

Soc regidor/a de mobilitat, i ara què?

Les principals 150 preguntes

Col·lecció Soc regidor/a, i ara què? núm. 6

Mandat 2023-2027



Fundació
Aula d'Alts
Estudis Electes



Càtedra
Enric Prat de la Riba
d'Estudis Jurídics Locals

UAB
Universitat Autònoma
de Barcelona

Soc regidor/a de mobilitat, i ara què?

Les principals 150 preguntes

Soc regidor/a de mobilitat, i ara què?

Les principals 150 preguntes

Joan Prat i Trapé

Gerent de l'Associació de municipis per la Mobilitat i el Transport Urbà

Mayte Capdet i Sorribes

Responsable Economicofinancera de l'Associació de municipis per la Mobilitat i el Transport Urbà

Benjamin Cubillo i Vidal

Subdirector General de Transport Públic per Carretera i Mobilitat de la Generalitat de Catalunya



Associació
Catalana
de Municipis

Col·lecció

Soc regidor/a, i ara què?

Directora de la col·lecció

Judith Gifreu i Font

Coordinadora editorial

Joana Ortega i Alemany

Primera edició: juliol del 2015

Segona edició: juny del 2019

Tercera edició: juny del 2023

© Associació Catalana de Municipis

València 231, 6a

08007 Barcelona

www.acm.cat

acm@acm.cat

Disseny gràfic:

Eumogràfic

Maquetació i impressió:

Cèltica Impressió, S.L.

Dipòsit Legal: B7567-2023

ISBN: 978-84-125428-7-5

Índex

Presentació	13
--------------------------	-----------

Primera part. Introducció	17
--	-----------

1. Quin és el paper del regidor de mobilitat i les seves responsabilitats?

Segona part. Gestió de la mobilitat	21
--	-----------

2. Quina és la normativa i competències en la gestió municipal de la mobilitat?
3. De quines eines es disposa per a la planificació de la mobilitat?
4. Què és el Pla de Transport de Viatgers de Catalunya (PTVC)?
5. Què és el Pla Director d'Infraestructures (PDI)?
6. Què és el Pla Director de Mobilitat (PDM)?
7. Què és el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS)?
8. Què he de fer per redactar un PMUS?
9. Què és un Estudi d'avaluació de la mobilitat generada (EAMG)?
10. Com gestiono la mobilitat en grans esdeveniments puntuals?
11. Què són el carsharing i el carpooling?
12. Com puc implantar un sistema públic de bicicleta o patinets?

Tercera part. Gestió de la via pública	39
---	-----------

13. Quina és la normativa i competències en la gestió de la via pública?
14. Què és i què implica una Zona de Baixes Emis-sions (ZBE)?
15. Què és una zona 30?
16. Què és la prioritat invertida?
17. Què cal fer per regular l'accés a una zona de vianants?

18. Com puc regular la coexistència de bicicletes/ patinets i vianants per les voreres d'un municipi?
19. En una cruïlla quina opció és la més adient, una rotonda o una regulació semafòrica?
20. Quins avantatges té un semàfor amb tecnologia LED?
21. Què vol dir prioritat semafòrica?
22. Com puc saber quants vehicles passen per un carrer del meu municipi?
23. Puc col·locar càmeres de trànsit al meu municipi? Quines restriccions té?
24. Els passos elevats front els coixins berlinesos. Normatives i principals avantatges.
25. Què és un camí escolar i el Bicibús?
26. Què és un carril bici i com es pot implantar?
27. Què és un carril bus-taxi i un carril VAO i com es poden implantar?
28. És convenient deixar passar les bicicletes/ motos pels carrils bus i/o VAO?
29. Quins tipus d'aparcament al carrer es poden regular?
30. Qui regula el servei d'aparcaments privats del municipi?
31. Com es regulen i gestionen les zones d'estacionament en superfície?
32. Què és la targeta d'aparcament per a persones amb mobilitat reduïda?
33. Què he de tenir en compte per planificar un nou equipament d'aparcament públic?
34. He de regular de manera específica els aparcaments per a motos i bicicletes?
35. Què és un park and ride?
36. Què és un kiss and ride?

Quarta part. El transport públic 65

37. Quina és la normativa i el règim de competències en el transport públic?
38. Quines competències tenen els Consells Comarcals en Transport Públic?

39. Com poden participar els municipis en els serveis interurbans?
40. Quins municipis han d'oferir servei de Transport Públic Urbà (TPU)?
41. Què he de fer si vull crear un servei de Transport Urbà (TPU)?
42. Quines fórmules existeixen per prestar el servei de TPU quan és de titularitat municipal?
43. Quins són els elements bàsics d'una licitació de TPU?
44. Què és el Sistema Tarifari Integrat (STI)?
45. Què és el projecte tecnològic "T-Mobilitat"?
46. Què és una zona tarifària?
47. Quines són les característiques del Sistema Tarifari Integrat?
48. Qui regula els preus dels bitllets integrats?
49. Què suposa tenir un servei urbà integrat al STI?
50. Puc crear un títol de transport propi del meu municipi?
51. Què són els títols socials i com puc establir-los al meu municipi?
52. Com es pot conèixer el nombre de viatgers del servei urbà de transport públic?
53. Puc obligar a l'operador que presta el servei de TPU a facilitar-me les dades dels usuaris?
54. Puc realitzar una enquesta als meus usuaris del TPU?
55. Com puc regular un servei de TPU?
56. Puc utilitzar un servei escolar de TPU per fer-hi pujar altre gent?
57. Què són les prohibicions de transport o de trànsit?
58. Què passa si no tinc aprovat cap reglament pel meu servei del TPU?
59. Com es poden conèixer les dades dels viatgers de línies interurbanes de TP?
60. Qui gestiona la publicitat de les marquesines que hi ha a les parades del TP?
61. Qui gestiona la publicitat dels vehicles que presten el servei de TP?
62. Com puc fer una modificació en la concessió del servei de TPU?

63. Puc comprar un nou autobús en qualsevol moment de la concessió?
64. Quina diferència hi ha entre el Leasing i el Renting?
65. Puc obligar a l'operador que presta el servei a donar servei amb algun vehicle en concret?
66. Què és el Transport a Demanda (TAD)?
67. Encara que tingui línies regulars de transport urbà, puc tenir línies a demanda?
68. Què és el Transport Flexible?
69. Què he de fer per disposar de transport a demanda o transport flexible al meu municipi?
70. Què és una enquesta ISC i què puc preguntar-hi?
71. Hi ha alguna normativa que reguli les emissions del transport públic?
72. Quines normatives ISO-UNE tenen relació amb la prestació d'un servei de TPU?
73. Quina normativa regula que els nens menors de 4 anys puguin viatjar gratuïtament?
74. És obligatori que els nens i nenes viatgin acompanyats al transport públic?
75. Puc prohibir l'entrada d'animals a un bus que presta el servei de TPU?
76. Existeix alguna regulació en el TPU pel que fa als gossos d'assistència?
77. Els usuaris d'un servei de TP han d'anar sempre asseguts al vehicle?
78. Quin nombre mínim de places dins del bus per a PMR (Persones amb Mobilitat Reduïda) ha d'haver-hi?
79. Han de pagar les persones que acompanyen a les persones amb mobilitat reduïda (PMR)? Com ho puc regular?
80. Cal tenir un llibre de reclamacions dins de cada autobús?
81. Qui regula i gestiona aquestes reclamacions?
82. Qui regula i gestiona les multes que s'imposin sobre un bus que presta un transport públic?
83. Quins tipus de vehicle poden prestar un servei de transport públic urbà?
84. Què és l'aparellat d'autobusos o Bunching?

85. Com puc millorar la velocitat comercial del meu servei de TPU?
86. Què podem trobar dins dels costos d'exploració d'un servei de TPU?
87. Què es considera com a oferta del TPU?
88. Què es considera com a demanda del TPU?
89. Quins tipus de concessió poden existir per prestar un servei de TPU?
90. Quines fórmules de gestió compartida dels serveis de transport urbà existeixen?
91. Quina coordinació hi ha d'haver entre els serveis de transport urbà i els interurbans?
92. Què és la gestió interessada?
93. Què és un 'servei a risc i ventura'?
94. Com puc instal·lar un panell d'informació a l'usuari (PIU) a una parada del meu municipi per informar del pas per parada dels autobusos?
95. Què és el SAE, qui el regula i perquè n'hi ha de diferents?
96. Què és el SIU?
97. Tinc alguna subvenció per editar en paper informacions referents al transport públic?
98. Què és la Setmana de la Mobilitat?
99. Com pot el municipi adherir-se i participar a la Setmana de la Mobilitat?
100. Qui regula els serveis dels taxis?
101. Quina és la vigència de les llicències de taxi?
102. Es poden transmetre les llicències de taxi?
103. Pot un taxi amb llicència d'un municipi donar servei a un altre població?
104. Qui regula els preus dels taxis?
105. És obligatori disposar de taxímetre en els serveis de taxi?
106. Quina problemàtica hi ha amb l'existència de serveis com UBER, CABIFY, Bla Bla Car o similars?
107. Puc utilitzar els taxis per prestar un servei de transport a la demanda al meu municipi?
108. Com puc dur a terme una inspecció municipal del servei de taxi o una revisió d'aquest servei?
109. Quines sancions es poden derivar de la inspecció/revisió del servei de taxi?

- 110. Expedients sancionadors, incoats a titulars de les llicències de taxi, per l'incompliment de les ordenances municipals.
- 111. És obligatori tenir llicències de taxi que ofereixin el servei adaptat a persones amb mobilitat reduïda?

Cinquena part. El finançament 123

- 112. Existeix una llei que reguli el finançament del TP?
- 113. Quins motius han impulsat una llei pel finançament del transport públic?
- 114. Quins mecanismes de finançament en l'àmbit local estableix la Llei?
- 115. Què es considera per costos directes d'un servei de TPU?
- 116. Què es considera per costos indirectes d'un servei de TPU?
- 117. Què considerem com a costos de desplaçament?
- 118. Què és un Contracte Programa?
- 119. Com participa la Generalitat de Catalunya en el finançament dels serveis urbans?
- 120. Què és la Mesa de la Cambra de l'ATM?
- 121. Com es calcula el dèficit d'un servei de transport públic urbà?
- 122. Què són els Convenis de finançament entre Administracions?
- 123. Hi ha diferències de finançament entre els municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona i la resta?
- 124. Puc aplicar un recàrrec a l'IBI per pagar part del cost del servei de transport públic?
- 125. En què intervé i en què m'ajuda la Generalitat de Catalunya?
- 126. Què és la xarxa Polis?
- 127. Què és el fons FEDER?
- 128. Què és el projecte Civitas?
- 129. Què és el programa HORIZON EUROPE?

Sisena part. Definicions 137

- 130. Què és l'ATM Camp de Tarragona?
- 131. Què és l'ATM de l'àrea de Lleida?
- 132. Què és l'ATM de l'àrea de Girona?
- 133. Què és l'ATM de Barcelona?
- 134. Què són les targetes T-12 i T-16?
- 135. Què és l'AMB?
- 136. Què és l'AMTU?
- 137. Quins serveis pot oferir l'AMTU als municipis?
- 138. Què és MobiliCat?
- 139. Què és La Jornada Catalana de la Mobilitat?
- 140. Què és l' "International Mobilty Congress" - IMC?
- 141. Què és l' EIT Urban Mobility?
- 142. Què és una Targeta Ciutadana i com puc implantar-la en el meu municipi?
- 143. Què és la Xarxa MOBAL?
- 144. Què és l'Observatori Català de la Mobilitat?
- 145. Què és el planificador Mou-te?
- 146. Què és un BRT?
- 147. Què és l'EMQ i l'EMEF?
- 148. Què és el PITC?
- 149. Què és el PEIT?

