

# MobiliCat#03

Mobilitat i infraestructures de Catalunya

Novembre 2015

> Reportatge  
**Projecte ZeEUS:  
l'aposta pels  
autobusos elèctrics**



> Suplement especial  
**Jornada Catalana  
de la Mobilitat 2015**



- 3 > Editorial
- > **Pel camí de la sostenibilitat en el transport públic urbà**

- 4 > Reportatge



**Projecte ZeEUS: Barcelona aposta pels vehicles elèctrics**

- 6 > Entrevista



**Sr. Ricard Font i Hereu,**  
Secretari d'Infraestructures i Mobilitat de la Generalitat de Catalunya

EL SUPLEMENT

- 10 > Monogràfic



**TLA Transports de Lliçà d'Amunt**

- 14 > Activitats AMTU

- > **L'AMTU presenta la 'Línia Orbital 'expres.cat'' que enllaçarà Sabadell amb Granollers i Mataró**

- > **L'AMTU celebra a Cardedeu la darrera Assemblea General del mandat**

- 18 > Notícies

SUPLEMENT ESPECIAL

- > **Jornada Catalana de la Mobilitat 2015**

- 21 > FGC

- > **FGC posa en marxa el nou tram del Metro del Vallès a Terrassa**

- 22 > ATM



- > **La Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura 2015**

- 24 > Notícies

- 25 > Opinió

- > **Unes notes sobre la llei de finançament del sistema integrat del transport públic de Catalunya**

- > **Nous escenaris (i nous reptes) en la mobilitat fora de la 1a Corona de la RMB.**



**Edita:** AMTU (Associació de municipis per la Mobilitat i el Transport Urbà) Carrer Anselm Clavé, 69. 08402 Granollers (Barcelona) Telèfon: 93 861 39 76 Web: [www.amtu.cat](http://www.amtu.cat) Mail: [premsa@amtu.cat](mailto:premsa@amtu.cat)

**Director:** Joan Prat

**Coordina:** Judith Vives

**Consell de Redacció:** Joan Prat, Sergi Martínez-Abarca, Carles Labraña, Ole Thorson, Francesc Ventura

**Disseny i maquetació:** Soladauff

**Fotografies:** Toni Torrillas

**Foto Portada:** TMB

**Dipòsit legal:** B 8257-2015

**Tiratge:** 3.000 exemplars

**Agraïments:** Autoritat del Transport Metropolità (ATM), Generalitat de Catalunya, Departament de Territori i Sostenibilitat, Ferrocarrils de la Generalitat (FGC), Ajuntament de Lliçà d'Amunt, Sr. Blai A. Dupasquier, Sr. Mateu Turró.

## ***Pel camí de la sostenibilitat en el transport públic urbà***

L'aposta ferma per la reducció d'emissions al medi ha de ser un compromís inalienable de la nostra societat futura i, aquí, el Transport Públic Urbà ha de ser exemple en tots els casos. És, per aquest motiu, que hem dedicat el reportatge principal del tercer número de la nostra revista "MobiliCat" a explicar l'**innovador projecte ZeEUS** que s'està duent a terme a vuit ciutats europees, entre les quals Barcelona. Aquest projecte permetrà extreure conclusions pràctiques de les diverses tecnologies actuals presents ja a vehicles elèctrics en flotes de bus urbà, tant en la fase operativa com en la gestió.

Volem ressaltar la importància que el transport públic urbà sostenible està adquirint en el nostre país, Catalunya, i com les nostres administracions i operadors ja fa uns quants anys que han anat introduït vehicles més sostenibles en les seves flotes, principalment híbrids. En aquest reportatge hem adjuntat una **petita mostra del que estan fent els ajuntaments i operadors urbans en la introducció futura d'unitats híbrides i elèctriques**.

En aquest número també trobareu una entrevista amb el Secretari d'Infraestructures i Mobilitat del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, **Ricard Font**, en la qual fa balanç dels últims tres anys en la gestió de la mobilitat des del departament. En aquesta es fa èmfasi en les actuacions que ja s'han fet, però sobretot mira al futur amb els projectes que s'hauran de fer en els propers anys.

També podreu llegir **un article sobre la nova Llei de finançament del Transport Públic de Catalunya**, aprovada, el juliol passat, per ampli consens al Parlament català. Aquesta Llei, que ens mancava des de la Llei de la Mobilitat de 2003, és analitzada pel Catedràtic de Transport de la UPC, Mateu Turró, que va ser president de la comissió tècnica de la llei. Si tenim clar que la sostenibilitat ambiental serà un dels pilars de la mobilitat futura (sinó ja present!), la sostenibilitat econòmica i financera del transport públic també és bàsica per aconseguir fites d'integració territorial, social i indubtablement mediambiental envers d'un model de mobilitat actual en el qual el vehicle privat té un pes excessiu.

L'oferta d'aquest tercer número es completa amb el **suplement especial AMTU**, amb notícies i informacions sobre l'activitat que porta a terme l'entitat, així com amb un **monogràfic dedicat al transport urbà de Lliçà d'Amunt**.

# Projecte ZeEUS: Barcelona aposta pels vehicles elèctrics



Des del passat mes d'agost de 2015 circulen per Barcelona els nous autobusos elèctrics en el marc del projecte ZeEUS (Zero Emission Urban bus System, o sistema d'autobusos urbans d'emissions zero), un projecte finançat per la Unió Europea i coordinat per l'Associació Internacional de Transport Públic (UITP) amb un pressupost de 22,5 M€ dels quals 13,5 M€ són fons europeus. El projecte comporta tot un seguit de proves amb autobusos elèctrics o híbrids d'última generació en vuit ciutats diferents. Tot això en el marc de la recerca i la innovació en tecnologies netes aplicables al transport urbà. Les proves es desenvoluparan fins l'abril del 2017.

**A** Barcelona, Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) lidera les proves en associació amb els fabricants Irizar i Solaris i la col·laboració d'empreses del sector elèctric i de la mobilitat com Endesa, Enide i GMV, així com de la Universitat Politècnica de Catalunya i l'Idiada.

## **Primera prova, Barcelona**

El projecte ZeEUS ha seleccionat Barcelona com la primera ciutat europea que comença la fase d'experimentació al carrer amb autobusos elèctrics purs. La prova es porta a terme en el seu servei regular (a la línia

20 de TMB) amb quatre autobusos elèctrics d'emissió zero, de dues tecnologies diferents. Les primeres proves s'estan fent amb dos autobusos estàndard del model i2e d'Irizar, equipats amb bateries apropiades per a la càrrega nocturna, i a finals d'any s'incorporaran dos Solaris Urbino (en construcció)

En la següent taula presentem dades de vehicles dels autobusos híbrids i elèctrics a les flotes dels serveis de transport públic urbà dels municipis adherits a l'AMTU.

Vehicles Híbrids i Elèctrics			
Municipi	Flota actual		Previsió a curt termini
	Vehicles	% sobre el total	
<b>Manresa*</b>	<b>2</b> (2015)	<b>11,7%</b>	La incorporació dels autobusos híbrids va ser el 15 d'octubre, en el marc de la Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura.
<b>Granollers (TransGran)*</b>	-	-	La previsió es incorporar dos vehicles híbrids abans de finalitzar l'any 2015, i un altre el 2016.
<b>Mollet del Vallès*</b>	-	-	Està previst que abans que finalitzi l'any, entri en funcionament un vehicle híbrid, en substitució d'un dels actuals. Actualment tenen 3 vehicles a la flota.
<b>Terrassa</b>	-	-	Durant aquest any l'ajuntament està provant diferents marques de vehicles híbrids (MAN, IVECO i VOLVO) i un de 100% elèctric (Wolta), per analitzar-ne la seva possible compra, en funció dels resultats de l'anàlisi de les dades.
<b>Sant Cugat del Vallès**</b>	<b>2</b> (2011)	<b>10,5%</b>	Previsió d'incorporar dos nous vehicles: un híbrid (primer trimestre de 2016) i un 100% elèctric abans de finalitzar l'any 2015.
<b>Santa Perpètua de Mogoda</b>	-	-	En fase d'estudi la implantació d'un vehicle elèctric (sense data prevista).
<b>Sitges**</b>	<b>3</b> (2012)	<b>42,8%</b>	
<b>Vilafranca del Penedès</b>	-	-	Està prevista la incorporació de vehicles (elèctrics i/o híbrids) en la nova concessió. Actualment s'està redactant el plec del servei de TPU.

Tipologia de vehicles: \* Manresa, Granollers i Mollet: vehicles model MAN lion's city hybrid / \*\*Sant Cugat del Vallès i Sitges: vehicles model Tempus de la marca Castrosua.

18e articulats, equipats amb bateries que permeten la càrrega en la terminal durant el dia. Aquests quatre vehicles del projecte ZeEUS compartiran servei amb l'autobús elèctric K9 de BYD de compra i que ja funciona a TMB des del passat mes de febrer.

### Característiques dels primers busos elèctrics europeus

L'i2e és un autobús estàndard, de 12 metres de longitud, fabricat per l'empresa Irizar al País Basc i amb capacitat per a 73 passatgers. Es tracta d'un dels primers autobusos 100% elèctrics de fabricació europea. Està propulsat per un motor de 180 kW alimentat per bateries de sodi-níquel que, junt amb els ultracondensadors, li donen una autonomia d'entre 200 i 250

quilòmetres, segons les condicions d'operació. Les bateries es carreguen durant la nit a la cotxera del Triangle, i a més poden emmagatzemar l'energia recuperada de les frenades durant la circulació.

El Solaris Urbino és un autobús articulat de 18 metres de longitud propulsat per motors de 270 kW, vinculats a una estació per a la re-càrrega ràpida en corrent contínua de 400 kW de potència, que està instal·lada en una parada terminal. Aquest sistema, dissenyat i implantat per Endesa, subministra una càrrega elèctrica a les bateries del bus, a través d'un pantògraf retràctil situat al sostre, durant els temps de regulació entre els trajectes. En 5 minuts pot omplir el 70% de la capacitat d'emmagatzemament. Presenta una bona operativitat amb unes

bateries de dimensions reduïdes, de 120 kWh, i de menys pes. Aquests dos vehicles de gran capacitat (uns 120 passatgers) estan fabricats a Polònia i han entrat en servei aquest passat estiu.

