar el cost del sistema per despesa corrent als ingressos per subvenció i recaptació. D'aquesta manera, per primer cop, hi haurà un marc estable a llarg termini (2014-2031) que permetrà fer una gestió del sistema regulant ingressos i costos.

L'increment de les aportacions per part de les administracions consorciades serà del 15 % respecte a l'any 2013, és a dir, 67 M€ addicionals en el període 2014-2017.

A partir de l'any 2017, totes les administracions s'han compromès a incrementar la seva aportació amb un increment de l'IPC.

	ANY 2014	ANY 2015	ANY 2016	ANY 2017-2031
Adm. General de l'Estat	Constant (igual any 2013)	Constant (igual any 2013)	Constant (igual any 2013)	Constant (igual any 2013)
Generalitat de Catalunya	Constant (igual any 2013)	Increment (2,4 M€)	Increment (5,5 M€)	Increment IPC (≈1 %)
Ajuntament de Barcelona	Increment (10,0 M€)	Increment (10,0 M€)	Increment (10,0 M€)	Increment IPC (≈1 %)
AMB	Increment (7,0 M€)	Increment (7,0 M€)	Increment (7,0 M€)	Increment IPC (≈1 %)



Adicionalment, a partir de l'any 2015, la Generalitat de Catalunya aportarà 2 M€ per a la compensació tarifària als serveis interurbans d'autobusos i de Rodalies de Catalunya per a l'ampliació de l'àmbit del Sistema Tarifari Integrat a la totalitat de la província de Barcelona i a la comarca del Ripollès.

Les noves fonts d'ingressos establertes en el Pla marc de finançament 2014-2031 han de garantir l'aportació addicional per part de l'administració competent en cada una de les matèries. En aquest sentit, la Generalitat de Catalunya s'ha compromès a fer les gestions davant les empreses privades (concessionàries d'autopistes) per a la introducció d'un cànon a les autopistes a partir de l'any 2014 d'un import d'1 M€.

Així mateix, l'Ajuntament de Barcelona i l'AMB han de garantir de manera conjunta una aportació mínima addicional de 5 M€ anuals corresponents a l'establiment de recàrrecs sobre el transport privat o a una major aportació

per a ajuts al servei de transport d'autobusos a partir de l'any 2015, distribuïts de la següent manera: 75 % per a l'Ajuntament de Barcelona i 25 % per a l'AMB.

En el Projecte de Llei dels Pressupostos Generals de l'Estat de l'any 2015, l'aportació de l'Administració General de l'Estat a l'ATM s'incrementa en 4 M€ respecte a l'any 2014. En cas que s'aprovi aquest increment i es mantingui en els propers exercicis, les noves aportacions a càrrec de l'Ajuntament de Barcelona i l'AMB es reduïrien en aquest mateix import, distribuïts de la següent manera: 75 % per a l'Ajuntament de Barcelona i 25 % per a l'AMB. En el quadre d'aportacions de les administracions consorciades (Ajuntament de Barcelona i AMB) ja s'ha reduït aquest import.

Les administracions consorciades es comprometen que, en cas de ser necessària una major aportació per subvenir el sistema de transport, a fer les actuacions pertinents dins del seu àmbit competent per garantir noves fonts d'ingressos.

Les aportacions previstes per les administracions consorciades es resumeixen en el següent quadre:

	ANY 2014	ANY 2015	ANY 2016	ANY 2017 (*)
Generalitat de Catalunya	281.131.000,00	285.531.000,00	291.031.000,00	Aportació 2016 ↑ amb l'IPC a 31/12/2016
Empreses privades	1.000.000,00	1.000.000,00	1.000.000,00	
Ajuntament de Barcelona	90.174.325,00	100.924.325,00	110.924.325,00	
Cementiris de Barcelona S.A.	217.424,47	217.424,47	217.424,47	
AMB	101.763.350,00	109.013.350,00	116.013.350,00	
Consignacions AP consorciades	474.286.099,47	496.686.099,47	519.186.099,47	

(*) L'aparició de l'any 2017-2031 es calcularà basant-se en la mateixa aportació de l'any anterior incrementada amb l'IPC a data 31/12 del darrer exercici.