Setena part. Referents normatius**en l'àmbit de la mobilitat 155**

- 150. Quins són els referents normatius en l'àmbit de la mobilitat?

Presentació

Soc regidor/a de mobilitat, i ara què?

L'Associació Catalana de Municipis agrupa a tots els Ajuntaments, Consells Comarcals i Diputacions de Catalunya, així com molts altres ens locals d'arreu del país, als quals prestem serveis, suport, assessorament i formació, per tal d'ajudar-vos en el vostre dia a dia com a servidores i servidors públics municipals, en la gestió pública i en la millora dels pobles i ciutats.

En aquest sentit, la formació és una eina estratègica pel desenvolupament professional i personal, però també per a la millora i l'excel·lència en el servei públic, que forma part de l'ADN municipalista que tots portem a dintre, i és aquest l'esperit que ens mou a dedicar uns anys de la nostra vida a servir a les nostres veïnes i veïns. El catàleg de formació que t'oferim és ampli, flexible i d'adapta i actualitza contínuament per abordar totes les necessitats, requeriments i noves demandes i competències que es requereixen en un entorn dinàmic i canviant, i amb una administració cada cop més professionalitzada, digital i transparent.

Aquí trobareu resposta a les principals preguntes, dubtes i reptes en el vostre dia a dia com a regidors/es de mobilitat, així com informació bàsica sobre les competències municipals en la matèria, recursos i casos pràctics, en un format de guia que vol ser-vos de la màxima utilitat en els primers passos de la vostra dedicació en aquestes competències municipals.

Teniu a la vostra disposició tots els productes i serveis, eines, formació, suport i veu de l'ACM per seguir-vos acompanyant en el dia a dia de la vostra tasca com a electes locals. No dubteu en fer-los servir. Estem a la vostra disposició, perquè la força del municipalisme és la dels més de nou mil regidores i regidors que com tu, donen el millor de si mateixos cada dia pels seus municipis. Moltes gràcies!

Lluís Soler i Panisello

President de l'ACM

Juny 2023

Primera part.
Introducció

1. Quin és el paper del regidor de mobilitat i les seves responsabilitats?

Les regidories de Mobilitat s'encarreguen de tots els aspectes vinculats a la circulació i mobilitat de persones i mercaderies dins del terme municipal.

S'inclouen aspectes tals com el transport públic, la distribució de mercaderies, la circulació de vehicles, la gestió de l'aparcament, la gestió de l'ús dels vehicles de mobilitat personal (VMP's), la seguretat viària, la senyalització, l'accessibilitat, la supressió de barreres arquitectòniques i el tractament dels desplaçaments a peu i illes de vianants, entre d'altres.

D'aquesta manera, correspon a la regidoria la realització dels estudis de projectes i planejament de la mobilitat i de la seguretat viària, així com dels plans de mobilitat que integren les diverses formes de desplaçament i impulsen una mobilitat més sostenible i segura. També la planificació i gestió d'aparcaments, transport públic, transport de mercaderies, zones de vianants, bicicletes, patinets i motos, i estudis d'impacte sobre la mobilitat, plans d'electrificació del municipi, plans urbanístics, centres d'atracció de mobilitat, grans obres, i altres.

Finalment, per garantir la correcta ordenació de l'espai viari de la ciutat, és necessari la justa distribució dels usos i la seva adequada i correcta senyalització. Per aquesta raó, pot ser necessari elaborar projectes d'ordenació i senyalització dels diferents usos de l'espai viari: reserva de les parades de taxi, parades d'autobús, carril bus, carril bici-patinet, zona de càrrega i descàrrega, reserves d'estacionament a la via pública, la implantació de mesures de seguretat viària, i de control de totes aquestes zones.

Des d'una vessant més operacional, és responsable de gestionar els sistemes dinàmics de gestió de la mobilitat, garantint, amb mitjans tècnics i tecno-

lògics, la regulació i la informació de la mobilitat a la ciutat: redactant projectes, dissenyant i mantenint els plans de trànsit (programació de les estructures de temps i coordinacions), ajustant la programació de cruïlles, etc.

En funció de la distribució competencial que es realitzi en cada municipi, el regidor de mobilitat pot ser també l'encarregat de vetllar pel compliment d'aquest conjunt de mesures amb el suport de la policia local i aplicant les mesures correctores i sancionadores que puguin haver estat establertes, o es puguin establir, per les ordenances municipals.

Segona part.

Gestió de la mobilitat

2. Quina és la normativa i competències en la gestió municipal de la mobilitat?

Des de la vessant municipal, en el Decret Legislatiu 2/2003, de 28 d'abril, pel qual s'aprova el Text Refós de la Llei Municipal i de Règim Local de Catalunya, es preveu, a l'article 66, que els municipis tenen competència en els àmbits de la sostenibilitat ambiental, les infraestructures de mobilitat i la connectivitat. Concretament es preveuen les competències sobre ordenació del trànsit de vehicles i de persones en les vies urbanes. S'inclouen també la pavimentació de les vies urbanes i la conservació de camins i de vies rurals. Així mateix, el transport públic de viatgers com a servei obligatori en els municipis de més de 50 mil habitants i a les capitals de comarca, on també caldrà prestar el transport adaptat a les persones amb mobilitat reduïda.

Pel que fa a la normativa vigent en matèria de mobilitat, es recull a la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, que estableix els principis i els objectius als quals ha de respondre una gestió de la mobilitat de les persones i del transport de les mercaderies adreçada a la sostenibilitat i la seguretat; concretament, es fonamenta en deu principis i formula vint-i-tres objectius.

D'aquesta manera, la llei defineix quins han de ser els instruments per garantir a tots els ciutadans una correcta accessibilitat amb mitjans sostenibles. Aquesta Llei és aplicable a la mobilitat que es realitza amb els sistemes de transport terrestre, en qualsevol dels seus mitjans, en l'àmbit territorial de Catalunya.

També estableix i jerarquitzava els diferents instruments de planificació de la mobilitat que han de bastir el desenvolupament de la norma, i que són els següents:

- Les Directrius Nacionals de Mobilitat.

- Els Plans Directors de Mobilitat.
- Els Plans de Mobilitat Urbana.
- Els plans específics.

Altres legislacions que atribueix competències als Ajuntaments en diferents aspectes relacionats amb la mobilitat:

- Llei de Bases de Règim Local (LBRL)
- Legislació d'Urbanisme
- Legislació sobre la Policia Local
- Legislació de Trànsit i Seguretat Vial
- Legislació canvi climàtic
- Legislació sobre Transport Públic
- Legislació sobre la supressió de barreres arquitectòniques

També caldrà tenir en compte que el 13 de desembre de 2022, el Consell de Ministres de l'estat espanyol va aprovar i remetre a les Corts espanyoles el Projecte de Llei de Mobilitat Sostenible. La futura Llei ha iniciat la tramitació parlamentària del text i es preveu que entri en vigor abans que acabi l'any 2023.

3. De quines eines es disposa per a la planificació de la mobilitat?

Planificar bé és imprescindible per poder oferir als nostres ciutadans una bona mobilitat, tant a nivell municipal, comarcal, intercomarcal o com de connexió amb les grans capitals. La planificació ens permet conèixer els problemes, dissenyar o crear solucions i, en definitiva, optimitzar i organitzar els recursos per atendre la demanda de mobilitat. És important assignar en els pressupostos els recursos necessaris per a la seva realització. La finalitat és l'obtenció d'un sistema satisfactòriament eficient, d'acord amb el desenvolupament urbà.

Les principals línies de treball del planificador són:

- Coneixement dels diferents mitjans de transport i les seves característiques.
- Analitzar la demanda existent de cada mode de transport (públic i privat).
- Coneixement dels principals centres atractors de la mobilitat (hospitals, escoles, mercat, etc.).

- Planificar les xarxes i la seva relació amb l'entorn (parades, rutes i freqüència).
- Dissenyar sistemes de prioritat pel transport públic.
- Analitzar les necessitats de les estacions (serveis, accessos, localització,...).
- Estudis d'intermodalitat i d'impacte ambiental.
- Estratègies i planificació del transport públic.

A l'hora de fer una bona planificació cal fer una avaluació precisa de la seva situació recopilant tota la informació disponible, per poder, més tard, avaluar aquestes dades i obtenir una conclusió clara dels aspectes en què s'ha d'actuar, les eines o mètodes necessaris i la manera de posar en pràctica l'actuació pretesa.

Les dades es poden recollir des de múltiples fonts que varien segons el tipus de projecte i la ubicació del mateix (Serveis tècnics municipals, Autoritats del Transport, Observatori de la Mobilitat de Catalunya, Institut d'Estadística de Catalunya, enquestes específiques, etc.)

Les eines de planificació són:

- Directrius nacionals de mobilitat (marc orientador, anàlisi de mercat, identificació d'àmbits d'actuació).
- Plans directors.
- Plans específics.
- Plans de mobilitat urbana.
- Estudis d'avaluació de la mobilitat generada.
- Altres (plans de mobilitat d'empresa).

Els municipis disposen d'un seguit d'eines per desenvolupar les seves polítiques de mobilitat municipals, tant des del punt de vista de planificació com des del punt de vista d'ordenació o de gestió.

Des del punt de vista de planificació, existeixen els plans de mobilitat urbana com a documents bàsics per configurar les estratègies de mobilitat sostenible en els municipis.

Així mateix, des de la vessant de la circulació de vehicles i la seguretat, es poden redactar plans de seguretat viària municipal.

Des de la vessant de l'ordenació i la gestió, els municipis disposen de la facultat normativa per a dic-

tar ordenances que regulin els diversos aspectes de la mobilitat dins del municipi, des de la limitació a la circulació de vehicles i vianants, a l'ordenació de l'aparcament o el tractament de la distribució de mercaderies als carrers i vies de la seva competència.

Aquestes ordenances han de preveure la incorporació del règim disciplinari corresponent per tal de disposar les conseqüències del seu incompliment.

4. Què és el Pla de Transport de Viatgers de Catalunya (PTVC)?

El Pla de Transport de Viatgers de Catalunya és el pla territorial sectorial que defineix les directrius i les línies d'actuació en relació amb l'oferta dels serveis de transport a Catalunya i a la gestió del conjunt del sistema de transport públic durant el seu termini de vigència.

Aquest pla té el caràcter de pla territorial d'acord amb la Llei 23/1983, de 21 de novembre, de política territorial i la consideració de pla específic de mobilitat a l'efecte del que disposa la Llei 8/2003, de 13 de juny, de mobilitat.

L'existència del Pla de Transport de Viatgers es troba recollida de forma expressa a la Llei 12/1987, de 28 de maig, de regulació del transport de viatgers per carretera mitjançant vehicles de motor, on es preveu que el pla és la figura de planejament que té per objecte la definició de la xarxa de serveis i equipaments de transport de viatgers completa i coordinada de tots els modes.