ZeEUS aviat celebrarà el seu segon aniversari mentre molts autobusos elèctrics ja estan circulant en diverses ciutats europees. Amb el llançament dels serveis d'autobusos elèctrics a Barcelona, Estocolm (Suècia), Munster (Alemanya) i Plzen (República Txeca), el projecte ZeEUS ha començat a avaluar la viabilitat econòmica, operacional, social i ambiental de la seva introducció. Les proves de servei que s'executen ja han permès reunir algunes dades prometedores, que seran publicades en una etapa posterior del projecte. •



## ***Sr. Ricard Font i Hereu***

*Secretari d'Infraestructures i Mobilitat de la Generalitat de Catalunya*

***“Quan vaig entrar al departament, s’invertien a Catalunya en transport interurbà un total de 24 milions d’euros. Avui s’inverteixen 33 milions***

El Secretari d'Infraestructures i Mobilitat de la Generalitat de Catalunya fa un balanç positiu de la feina feta durant el darrer mandat, en què s'han impulsat noves infraestructures i serveis i s'han afrontat projectes importants com el bus exprés o la T-Mobilitat. En parla en aquesta entrevista

**“ Hem entomat el repte més important que, a tot el planeta, s'està duent a terme a nivell de mobilitat, que és el de la T-Mobilitat ”**

#### **Quin balanç fa de la feina feta en el darrer mandat des de la Secretaria d'Infraestructures i Mobilitat?**

Teníem una situació econòmica complexa. Havíem passat de pressupostos de 2000 milions d'euros a pressupostos de 1300-1500 milions, dels quals 700 es destinen a pagament d'obra feta. En aquesta situació, ens hem dedicat a resoldre el finançament de les principals obres de transport públic que teníem sobre la taula. Per una banda, la línia 9. Ens n'hem sortit i al febrer podem inaugurar més de vint estacions. I també ens hem centrat en el perllongament dels serveis ferroviaris de FGC a Sabadell i Terrassa, garantint que es posés en el perllongament de Terrassa amb tres estacions, i l'any vinent, el de Sabadell amb cinc estacions noves. Tot això suma més de mil milions d'inversions en infraestructures de transport públic.

#### **I pel què fa als serveis?**

Quan vaig entrar al departament, s'invertien a Catalunya en transport interurbà un total de 24 milions d'euros. Avui s'inverteixen 33 milions. Hi ha coses que no hem pogut fer, però altres les hem prioritzat, i hem apostat pel transport interurbà, per exemple posant en marxa el bus exprés. Per altra banda, hem posat en marxa les rodalies de Tarragona, Lleida i Girona. Hem posat més serveis a la R1 i hem posat en marxa la R8, que és la primera orbital.

#### **Quines mesures s'han pres en relació a la integració tarifària?**

Hem ampliat la zona d'integració tarifària de Barcelona, incloent-hi una zona que ens quedava d'Osona, tot el Ripollès i tot el Berguedà. Per altra banda, tot el Pirineu està connectat amb Barcelona, fet que representa un 50% de descompte per aquestes comarques. I hem connectat tota la zona de les Terres de l'Ebre. Hem connectat totes les comarques de Girona amb Barcelona amb la T10/120, i també estem connectant algunes comarques de Tarragona. Per altra banda, quan vam arribar, l'ATM de Tarragona tenia un deute de cinc milions d'euros i l'ATM de Barcelona tenia un deute de 576 milions d'euros. Ara Tarragona té un deute de zero i està refinançat tot el deute de Barcelona. Vam arribar amb deutes i ara no n'hi ha ni un.

#### **Per tant, el balanç és positiu.**

Sí, perquè hem acabat les obres, hem millorat serveis, n'hem fet de nous i hem rebaixat els preus. I no oblidem que hem entomat el repte més important que, a tot el planeta, s'està duent a terme a nivell de mobilitat, que és el de la T-Mobilitat. En aquest moment està licitada i en marxa i a partir del 2016 s'anirà implantant a tot el territori català. A més, hem fet el Pla Director d'Infraestructures 2012-2020, el Pla Director de la Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona 2013-2018 i un nou Pla de Transport de Viatgers de Catalunya.

#### **Quins són els projectes de mobilitat més immediats?**

Acabar el desplegament de la xarxa de bus exprés. Entre 2016 i 2017 volem posar en marxa les quaranta línies previstes i a principis d'any ja en tindrem 22. Ja hem resolt temes complexos, com les línies d'Igualada, Mataró i l'orbital Sabadell-Granollers-Mataró, també Vilafranca i les Terres de l'Ebre. La valoració de l'usuari del bus exprés està per sobre del 8,5. A banda, el més immediat és posar en marxa la línia 9, el perllongament de la línia de Sabadell, deixar el 75% de les línies del bus exprés finalitzades, i posar en marxa la T-Mobilitat.

#### **Què suposarà la T-Mobilitat?**

Aquest és el repte més important a nivell de mobilitat. Ja està en marxa i s'implantarà a tot el país a partir de l'any vinent. És un projecte complex, que suposarà tres reptes: Per una banda, el canvi tecnològic. Per altra, el canvi tarifari que s'haurà de decidir a finals d'any. I per últim, que tot el país es pugui sumar a la integració tarifària.

#### **La xarxa de Bus exprés pot convertir-se en l'alternativa de Rodalies?**

La visió del transport públic ha de ser més global. La valoració no s'ha de

“ Avui tenim un pla de Rodalies que diu que l'Estat ha d'invertir 4.000 milions, dels quals no n'ha invertit ni un 10%

“ Vam arribar amb deutes i ara no n'hi ha ni un”

“ El Transport a la Demanda és una aposta de país”



> AMTU

fer pel mode sinó per la demanda. És evident que posar en marxa 28 noves expedicions entre Vic i Barcelona, per posar un exemple, té a veure amb que la R3 no és útil per millorar la mobilitat entre Osona i Barcelona, i que mentre no desdoble la línia no podem posar més freqüències. Però davant aquesta situació, només podem reivindicar que l'Estat compleixi el Pla de Rodalies i esperar, o bé, com hem fet, buscar una solució. Als països més avançats del món s'està optant per busos ràpids per millorar la mobilitat. Ens queda un altre repte important, que és el de millorar els accessos als entorns de la capital, amb més carrils VAO o carrils bus.

#### **Una solució al problema de Rodalies seria que la seva gestió passés a ser directament catalana?**

El bus exprés no és substitutori de Rodalies. Però també és cert que aquesta és la dècada de l'autobús, perquè en l'àmbit ferroviari tenim problemes per resoldre. La millora de les rodalies no és un tema de transport sinó de competitivitat. Nosaltres creiem que les Rodalies ens permetran construir un concepte de "gran metròpoli" a l'entorn de Barcelona. Però aquesta gran metròpoli no podrà existir fins que les Rodalies no funcionin. I avui

tenim un pla de Rodalies que diu que s'han d'invertir 4000 milions, dels quals no s'ha invertit un 10%. A banda, cal tenir en compte que un cotxe entrant a la metròpoli és una deficiència energètica que un país no es pot permetre. Des del punt de vista econòmic, energètic, de congestió, etc, les rodalies són fonamentals. Si des de l'Estat no es veu així, algú els haurà d'esmenar la plana. I si Catalunya assoleix nivells de llibertat política, una prioritat de l'Estat propi serà prioritzat un sistema de Rodalies per garantir aquesta mobilitat eficient. L'Estat ha de garantir els 4.000 milions d'inversió. Si no es fan, no té sentit que l'Estat gestioni les infraestructures, i llavors s'hauria de plantejar un traspàs.

#### **Recentment s'ha aprovat la Llei de finançament del Transport públic. Quin serà el procés d'implantació i canvis respecte l'anterior finançament?**

És un èxit global que, en un moment de pocs consensos polítics, s'hagi aconseguit la unanimitat del Parlament amb una llei que és útil per qualsevol govern. Aquesta llei posa en valor el transport públic. Dota de transparència el finançament, perquè haurem d'explicar d'on venen els diners, com es gasten i quan costa el sistema. Incorpora criteris molt

clars de definició del model, també el transport a la demanda. Consolida el model de la T-Mobilitat i especifica en el text que les dades que s'usaran seran només per l'ús del transport públic i no per cap altre ús comercial. Consolida un model clar i transparent. I dota al govern de figures fiscals que podrà incorporar per finançar el transport públic.

#### **L'AMTU ha proposat impulsar una oficina centralitzada per gestionar el Transport a la Demanda. Com valora aquest projecte?**

A l'AMTU, en els darrers anys, s'han fet dues coses. Una, consolidar l'entitat com un referent en l'àmbit de la mobilitat. L'altra, haver decidit ser una eina pel transport públic, i l'oficina de Transport a la Demanda és una bona opció. El TAD ha de servir per resoldre la mobilitat a polígons i altres zones. Si podem concertar amb la Generalitat però que l'AMTU ho lideri, serà perfecte. Serà l'exemple que no fem xiringuitos, sinó aliances interessants. El TAD és una aposta interessant i de país.

#### **Per acabar, què s'espera del nou Pla de Transports de Viatgers de Catalunya?**

Consolida un model de treball que ha sigut exemplar. Hem de tenir un marc general que ens orienti i després fer plans de mobilitat per cada comarca adhoc. El PTVC consolida aquest mode de treball. I també toca qüestions com per exemple com s'ha d'afrontar la intermodalitat. •



# El Suplement

de la revista

**MobiliCat**

Núm. 3 Novembre de 2015



> **Monogràfic**  
**TLA Transports**  
**de Lliçà d'Amunt**

> **Activitats**  
**L'AMTU presenta la**  
**Línia Orbital 'expres.cat'**



10 | MobilCut / Octubre 2015

# TLA Transports de Lliçà d'Amunt

*El servei de Transport del municipi vallesà dona resposta a la mobilitat complexa en un territori configurat per barris molt dispersos*

La configuració del municipi de Lliçà d'Amunt (Vallès Oriental) està definida per la presència de barris dispersos per la pràctica totalitat del territori que integra el terme municipal. Això obliga a recórrer distàncies properes als vuit quilòmetres per arribar al nucli històric, a través d'una orografia de fortes pendents, formada per un conjunt de torrents i serres que el travessen de nord a sud el municipi. Per això, a mesura que creixia la població, es va fer molt

més forta la demanda d'un servei de transport públic que facilités aquestes connexions.