(*) En relació amb el cànon ferroviari de la L9, s'ha considerat que en tots els anys 2014-2031 es manté constant el cànon ferroviari de l'exercici 2013. L'aportació per a aquest concepte és de 52.901.286,27 € que es desglossen en 28.374.170,13 € de cànon d'ús del túnel, 14.390.200,56€ de cànon de manteniment d'estacions, 5.395.172,11 € de cànon de manteniment del túnel i 4.741.743,47 € de cànon d'energia. Qualsevol modificació d'aquest import haurà de comportar el corresponent ajust en l'aportació per part de la Generalitat de Catalunya.

El 5 de novembre de 2014 es va signar el conveni de finançament entre les administracions consorciades i l'ATM, que inclou el Pla quadriennal de gestió i finançament del període 2014-2017 i l'acord de compromís de finançament en el període 2014-2031.

CONTRACTES-PROGRAMA AMB ELS OPERADORS DE TRANSPORT EN EL PERÍODE 2014-2031

Acord de compromís del finançament del sistema de transport en el període 2014-2031

Els contractes-programa han estat un dels pilars per equilibrar finançament el sistema de transport, definint un marc estable de finançament del servei regular de transport públic.

Aquests contractes s'han signat entre ATM-TMB, ATM-FGC i ATM-AMB (gestió interessada).

Els objectius dels contractes-programa signats han estat:

- Definir un marc estable de finançament del servei regular de transport públic.
- Garantir un servei de transport públic com a mitjà per atendre les necessitats de mobilitat i millorar-ne el nivell d'eficiència.
- Definir un marc estable de gestió de l'endeutament del sistema a través d'FMB (Ferrocarril Metropolità de Barcelona).

- Garantir la capacitat financera d'FMB per fer front a totes les obligacions derivades d'aquest endeutament.

Aquest marc estable de finançament del sistema de transport suposa reequilibrar el sistema reduint el dèficit a zero en 3 anys. El dèficit de l'any 2013 va ser de 181 M€, la qual cosa obliga a un increment d'aportacions amb contenció de la despesa.

Mantenir el cost del sistema suposa una reducció del cost corrent i un estalvi en aquelles partides amb capacitat d'actuació per part de l'operador, que haurà d'ajustar les despeses de manteniment, les inversions de reposició o mantenir la massa salarial.

Així mateix, s'ha aprovat l'acord de compromís de finançament del sistema de transport en el període 2014-2031 entre TMB i ATM, que defineix un marc estable de gestió del finançament del sistema a través de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A.

El 5 de novembre de 2014 es varen signar els Contractes-Programa amb els operadors de transport (TMB, FGC i AMB / gestió interessada) per al període 2014-2017 i l'acord de compromís de finançament per al període 2014-2031 entre TMB i ATM.

CONTRACTE DE SANEJAMENT I FINANÇAMENT DEL SISTEMA DE TRANSPORT PÚBLIC EN EL PERÍODE 2014-2031

El tercer pilar per equilibrar el sistema de transport és el Contracte de Refinançament i Sanejament financer del sistema de transport entre Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A., que és l'instrument financer que utilitza el sistema, i les entitats financeres, per mitjà d'un préstec sindicat per cobrir les necessitats reconegudes i diferides del sistema de transport en el període 2009-2013 i les noves necessitats per equilibrar el sistema de transport en el període 2014-2016. Aquest contracte també el signa l'Autoritat del Transport Metropolità per garantir l'aportació del servei del deute durant tot el període del préstec, 2014-2031.

El contracte de finançament sindicat a llarg termini s'ha subscrit entre FMB en qualitat de prestatària, l'ATM, en qualitat d'obligada i les societats anònimes CaixaBank, Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, Bankia, Banco Santander, Bankinter, Banc de Sabadell i Banco Popular Español en qualitat de prestamistes.

El 6 de novembre de 2014 es va signar el contracte de préstec sindicat per un import de 472,3 M€ i per un període de 17 anys, 2014-2031, amb carència de principal fins al 2017 i 15 anys d'amortització.

A continuació es detallen les entitats financeres que hi participen i la seva contribució al préstec sindicat:

ENTITAT PRESTAMISTA	IMPORT DE LA PARTICIPACIÓ EN EL FINANÇAMENT (€)	PERCENTATGE DE PARTICIPACIÓ EN EL FINANÇAMENT (%)
CAIXABANK	258.360.270,68	54,70
BBVA	65.542.393,27	13,88
BANKIA	56.185.893,28	11,90
SANTANDER	31.828.893,27	6,74
BANKINTER	20.922.504,32	4,43
SABADELL	20.000.000,00	4,23
POPULAR	19.444.045,17	4,12
Total	472.284.000,00	100,00

El dia 11 de novembre al Palau de la Generalitat es va produir la signatura del conveni i dels contractes que asseguren la viabilitat del transport públic de Barcelona, en l'acte més transcendent per al desenvolupament de la mobilitat a l'àrea de la capital catalana des de la constitució de l'Autoritat del Transport Metropolità, el 1997.