El Pla de Transport de Viatgers de Catalunya estableix, per tant, els criteris d'aplicació al conjunt d'actuacions que hagin de desenvolupar-se envers la planificació de la xarxa de transport públic de Catalunya, actuant com a un pla de plans on es fixen les directrius que han de servir per al desenvolupament dels altres instruments de planificació de menor abast territorial, els quals hauran d'adaptar les seves propostes, criteris i paràmetres d'actuació previstos en el Pla.

L'aprovació del pla es duu a terme per l'acord del Govern de la Generalitat de Catalunya previ a la tramitació corresponent que inclou un termini d'informació pública i institucional on tots els ens i organismes afec-

tats, entre ells els municipis, poden fer arribar les seves observacions i suggeriments. A hores d'ara és vigent l'acord GOV/22/2017, de 7 de març, pel qual s'aprova el Pla de transport de viatgers de Catalunya 2020.

5. Què és el Pla Director d'Infraestructures (PDI)?

Els Plans Directors d'Infraestructures (PDI) són els instruments de planificació que recullen les actuacions previstes pel que fa a les infraestructures en un determinat àmbit territorial.

Els plans directors d'infraestructures s'emmarquen dins de la Llei 9/2003, de Mobilitat i estan també previstos de forma expressa a la Llei 4/2006, ferroviària i dins de la normativa estatal a la Llei 39/2003 del sector ferroviari i a la normativa vigent en matèria de carreteres.

Des del punt de vista de la Llei de Mobilitat, els PDI i els Plans directors de Mobilitat al Decret 466/2004 tenen la consideració de plans específics i la seva tramitació està regulada.

El Pla Director d'Infraestructures per excel·lència és el "PDI 2021-2030" que és l'instrument de planificació de les infraestructures de transport públic de la regió metropolitana de Barcelona. El PDI recull les propostes relatives a l'ampliació i millora de la xarxa d'infraestructures, junt amb el Pla Director de Mobilitat del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona, de caràcter més general.

El PDI es concreta en un conjunt d'inversions en dues fases. La fase A correspon a 42 actuacions considerades prioritàries i planificades per al període 2021-2030. La fase B correspondria a 24 actuacions considerades no prioritàries i que s'executarien més enllà del 2030. Els projectes d'inversió s'agrupen en 5 programes: 1) Ampliació de la xarxa; 2) Xarxa estatal; 3) Transport públic per carretera; 4) Intercanviadors; 5) Modernització i millora.

6. Què és el Pla Director de Mobilitat (PDM)?

Els plans directors de mobilitat es troben regulats a l'article 7 de la Llei 9/2003 de mobilitat i tenen per

objecte el desenvolupament territorialitzat de les Directrius Nacionals de Mobilitat.

Les Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) constitueixen el marc orientador de les polítiques de mobilitat i són aprovades pel Govern de la Generalitat de Catalunya.

Els plans directors de mobilitat han de tenir el contingut mínim següent: el seguiment i gestió de la mobilitat de la zona, l'ordenació del trànsit interurbà d'automòbils, la promoció dels transports públics col·lectius, el foment de l'ús de la bicicleta i dels desplaçaments a peu, l'ordenació i explotació de la xarxa viària principal de la zona, l'organització de l'aparcament interzonal i el transport i distribució de mercaderies.

Cal redactar, d'acord amb la Llei de Mobilitat, un pla director de mobilitat per a l'àmbit de cada Autoritat Territorial de Mobilitat.

Els plans directors de mobilitat han de ser revisats sempre que es modifiquin les Directrius Nacionals de Mobilitat i, en tot cas, cada sis anys com a màxim.

Les determinacions que s'inclouen en els plans directors de mobilitat han de ser incorporades pels instruments i els documents de planificació de rang inferior, i en general, pels instruments de planejament urbanístic o sectorial.

Podeu trobar tots els documents de planificació aprovats, dels diferents territoris del nostre país, al web de l'Observatori de la Mobilitat de Catalunya:

<https://www.omc.cat/planificacio>

7. Què és el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS)?

Els Plans de mobilitat urbana sostenible (PMUS) són els encarregats de transposar, a nivell municipal, els principis i els objectius que emanen de la Llei 9/2003 de la mobilitat. Segons estableix aquesta, l'han d'elaborar aquells municipis que hagin de prestar el servei de transport col·lectiu urbà de viatgers. Aquest darrer punt el determinaran dues normes:

- La Llei municipal i de règim local de Catalunya, que estableix l'obligatorietat de donar servei de transport col·lectiu urbà en els municipis

que siguin capital de comarca o tinguin més de 50.000 habitants.

- Els plans directors de mobilitat que, en aquells àmbits on estiguin aprovats, podran establir requisits addicionals.

En darrer terme, la Llei (Art. 9 de la Llei de la Mobilitat) estableix que els continguts dels PMUS s'han d'adequar als criteris i orientacions establerts en el Pla director de mobilitat de llur àmbit.

Amb posterioritat a la publicació de la Llei, existeixen dos altres supòsits perquè els municipis hagin de redactar llur PMUS:

- Tots els municipis inclosos en l'àmbit del Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire associat a la declaració de zones de protecció especial (ZPE) de l'ambient atmosfèric (segons el decret 152/2007 i el decret 226/2006).
- Així mateix, el PDM de la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB), interpretant els articles 3b i 1 de la Llei de la Mobilitat, proposa que els municipis de la RMB amb una població de dret superior a 20.000 habitants redactin un PMUS encara que potser no sigui evident que hi estiguin obligats per la normativa.

Tant la Generalitat de Catalunya com la Diputació de Barcelona han elaborat guies de redacció dels plans de mobilitat urbana sostenible.

Al web de la Xarxa Mobal de la Diputació de Barcelona (xarxamobal.diba.cat) es pot consultar l'estat de redacció dels PMUS dels municipis.

8. Què he de fer per redactar un PMUS?

L'elaboració d'un pla de mobilitat urbana és un procés complex, que passa per diferents fases.

Podríem dividir-lo en quatre grans fases:

- Concertació
- Anàlisi, diagnosi i objectius
- Plantejament d'alternatives i propostes d'actuació
- Aprovació i tramitació

La primera fase de concertació inclou totes aquelles tasques prèvies a la pròpia redacció del PMUS i

que són necessàries pera garantir-ne la viabilitat. Per exemple: Contractació de serveis externs de consultoria, signatura de convenis, la formació dels tècnics municipals i tots aquells acords polítics, tècnics i socials que permetin iniciar els treballs.

La segona fase del PMUS inclou totes aquelles tasques que permeten obtenir la informació necessària per poder diagnosticar quin és el model de mobilitat del municipi i, el més important, quins són els principals problemes i objectius que es pretenen afrontar amb el PMUS. Aquest és un bon punt per redactar i aprovar el que s'anomena el Pacte per la mobilitat, que no és més que el compromís de tots els agents (polítics, tècnics i socials, per treballar amb la voluntat d'assolir els reptes i objectius detectats en la diagnosi del PMUS.

Un cop finalitzada la segona fase comença la fase més creativa del PMUS, en la que cal cercar actuacions que permetin millorar la mobilitat del municipi en termes de sostenibilitat, seguretat, qualitat de vida i salut i seguint els objectius determinats en l'anterior fase. Aquestes propostes neixen de l'equip redactor del PMUS, però un cop més, abans de ser aprovades definitivament, passen per l'aportació qualitativa dels agents socials, mitjançant una activitat de participació ciutadana on es debaten aquestes propostes.

Quan el PMUS ja gaudeix d'un ampli consens municipal en el seu contingut, queda encara la fase de tramitació abans de procedir a la seva aprovació. Aquesta fase inclou aspectes com la tramitació de l'avaluació ambiental del PMUS, l'informe favorable per part de l'Autoritat del Transport Metropolità corresponent o de la Generalitat de Catalunya o la pròpia aprovació per part del Ple de l'Ajuntament.

Actualment l'Administració de l'Estat espanyol no col·labora directament amb les administracions locals mitjançant ajuts per elaborar o desenvolupar PMUS. La darrera convocatòria va ser la regulada per l'ORDRE FOM/2388/2008. Es pot obtenir suport financer de programes europeus a través del Departament de Territori i Sostenibilitat, a través de les ajudes que ofereix l'ICAEN (Institut Català de l'Energia), demanant ajudes directes als Serveis d'Infraestructures

Viàries i Mobilitat de les diputacions provincials o a l'Associació de municipis per la Mobilitat i el Transport Urbà (AMTU).

El procés participatiu per a la redacció del PMUS

La Llei de mobilitat estableix com a obligatòria la participació ciutadana en els Plans de mobilitat i això ha fet que sigui un dels aspectes més importants en el seu desenvolupament. La participació ciutadana permet que el PMUS guanyi legitimitat i credibilitat envers la ciutadania, però cal que es planifiqui des del seu primer moment d'inici.

La participació es pot fer de moltes maneres. Es pot plantejar com un mer procés informatiu, aspecte que no aporta gaire cosa al procés, o bé es pot estructurar de tal manera que el pla es vagi redactant i confeint de manera coordinada i acordada amb el gruix del teixit social i econòmic del municipi.

Cal tenir en compte, però, que un procés de participació mal preparat es pot convertir en un recull incoherent de peticions de la ciutadania que difícilment arribaran a bon port. Per tant, cal saber explicar quins són els arguments essencials de les polítiques de mobilitat sostenible i facilitar que les aportacions fetes per part de la ciutadania ajudin a enriquir i integrar les propostes de mobilitat en aquesta idea de la mobilitat sostenible.

És molt important, per millorar la qualitat del document final i per legitimar les propostes que se'n deriven, que en totes les fases de redacció del PMUS es portin a terme accions de participació ciutadana per tal que l'opinió dels agents socials enriqueixi la proposta de l'equip redactor del pla.

La Comissió de seguiment: espai de participació que aglutina les àrees de l'Ajuntament que tinguin alguna relació amb la redacció del Pla de mobilitat i té l'objectiu de coordinar les polítiques de mobilitat dels diferents departaments.

La Taula de mobilitat, Consell de la mobilitat o Fòrum de la Mobilitat: espai de participació que inclou tots aquells agents més rellevants en matèria de mobilitat del municipi. Aquí hi podem trobar membres de les associacions de veïns, del teixit associatiu

en general, del comerç, persones amb mobilitat reduïda, usuaris del transport públic, sindicats, etc.

També és recomanable crear tot un conjunt d'eines de participació, com per exemple: una pàgina web del Pla de mobilitat, un compte de Twitter, material audiovisual promocional, etc. També cal fer algun acte de caire informatiu en el qual es doni el tret de sortida oficial del Pla de mobilitat urbana.

9. Què és un Estudi d'avaluació de la mobilitat generada (EAMG)

El Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, determina que tots els documents de planejament general o derivat, i implantacions singulars que superin els 5.000 viatges/dia han d'incorporar un document d'avaluació de la mobilitat generada. Aquest document estudiarà la mobilitat en aquestes noves planificacions urbanístiques i en proposarà els canvis necessaris per garantir l'accessibilitat amb tots els mitjans de transport.

Tal i com s'especifica a l'article 18 de la Llei 9/2003, com a mínim els plans territorials d'equipaments o serveis, els plans directors, els plans d'ordenació municipal i els projectes de noves instal·lacions que es determinin per reglament hauran d'incloure un estudi d'avaluació de mobilitat generada. Així mateix, la segona disposició transitòria de la Llei determina que mentre no estiguin desplegats els plans de mobilitat urbana, els projectes urbanístics que comportin una inversió de més de 25 milions d'euros no es podran aprovar si no inclouen un estudi d'avaluació de la mobilitat generada.