Els primers intents de transport urbà a Lliçà d'Amunt es remunten a fa 25 anys. L'1 de desembre de 1990 es va posar en servei un autobús que connectava diversos barris amb el nucli històric del poble. No obstant, en aquell moment la baixa utilització del servei va motivar-ne el tancament al cap de tres mesos.

La segona prova de transport públic municipal es va fer el 25 d'octubre de 1999, moment en que neix l'actual servei urbà de Transports de Lliçà d'Amunt, TLA. El servei va iniciar-se amb un petit vehicle de tan sols 16 places que començava a recórrer els carrers del municipi.

Com en el primer intent, el servei es va portar a terme amb un conveni d'explo-tació amb l'Empresa Sagalés SA, però en aquesta nova etapa, l'aposta de l'Ajunta-



els canvis a una velocitat inusual per un servei urbà en un Lliçà d'Amunt que encara no arribava als 9.000 habitants. Prova d'això és que en el transcurs d'un any, des de la posada en marxa del servei, es van modificar quatre cops els recorreguts i horaris per anar-los ajustant a les necessitats que s'anaven desencadenant.

L'1 de juliol de 2001, la TLA va entrar a formar part del sistema d'integració tarifària de l'ATM, sent així un dels primers serveis urbans del Vallès Oriental en posar-la en servei, facilitant així els viatges que precisen de transbordament, molt freqüents entre les línies. Al llarg d'aquest mateix any, el servei es va anar consolidant i es van instal·lar les primeres marquesines, així com també va entrar en servei un segon vehicle de similar característiques que el primer, que va permetre posar en funcionament la LA3 que uneix Lliçà d'Amunt amb Granollers. Així es connecten les dues estacions del tren que hi ha a la capital comarcal.

El 2002, coincidint amb el dia Sense Cotxes, es van presentar dues unitats noves de 30 places, el que va permetre disposar d'una flota permanent de tres vehicles, un per línia i incrementar l'oferta fins les 76 places. També en aquest mateix acte, va veure la llum el nom de marca amb que es coneixerà el servei Transports de Lliçà d'Amunt i el seu acrònim TLA.

### **La consolidació del servei**

En els anys posteriors, TLA va seguir consolidant-se i creixent any rere any, fet que va originar reforços de línies, ajustos en els recorreguts i increments d'oferta. El 3 d'abril de 2006, es va fer un segon salt com a servei, es van estrenar dues unitats midi "low entry" amb capacitat per a 60 places, amb el que l'oferta pràcticament es duplica, arribant a les 150 places, a la vegada que es va assolir el repte de disposar d'una flota d'autobusos 100% adaptada per a persones amb mobilitat reduïda.

Aprofitant aquest canvi a la flota, es va reforçar la imatge de marca i es va adoptar el color taronja com a color corporatiu de flota, i altres elements de les parades com tòtems i marquesines. Les nombroses campanyes participatives que es porten a terme han fet que la imatge dels autobusos taronja sigui molt popular per la població.

El setembre del 2008 es va fer la darrera ampliació de la flota incorporant una unitat estàndard, que supleix a la més petita de les tres unitats, arribant així a una oferta total de 194 places.

Aquest darrers anys s'ha consolidat el servei. Les limitacions en la inversió han fet que les novetats es centressin en les millores de la qualitat i el confort de l'usuari, intentant superar uns moments complicats, on molts altres serveis urbans han desaparegut.

ment va anar molt més enllà i es va crear la marca Transports de Lliçà d'Amunt, TLA, per tal d'atendre la gestió més directa amb els usuaris, el disseny del propi servei i les incidències del dia a dia, garantint així la qualitat del servei, que d'altre forma seria molt complex poder assolir. En aquesta segona etapa, el servei va arrelar molt ràpidament, en gran part gràcies a l'aposta municipal per millorar el servei i anar-lo adaptant a la creixent demanda. Això va fer que es sovintegessin



# 4 XIFRES DE TLA

Actualment la xarxa està formada per

3 línies,

amb una longitud total de

60,1 Km. i

164 parades,

per les que recorrem cada dia

876 Km.

Fins l'actualitat han fet servir el transport urbà més de

2.400.000

passatgers.





## **Ignasi Simón**

### **Alcalde de Lliçà d'Amunt**

# **“Estem estudiant assumir el servei de Transport des de l’Ajuntament”**

La internalització del servei de transport urbà és un projecte important. La prestació directe del servei de transport urbà per part de l’Ajuntament hauria de permetre augmentar la qualitat del servei i disminuir-ne el cost de la gestió, segons l’Alcalde de Lliçà d’Amunt, Ignasi Simón, que també porta la regidoria de Transport Públic i Via Pública.

#### **Quin és el projecte més important per al transport urbà de Lliçà d’Amunt de cara a un futur proper?**

L’Ajuntament ha encarregat un estudi per analitzar la viabilitat d’assumir el servei de transport urbà directament

des de l’Ajuntament. En els darrers anys, l’Ajuntament ha assumit la prestació directa de diferents serveis (neteja, escombraries...) amb la qual cosa ha aconseguit mantenir els serveis amb una reducció important de la despesa. Ara vol analitzar la viabilitat de la inter-

nalització del transport urbà amb els mateixos objectius, augmentar la qualitat del servei i disminuir-ne els cost de la gestió, la qual cosa repercutiria en la millora d’aquest servei per al ciutadà.

#### **Algún altre repte de futur?**

Un altre repte de futur per al transport urbà de Lliçà d’Amunt seria augmentar les freqüències de pas. També es vol donar servei de transport públic al nou polígon industrial de Can Montcau en el moment que les empreses Mango i Biokit hi comencin les seves activitats. •



# L'AMTU presenta la 'Línia Orbital 'exprés.cat'' que enllaça Sabadell, Granollers i Mataró

*Els alcaldes amb les autoritats de la Generalitat, del Consell Comarcal del Maresme, de l'AMTU i de l'empresa Sagalés > AMTU*

L'alcalde de Sabadell, Juli Fernàndez; el de Granollers, Josep Mayoral; i el de Mataró, David Bote, van fer, el passat 4 de setembre, el viatge inaugural de la nova línia e13 de la xarxa d'autobusos d'altres prestacions 'exprés.cat' que promou la Generalitat de Catalunya. La presentació de la 'Línia Orbital exprés.cat' va ser organitzada per l'AMTU, entitat que ha reivindicat històricament aquest servei.

La Generalitat ha decidit reconvertir el servei regular existent fins ara en una nova línia de la xarxa exprés.cat, que va entrar en servei el 14 de setembre. És la 13a línia d'altres prestacions que funciona a la demarcació de Barcelona i la 19a de tot Catalunya (comptant la e4 de Tarragona-Reus que es posa en marxa aquest mateix mes de setembre). Es tracta, però, de la primera línia transversal a l'àmbit de la Regió Metropolitana de Barcelona i comunica de manera directa les comarques del Maresme, el Vallès Oriental i el Vallès Occidental.

Amb la reconversió en bus exprés, la línia que uneix Mataró amb Granollers i Sabadell ha doblat l'oferta actual, passant d'oferir 15 expedicions d'anada i de tornada amb una freqüència de pas d'una hora a un total de 27 expedicions per sentit els dies feiners, i 16 per sentit els dissabtes feiners, diumenges i festius. En alguns casos s'arriba a triplicar l'oferta, com és el cas dels dies feiners d'agost. Això permet comunicar aquestes ciutats amb serveis cada 30 minuts en hora punta.

El projecte d'implantació contempla reforçar els corredors Mataró - Granollers - Sabadell (directe), Argentona - Mataró i La Roca - Granollers. En aquest sentit, també es millora el servei de la 554: Argentona - Mataró i es desdobla la línia 5 La Roca - Granollers en L51 i L52, millorant-ne també la seva cobertura horària. Pel que fa a l'actual línia 550: Granollers-La Roca-Argentona-Mataró, seguirà amb servei amb 3 expedicions diàries. Totes aquestes línies interurbanes són operades per l'empresa Sagalés.



LA JORNADA CATALANA DE LA  
**MOBILITAT**  
11a edició **MATARÓ 2015**



La Jornada Catalana de la Mobilitat, que organitza l'AMTU amb la col·laboració del Departament de Territori i Sostenibilitat, de l'ATM de Barcelona, de l'Àrea d'Infraestructures de la Diputació de Barcelona, de Ferrocarrils de la Generalitat, de l'Ajuntament que l'acull i d'empreses del sector de la mobilitat, ha arribat aquest 2015 a la seva onzena edició. Després d'una dècada acumulant experiència, l'entitat s'ha fixat nous reptes i objectius.

L'aposta per convertir la "Jornada AMTU" en la "Jornada Catalana de la Mobilitat" n'és un. Així ho vam voler expressar amb la nova imatge que identifica la Jornada a partir d'aquest any, i que recull la voluntat de convertir-la en cita anual de referència pels actors en matèria de mobilitat de Catalunya. L'èxit de la Jornada celebrada a Mataró i la bona valoració general dels participants en aquesta trobada que es va celebrar el passat mes de maig ens confirma que anem en la bona direcció.

De nou, la Jornada va ser el punt de trobada de tècnics, regidors, consultors i operadors de mobilitat, que van poder compartir experiències i bones pràctiques en la gestió de la mobilitat i descobrir les darreres novetats tecnològiques, nous programes o nous models de gestió que ens poden ajudar en aquest àmbit. Les ciutats són cada vegada més intel·ligents, i la mobilitat és i serà, sens dubte, un dels camps on l'aplicació de noves tecnologies pot contribuir més a fer-ne una gestió més eficient i sostenible i a millorar la qualitat del servei.

La jornada, en la seva 11a edició, va fer un pas més per parlar i debatre de mobilitat i de transport urbà. El transport urbà entès però, no només com aquell del que n'és titular un municipi, sinó també el transport que arriba a qualsevol nucli poblacional.