Acte de signatura al Palau de la Generalitat de Catalunya, l'11 de novembre de 2014.

Reptes de futur



La implantació del projecte T-Mobilitat

La implantació del projecte de T-Mobilitat és de gran ambició i complexitat, i ha de permetre fer el transport públic més modern, còmode i atractiu per al ciutadà.

El projecte també ha de fer extensiu el nou model tarifari a les altres ATM de Catalunya i permetre la gestió d'un únic Sistema Tarifari Integrat a tot el territori català. És a dir, es tracta de posar en marxa un model únic per a un únic territori (Catalunya), a l'abast de tothom amb un únic mitjà de pagament, que farà possible recórrer Catalunya amb una sola targeta de transport.

El projecte T-Mobilitat defineix una targeta que va més enllà del transport públic, ja que conté una aplicació de

La T-Mobilitat és una targeta única que cohesiona el sistema de transport públic i ajuda a trobar un equilibri territorial en la mobilitat del país

Mobilitat (targeta multiserveis) que està preparada per a la incorporació de nous modes de mobilitat i noves tecnologies. La targeta

de transport públic passarà a ser una targeta de mobilitat, permetent l'accés a tots els modes de transport (transport públic, aparcaments, peatges, bicicleta pública...).

La implantació en tot el territori de Catalunya suposa una complexitat tecnològica de gran magnitud, que haurà de gestionar l'ATM en els propers anys.

L'ampliació de l'àmbit tarifari

Amb l'ampliació de l'àmbit tarifari a Osona, el Berguedà i el Ripollès a partir de l'1 de gener de 2015, l'ATM assumeix el repte d'integrar al sistema tarifari altres territoris i municipis per tal que puguin utilitzar la gamma de títols de l'ATM de Barcelona.

L'ampliació permetrà que la comarca d'Osona quedi plenament integrada al sistema tarifari i es pugui utilitzar la gamma de títols de l'ATM de Barcelona a tots els seus municipis.

La integració suposarà per als usuaris un estalvi en el preu del bitllet d'entre el 22 % i el 44 % respecte a l'import actual.

Els objectius més immediats consisteixen a coordinar la integració tarifària amb els operadors de transport i municipis, la gestió per tal d'adquirir els equipaments tecnològics necessaris, i la integració de la xarxa ferroviària i del sistema tecnològic.

Pla marc de finançament 2014-2031

El Pla marc de finançament del sistema de transport públic 2014-2031 és la culminació d'un procés llarg i complex.

L'acord de sanejament financer del sistema de transport recull el compromís de les administracions consorciades en el reequilibri econòmic del sistema i, per primera vegada, es formalitza en diversos pactes i acords a llarg termini que estableixen les bases de l'equilibri econòmic financer del sistema de transport.

Tanmateix, aquest Pla marc de finançament no finalitza amb la seva formalització, sinó que ha de ser emprat per l'ATM

El Pla marc de finançament constitueix una eina de gestió per assegurar la viabilitat i la sostenibilitat del sistema de transport públic

com a eina de gestió per tal d'assegurar la viabilitat i sostenibilitat financera del sistema de transport públic.

És, per tant, fonamental establir els mecanismes de seguiment i control acurat d'ingressos i costos del sistema de finançament, tant a curt termini com a llarg, per tal d'assegurar el correcte finançament del servei.



Planificació d'infraestructures i serveis

Els objectius que ha d'assolir la planificació d'infraestructures i serveis en els proper anys es resumeixen en un seguit d'actuacions rellevants.

En la planificació de la mobilitat i de les infraestructures de mobilitat i transport, caldrà aconseguir el màxim consens amb les administracions i el territori.

La tasca de programació i execució de les actuacions planificades es desenvoluparà vetllant per la seva adequació als objectius establerts, i donant suport als agents responsables de la seva realització.

Esdevé un repte garantir l'establiment de polítiques de mobilitat sostenible en els plans directors de mobilitat, tant pel que fa al planejament urbanístic com al sectorial, d'acord amb la Llei de Mobilitat.