Amb els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'avalua l'increment potencial de desplaçaments provocat per una nova planificació o una nova implantació d'activitats i la capacitat d'absorció dels serveis viaris i dels sistemes de transport, incloent-hi els sistemes de transport de baix o nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu. Així mateix, valora la viabilitat de les mesures proposades per gestionar de manera sostenible la nova mobilitat i, espe-

cialment, les fórmules de participació del promotor o promotora per col·laborar en la solució dels problemes derivats d'aquesta nova mobilitat.

A l'hora de desenvolupar l'avaluació de la mobilitat generada pel planejament urbanístic general o derivat, cal tenir en compte els estudis i documents locals o comarcals que puguin ajudar a analitzar el marc territorial i les tendències en matèria de mobilitat del municipi (Estudis de mobilitat comarcals, plans d'acció locals, etc.).

10. Com gestiono la mobilitat en grans esdeveniments puntuals?

Des de l'aprovació del Decret 344/2006 cal realitzar un estudi d'avaluació de la mobilitat generada (EAMG) per a tots els plans urbanístics, així com per punts d'atracció que superin els 5.000 viatges al dia. La gestió de la mobilitat en actes multitudinaris és un tema molt específic i que en altres països ja s'està treballant amb normativa i plans orientats.

A Brussel·les, per exemple, existeix una ordenança específica (*Ordonnance relative aux plans de déplacements*) per a la gestió de la mobilitat d'esdeveniments on s'estableix, entre d'altres coses, que tots els esdeveniments amb un públic superior a 3.000 persones han de tenir un pla d'actuació específic per a gestionar la mobilitat i afavorir l'accés amb els modes més sostenibles. La implementació de les mesures proposades al pla d'acció de Brussel·les van a càrrec de l'entitat organitzadora de l'acte, però per facilitar que aquesta les pugui dur a terme, el Govern preveu l'atorgament d'un paquet d'ajudes.

S'han desenvolupat, també, diferents iniciatives per a establir metodologia a l'hora de gestionar la mobilitat en esdeveniments públics. Per exemple, l'any 2003 es va desenvolupar el projecte europeu "Smash Events", amb l'objectiu d'analitzar bones pràctiques en mobilitat en grans esdeveniments i elaborar una guia de recomanacions. També el govern de la regió de Brussel·les va elaborar, l'any 2008, una guia per millorar l'accés als grans esdeveniments.

Algunes de les propostes que es poden trobar en aquestes guies són:

- Per tal de millorar el transport públic es proposa l'increment de l'oferta en serveis i, si fos necessari, l'increment de l'oferta horària. També es recomana l'establiment d'aparcaments de dissuasió amb busos llançadora cap a l'indret de l'esdeveniment.
- Pel que fa a la bicicleta es fa una menció especial en la instal·lació d'aparcaments vigilats pròxims al lloc de l'esdeveniment.
- Pel que fa a la mobilitat en vehicle privat, el punt clau és la gestió de l'aparcament. Cal potenciar l'aparcament de dissuasió, tant amb aparcaments temporals i busos llançadora, o bé amb aparcaments propers a parades de transport públic. També es proposa promoure el vehicle compartit, per exemple, oferint facilitats d'aparcament proper al lloc de l'esdeveniment a aquells qui vinguin amb tres o més ocupants al vehicle.
- La bona informació és un fet determinant. Es recomana disposar de bona senyalització al voltant del lloc de l'esdeveniment, especialment per a vianants i ciclistes, i fer difusió de tots els serveis de transport públic per accedir al lloc de l'esdeveniment a través del lloc web i punts de venda d'entrades.
- La part més innovadora i més interessant de les propostes, és la que fa referència al màrqueting. Cal buscar aquelles actuacions que fomentin l'ús dels transports públics i en aquest sentit, algunes propostes poden ser:
 - Incloure informació sobre accessibilitat en transport públic en la informació relacionada amb l'esdeveniment (lloc web, xarxes socials, etc.)
 - Donar una imatge diferenciada als vehicles de transport públic de la xarxa existent que donin servei a l'esdeveniment.
 - Oferir ofertes especials de tiquet més transport públic.

- Organitzar activitats d'animació prèvies a l'espectacle dins dels vehicles de transport públic.

La Llei 11/2009, de 6 de juliol, de regulació administrativa dels espectacles públics i les activitats recreatives, en l'article 39 es determina que l'autorització municipal o de la Generalitat per realitzar actes pot condicionar que l'organitzador de l'esdeveniment estableixi certes mesures referents a la mobilitat i la seguretat viària. No s'especifica, però, quines han de ser aquestes mesures ni la necessitat de presentar un pla de mobilitat específic per a l'esdeveniment. Cal fer un cop d'ull però al desplegament reglamentari i a l'aplicació d'aquesta llei, al Decret 112/2010, de 31 d'agost, a l'article 35 on indica els requisits per a la suficiència dels accessos i dels serveis de mobilitat.

1. Els establiments i espais oberts al públic on es realitzen els espectacles públics i les activitats recreatives regulats per aquest Reglament han d'elaborar, si s'escau, l'estudi que preveu la normativa sectorial de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, en els supòsits que estableixi aquesta o la normativa que la substitueixi.
2. Les persones que sol·licitin llicència o autorització o que presentin la comunicació prèvia dels establiments, els espectacles públics o les activitats recreatives han d'incloure, si s'escau, en el projecte tècnic o en la memòria d'espectacle o d'activitat, un apartat sobre mobilitat, amb el contingut que determini la normativa d'avaluació de la mobilitat generada.

11. Què són el *carsharing* i el *carpooling*?

El *carsharing* ofereix la possibilitat d'utilitzar un vehicle quan es necessita, sense haver de ser-ne el propietari. Una flota de vehicles compartida permet a l'usuari reservar el vehicle el dia i les hores que el necessita, atès que un gestor professional administra aquestes reserves i té cura dels vehicles, mantenint-los en perfecte estat de funcionament. L'usuari només paga per les hores que l'ha utilitzat i pels qui-

lòmetres que ha recorregut. El *carsharing* va començar a funcionar a Catalunya l'any 2005 a través d'una empresa privada. Perquè el servei sigui viable cal un mínim de població al municipi. Granollers, amb 60.000 habitants va haver de deixar de prestar el servei el 2011 per aquest motiu.

El *carpooling* o cotxe compartit és fomentar que els ciutadans comparteixin vehicle per anar a treballar o realitzar altres tipus de desplaçaments. Hi ha llocs web i APP's per canalitzar la informació referent a compartir cotxe. En aquestes pàgines els ciutadans poden oferir el seu vehicle pera realitzar un trajecte determinat o bé publicar una demanda de viatge per mirar de trobar algú que faci un desplaçament coincident. El sector del taxi no veu amb bons ulls aquests tipus de "serveis" ja que els consideren competència deslleial.

12. Com puc implantar un sistema públic de bicicleta o patinets?

La implantació d'un sistema de bicicleta pública o la d'una flota de patinets suposa, per part de l'Ajuntament, la creació d'un nou servei municipal i, per tant, el seu establiment restarà sotmès a la tramitació de l'expedient corresponent justificant la necessitat del servei i la disponibilitat pressupostària, si escau per atendre la seva prestació, com també la corresponent tramitació interna i aprovació pels òrgans de Govern municipal.

Quant a la fórmula de contractació del servei, caldrà atendre a la normativa vigent en matèria de règim local i la diferent forma de prestació dels serveis que en ella es disposa, des de la gestió directa per part del propi Ajuntament, o amb una empresa pública, o mitjançant la gestió indirecta amb la licitació corresponent, que és el sistema més habitual, i fins i tot fer-la conjuntament amb el servei de transport urbà.

Així, la manera habitual seria la licitació pública per a l'adjudicació del servei mitjançant un concurs públic sota la formula de concessió administrativa.

L'Ajuntament hauria d'establir les condicions de la contractació en el corresponent plec on es detallin

les condicions de prestació del servei i les obligacions que contreuen el futur adjudicatari i el propi Ajuntament.

Dins d'aquestes condicions hauran d'haver-hi les del règim econòmic de gestió del servei i el possible cost a satisfer per l'Ajuntament en el cas que el servei no sigui per si mateix rendible des del punt de vista econòmic.

És habitual licitar el sistema de bicicleta pública amb unes condicions que preveuen un preu baix, com a tarifa a satisfer per part de l'usuari, de manera que el servei requerirà, via aportació pública municipal, d'uns pagaments addicionals a l'adjudicatari.

Per tal de rendibilitzar el servei, a banda de les tarifes a satisfer pels usuaris, s'acostuma a permetre la realització de publicitat per part de l'empresa adjudicatària de manera que es puguin obtenir uns ingressos complementaris.

A banda de la documentació corresponent a la licitació i adjudicació, per part de l'Ajuntament caldria també aprovar el reglament de prestació dels serveis amb la fixació del conjunt de drets i deures per part dels usuaris i amb la determinació de les condicions per accedir al servei, incloent el preu.

Tercera part.
**Gestió de la via
pública**

13. Quina és la normativa i competències en la gestió de la via pública?

En un apartat anterior ja s'ha exposat que les competències en matèria de mobilitat i gestió de la via pública estan atribuïdes als municipis a la normativa de règim local i a la normativa sobre seguretat viària i circulació de vehicles i específicament amb les ordenances que són dictades per les pròpies administracions locals.

Així en el Reglament General de circulació es preveu de forma expressa que els preceptes de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles a motor i seguretat vial seran aplicables a tot el territori estatal i obligaran als titulars i usuaris de les vies i terrenys públics que siguin aptes per a la circulació, ja sigui en vies urbanes com interurbanes.

Els Ajuntaments són els competents per tal de definir, autoritzar i adoptar les mesures per tal d'harmonitzar els usos i activitats que es vulguin desenvolupar a la via pública, tenint en compte que cal considerar com a prioritaris aquells que tinguin un major interès públic.

Pel que fa a la competència sobre circulació de vehicles dins del terme municipal, concretament a l'article 93 del Reglament General de Circulació, es preveu que les ordenances municipals establiran els règims de parada i estacionament en vies urbanes i les mesures correctores adients amb la previsió de les hores de circulació i les mesures correctores precises.

Es preveu així mateix que la limitació en continuïtat de les ordenances municipals seran els propis preceptes del Reglament de Circulació.

14. Què és i què implica una Zona de Baixes Emissions (ZBE)?

La Zona de Baixes Emissions (ZBE) és una mesura per intentar reduir els gasos d'efecte hivernacle i

millorar la qualitat de l'aire, i així poder preservar la salut de les persones que viuen o es mouen dins de grans ciutats. Per aconseguir aquest objectiu, es crea a les ciutats una àrea de circulació limitada per a vehicles no contaminants.

Si es complís l'establert en la "Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética" aprovada pel Govern espanyol, tots els ajuntaments de més de 50.000 habitants, o els de més de 20.000 habitants que tinguin una qualitat d'aire deficient, haurien d'haver aprovat ja les ordenances municipals per activar les zones de baixes emissions (ZBE). Segons la llei, havien de fer-ho abans del 2023, tot i que, pràcticament cap de les ciutats interpel·lades no ho ha fet encara. És més, els únics municipis que restringeixen l'accés als vehicles més contaminants a Catalunya avui dia són aquells que, pel seu compte, s'havien avançat a la legislació de l'estat espanyol.