Aquesta nova aposta s'emmarca també en la nova etapa encetada per l'AMTU. Una nova etapa marcada per un canvi d'estatuts en virtut dels quals l'entitat ha passat, de prestar servei únicament a la Regió Metropolitana de Barcelona, a convertir-se en una entitat d'àmbit nacional, amb la vocació d'oferir servei i assistència tècnica en temes de mobilitat, a tots els ens locals de Catalunya, i no només als titulars de serveis de transport urbà. •



# Les noves tecnologies, l'autobús elèctric i el transport a la demanda centren el debat de La Jornada Catalana de la Mobilitat

L'Auditori del TecnoCampus de Mataró va acollir, el passat 5 de maig, la jornada sobre mobilitat que organitza l'Associació de municipis per la Mobilitat i el Transport Urbà (AMTU), i que en la seva 11a edició ha passat a ser La Jornada Catalana de la Mobilitat. Durant la jornada, que va batre rècords d'inscrits i assistents, es van debatre temes com l'open data, l'aplicació de noves tecnologies a la gestió de la mobilitat i el transport a la demanda.

A la sessió inaugural, el president de l'AMTU i alcalde de Mataró, Joan Mora, va explicar que el gran projecte que treballa actualment l'entitat és el "de promoure i establir el sistema definitiu d'implantació del transport a la demanda". Mora va dir que l'AMTU aspira també a convertir-se en una Oficina Central de Gestió del Transport a la Demanda.

Per altra banda, el president de l'AMTU va recordar que l'11a Jornada arriba després d'un canvi d'estatuts en virtut del qual l'AMTU es converteix en una associació de municipis de tot Catalunya, d'adhesió voluntària, "que pretén situar-se en el plànol institucional com a referent tècnic i de recolzament als Ajuntaments i al con-

junt de les administracions en matèria de mobilitat".

**Mora també va ser l'encarregat de presentar la revista Mobilicat, una publicació promoguda i editada per l'AMTU i que és la primera revista en català especialitzada en temes de Mobilitat i Infraestructures.**

La inauguració de la jornada va comptar amb la presència del Secretari d'Infraestructures i Mobilitat de la Generalitat de Catalunya, Ricard Font, que va enviar un missatge de tranquil·litat assegurant que el transport urbà té assegurat el sistema de finançament fins el 2031. Font va enumerar els principals reptes als quals s'ha de fer front: l'open data, els intercanviadors modals i la gestió integral de la mobilitat per aconseguir que el transport públic sigui més eficient que el privat. Per sobre de tot, va dir, el departament té un repte important que passa per la millora del servei de Rodalies de Catalunya. "Necesitem un sistema de Rodalies que funcioni com un rellotge". Font també va destacar l'augment de la inversió en transport públic dels darrers anys i la implantació de la xarxa de serveis de "Bus Exprés".

El Director General de l'Autoritat del Transport Metropolità, Josep-Anton Grau

va tancar les intervencions inicials de la Jornada, destacant el bon servei i qualitat que ofereix actualment el transport públic. Grau també va parlar sobre la integració tarifària i el projecte de la T-Mobilitat que està a punt de convertir-se en una realitat.

Durant la jornada es va fer una taula rodona sobre el present i futur del transport públic urbà amb representants dels diferents sectors de la mobilitat (Transport públic, operador privat i usuaris). A més, es van celebrar dues sessions temàtiques: la primera, sobre els autobusos elèctrics, on es va presentar una experiència europea en aquest àmbit i la visió de l'operador públic i privat sobre aquest tipus de tecnologia; i la segona, centrada en l'aplicació i gestió de l'Open Data a la Mobilitat. Per acabar, es va fer la sessió Dit i Fet, amb set presentacions sobre temes diversos.

**Els assistents a la Jornada AMTU van participar a la votació popular per escollir el pòster guanyador de la II edició del concurs escolar per a promocionar la targeta T-12,** que va ser el d'Ariadna Sánchez, alumna de l'escola Divina Providència de Mataró.

La Jornada Catalana de la Mobilitat va finalitzar amb un dinar celebrat al foyers del TecnoCampus. •



## Sessió d'Obertura



**Sr. Joan Mora i Bosch** - President de l'AMTU i Alcalde de Mataró  
**Sr. Ricard Font i Hereu** - Secretari d'Infraestructures i Mobilitat de la Generalitat de Catalunya  
**Sr. Josep Anton Grau i Reinés** - Director general de l'Autoritat del Transport Metropolità

## Taula rodona: present i futur del Transport Públic urbà



**Sr. Pere Padrosa** - Direcció General de Transports i Mobilitat. Generalitat de Catalunya  
**Sr. Lluís Alegre** - Director tècnic de l'ATM  
**Sr. Enric Ticó** - President dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC)  
**Sr. Ricard Riol** - President de la PTP (Promoció del Transport Públic)

## Primera Sessió



### Estacions de càrrega per inducció al carrer: el cas de Braunschweig

**Sr. Mateusz Figaszewski** - Deputy Director Public Relations, Marketing and PR Dept. de Solaris  
 El desplegament de bateries i altres tipus d'autobusos elèctrics com una manera sostenible, respectuosa del medi ambient del transport requereix una nova forma de pensar dels fabricants, operadors i autoritats. A la ponència es va parlar de diferents opcions tecnològiques en funció de l'experiència del fabricant d'un vehicle en la seva aplicació.

### El projecte d'autobusos elèctrics a TMB

**Sr. Francesc Gonzalez Balmas** - Director tècnic d'autobusos de TMB  
 El Projecte de Ambientabilització de la Flota d'Autobusos de TMB ha buscat combinar la reducció d'emissions locals (NOx i PM's) juntament amb la reducció d'emissions globals d'efectes hivernacle (CO2). Actualment TMB està participant en el projecte ZeEUS de la Comissió Europea amb el desenvolupament d'autobusos 100% elèctrics".

### Les noves energies en el bus: la visió de l'operador privat

**Sr. Víctor Canosa** – Director del Grup Baixbus  
 El pas del motor dièsel i les transmissions tradicionals a les noves tecnologies més sostenibles per a la tracció dels autobusos, especialment els urbans, és ja un procés sense retorn però que presenta importants reptes per a la indústria, però també per a les Administracions públiques i per als operadors de transport. La ponència va exposar la problemàtica i les incògnites que tot plegat presenta per als operadors privats.

## Segona Sessió



### Open Data i Transport Públic

**Sr. Esteve Almirall** – Director del Center for Innovation in Cities at ESADE Business & Law School  
 La ponència va girar al voltant de com les Tecnologies de la Informació estan canviant la manera en que innovem, i com dins aquestes tecnologies, el Big Data pot ajudar a la gestió de la mobilitat i el transport públic.

### Estratègies Open Data a 6 ciutats

**Sra. Sybille Berjoan** - Senior Manager – Global Lead for Products Research d'Accenture  
 Gràcies als nous sistemes de ticketing Web 2.0 i, les dades del transport públic estan aflorant, cosa que ofereix enormes oportunitats per al transport de les autoritats i els operadors privats capaços d'aprofitar. La presentació va fer especial atenció a la naturalesa de les dades disponibles en accés obert, per entendre com aquestes dades es combinen amb altres fonts d'esdevenir grans volums de dades i, finalment, com les agències de transport públic aprofiten els seus ecosistemes per millorar l'experiència dels passatgers.

### Startups en el món del transport públic. El perquè de l'Open Data

**Sr. Malte Metzger** – CEO de myBus GmbH  
 Start-ups com Über, Hailó Taxi o Car2Go han entrat fort en el mercat de transport de passatgers. Amb inversions important de capital privat i productes innovadors han aconseguit emportar-se també passatgers de transport de masses. La ponència va tractar sobre les noves formes de moure en nuclis urbans i com les start-ups poden ajudar a millorar el transport de masses amb dades en temps real i open data.



## 1.- Nova versió del router de la Generalitat:

### MOU-TE

**Olga Serra** – Generalitat de Catalunya

Nova versió del router de la Generalitat: MOU-TE, primer planificador de rutes de Catalunya amb tota la informació de transport públic. Des del 2014 s'han dut a terme unes millores tant qualitatives com qualitatives de la plataforma, per què sigui un planificador de rutes multimodal, oferint opcions de viatges que combina el transport públic amb el vehicle privat.

## 2.- Resultats de l'estudi "auditoria de la informació a l'usuari"

**Xavier Codina** – LAVOLA

La presentació va abordar com es dona la informació a l'usuari en els serveis de transport urbà en els municipis de l'àmbit AMTU (a les parades, al web, a les xarxes socials, aplicatius per a mòbils, etc.), detectar com percep aquesta informació l'usuari habitual del servei, i indicar recomanacions de millores futures en aquest àmbit.

## 3.- Big Data per entendre el comportament dels passatgers

**Caterina Font** – Counterest

El Big Data es refereix al tractament de quantitats massives de dades per identificar patrons i valors atípics. Un dels aspectes més rellevants del Big Data és que permet no només fer anàlisis de la situació, sinó també traçar models predictius i prescriptius. La ponència va analitzar si té sentit aplicar el Big Data al transport públic, com es poden recopilar les dades de forma massiva i per a què es poden utilitzar.

## 4.- App: Telegram

**Josep Pocurull** – Ajuntament de Mataró

Mataró ha impulsat un innovador Servei d'Atenció Ciutadana a través de missatgeria instantània posat en funcionament el juliol de 2013, reconegut amb diversos premis i que ha anat evolucionant en diversos aspectes fins a dia d'avui. Aquest servei té una aplicació concreta en l'àmbit de la mobilitat que és el que es va explicar en aquesta jornada.

## 5.- Presentació dels resultats de l'EMEF de l'àmbit AMTU

**Maite Pérez** – iermB

Presentació dels principals resultats sobre els hàbits de mobilitat dels residents (majors de 15 anys) als municipis fora de la primera corona del Sistema Tarifari Integrat, i dels fluxos de mobilitat en aquest àmbit territorial, en base als resultats de l'Enquesta de mobilitat en dia feiner 2014 (EMEF2014).

## 6.- Projecte BiTiBi

**Joan Cantero de Matos** – FGC

El futur de la mobilitat urbana és la combinació bicicleta i tren. Bi-TiBi és un projecte innovador que té com a objectiu la millora de la qualitat de vida de les ciutats europees i l'augment de l'eficiència energètica del nostre transport. La combinació dels dos modes de transport energèticament més eficients, la bicicleta i el tren, suposa una connexió de transport porta a porta perfecta.