En el marc del projecte de la T-Mobilitat, la nova tecnologia permetrà l'obtenció d'una millor informació de l'ús del sistema de transport, i esdevindrà una eina de qualitat per al desenvolupament de la planificació d'infraestructures i serveis.

La internacionalització de l'ATM

En els darrers anys, l'ATM ha fonamentat la seva presència exterior a través de la participació en:

- Organitzacions europees (EMTA).
- Projectes europeus de recerca i innovació (SUPERHUB o MyWAY).
- Seminaris, jornades i congressos internacionals.
- Promoció de l'intercanvi de coneixement i experiència amb altres organitzacions d'arreu del món.
- Adhesió a compromisos europeus (Carta europea de seguretat viària).
- Participació en institucions i entitats catalanes que promouen la internacionalització de l'economia (RAILGRUP).

Les actuacions dutes a terme en aquest àmbit fins ara han donat a conèixer l'ATM com a ens col·laborador reconegut internacionalment.

Tanmateix, en el context actual es fa palesa la necessitat de desenvolupar una estratègia d'internacionalització de l'ATM basada en els següents eixos:

- Cooperació estratègica amb entitats i institucions en què l'ATM aglutina coneixement expert i és capdavantera a nivell mundial.
- Desenvolupament de projectes tecnològics per a tercers.

L'organització de l'ATM

L'ATM s'enfronta a desafiaments de gran envergadura i complexitat que afecten l'organització funcional.

Aquests reptes comporten un seguit d'implicacions:

- L'estructura organitzativa ha d'afrontar el procés de gestió única del sistema de transport de tot Catalunya, mantenint la descentralització pròpia del territori.
- La implantació de la T-Mobilitat suposarà un canvi de model tarifari, tecnològic i de gestió, i incorporarà altres serveis de mobilitat a la targeta.
- La gestió de la informació provinent de la T-Mobilitat esdevindrà un instrument per a una millor planificació d'infraestructures i de serveis.

- El marc estable de finançament del sistema a través del Pla marc 2014-2031 permetrà un seguiment acurat d'ingressos i costos del sistema, i esdevindrà una eina bàsica de gestió.
- Sorgeix la necessitat de desenvolupar una estratègia d'internacionalització de l'ATM.

Per tot això, es planteja un nou model organitzatiu compost per:

- Òrgans de govern (administracions consorciades).
- Òrgans de consulta i assessorament (administracions i empreses de transport).
- Personal de l'ATM.

L'organització funcional estarà formada per òrgans en l'àmbit estratègic i operatiu:

- Àmbit estratègic:
 - Òrgans de Govern de l'ATM:
 - Consell d'Administració.
 - Comitè executiu.
 - Direcció General.
 - Òrgans de Suport al Govern de l'ATM:
 - Comitè estratègic T-Mobilitat.
 - Comissió tècnica de seguiment T-Mobilitat.
- Àmbit operatiu:
 - Organigrama funcional de l'ATM.
 - Òrgans de suport de gestió de l'ATM i empreses associades:
 - Sermetra.
 - Comitès de suport a la implantació de la T-Mobilitat: Comitè tarifari, Comitè tecnològic, Comitè de gestió, Comitè d'interoperabilitat, Comitè intercentres.
 - Mesa de la Cambra.
 - Comissions de seguiment C-P.
 - Tramvia.
 - SocMobilitat.

La nova organització funcional de l'ATM ha de generar avantatges, com ara:

- L'augment de la participació de les administracions consorciades amb un seguiment acurat de la gestió diària del sistema de transport (T-Mobilitat, Pla marc de finançament...)
- La major implicació de les empreses de transport públic en l'àmbit operatiu (comitès de suport i seguiment).
- Una estructura matricial que permeti decisions més consensuades i entrelligades entre els diferents àmbits organitzatius.
- L'establiment de l'estructura adequada per assumir els rols de l'ATM.

Finalment, i a fi de culminar amb èxit els objectius estratègics, caldrà organitzar i coordinar les àrees transversals que hi participen i que lideren cada projecte, per tal d'impulsar adequadament tota la infraestructura interna de treball.

Per tant, el disseny i la implantació de la nova estructura organitzativa, tant de caire estratègic com operatiu, així com dels processos de treball, serà cabdal si es volen assolir els objectius i reptes de futur que es plantegen, en un procés que implica el canvi més important en la gestió del transport a tot Catalunya.