Els responsables de mobilitat de la vintena de ciutats catalanes que encara no tenen preparada la seva zona de baixes emissions esgrimeixen que la llei no està prou desplegada. Defensen que és preferible esperar a la publicació del reial decret, en què s'ha de definir tota la lletra petita de les restriccions, i és que els ens locals es podrien trobar unes ordenances redactades que no s'ajustessin al que finalment estableixi l'ordre ministerial.

L'ordenança de Barcelona tombada pel TSJC s'havia erigit en el model a seguir per la resta de municipis. Per tant, aconsellem esperar a redactar una reglamentació, a conèixer detalladament la legislació que ha de marcar les regles del joc, per evitar així acabar amb la ZBE judicialitzada com li ha passat a Barcelona.

Fonts del Ministeri espanyol per a la Transició Ecològica asseguren que la previsió és publicar el reial decret amb tots els detalls abans de final d'any 2023.

Després caldrà un procés d'adquisició de les càmeres lectores de matrícules i la preparació del sistema de sancions. També cal fer una bona planificació per a disposar prèviament d'aparcaments suficients fora de les ZBE i que aquests estiguin ben connectats amb una bona xarxa de transport públic que ja hauria

d'incloure la bicicleta, patinets, motos o vehicle elèctric d'ús compartit.

Podeu consultar la “*Guía técnica para la implementación de Zonas de Bajas Emisiones*”, creada conjuntament per l'AMB, la FEMP i la DGT.

15. Què és una zona 30?

Són carrers on, per afavorir la mobilitat dels vianants i dels ciclistes, i per reduir el trànsit motoritzat, es redueix l'amplada dels carrils de circulació i es limita la velocitat màxima permesa a 30 km/h, però el règim de prioritat és el clàssic. En aquestes zones el risc de patir un accident es redueix un 50% i un 90% els accidents amb morts o ferits greus. En la seva urbanització persisteix una separació física més o menys accentuada entre vorera per als vianants i la calçada per a la circulació.

Les zones 30 s'han de caracteritzar per tenir un trànsit bàsicament de destí, és a dir, que garanteixin l'accés als habitatges i negocis, però que mai hagin de suportar trànsits de pas. L'objectiu principal d'una zona 30 és augmentar la cohesió social (major protagonisme pels vianants i és lloc de convivència) i augmentar la seguretat al creuar el carrer.

És aconsellable implantar zones 30 per IMD's (intensitat mitjana diària) inferiors a 2 o 3 mil vehicles/dia i carrers amb un sol carril de circulació amb sentit únic.

16. Què és la prioritat invertida?

En els carrers residencials o de prioritat invertida, la prioritat és dels vianants i ciclistes i la velocitat màxima permesa és de 20 km/h. Els carrers residencials han de presentar una urbanització específica i no tenen separació física entre els usuaris (cohabitació). El model més freqüent al nostre país són les vies que es disposen en plataforma única de calçada i vorera.

17. Què cal fer per regular l'accés a una zona de vianants?

Tot procés de conversió en zona de vianants exigeix un esforç d'implicació ciutadana i dels principals

col·lectius socials i econòmics per aconseguir fer un front comú que posi en valor els beneficis a curt, mitjà i llarg termini.

Els accessos a aquestes zones es poden regular amb: pilons d'entrada, mobiliari urbà o càmeres de control. El sistema s'acostuma a controlar des de la Policia Local. Hi poden accedir els conductors autoritzats i els transportistes de mercaderies, en horari de càrrega i descàrrega, que s'haurà d'establir. Són conductors autoritzats totes aquelles persones que resideixen a la zona, les que no són residents, però, disposen d'un garatge situat a l'illa de vianants i, excepcionalment, també les persones autoritzades que hagin justificat necessitats concretes i hagin obtingut un informe favorable per part de l'Ajuntament. Davant d'una emergència, una avaria del sistema o altres situacions anòmales que s'hi puguin produir, s'abaixen tots els pilons, es retira el mobiliari urbà o es desactiven les càmeres de control.

La prohibició de circulació i estacionament no afecta als vehicles que s'especifiquen a continuació, sempre que estiguin de servei i que accedeixin als carrers de l'illa, o per causa justificada hagin de travessar-ne algun d'ells: serveis de prevenció i extinció d'incendis i salvament, cossos i forces de seguretat, assistència sanitària, vehicles de manteniment de parcs i jardins, de recollida de residus, transport públic de viatgers autoritzats, empreses de subministrament d'electricitat, gas, telefonia fixa o similar, servei públic en servei oficial, serveis funeraris o altres casos de serveis especials.

18. Com puc regular la coexistència de bicicletes/ patinets i vianants per les voreres d'un municipi?

Aquest encaix hauria de formar part de les mesures dels plans de mobilitat urbana dels municipis i hauria de ser regulada per la corresponent ordenança municipal que determini les normes més adequades per garantir la pacificació en el trànsit de bicicletes/patinets i els vianants. Tot i així, s'acostuma a incloure dins l'ordenança de circulació.

Entre d'altres coses s'ha de limitar les condicions de velocitat permesa pels Vehicles de Mobilitat Personal (VMP). L'ordenança també pot i hauria d'incloure tots els altres modes de transport. L'AMTU us en pot facilitar models.

19. En una cruïlla quina opció és la més adient, una rotonda o una regulació semafòrica?

La millor solució per a regular una cruïlla vindrà determinada pel volum de trànsit en hora punta, per l'espai disponible i per la disposició de carrils.

A partir d'11.000 veh./dia determinades cruïlles necessiten d'algun tipus de regulació.

- Una cruïlla semaforitzada amb només 2 fases (2 sentits únics o prohibició de girs a l'esquerra), és gairebé sempre l'opció que dona més capacitat.
- En el cas de necessitar tres fases, la rotonda pot ser igual de competitiva que uns semàfors (fins a 25.000 o 30.000 veh./dia).
- Una cruïlla semaforitzada de quatre fases és gairebé sempre l'opció amb menys capacitat i caldria fer una rotonda.

En aquest sentit, i exceptuant el primer cas, com a criteri general es proposa, sempre que hi hagi espai suficient, la implantació de rotondes, en detriment d'altres tipus de regulació (semafòrica o amb prioritat). Els motius són: Les rotondes són elements efectius de limitació de velocitat, disminueixen els punts de conflicte, permeten un trànsit més fluid i tenen un mínim cost de manteniment.

20. Quins avantatges té un semàfor amb tecnologia LED?

Aquesta tecnologia comporta una sèrie d'avantatges que les bombetes incandescent no poden donar:

- Una vida útil més llarga. LED s'estima en unes 50.000 hores, amb un rendiment lumínic de més del 70%, davant les 5.000 hores d'una bombeta incandescent fins que deixa de funcionar.

- El manteniment per substitució serà molt menor.
- Els LED redueixen el consum i milloren l'eficiència elèctrica, doncs redueixen les pèrdues, ja que transformen gairebé tota l'electricitat que els arriba en llum (un 98%).
- Els LED no tenen un consum major a l'arrencada, tal com passa amb la resta de bombetes. És a dir, no hi ha un pic de consum elèctric quan s'encén i s'apaga.
- No emeten a la franja d'ultraviolats ni d'infrarojos, evitant així els possibles efectes perjudicials sobre l'entorn i els elements més propers.
- Millor visibilitat també a contrallum.
- Redueixen considerablement les dimensions totals dels mòduls, donant com a resultat una reducció del cost en material de les carcasses.
- El cost dels equips LED i de la seva electrònica de control és major que el dels equips de bombetes incandescents, però amb la reducció del consum aquesta inversió extra es veu compensada en els primers anys (o fins i tot mesos).

21. Què vol dir prioritat semafòrica?

És una mesura per millorar la gestió i qualitat de la xarxa de transport públic en superfície i augmentar la seva competitivitat enfront el vehicle privat, facilitant i prioritant el pas de l'autobús per les interseccions amb semàfors i així es redueixen les demores generades per les aturades en el semàfor. Es garanteix la regularitat del servei (horaris), augmenta la velocitat comercial, es millora l'eficiència energètica i ambiental i s'obté una major satisfacció i atracció de l'usuari pel transport públic.

El procés d'implantació d'un sistema de prioritat en les interseccions no és immediat, ja que exigeix un seguiment de l'evolució de la velocitat comercial, de la regularitat del servei i de la seva influència sobre la demanda i les conseqüències sobre la circulació de la resta d'usuaris (retards, augment de cues, etc.). Actualment, existeixen tres tipus d'alternatives per

aconseguir-ho: macroregulació, adaptació de la coordinació semafòrica i microregulació.

22. Com puc saber quants vehicles passen per un carrer del meu municipi?

Des del punt de vista de l'Enginyeria de Trànsit, interessen especialment dos estats de la variable *intensitat* en funció del temps:

El paràmetre més utilitzat per mesurar el trànsit és la *Intensitat Mitjana Diària (IMD)*, que vol dir el nombre total de vehicles que han passat al llarg de l'any dividit pels 365 dies que té l'any. Aquest càlcul s'acostuma a fer mitjançant mostres i aplicant les teories estadístiques de probabilitat. La IMD es pot considerar com la intensitat de trànsit que correspon a un dia mitjà de l'any. S'utilitza més que res pel pla-nejament: classificació de vies, programes de millora, determinar tendències en l'ús de les vies, determinar característiques geomètriques de caràcter general, projectes de senyalització i d'il·luminació, etc.

L'altre és la *Intensitat Hora Punta (IHP)*, que vol dir el nombre total de vehicles que passen per un punt durant l'hora que es considera representativa de les condicions de major circulació. La intensitat hora punta s'utilitza per a projectes i per a ordenació: capacitat de les vies, característiques de les interseccions i enllaços, control de trànsit, coordinació de semàfors i ordenació de la circulació.

El correcte funcionament d'una via no es mira per la seva capacitat en IMD, sinó per la Intensitat en hores punta.

23. Puc col·locar càmeres de trànsit al meu municipi? Quines restriccions té?

La Generalitat de Catalunya disposa de competència en matèria de seguretat pública i seguretat ciutadana, d'acord amb l'article 149.1.29 de la Constitució, l'article 13 de l'Estatut d'autonomia de Catalunya i els articles 37 i següents de la Llei orgànica 2/1986, de 13 de març, de forces i cossos de seguretat de l'Estat espanyol.

Dins aquest marc normatiu, el Decret 134/1999, de 18 de maig, regula l'autorització i l'ús de càmeres i altres dispositius per captar i gravar imatges i sons en llocs públics, així com la seva utilització posterior pel que fa al registre, la custòdia i la destinació de les gravacions obtingudes amb aquells aparells.

Les autoritats competents que poden ordenar la instal·lació i l'ús de càmeres fixes per al control, la regulació, la vigilància i la disciplina del trànsit són el director del Servei Català del Trànsit, en les vies no regulades pels municipis, i l'alcalde del municipi respectiu, en les vies que són competència dels municipis.

Aquesta resolució d'autorització s'ha de notificar a la Comissió de Control de Dispositius de Videovigilància de Catalunya (CCDVC), que, si ho considera pertinent, podrà emetre informe sobre l'adequació de la resolució als principis generals de la Llei orgànica 4/1997, per la qual es regula la utilització de videocàmeres per part de les forces policials i de les policies locals en llocs públics. Aquesta és una via que utilitzen alguns ajuntaments per controlar també la seguretat de la zona, però poden no tenir validesa jurídica en el cas que els vulguin fer servir com a prova documental en la denúncia d'un acte vandàlic.