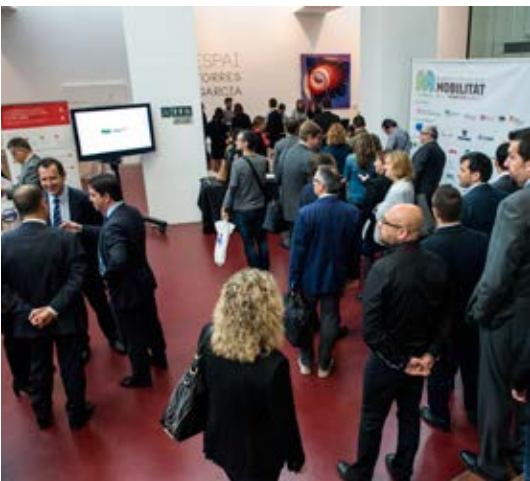
## 7.- Resultats dels serveis exprés.cat

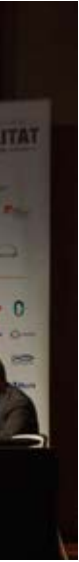
**Cristina Pou** – Generalitat de Catalunya

L'any 2012 la Generalitat de Catalunya va posar en marxa les 4 primeres línies de bus exprés, línies d'altres prestacions amb un increment de freqüències, millora de la informació a l'usuari, vehicles totalment accessibles, millora de la velocitat comercial, millora de les parades, wifi i premsa gratuïta a bord dels vehicles. A la ponència, es van presentar els resultats d'aquesta nova xarxa d'altres prestacions.

Visualitzeu el vídeo de la Jornada i descarregueu-vos les ponències a:  
[www.amtu.cat/11aJornada](http://www.amtu.cat/11aJornada)







ESADE  
 Year 1 Results  
 47 web, iPhone & Facebook apps  
 \$2,300,000+ Estimated value  
 \$50,000 in cost  
 +4000% ROI



## ORGANITZA

---



## AMB EL PATROCINI DE

---



## AMB EL SUPORT ESPECIAL DE

---



## AMB LA COL-LABORACIÓ DE

---





Josep Mayoral, David Bote, Ricard Font, Juli Fernández i Joan Prat > AMTU



Joan Prat Director General de l'AMTU atenent els mitjans > AMTU



L'expres.cat a l'estació de Sabadell > AMTU

## Una reivindicació històrica de l'AMTU

El Secretari d'Infraestructures i Mobilitat de la Generalitat de Catalunya, Ricard Font, va anunciar el passat 5 de maig de 2015 a Mataró, en el marc de la Jornada Catalana de la Mobilitat que cada any organitza l'AMTU, que la línia 555 Sabadell-Granollers-Mataró es reconvertiria abans del previst en una nova línia "expres.cat".

Amb el nou servei s'atén a la necessitat de millora de connexió intercomarcal entre les ciutats de Mataró, Granollers i Sabadell, per via directa i sense passar per Barcelona. La posada en marxa de la línia 555 l'any 2006 ja va ser un primer pas per millorar aquesta connexió, però amb la reconversió en bus exprés, es millora la freqüència de pas. La Línia Orbital ha estat una reivindicació històrica de l'AMTU.

L'entitat celebra que la Generalitat hagi avançat en el calendari previst la posada en servei de la Línia Orbital Exprés, ja que amb les noves freqüències aquesta línia s'equipararà a un servei de tren. En aquest sentit, l'AMTU torna a reclamar al Govern central que treballi per fer realitat la línia orbital ferroviària que és qui en té les competències.

La línia, operada per Sagalés, forma part del sistema tarifari integrat de l'ATM de Barcelona, de manera que els usuaris es poden beneficiar dels avantatges de les targetes multiviatge existents. A més de velocitat comercial alta, la línia incorpora altres millores en el servei, com informació en temps real a les parades principals, vehicles accessibles per a persones amb mobilitat reduïda, premsa gratuïta a bord i servei de Wi-Fi. •

# L'AMTU celebra a Cardedeu la darrera Assemblea General del mandat



Joan Prat, Joan Mora, Calamanda Vila i Josep Mayoral a l'Assemblea > AMTU

L'Associació de municipis per la Mobilitat i el Transport Urbà (AMTU) va celebrar, el 24 d'abril, la seva 16a Assemblea General a la Sala de les Columnes de l'Ajuntament de Cardedeu. L'Assemblea ha estat presidida pel llavors president de l'AMTU, Joan Mora; el seu vicepresident Josep Mayoral, i l'alcaldesa de Cardedeu, Calamanda Vila.

Durant l'Assemblea es va presentar l'informe de gestió de l'any 2014 i es va aprovar el tancament econòmic i la memòria d'activitats corresponent a aquest exercici. Un exercici marcat pel nou impuls de l'entitat, que ha passat a convertir-se en una associació d'àmbit català amb la vocació d'oferir servei i assistència tècnica en temes de mobilitat a tots els ens locals de Catalunya.

L'Assemblea va aprovar el conveni de col·laboració de l'AMTU amb l'ATM, l'Ajuntament de Barcelona, l'AMB i l'Institut d'Estadística de Catalunya per a la realització de l'edició 2015 de l'Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner (EMEF). Es tracta d'una enquesta oficial acreditada que servirà d'eina de suport per a aquells municipis que hagin d'elaborar els seus propis Plans de Mobilitat.

Per altra banda, durant l'Assemblea es va donar compte de temes com l'adhesió dels Ajuntaments de Masquefa (Anoia) i Calldetenes (Osona) a l'AMTU. També es va presentar la publicació MobiliCAT, una revista impulsada i editada per l'AMTU, la primera en català especialitzada en temes de mobilitat i que s'envia a tots els ens locals de Catalunya i administracions implicades.

La cloenda de l'Assemblea va comptar amb la intervenció del Secretari d'Infraestructures i Mobilitat de la Generalitat de Catalunya, Ricard Font, que va assegurar que "el núvol negre que amenaçava el finançament del transport públic ja s'ha evitat" i que el sistema està garantit fins el 2031. En aquest sentit, va destacar la importància de la col·laboració entre diverses administracions i entitats com l'AMTU i la tasca conjunta que porten a terme.

Font també es va referir a l'impuls que la Generalitat ha donat al conjunt del transport públic i va destacar l'augment d'inversions d'aquesta legislatura en aquest sentit, especialment les grans inversions que suposen el desplegament de la xarxa de "Bus Exprés". •





# L'alumna Ariadna Sánchez de l'Escola Divina Providència de Mataró és l'autora del cartell guanyador

El president de l'AMTU i alcalde de Mataró, Joan Mora, va fer entrega l'1 de juny del premi del concurs "Apunta't a la T-12!" a l'Ariadna Sánchez, l'alumna de sisè de l'escola Divina Providència de Mataró que va resultar guanyadora. El cartell guanyador es va escollir per votació popular durant la celebració de la Jornada Catalana de la Mobilitat que es va celebrar a Mataró el 5 de maig. L'entrega del premi es va fer a la mateixa escola. El concurs de dibuix el promou l'AMTU per donar a conèixer el títol de transport T-12 entre els possibles usuaris de la targeta, infants i joves d'entre 4 i 13 anys. El cartell guanyador de la segona edició, obra d'Ariadna Sánchez destaca per la presència d'un gran autobús de color groc i el missatge "Si vols anar amb la T-12, amb metro, tren o autobús estaràs segur". El cartell s'ha distribuït entre les escoles i altres centres per tal de fer difusió d'aquest títol de transport. L'alumna guanyadora va rebre com a premi una bicicleta elèctrica en reconeixement pel seu esforç, mentre que el conjunt de la seva classe va realitzar l'activitat "El tren de l'Ensenyament", cortesia de FGC. •



Joan Mora i Joan Prat de l'AMTU amb els alumnes de la Divina Providència > AMTU

## Oberta la convocatòria pel concurs del 2016

El concurs es porta a terme entre les escoles públiques, concertades i privades de tots els municipis que formen part del Sistema Tarifari Integrat de l'àrea de Barcelona. Per participar-hi, els alumnes de 6è de primària han de crear un cartell per donar a conèixer els avantatges de fer servir la targeta T-12. A la web [www.amtu.cat/educatiu](http://www.amtu.cat/educatiu) es poden consultar les noves bases per participar en aquest certamen. Les obres es poden presentar fins el 31 de març de 2016. •

## Tres noves línies exprés.cat al corredor del Garraf

El Departament de Territori i Sostenibilitat va posar en funcionament l'1 d'octubre tres noves línies de bus exprés

que circularan pel corredor del Garraf. Són l'e14: Barcelona-Sant Pere de Ribes; l'e15: Barcelona-Vilanova i la

Geltrú; i l'e16: Barcelona-Sitges. En conjunt, ofereixen 104 noves expedicions diàries, de dilluns a divendres feiners, el que suposa

incrementos d'entre el 47% i el 286% respecte els serveis actuals. La demanda global d'autobús d'aquests corredors és d'1.000.000 usuaris l'any. Amb aquestes ja seran 16 les línies de bus d'altres prestacions que funcionen a la demarcació de Barcelona, i 22 a tot Catalunya. •

## L'ampliació del sistema tarifari integrat a Osona culmina amb la incorporació dels tres operadors d'autobús que faltaven

La integració tarifària a la comarca d'Osona culmina aquest pròxim dia 1 de juliol amb la incorporació al sistema tarifari integrat de l'ATM de Barcelona dels tres operadors d'autobús que no ho havien pogut fer a començament d'any per limitacions tècniques. Això suposa la incorporació de 15 nous municipis al sistema tarifari integrat.

D'aquesta manera, tota la comarca ha quedat plenament integrada al sistema tarifari i ja es pot utilitzar la gamma de títols de l'ATM de Barcelona a tots els municipis. Amb aquestes darreres incorporacions, sistema tarifari integrat abasta 346 municipis i un total de 5,7 milions de persones. Els municipis integrats són Gurb, Sant Bartomeu del Grau,

Perafita, Sant Boi de Lluçanès, Sobremunt, les Masies de Voltregà, Sant Hipòlit de Voltregà, Orís i Manlleu, operats per Autocars Rovira; Calldenes, Sant Julià de Vilatorrada, Folgueroles i Vilanova de Sau, operats per l'empresa Jordi Comasòliva i Codina; i Taradell i Santa Eugènia de Berga, operats per Autocars Prat. La totalitat de la comarca

d'Osona, juntament amb el Berguedà i el Ripollès, es van integrar al sistema tarifari integrat de Barcelona l'1 de gener passat, la qual cosa va permetre que els ciutadans d'aquests municipis disposessin d'una gamma de títols integrats amb despenalització del transbordament. Ara, aquests descomptes s'apliquen també als ciutadans d'aquests 15 municipis. •

## Es constitueix la Taula de la Qualitat de l'Aire de Barcelona



> Gencat

El passat 19 d'octubre es va constituir la Taula de la Qualitat de l'Aire de la conurbació de Barcelona, un òrgan de participació social, liderat pel Govern de Catalunya, que neix com un espai territorial d'informació, participació i consulta en l'àmbit de la contaminació atmosfèrica

per compartir i posar en comú les accions de totes les parts representades. Hi formen part les institucions, administracions i entitats ciutadanes que, pels seus coneixements tècnics, per la naturalesa de la seva activitat o per l'interès general en la qualitat de l'aire, poden considerar-se afecta-

des. Hi han participat, entre d'altres, representants de la Generalitat, dels ajuntaments metropolitans amb més de 100.000 habitants, l'Àrea Metropolitana de Barcelona, l'Autoritat Portuària de Barcelona, l'Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona, l'Aeroport de Barcelona, el Ministeri d'Agricultura, Alimentació i Medi Ambient, organitzacions i centres de recerca. El Govern va aprovar la tardor passada el Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire, horitzó 2020 (PAMQA) amb l'objectiu assolir els nivells de qualitat de l'aire per a les partícules de diàmetre inferior a 10 micres (PM10) i el diòxid de nitrogen (NO2) als nivells que determina la legislació europea. La governança del PAMQA va preveure la par-

ticipació de totes les administracions implicades en la seva execució, amb la possibilitat d'introduir-hi millores i noves mesures. És per això que ara ha obert les portes als agents socials que s'hi poden veure afectats. Entre els municipis que s'han declarat zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric s'hi inclouen diversos municipis associats a l'AMTU, com Barberà del Vallès, Castellbisbal, Cerdanyola, El Papiol, Granollers, Martorell, Molins de Rei, Mollet, Montmeló, Montornès, Palau-salut, Parets del Vallès, Ripollès, Sabadell, Sant Cugat, Sant Fost de Campsentelles, Sant Quirze, Sant Vicenç dels Horts, Santa Perpètua de Mogoda i Terrassa. •

## El bus de Manresa incorpora a la flota del servei de transport públic urbà dos autobusos híbrids



> Aj. de Manresa

L'Ajuntament de Manresa, en el marc de la Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura i després d'haver fet diverses proves pilot amb autobusos híbrids l'any passat, ha incorporat a la flota d'autobusos de Manresa Bus dos busos

híbrids al transport de viatgers operat per l'empresa del grup Sagalés. Aquests dos busos realitzaran preferentment els recorreguts de les Línies L1—La Balconada i L2—La Parada, que tenen la parada de regulació principal al carrer Guimerà.

La presentació dels vehicles va comptar amb la presència de la regidora de Mobilitat de l'Ajuntament de Manresa, Olga Sánchez; del director d'exploració de Manresa Bus, Francisco Ledesma; i del delegat de vendes de l'empresa MAN

Truck & Bus Iberia, Eduard Benedicto. Els van acompanyar també representants del grup Sagalés. Sánchez va destacar que aquests busos "oferiran als usuaris i a la ciutat un servei de més qualitat, més comoditat i més sostenible". Per a la regidora de Mobilitat, amb aquestes incorporacions, l'Ajuntament de Manresa segueix el compromís del Pla de Mobilitat de promocionar la utilització de vehicles ecològics i per tal d'oferir un servei de transport públic de qualitat i sostenible, incorporant les millors tecnologies disponibles, ja sigui per minimitzar el impacte ambiental i millorar la qualitat de l'aire, com per oferir millor servei o més informació als usuaris. •

## Sant Cugat del Vallès instal·la quatre marquesines intel·ligents a les parades de bus

L'Ajuntament ha instal·lat recentment quatre prototips de marquesines intel·ligents per a les parades d'autobusos. La instal·lació d'aquests elements forma part d'una prova pilot que té l'objectiu de provar el

seu funcionament i instal·lar les noves marquesines en 80 de les 200 parades del servei de transport urbà de la ciutat. Actualment, hi ha 47 parades amb marquesines. Totes les marquesines de la

prova pilot incorporen llums de tipus led en el seu interior i també un panell fotovoltaic al sostre per a l'autoconsum. Els llums led funcionaran amb el mateix horari que l'enllumenat públic. Tres de les quatre mar-

quesines també disposen d'un panell d'informació amb l'horari de pas de les línies de bus en temps real.

Dues de les marquesines de prova estan ubicades a la rambla del Cellar (a la confluència amb la rotonda del carrer Cèsar Martinell), una al Pla del Vinyet (davant el Teatre-Auditori) i una altra a la rambla Ribatallada. El cost d'aquests quatre prototips és de 71.148 euros. •

## Les marquesines del servei d'autobús urbà d'El Masnou proporcionen informació renovada

A les marquesines de les parades de l'autobús urbà del Masnou ja es pot trobar informació més detallada sobre el recorregut i els horaris d'aquest servei de transport públic municipal, així com

totes les dades sobre les característiques dels diferents títols integrats de transport públic. L'Ajuntament ha dut a terme aquesta intervenció informativa, que ha estat subvencionada, en el marc del Contrac-

te Programa de l'Associació de Municipis per la Mobilitat i el Transport Urbà (AMTU) d'aquest any 2015. Amb l'objectiu de millorar el servei d'autobús urbà al municipi, es va proposar la implantació

d'informació del servei a les parades que disposen de marquesines. •



# El Suplement

de la revista **MobiliCat**



Associació de municipis  
per la Mobilitat i  
el Transport Urbà

# FGC posa en marxa el nou tram del Metro del Vallès a Terrassa



## El president de la Generalitat inaugura el perllongament d'FGC a la ciutat, que ha suposat la construcció de tres noves estacions

El perllongament de la línia de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) a Terrassa ha estat una de les grans actuacions d'aquest 2015 en l'àmbit del transport ferroviari. El president de la Generalitat, Artur Mas, va ser l'encarregat d'inaugurar aquesta ampliació, que va entrar en funcionament a finals de juliol, enmig de l'expectació i l'interès de molts terrassencs i clients de la línia Barcelona-Vallès, que esperaven poder conèixer i utilitzar en els seus desplaçaments les tres noves estacions que s'han construït.

El nou tram de ferrocarril té una longitud de 4 quilòmetres i discorre des de l'estació de Terrassa Rambla, on finalitzava la línia ara, fins al barri de Can Roca, al nord de la ciutat. Amb el perllongament, van entrar en funcionament les noves estacions de Vallparadís Universitat, Terrassa Estació del Nord i Terrassa Nacions Unides.

L'actuació ha comptat amb una inversió de 401 MEUR i significa una millora notable en la mobilitat en transport públic a Terrassa i el seu entorn i en la seva connexió amb Barcelona i l'àrea metropolitana. En primer lloc, aquest servei ha esdevingut una línia

de metro per a la ciutat ja que uneix i apropa punts estratègics i també llocs d'interès cultural i turístic: el centre històric, la Universitat Politècnica de Catalunya, l'Hospital Mútua de Terrassa, el parc de Vallparadís, el conjunt monumental de Sant Pere, el Castell-Carfoixa, la Casa Baumann, el Museu Tèxtil o l'Hospital de Sant Llàtzer. També permet millorar l'accés en transport públic a zones en desenvolupament de la ciutat. A més, s'ha millorat el transport amb el Vallès i amb Barcelona, tant amb FGC com amb Rodalies de Catalunya; la intermodalitat ferroviària i amb autobús.

L'execució de les obres de perllongament de la línia d'FGC a Terrassa ha generat entre 200 i 800 llocs de treball directes, en funció del desenvolupament dels treballs. En total, hi han treballat més d'un centenar d'empreses (entre constructors, enginyeries encarregades del seguiment i direcció d'obres, l'auscultació i el control de qualitat, la instal·lació de senyalització, enclavaments i sistemes de comunicació, informació i vigilància, així com empreses subministradores).

Amb la posada en servei del nou tram, FGC amplia la seva plantilla en 45 persones i es

calcula que els llocs de treball induïts en els pròxims cinc anys seran 1.250, uns 250 llocs de treball per any.

### Increment de passatgers

Amb la posada en marxa d'aquestes tres noves estacions s'ha incrementat en un 51,7% el moviment de viatgers en aquesta ciutat. Un total de 145.689 persones s'han desplaçat amb FGC des de les estacions de Terrassa durant el primer mes d'entrada en servei del perllongament en comparació a les 96.051 de l'any passat. Pel que fa al total de viatges durant el mes d'agost al Metro del Vallès, el perllongament de Terrassa ha incrementat la demanda en prop de 80.000 viatgers. De les tres noves estacions, la que ha registrat més clients ha estat la de Vallparadís Universitat amb 29.691. •





Josep-Anton Grau i Reinés  
DIRECTOR GENERAL DE L'ATM DE BARCELONA

CANVIA

TRIA

AVIANT

COM

# La Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura 2015

Cada any, al mes de setembre, se celebra l'European Mobility Week, una campanya que organitza des del 2002 la Direcció General de Transport i Mobilitat de la Comissió Europea per tal d'encoratjar les autoritats locals europe-

es a introduir mesures permanents de transport sostenible. En aquest marc, es proposa com a esdeveniment emblemàtic l'organització d'un Dia Sense Cotxes. Tot i que les dates fixades per la Comissió Europea són del 16 al 22 de setembre,

a Catalunya sempre s'ha fet celebrar la setmana posterior, per evitar la coincidència amb l'inici del curs escolar. Aquest any 2015, excepcionalment, s'ha posposat fins l'11 d'octubre a causa de la convocatòria d'eleccions al Parlament de Catalunya.

de contaminants, la menor ocupació del sòl, una major seguretat i més salut.

La Comissió Institucional de la Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura està liderada per la Generalitat de Catalunya i integrada per les administracions,



## El dia sense cotxes vol impulsar noves maneres de moure's per la ciutat

operadors i entitats més vinculades a la mobilitat a Catalunya. Des d'aquesta Comissió s'impulsa la participació de tots els municipis oferint una imatge comuna per a la campanya, i diversos elements de comunicació per a les activitats que es proposen: caminades, bicicletades, curses de transport, tallers, conferències,...