Més feixuga n'és la tramitació de càmeres de videovigilància, per garantir la seguretat dels vianants, ja que requereix l'autorització administrativa prèvia de la Direcció General d'Administració de la Seguretat del Departament d'Interior, amb l'informe favorable de la Comissió de Control de Dispositius de Videovigilància de Catalunya. Aquesta autorització es considera atorgada pel període d'un any, llevat que la resolució d'autorització estableixi una durada inferior. Abans que transcorri el període màxim d'autorització se'n pot sol·licitar la renovació, si es persisteixen els motius que la van originar. Els requisits per instal·lar càmeres de videovigilància són, d'una banda, l'aportació de documentació que en demostrï la necessitat i, d'altra banda, que es garanteixi la protecció de dades.

En supòsits de màxima urgència i sempre que les circumstàncies del cas impedeixin obtenir a temps

l'autorització preceptiva, (quan hi ha desordres públics o perill concret per a la seguretat pública, la Direcció General d'Administració de la Seguretat podrà autoritzar a les forces i cossos de seguretat l'ús de càmeres mòbils de gravació d'imatges i sons. Aquesta autorització pot ser per iniciativa pròpia o per requeriment dels comandaments superiors del Cos de Mossos d'Esquadra (CME), o dels alcaldes, pel que fa a les policies locals dels municipis respectius.

També cal tenir en compte que hi ha determinades garanties per a la salvaguarda dels drets fonamentals que es poden veure afectats per l'ús d'aquests instruments de control i, molt especialment, els drets a la intimitat i a la pròpia imatge, per la qual cosa s'ha regulat acuradament el dret dels ciutadans d'accés i cancel·lació de les gravacions.

24. Els passos elevats front els coixins berlinesos. Normatives i principals avantatges.

Les esqueses d'ase i els passos de vianants de ressalt s'implanten perpendicularment a l'eix de la calçada i en tota la seva amplada. En el cas del pas de vianants de ressalt es combinen les funcions d'element reductor de velocitat i d'element de millora de l'accessibilitat dels vianants. Els passos de vianants no han de coincidir mai amb les esqueses d'ase.

La secció de l'esquena d'ase té forma arrodonida, amb les dimensions següents: Alçada = 0,10 m (amb 1 cm de tolerància de construcció), Amplada = 4 m (amb 0,20 cm de tolerància de construcció), Angle aproximadament 5°.

La secció del pas de vianants de ressalt té forma trapezoidal, amb les següents dimensions: Alçada = 0,10 m (amb 1 cm de tolerància de construcció), Amplada del pas de vianants: entre 2,50 m i 4 m (amb 5% de tolerància de construcció), Amplada rampes: entre 1,00 m i 1,40 m i amb pendents entre 7% i 10%.

Les esqueses d'ase i els passos de vianants de ressalt s'implanten : carrers zones 30, a les entrades i/o vials perimetrals de les zones 30 i de les zones residencials, a les vies principals i secundàries on puntualment s'hi vol limitar la velocitat.

La implantació d'aquests dispositius no és aconsellable: a les vies utilitzades per les línies de transport públic o amb una forta presència de trànsit de vehicles pesants, a les vies de servei d'un centre d'urgència (centre sanitari, bombers, policia), a les vies amb un pendent superior al 4%, durant els primers 200 m després del senyal d'entrada en aglomeració, a l'interior de revolts amb un radi inferior a 200 m, ni 40 m abans i després del revolt, als ponts i en els 25 m anteriors i posteriors. Es recomana no implantar aquests elements a les vies que suporten un volum de trànsit superior a 3.000 vehicles/dia i superior a 200 vehicles a l'hora punta. Tampoc no s'aconsella implantar-los a les vies amb un trànsit de vehicles pesants superior a 100 vehicles pesants/dia.

El coixí *berlinès* és una elevació implantada a una part de la calçada. El coixí constitueix un obstacle en funció de la distància de les rodes a l'eix del vehicle. Aquest dispositiu fa que els vehicles de transport públic i camions puguin circular sense patir l'efecte d'elevació. Només els turismes, per l'estretor de la distància entre rodes del mateix eix, estan obligats a passar per la part elevada.

L'amplada total d'un coixí *berlinès* recomanada és de 1,75 m a 1,95 m. A les vies utilitzades intensament per camions o autobusos (amb rodes bessones) és preferible limitar l'amplada entre 1,75 m i 1,80 m. L'amplada de l'altiplà és d'1,15 m a 1,25 m. L'amplada de les rampes laterals és de 0,30 m a 0,35 m. L'amplada de les rampes davant i darrere és de 0,45 m i 0,50 m. La llargada total varia entre 3 i 4 m. L'alçada recomanada és de 6 a 7 cm.

Els coixins *berlinesos* es poden implantar: a les vies per on passa una línia de transport públic, al tram d'una via principal o secundària de la xarxa bàsica on puntualment es vol limitar la velocitat, a l'interior d'una zona 30 i a les vies que l'envolten, prop de llocs sensibles com les escoles. Els coixins es desaconsellen: a les vies amb un volum de trànsit superior a 6.000 vehicles/dia, a les calçades que presenten més d'un carril de circulació per sentit, a les vies de servei d'un centre d'urgència (centre sanitari, bombers, policia), al llarg dels primers 200 m després del senyal

d'entrada en un nucli urbà, a l'interior de revolts amb un radi inferior a 200 m, i 40 m abans i després del revolt, a les vies de pendent superior al 6% , als ponts i en els 25 m anteriors i posteriors.

25. Què és un *camí escolar* i el *Bicibús*?

Els *camins escolars* són una estratègia educativa que fomenten els valors del respecte, la responsabilitat i la bona convivència entre tota la comunitat educativa i el barri. Aquestes rutes perfectament senyalitzades permeten que els nens i nenes puguin ser més autònoms per fer el recorregut de casa a l'escola a peu o amb bicicleta.

Cada *camí escolar* és diferent ja que les característiques de cada centre escolar són úniques. Aquestes variables han de ser estudiades amb deteniment a l'hora de dissenyar els camins escolars. Al llarg del *camí escolar* poden establir-se una sèrie de parades de recollida, que funcionen com a punts de trobada on els nens i nenes esperen per unir-se a un grup, ja sigui en bicicleta o caminant. El trajecte del *camí escolar* també pot estar marcat a terra, però aquestes parades de recollida fan també d'indicador del *camí*.

L'èxit del *camí escolar* depèn en gran mesura de la col·laboració entre pares, mares o tutors, personal del centre escolar, associacions de veïns i comerciants, administració local i els principals actors, els nens i les nenes.

El Bicibús

El *Bicibús* ha estat un èxit rotund i és un fenomen que s'expandeix cada vegada a més municipis. Actualment, existeixen més de 40 línies de bus bici repartides en diversos municipis de Catalunya. Es tracta d'un projecte que engloba comunitats educatives i ha sumat fins a dia d'avui fins a 30 centres educatius.

El nombre, creixent, d'infants usuaris del *Bicibús* arriba gairebé als 800 nens i nenes. També cal tenir en compte que cada grup ha d'anar acompanyat de les persones "motors". Els motors són aquells adults que s'encarreguen de controlar i supervisar el funcionament del *Bicibús* mentre acompanyen als nens i

nenes. El nombre de motors de cada línia pot variar en funció del nombre de nens que hi participin.

El Bicibús es gestiona a través d'una app desenvolupada per Canvis en Cadena. A través de l'app, les famílies poden apuntar als seus fills a la ruta que més els hi convingui del Bicibús del seu municipi. D'aquesta manera es pot controlar i regular l'assistència dels infants per tal de poder assegurar el bon desenvolupament del Bicibús. Amb l'app es pot comprovar, abans que arribi el divendres, Si no es compleixen uns mínims d'assistència i per tant determinar la viabilitat d'efectuar el Bicibús d'alguna línia o ruta en concret.

Gràcies a aquesta app també es pot determinar el nombre de motors necessaris per cada ruta, en funció del rati de nens, i a més es poden gestionar les dades de participació per tal de dur a terme millores o canvis en les línies i rutes del Bicibús.

26. Què és un *carril bici* i com es pot implantar?

Un *carril bici* és una infraestructura destinada de forma exclusiva o compartida a la circulació de bicicletes. Un carril bici pot ser qualsevol via pública que ha estat senyalitzada apropiadament o una via dissenyada específicament per aquest ús.

El procés de disseny i ubicació d'un carril bici està marcat per una sèrie de factors que en condicionen l'ús. Aquests factors dependran de cada situació, però hem de tenir en compte que: el carril bici ha de situar-se en un tram en què se'n pugui maximitzar l'ús i ha d'unir el major nombre possible d'orígens i destinacions pel camí més curt.

El carril bici es dissenyarà de manera que s'evitin els embuts i les parades freqüents, oferint solucions segures en les interseccions i una senyalització clara, que resulti òbvia, tant pels ciclistes com pels usuaris d'altres vehicles. També hem de tenir en compte que s'han de fer en zones amb pendents suaus i evitar fer carrils bici en pujades o baixades pronunciades.

En la fase de disseny és necessari tenir en compte el tipus de ciclista que majoritàriament farà servir el carril. A partir de les investigacions en ciutats holandeses s'han configurat tres grans grups per tal que les

infraestructures ciclistes s'adaptin el millor possible a ells: Ciclistes vulnerables (inclou adolescents menors de 16 anys, persones de la tercera edat i usuaris amb algun tipus de deficiència física. Van a velocitats baixes inferiors a 15 km/h i el seu temps de reacció davant d'esdeveniments externs és elevat), Ciclistes adults (velocitats entre 15 i 30 km/h, viatgen per tota mena de motius, els seus trajectes solen ser més llargs que els que fan els ciclistes vulnerables i solen respondre bé davant els imprevistos externs) i Ciclistes esportistes (velocitats superiors als 30 km/h, sotmesos a un risc més gran d'esdeveniments externs).

En funció d'aquesta classificació s'ha de plantejar si el carril bici s'ha de fer segregat i protegit de la resta d'usuaris i trànsits (més inversió però màxima qualitat de servei) o si s'ha d'integrar i haurà de cohabitar amb altres usuaris i trànsits (més econòmics però amb més risc d'accidents i menys acceptació per part de vianants i altres vehicles).

27. Què és un carril bus-taxi i un carril VAO i com es poden implantar?

El carril bus-taxi és una via reservada per a la utilització per part dels vehicles de transport col·lectiu de persones i per als serveis de taxi i que per tant no poden ser utilitzats per als vehicles privats.

La implantació del carril bus-taxi dins de l'àmbit municipal es pot realitzar mitjançant la corresponent ordenança municipal on es determinin les condicions de circulació per la via elegida.

A l'hora de configurar el carril bus taxi cal tenir present el conjunt de les condicions de circulació de la zona i especialment regular de forma adequada les interseccions amb el vehicle privat i les prioritzacions semafòriques, ja que la finalitat del carril bus-taxi és millorar la velocitat dels serveis de transport públic, reduir la congestió i garantir una fluïdesa adequada afavorint la mobilitat sostenible front al vehicle privat.

Els carrils bus-taxi es poden plantejar coma una via absolutament segregada de les vies de circulació amb una infraestructura pròpia o mitjançant la reser-

va d'una o varies de les vies existents per a aquesta finalitat mitjançant la pintura i senyalització corresponents.