Amb aquest esdeveniment es vol, per una banda, estimular un comportament ciutadà, en relació amb l'ús del vehicle, compatible amb el desenvolupament urbà sostenible, en particular amb la protecció de la qualitat de l'aire, la prevenció d'accidents de trànsit, la reducció d'emissió de gasos que provoquen l'efecte hivernacle i el consum racional dels recursos energètics. Però també sensibilitzar la ciutadania sobre els impactes ambientals del trans-

port i informar-la sobre les seves diferents modalitats; impulsar l'ús dels mitjans de transport sostenibles i, en particular, el transport públic, la bicicleta, la mobilitat a peu i els vehicles elèctrics; potenciar un retrobament de la ciutadania amb la ciutat, la seva gent i el seu patrimoni cultural, en un entorn saludable i relaxat i reflexionar sobre com afecta a la nostra salut l'ús excessiu del transport motoritzat. Per una banda, la contaminació atmosfèrica i la congestió que generen tenen un impacte negatiu sobre els sistemes respiratori i cardiovascular. Per una altra, propicien el sedentarisme i la inactivitat física.

En l'edició de 2014 s'hi van adherir 260 municipis a Catalunya i aquest any, una xifra anàloga, fet que ens situa com una de regions europees amb més adhesions.

Destaquem aquest any la coincidència de la Setmana amb la fira Expoelèctric i l'organització per part de la ciutat de Barcelona del Dia sense Cotxes, el dissabte 17 d'octubre.

L'ATM de Barcelona col·labora amb la Comissió institucional fent d'enllaç amb els municipis de la demarcació de Barcelona. D'altra banda, distribueix a través de la xarxa dels operadors de transport públic del sistema tarifari integrat 200.000 fundes per a les targetes de transport, ofereix el Centre d'Informació TransMet com a punt d'informació de la celebració de la setmana i com a emissor de la falca promocional i col·labora en les despeses dels elements d'informació dels serveis de transport públic del sistema tarifari integrat.

A mobilitat.gencat.cat s'hi pot trobar tota la informació i recursos (pòsters i material personalitzable, falca, bases i premis del concurs Instagram) disponibles per a la Setmana. •

El lema d'enguany és "TRIA. CANVIA. COMBINA" i pretén induir a la ciutadania a provar noves maneres de fer en els seus trajectes, contemplant la multimodalitat dels seus desplaçaments en pro d'un menor consum energètic, la menor emissió

## S'aprova la llei de finançament de transport públic que farà possible la T-Mobilitat



> Gencat

El Ple del Parlament va aprovar, el passat 22 de juliol, la llei de finançament del sistema integrat del Transport Públic de Catalunya. Aquesta llei, aprovada per unanimitat, regula les formes amb què es finança aquest sistema, a través d'aportacions institucionals i impostos. La llei també implanta la integració tarifària i preveu la posada en funcionament de la T-Mobilitat.

La llei defineix quines són les fonts de finançament del transport públic català: les aportacions institucionals mitjançant contractes-programa, les tarifes i també les taxes i impostos que gravin la contaminació atmosfèrica produïda per vehicles de motor en desplaçaments privats. És a dir, es fixa que el sistema de tarifació segueixi sent de titularitat i gestió pública.

El text aprovat també regula la integració tarifària i els títols de transport, a més d'obligar a implantar un únic sistema de pagament integrat per desplaçament que inclogui transbords i afavoreixi la intermodalitat. Aquest punt serà la base legal sobre la qual se sustentarà la T-Mobilitat, una targeta integrada amb preus adaptats a cada usuari en funció

del nombre de viatges i altres circumstàncies personals com l'edat o la feina. De la proposició de llei inicial promoguda per ICV-Euia només ha quedat fora, gràcies als vots de CiU i el PP, un punt concret que preveia un recàrrec a l'impost sobre estades turístiques per finançar el transport públic. •

## Les estacions d'FGC tindran punts de recàrrega per a vehicle elèctrics

El passat estiu es va posar en marxa un projecte pilot per instal·lar punts de recàrrega per a vehicles elèctrics a cinc estacions d'FGC. A Sant Cugat s'han ubicat als aparcaments de les estacions de Sant Cugat i Volpelleres. A més, n'hi ha a Sant Quirze, Igualada i Martorell.

El Departament de Territori i Sostenibilitat ha signat un conveni de col·laboració amb Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), el Clúster d'Eficiència Energètica (CEEC), el Clúster Railgrup, l'associació catalana promotora del vehicle elèctric Volt-Tour, i les empreses Simon, ImesAPI i

Empark per realitzar aquest projecte pilot. El projecte, que té un cost de 35.500 euros, pretén potenciar la intermodalitat, a través de la col·laboració entre les institucions públiques i el sector privat, tant de l'àmbit empresarial com associatiu, fomentant una mobilitat amb

menor incidència sobre el medi atmosfèric urbà. L'acord subscrit preveu la implantació de la millor tecnologia disponible en punts de recàrrega públics a nivell d'usuari particular, potenciar el canvi modal entre el vehicle privat elèctric i el transport públic elèctric, i facilitar la implicació sectorial d'empreses privades. A més, promou la recerca de nous espais de mercat i de negoci en el sector ambiental. •

## La Diputació de Barcelona lliura les primeres motocicletes elèctriques a quatre ajuntaments

La Diputació de Barcelona ha entregat quatre motocicletes elèctriques als ajuntaments de Manlleu, Sitges, Santa Perpètua de Mogoda i Dosrius. Aquestes són les primeres motos elèctriques que es lliuren dins el programa d'implantació del vehicle elèctric, que s'impulsa des de l'àmbit de Medi Ambient. Els vehicles es des-

tinaran a serveis de la policia local, i en el cas de Dosrius, a serveis municipals. Fins ara, tots els lliuraments havien estat de bicicletes elèctriques. Aquesta prova pilot es tindrà en compte a l'hora d'efectuar noves entregues de vehicles elèctrics als municipis. El lliurament forma part del plans d'implantació del vehicle

elèctric, com a vehicle eficient i respectuós amb el medi ambient, ja que no emet CO2 ni fa soroll. El cost per Km recorregut està molt per sota del vehicle convencional i les seves prestacions són les mateixes que les d'un vehicle de combustió. En els darrers quatre anys, la Diputació de Barcelona ha lliurat un total de 86 bicicletes elèctri-

ques a 74 municipis de Barcelona. Així mateix, la corporació participa activament a l'Expo Elèctric, un esdeveniment que té com a objectiu impulsar l'ús del vehicle elèctric i ensenyar als ciutadans les novetats del sector i també els beneficis ambientals del seu ús, construint ciutats molt més habitables. •





Mateu Turró  
CATEDRÀTIC DE TRANSPORT, ETSECCIP,  
UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE CATALUNYA

## Unes notes sobre la llei de finançament del sistema integrat del transport públic de Catalunya

La llei sobre el finançament del transport públic que ha aprovat el Parlament de Catalunya, just abans de la seva dissolució per la convocatòria d'eleccions autonòmiques, té dos aspectes que la fan molt especial i que no han estat prou remarcats en els mitjans. Certament la situació que hem viscut al país en aquests darrers mesos no incitava a parar atenció a qüestions polítiques de caire tècnic, però és important assenyalar-los perquè són molt representatius de com s'hauran d'encarar els processos legislatius a la Catalunya futura.

El primer aspecte és la rapidesa amb la que s'ha tramitat una llei que estava pendent des de feia molts anys i que s'ha aprovat per unanimitat. Efectivament, la Llei 9/2003 de la mobilitat establia que, en el termini d'un any, s'havia de presentar un projecte de llei de finançament del transport públic, de la mobilitat sostenible i de promoció de l'ús dels combustibles alternatius que en regulés el marc organitzatiu. Després d'intents poc eficaços dels diferents governs que tenien l'obligació de proposar la llei, el grup d'Iniciativa per Catalunya, a l'oposició, presenta una proposta que s'admet a tràmit el juliol del 2014. A partir d'aquest document, el govern pre-

para una modificació que negocia amb el partit promotor i arriben a una proposició de llei que és aprovada per tots els partits sense canvis substancials. El fet de procedir de l'oposició i d'haver-se negociat a la recerca del consens ha accelerat la tramitació i facilitat l'acceptació de tot l'arc parlamentari malgrat la delicadesa del tema i l'ambient pre-electoral.

El segon aspecte que cal remarcar és que, possiblement per primera vegada, almenys en el sector de la legislació territorial i sobre transport, s'ha incorporat al procés legislatiu un document elaborat per experts com a marc de referència per al debat polític. Aquest document, fruit d'un grup de treball que he tingut l'honor de presidir, ha aportat reflexions tècniques que han facilitat la tasca dels redactors de la proposta de llei, informant-los sobre l'estat de l'art del finançament dels serveis públics i fent-los més conscients de les possibles conseqüències de la llei. L'aportació dels experts a la legislatura es fa actualment amb compareixences a les comissions parlamentàries. Aquest és, sens dubte, un bon mecanisme però, per definició, difús i generalment acapatat pels representants dels diversos interessos implicats. Crec que un marc de

*La mobilitat de les persones és un dret social que cal garantir amb un finançament suficient i solidari*

*La llei posa les bases per la sostenibilitat financera del sistema de transport públic*

referència públic, fet per experts que es comprometen amb el seu contingut, hauria d'estar sempre a la base de qualsevol debat legislatiu. En aquest cas s'ha demostrat la seva utilitat, malgrat que hauria estat millor haver elaborat el document abans de les compareixences.