Pel que fa als carrils VAO i bus/VAO es troben regulats al Reglament General de Circulació on s'estableix que es consideren com a vehicles d'alta ocupació aquells destinats al transport de persones amb una massa màxima autoritzada que no excedeix dels 3500 Kg, (es a dir, turismes o monovolums) que estiguin ocupats com a mínim pel nombre de persones que es determini en les condicions de gestió del carril. Habitualment es parla de dos o tres ocupants per vehicle, preveient la circulació dels autobusos i dels vehicles acreditats de persones amb discapacitat.

En el propi Reglament General de Circulació es preveu quina tipologia de vehicles en poden fer ús i es determina que la consideració del carril com a VAO podrà ser permanent o temporal, amb horari fix o en funció de l'estat de la circulació.

A les normes que regulin l'accés i ús dels carrils bus-taxi i VAO caldrà determinar per tant les normes de gestió amb caràcter ordinari com també en situacions extraordinàries o de congestió on es pot preveure entre altres l'obertura del carril a tota tipologia de vehicles i que han de contemplar en tot cas l'accés dels vehicles de policia, extinció d'incendis, protecció civil i assistència sanitària.

28. És convenient deixar passar les bicicletes/motos pels carrils bus i/o VAO?

Com s'ha esmentat en el punt anterior, les normes per a la utilització dels carrils bus i/o VAO han de ser fixades en l'ordenança corresponent.

En tot cas el Reglament General de Circulació preveu de forma expressa que la utilització dels carrils habilitats per a VAO estarà limitada a les motocicletes, turismes i vehicles mixtes adaptables de forma que està expressament prohibida la circulació d'altres vehicles o conjunt de vehicles com és el cas dels vehicles amb remolc, les bicicletes els ciclomotors els vehicles de tracció animal com també es prohibeix la circulació.

A partir d'aquesta limitació normativa, cal entendre que la possibilitat d'ús per part de les motos dels carrils bus, haurà de ser analitzada en cada cas en funció de la situació del trànsit del municipi o de la zona del municipi afectada, vetllant en tot cas per tal que la mesura que s'adopti sigui la més adequada per a afavorir que els vehicles que el circulen pel carril bus mantenen una velocitat comercial adequada i un tractament prioritzat en els encreuaments.

29. Quins tipus d'aparcament al carrer es poden regular?

Les Àrees d'Estacionament Regulat, autoritzades per l'Ajuntament, donen servei a la mobilitat del municipi, ordenant un bé escàs com és l'estacionament a la calçada.

Zones blanques: És la més comuna en zones perifèriques de grans ciutats i gairebé omnipresent en pobles petits. Al ser aquesta el tipus de zona estàndard, si no s'assenyala expressament que està prohibit estacionar i no s'identifica com pertanyent a un altre tipus de zona d'aparcament, entendrem que és zona blanca. Es marca amb senyalització horitzontal blanca, és d'estacionament lliure, sense limitació horària i gratuïta.

Zones Blaves: En aquestes zones hi poden estacionar tots els vehicles, amb el comprovant horari corresponent emès pel parquímetre o per les aplicacions de pagament per mòbil, durant el temps màxim que indiqui el senyal. L'objectiu és proporcionar una elevada rotació de vehicles als voltants de zones de serveis amb sector terciari, zones comercials, hospitals, escoles, etc. amb la finalitat que un màxim nombre de persones es puguin beneficiar de l'avantatge de poder estacionar el seu vehicle durant un període de temps limitat, normalment dues hores, per realitzar les seves gestions.

Zones Verdes: En aquestes zones hi poden estacionar tots els vehicles. L'objectiu és prioritzar l'estacionament dels residents de la zona per sobre la possibilitat d'estacionament per part d'un vehicle de fora. Aquestes zones es regulen per trobar-se dintre

de l'àmbit de la regulació integral, en que la suma de les necessitats d'aparcament de visitants i de residents supera l'oferta, generant algun tipus de conflicte o congestió en determinades hores. Els vehicles dels residents autoritzats de la zona indicada en la senyalització han d'estacionar-hi identificant-se amb el comprovant horari obligatori corresponent, que pot tenir una durada d'un dia, una setmana o un trimestre. Aquest comprovant té impreses la zona del resident i la matrícula del vehicle estacionat i l'identifica com a vehicle autoritzat. Els vehicles que no són de residents de la zona d'estacionament poden estacionar-hi, dins l'horari de regulació, amb el comprovant horari obligatori visible. L'estacionament tindrà la durada màxima que indiqui el senyal.

Tots els vehicles, tant de residents com de no residents, poden estacionar-hi lliurement fora de l'horari que indiqui la senyalització vertical.

Zones Verdes Exclusives Residents: En aquestes zones hi poden estacionar els vehicles dels residents autoritzats de la zona indicada en la senyalització identificant-se amb el comprovant horari obligatori corresponent, que pot tenir una durada d'un dia, una setmana o un trimestre. Aquest comprovant té impreses la zona del resident i la matrícula del vehicle estacionat i l'identifica com a vehicle autoritzat.

L'objectiu d'aquestes zones és donar tota la preferència en caràcter d'exclusivitat a l'estacionament de vehicles de residents de la zona. És a dir, 24h i 365 dies a l'any únicament poden estacionar en aquestes places els residents autoritzats de la zona. No hi poden estacionar mai forans ni vehicles elèctrics que no siguin residents de l'àrea. Es tracta de zones molt específiques amb un dèficit infraestructural tant elevat que justifica l'exclusivitat de l'estacionament únicament per a veïns.

Zones Taronges: Aquesta zona té les mateixes característiques que la zona blava però té una tarifa diferent. Més cara durant les primeres hores però molt més econòmica per a períodes més llargs. L'objectiu d'aquestes zones és acollir els vehicles estacionats durant períodes de temps prolongats. La tarifa és generalment per dies o exponencial inversa tant per a

residents com per a no residents, però els residents poden tenir descompte. També hi ha casos en què les persones que paguen l'impost de vehicles al municipi poden estacionar-hi sense haver de pagar la taxa corresponent, els altres han de pagar-la.

Zones Vermelles: En aquests espais es pot estacionar durant un màxim de 10 o 15 minuts de forma gratuïta i per fer compres ràpides als comerços propers (molt habitual davant farmàcies). S'indica posant un rellotge amb l'hora d'arribada o apuntant-la en un paper. No és una alternativa a la zona blava sinó un complement en els llocs on ja n'hi ha i una manera de tenir espai per a aquest tipus de consum en les zones comercials en què no hi ha zona blava.

Zones Grogues o Zones de Càrrega i Descàrrega o Àrees de Distribució Urbana de Mercaderies (DUM): Estacionament gratuït per a càrrega i descàrrega. En algunes ocasions es permet l'estacionament de vehicles per a gestions ràpides no superiors a 15 o 30 minuts. En aquest darrer cas, cal comprovant horari (disc horari). Aquestes zones acostumen a ser cèntriques, en cantonades o a prop de comerços, indústries o equipaments. L'objectiu principal és donar servei amb caràcter general els dies feiners de 8-20h a tots aquells vehicles que requereixen distribuir mercaderies de forma molt propera al punt de destinació per un temps limitat de 30 minuts amb l'objectiu de donar rotació a aquestes places i que puguin donar servei al màxim nombre possible de camions i furgonetes que realitzen cada dia aquestes operacions. En aquestes zones d'estacionament hi poden estacionar camions, furgonetes i vehicles mixtos de dues places. Hi ha ciutats on és obligatòria la validació telemàtica a través d'una aplicació mòbil, enviant un SMS o pel web. Es marca amb senyalització horitzontal groga amb línies en ziga-zaga. La senyalització vertical és una senyal de prohibició d'aparcament amb una llegenda que especifica les condicions permeses.

Zones d'Aparcaments dissuasius: Aquests aparcaments estan destinats a estacionaments de llarga durada, fora dels centres dels municipis. Alguns d'aquests aparcaments tenen places blanques (gratuïtes) i a d'altres, places taronges (de pagament). Hi

poden estacionar tots els vehicles, amb el comprovant horari extret al parquímetre si es tracta de les places taronges.

Hi ha d'altres zones d'aparcament que es poden regular, com poden ser: Zones Bus, Zones Motos, Àrees de Taxi, Zones reservades per: centres sanitaris, educatius, serveis policials, judicials, edificis institucionals, hotels, etc.

Totes les zones d'aparcament s'han de regular amb una ordenança municipal d'aparcaments. L'AMTU us en pot facilitar models.

30. Qui regula el servei d'aparcaments privats del municipi?

L'aparcament privat, com a servei per a una persona consumidora, es pot definir com:

- L'activitat mercantil en què una persona cedeix un espai en un local o recinte del qual és titular per a l'estacionament de vehicles de motor.
- L'activitat que implica un deure de vigilància i custòdia d'un vehicle durant el temps d'ocupació a canvi d'un preu determinat en funció del temps real de prestació del servei.

Modalitats de la prestació:

- L'estacionament amb reserva de plaça, en el qual el titular de l'aparcament s'obliga a mantenir durant tot el període de temps pactat una plaça d'aparcament a disposició plena de l'usuari.
- L'estacionament rotatori, en el qual el titular de l'aparcament s'obliga a facilitar una plaça d'aparcament per un període de temps variable, no prefixat. El preu es pactarà per minut d'estacionament, sense possibilitat d'arrodoniment a unitats de temps no efectivament consumides o utilitzades.

No es consideren aparcaments, d'acord amb la llei vigent que regula els contractes d'aparcament de vehicles:

- Els estacionaments en les denominades zones d'estacionament regulat o en la via pública, tant si s'exigeix el pagament d'una taxa com si no.

- Els estacionaments no retribuïts directa o indirectament.
- Qualsevol altre tipus d'estacionament que no reuneixi els elements esmentats més amunt.

D'una banda, l'Ajuntament podrà redactar ordenances d'aparcament en les que es regulin de manera específica les condicions de construcció i de programa arquitectònic, la distribució, higiene, ventilació i il·luminació dels mateixos, i els aspectes relacionats amb la seguretat, vigilància i protecció contra incendis i sorolls. D'altra banda, la vigent legislació ambiental a Catalunya inclou també expressament les activitats de garatge i aparcament de vehicles, per la qual cosa s'han de tenir en compte les previsions de documentació tècnica i de procediment administratiu que s'hi exigeixen, o en la normativa que la complementi o substitueixi.

31. Com es regulen i gestionen les zones d'estacionament en superfície?

D'acord amb els articles 133.2 i 142 de la Constitució espanyola i l'article 106 de la Llei 7/1985 de 2 d'abril, reguladora de les bases de règim local, i de conformitat amb el que disposen els articles 15 al 19 del Reial Decret Legislatiu 2/2004, de 5 de març, pel que s'aprova el text refós de la Llei reguladora de les Hisendes Locals, els ajuntaments poden establir la taxa per l'estacionament regulat de vehicles de tracció mecànica a les vies públiques municipals, que *es regirà per una ordenança fiscal*, les normes de la qual s'atenen al que disposen els articles 20 i següents del Reial Decret Legislatiu 2/2004.

La taxa consisteix en un sistema de tarifes en funció del temps d'estacionament. Es poden establir diferents tarifes per a diferents zones dins d'un mateix municipi. També es poden tenir tarifes reduïdes pels col·lectius que es vulgui i si se'n determinen les condicions per acollir-s'hi.