### **Les premisses de la llei**

Anant al contingut de la llei, la clau per entendre-la és l'afirmació de que "la mobilitat de les persones és un dret social que cal ga-

rantir i preservar a partir d'un finançament suficient i solidari". Al convertir la mobilitat en un "servei d'interès general de caràcter universal" es determina una important responsabilitat per al sector públic que va més enllà de la regulació de les empreses de transport públic, que és la seva funció tradicional. Les diferents administracions han anat adoptant paulatinament, per tal de garantir el servei públic, una funció de gestió del sistema de transport que la nova Llei reforça. Com a conseqüència, es veuran abocades a assegurar la sostenibilitat financera del transport públic sobre el que tenen responsabilitat compartida. Per això la Llei estableix la possibilitat d'accedir a noves fons de recursos dedicats a mantenir l'equilibri entre ingressos i despeses d'explotació. No entra en detall en el finançament de les inversions en infraestructures específiques, com poden ser les de tipus ferroviari, partint del principi que aquestes són cobertes per l'administració que n'és responsable. En la conjuntura actual i amb la davallada de la inversió pública d'aquests darrers anys sembla una decisió prudent. Tot i això, la Llei deixa clar que el Govern ha de negociar amb l'Estat un marc regular i estable d'aportacions al sistema de transport públic de Catalunya. La davallada de l'aportació de l'Estat a la cobertura del dèficit de l'AMT (Autoritat Metropolitana del Transport de Barcelona) i a les inversions en infraestructura de la seva competència ha estat un factor determinant de la mala situació financera del sistema català de transport públic. D'una manera o d'una altra la situació ha de canviar radicalment i la Llei és un element essencial per a les negociacions futures.

### **La política tarifària**

La política tarifària que es planteja respon als principis d'integració i d'universalitat que són molt atractius per al ciutadà però que entren en una certa oposició a la desitjada "proporcionalitat respecte a la utilització i els costos de producció". La Llei, com gairebé totes les que s'aproven amb gran consens, no pot evitar les contradiccions entre objectius polítics, en particular entre els de caire econòmic i els socials. En aquest sentit té un punt fort en com aborda la distribució de responsabilitats de finançament. Així, les accions de tipus social hauran de ser sufragades per les entitats públiques o privades que les proposin. Les

reduccions per edat, situació laboral, limitacions personals, etc, no haurien, doncs, de repercutir sobre l'equilibri financer del sistema. Ara bé, les càrregues que poden considerar-se pròpies del sistema de mobilitat, com la provisió d'uns serveis mínims de caràcter universal sobre el territori les ha de costejar el propi sistema. En aquest sentit, la Llei obre la possibilitat de finançar noves formes de mobilitat, com la bicicleta o els serveis a la demanda i compartits, que obeeixen a polítiques ambientals i territorials suportades per la Llei.

Dins aquesta combinació d'actors en el finançament, i malgrat que es preveu un sistema tarifari únic, les autoritats territorials de la mobilitat poden prendre certes decisions sobre serveis addicionals i sobre tarifes. Les repercussions financeres d'aquestes decisions sí que les hauran de cobrir aquestes autoritats més enllà del que els correspongui en la distribució de la càrrega financera que estableixi la norma general. La voluntat de descentralització que palesa la Llei pot entrar en conflicte, però, amb un sistema integrat que exigeix una planificació centralitzada i generar conflictes en la distribució d'ingressos i costos. El Reglament que ha de fer operativa la Llei haurà d'establir els mecanismes per evitar-los.

Al final el problema és que es pretén assolir un sistema de transport públic d'alta qualitat de servei per una demanda que té un potencial de creixement relativament limitat i que, per tant, pot portar a un dèficit d'explotació creixent. Per evitar-ho, basant-se en els principis de qui contamina paga i qui congestiona paga, la Llei permet aplicar impostos nous dedicats a costejar aquest dèficit. En particular permet establir recàrrecs sobre les grans superfícies comercials, sobre actes massius que exigeixen transport públic addicional, sobre els peatges i els aparcaments o sobre cotxes contaminants. També permet afectar al transport públic part dels impostos sobre hidrocarburs, sobre els peatges o sobre les estades en establiments turístics. Aquesta base conceptual possibilita l'equilibri financer, però és obvi que caldrà aclarir molts aspectes pràctics en el Reglament. El que és evident és que, per poder arribar a solucions adients i acceptables per les parts, cal tenir molt bona informació del sistema de transport i comptar amb un servei d'estudis independent i molt professional. La implan-

tació en els propers mesos de la T-mobilitat serà un factor essencial tant per a l'aplicació dels principis de la política tarifària, incloent-hi els de caire social, com per a l'obtenció de les dades que permetran refinar el funcionament del sistema.

La Llei deixa clar que cal perseguir l'eficiència i la productivitat dels operadors públics, però no entra en quines són les fórmules de gestió més adients per aconseguir l'eficiència del conjunt del sistema. De moment, el compliment dels plans d'actuació i dels contractes programes d'aquestes empreses públiques ha de ser un objectiu prioritari ja que la sostenibilitat financera en depèn molt.

### **La gestió del sistema i la transparència**

La Llei preveu una estructura de funcionament que permet la participació de les autoritats territorials i dels agents socials en les decisions sobre el finançament. El Consell Català de la Mobilitat, com a òrgan d'informació i participació, incorpora directament els ens públics i, a través de la Taula Social del Transport Públic, dóna veu als usuaris i als contribuents. Sembla aquesta una formulació excessivament burocràtica. Caldrà veure si pot proporcionar la transparència que reclama la societat catalana. La mobilització ciutadana per serveis públics de qualitat i barats entra en contradicció amb la migradesa dels pressupostos públics actuals. Només una informació abundant i clara pot esmorteir un conflicte que ha bloquejat l'aprovació de la Llei de finançament del transport públic durant tants anys.

En conclusió, es pot dir que la Llei, amb el seu caràcter necessàriament general, posa les bases per assegurar la sostenibilitat financera del sistema de transport públic, però deixa pendent per al Reglament un seguit de qüestions pràctiques, en particular en relació a l'aplicació de noves fonts d'ingressos per al sistema de transport, que finalment seran les que la convertiran, o no, en el suport legal de l'equilibri financer que ha de permetre a Catalunya tenir un sistema de transport públic eficient, integrat i sostenible. •



Carles Labraña  
PROFESSOR UPC

## Nous escenaris (i nous reptes) en la mobilitat fora de la 1a Corona de la RMB

Les últimes dades de la mobilitat en dia feiner (EMEF2014) a Catalunya, però en especial a l'àrea metropolitana de Barcelona, ens indiquen que el número de desplaçaments diaris, malgrat que lentament, estan repuntant. Encara que no s'estan assolint les xifres de la dècada passada (abans de l'esclat de la crisi), sembla que la recuperació econòmica és l'agent propiciador d'aquesta mobilitat. A Catalunya, l'evolució del PIB anual va ser de 1,4% i la taxa d'atur a la província de Barcelona es va situar en un 20% (-1,7% respecte 2013) i la mobilitat en el mateix període va tenir un increment del 0,36 %.

Dues dades importants a destacar: el mode que assoleix un creixement major és el transport públic, 1,47% respecte 2013, i en segon lloc que la mobilitat en vehicle privat presenta dades negatives en el mateix període, -0,72 %. Aquests fets haurien de ser tendencials en la mobilitat futura en el nostre país, i aprofitar clarament les eines que el nostre marc normatiu en mobilitat ens permet i que estan totalment alineades amb aquests eixos: Llei de la mobilitat i Nova Llei de finançament del transport públic.

Malgrat aquestes dades macro si les analitzem amb certa desagregació respecte de la centralitat de Barcelona, observem que fora de la primera corona continua havent-hi una forta dependència de la mobilitat en vehicle privat conforme en allunyem radialment de la capital, segons l'EMIA 2013: el 87,3 % i el 58,3% de desplaçaments en vehicle privat en destinacions de l'àmbit AMTU i destinacions de la 1a Corona, respectivament. Això s'explica clarament per la distribució territorial i en part per les desigualtats existents entre l'oferta de transport públic. Així, per exemple, el nombre d'expedicions per any i habitant demostren els desequilibris existents. Al centre de la RMB hi ha dues vegades més expedicions per habitant i any que al Vallès Occidental i el Maresme i tres més que al Vallès Oriental. El nombre de places en transport públic demostra els mateixos desequilibris en places - km habitant.

Fora de la primera corona, a aquests dos fets (Preponderància del vehicle privat i oferta reduïda de transport públic), li hauríem d'afegir un tercer fet determinant. El finançament d'aquesta oferta de transport

públic recau desproporcionadament en els municipis i trobem ratis de cobertura del servei molt baixos (30% i fins i tot en alguns casos arribant per sota del 20%). Estimant que alguns serveis han estat concebuts de manera poc "estudiada" i que, per tant, haurien de ser reestructurats, no hauríem de deixar passar la oportunitat que presenta la nova reconfiguració del STI i la seva extensió a tota Catalunya, el Projecte T-Mobilitat, sense fer una nova proposta més equilibrada territorialment de les zones/àmbits d'aquest nou STI que haurien de ser concebudes amb un marcat i millor reequilibri econòmic per potenciar els transport públic en aquestes zones.

Finalment, tot i l'existència d'una llei de mobilitat (2003) a Catalunya que recull postulats clars sobre sostenibilitat i que preveu el desplegament d'instruments normatius per a l'assoliment dels seus objectius, la manca del caràcter sancionador i la falta d'aplicació i desplegament de llei de finançament del transport públic dificulten enormement la tasca de modificar les pautes de mobilitat en uns espais concebuts per a l'ús gairebé exclusiu del vehicle privat. •

# PROMOCIONA EL TRANSPORT PÚBLIC AL TEU MUNICIPI AMB ELS **PROGRAMES EDUCATIUS** DE L'AMTU



## VIATJO AMB TU

PROGRAMA DE PROMOCIÓ  
DEL TRANSPORT URBÀ PER A  
ALUMNES DE 5È I 6È

Ensenya als més joves la correcta  
utilització del transport urbà per  
ajudar-los a desplaçar-se sols

## AMB TU, HI VAIG SEGUR

PROGRAMA DE PROMOCIÓ  
DEL TRANSPORT PÚBLIC PER  
A LA GENT GRAN

Ajuda a les persones grans com  
moure's en transport públic de  
forma segura i sostenible.


## CONDUCTORS DE PRIMERA

CURS PER A CONDUCTORS  
DE TRANSPORT PÚBLIC

Ajuda als conductors a conèixer les  
necessitats i els requeriments de  
les persones grans a l'hora de fer ús  
del transport públic.



Per reservar les activitats i més informació podeu contactar-nos al:

 **671 063 321**

 **educatius@amtu.cat**



**AMTU**

Associació de municipis per la  
Mobilitat i el Transport Urbà