Cal ajustar la tarifa en funció de la demanda d'aparcament, tenint en compte les puntes i les valls de manera que puguin aconseguir-se desplaçaments de demanda entre diverses hores del dia, o entre di-

versos dies a la setmana. Tanmateix es pot considerar una tarifació de l'aparcament en funció de l'origen del vehicle o en funció de les emissions de cada vehicle, incentivant així els vehicles més nets i, lògicament, penalitzant els més contaminants.

La gestió d'aquests aparcaments es pot fer:

- Amb una societat municipal amb l'objecte social de construir, gestionar i/o explotar aparcaments en el subsol i en superfície així com qualsevol activitat encaminada a la millora de la mobilitat, circulació, seguretat i disciplina viària i el transport.
- A través d'un contracte de gestió de serveis o d'una concessió administrativa a una empresa privada.

32. Què és la targeta d'aparcament per a persones amb mobilitat reduïda?

És una targeta gratuïta per a persones amb mobilitat reduïda que els dóna dret a estacionar al més a prop possible del domicili, del lloc de treball o altres destinacions (hospitals, estacions de tren...), sempre que no impedeixi la circulació de vehicles o vianants. L'usuari ha de disposar del certificat de reconeixement de disminució. Hi ha tres tipus de targeta: per a les persones amb disminució i mobilitat reduïda que són conductores, per a les persones amb disminució i mobilitat reduïda que no són conductores i la targeta d'aparcament per al transport col·lectiu de persones amb disminució i mobilitat reduïda.

33. Què he de tenir en compte per planificar un nou equipament d'aparcament públic?

Més enllà dels requisits legals a complir d'acord amb la normativa vigent aplicable, abans de construir un nou aparcament públic, en qualsevol de les modalitats possibles (subterrani, en superfície, adherit a un equipament públic, etc.), s'han de tenir en compte les necessitats reals de demanda, respecte a l'oferta disponible, les possibilitats de la zona i la incidència que aquest nou equipament tindrà en la població, tant la

més propera com la del conjunt de la ciutadania. Per poder encertar en la decisió, s'aconsella la redacció d'un pla director integral d'aparcaments del municipi o, en tot cas, si aquest no és possible, que aquest pla sigui referit concretament a la planificació de l'aparcament que es pretén construir. Aquest procés de redacció no té perquè ser molt costós i elaborat, ja que el podrien redactar els propis tècnics municipals, permetrà conèixer el millor model de gestió de l'espai, els requisits mínims amb els que haurà de comptar l'aparcament (places de mobilitat reduïda – PMR-, punts de càrrega per a cotxes elèctrics, places per a motos i bicicletes, places a pupil·latge, mesures d'accessibilitat en funció de la zona on pretén instal·lar-se, reducció de barreres arquitectòniques, planificació del trànsit pera facilitar l'accés, etc.) i també l'acollida i satisfacció d'aquest per part dels veïns i veïnes, i serveis annexes, gràcies al procés de participació ciutadana que es produeix durant la redacció del document.

34. He de regular de manera específica els aparcaments per a motos i bicicletes?

S'han de seguir les recomanacions del Decret 344/2006 del Govern de la Generalitat de Catalunya, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, fruit de la Llei 9/200), de 13 de juny, de la mobilitat. Aquest decret preveu que les noves actuacions urbanístiques que superin una determinada generació de mobilitat no es podran aprovar sense haver tingut en compte, entre altres requeriments, la creació d'itineraris ciclistes i d'aparcaments de bicicletes.

És molt aconsellable disposar d'una ordenança de mobilitat que reguli també els aparcaments per a motos i bicis i així millorar l'ús i la seguretat de l'espai públic. Especialment és important regular l'estacionament de motos al carrer en punts de risc per a la seguretat dels vianants.

L'AMTU us pot facilitar models tipus d'ordenances de mobilitat i circulació o ajudar-vos jurídicament i tècnicament.

35. Què és un *park and ride*?

Un aparcament d'enllaç o aparcament de dissuasió (en anglès "*park and ride*" (aparcar i muntar) és un aparcament d'intercanvi, per a automòbils, situats a la perifèria de les ciutats i vinculades a una estació de transport públic. La finalitat d'aquests és encoratjar als conductors a estacionar el seu vehicle privat i accedir al centre de la ciutat mitjançant el transbord al transport públic. Aquest tipus d'aparcaments es construeixen propers a estacions d'autobús o ferrocarril, constituint-se com intercanviadors que fomenten la intermodalitat entre el transport privat i el transport col·lectiu. En general solen ésser aparcaments gratuïts i pensats per als usuaris.

En alguns casos posseeixen infraestructures que faciliten el dipòsit de motocicletes i bicicletes ("*bike and ride*"). En uns altres l'usuari també pot deixar el seu cotxe a l'estacionament dissuasiu i agafar allà una furgoneta de la feina o anar al cotxe d'una altra persona compartint el vehicle ("*car pooling*"). En aquest cas s'anomenaria un "*park and pool*".

La creació d'aquest tipus de sistemes d'aparcament d'enllaç està molt fomentada en les principals ciutats de la Unió Europea, dins de les polítiques lligades a la mobilitat sostenible. Permeten donar solució a les dificultats i cost que suposen l'accés dels automobilistes al centre urbà de les ciutats, atès que eviten als usuaris la tensió de conduir per zones congestionades pel trànsit, enfrontar-se al cost que significa, tant monetari com de temps, i a la recerca d'aparcament en aquests espais.

Alguns experts assenyalen que aquestes àrees intermodals, amb grans aparcaments, disminueixen la utilització del cotxe al centre de les ciutats, però en fomenten l'ús a les perifèries. Consideren que seria més factible destinar aquests espais, de per si ben comunicats amb el transport públic, a la dotació de serveis i comerços que no obliguessin als ciutadans a desplaçar-se al centre.

36. Què és un *kiss and ride*?

És una zona reservada per a vehicles particulars, davant de les entrades de les estacions o terminals, per tal que les persones que viatgin en transport col·lectiu puguin tenir accés directe a l'entrada de forma còmode. El temps permès per baixar del vehicle haurà de ser limitat (aproximadament de dos minuts), únicament per a la recollida de l'equipatge i per acomiadar-se del conductor. El mateix pels passatgers que arriben i han de marxar en vehicle particular.

Quarta part.

El transport públic

37. Quina és la normativa i el règim de competències en el transport públic?

En matèria de transport urbà i interurbà, les competències estan distribuïdes tant a l'administració de la Generalitat de Catalunya com a les administracions locals com a l'administració general de l'Estat.

Pel que fa a la Generalitat de Catalunya, d'acord amb el que s'estableix a l'Estatut d'Autonomia de Catalunya, la Generalitat té competència exclusiva sobre la mobilitat i els transports terrestres que transcorren íntegrament pel territori de Catalunya.

Els municipis, d'acord amb la normativa de règim local, ostenten competències sobre el transport urbà, entenent com a tal el que discorre íntegrament per sòl urbà o urbanitzable i els dedicats exclusivament a comunicar sòls urbans i urbanitzables situats dins d'un mateix terme municipal.

En conseqüència, la Generalitat de Catalunya exerceix la competència sobre els serveis de transport públic que serveixen dos o més municipis. Com a tal, la Generalitat pot crear i explotar tota mena de serveis i participar-hi i té la potestat d'atorgar en règim de concessió administrativa o altre tipus de contracte, la prestació dels serveis de transport públic.

El transport de viatgers interurbà està regulat per la Llei 12/1987, de 28 de maig, de regulació del transport de viatgers per carretera mitjançant vehicles de motor, i el Reglament de regulació del transport de viatgers per carretera mitjançant vehicles de motor.

En el cas d'una línia gestionada per una concessió amb municipis de més d'una Comunitat Autònoma, aquesta és de titularitat estatal.

Així mateix, en matèria de transport ferroviari, l'Administració General de l'Estat ostenta les competències sobre les infraestructures ferroviàries sobre la xarxa d'interès general (vies, instal·lacions i estaci-

ons) que gestiona mitjançant l'ens ADIF (Administració d'Infraestructures Ferroviàries) i també ostenta la titularitat de les infraestructures i gestió de la xarxa d'alta velocitat i dels serveis de llarga distància.

La Generalitat de Catalunya té competències sobre la gestió dels serveis ferroviaris de Rodalies de Catalunya (rodalies de Barcelona i serveis regionals) la qual cosa suposa la competència per a determinar les tarifes, les condicions de prestació de serveis i el nivell d'oferta i freqüència de trens a partir de la capacitat d'infraestructura existent que es determinada per l'ADIF.

La Generalitat gestiona també els serveis ferroviaris mitjançant Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya sobre els quals disposa tant de la competència sobre la infraestructura com sobre la gestió dels serveis.

Pel que fa a les administracions locals la normativa estatal sobre règim local estableix que el Municipi exercirà competències, en els termes de la legislació de l'Estat i de les Comunitats Autònomes, en matèria de transport públic de viatgers. En aquest sentit, precisa que, per si sols o associats, els municipis amb una població superior a 50.000 habitants han de prestar transport col·lectiu de viatgers. La Llei Municipal de Catalunya ha ampliat aquests supòsits als municipis que són capital de comarca, que també haurien de prestar aquest servei de transport urbà.

Quant a la delimitació territorial dels serveis i el que cal considerar com a transport urbà i, per tant, com a competència de les administracions locals, la llei catalana 12/1987, de 28 de maig, de regulació del transport de viatgers per carretera mitjançant vehicles de motor, reconeix la competència municipal per ordenar i gestionar el transport de viatgers en zones urbanes o urbanitzables.

38. Quines competències tenen els Consells Comarcals en Transport Públic?

El Decret 219/1989, d'1 d'agost, del Departament d'Ensenyament de la Generalitat de Catalunya, estableix la delegació de competències a les comarques, a través de convenis, per a la gestió del Transport Esco-

lar Col·lectiu (TEC) i els Ajuts Individuals de Desplaçament (AID).

Aquests serveis queden regulats pel Decret 161/1996, de 14 de maig, publicats al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya número 2208, de 20 de maig de 1996.

Així doncs, cal tenir en compte el cas específic del transport escolar on amb la finalitat de millorar-ne la gestió i mitjançant l'establiment de convenis plurianuals dotats de pressupost, la Generalitat de Catalunya ha delegat la competència per a l'organització del servei escolar de transport als consells comarcals, els itineraris dels quals han d'ésser autoritzats pel Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya. El transport escolar obligatori és el que dona servei a l'escolarització obligatòria fora del municipi de residència en un centre públic ordinari o d'educació especial, o un centre ordinari privat concertat o d'educació especial privat concertat, proposats pel Departament d'Ensenyament.

39. Com poden participar els municipis en els serveis interurbans?

Els municipis estan legitimats per a demanar nous serveis o millores en els serveis interurbans del seu municipi i també han de ser escoltats i participar en qualsevol modificació de la xarxa interurbana que afecti al municipi.

Els Ajuntaments han de ser notificats de qualsevol expedient de canvi de recorregut, expedicions i horaris i poden condicionar aquests canvis en base a les seves competències, especialment sobre circulació i estacionaments dins del municipi, de manera que es consensuen els punts de parada dels serveis dins del terme municipal.

El Reglament de la Llei 12/1987, de 28 de maig, de regulació del transport de viatgers per carretera mitjançant vehicles de motor, preveu de forma expressa la participació municipal en els expedients de modificació de les concessions de serveis regulars.

40. Quins municipis han d'oferir servei de Transport Públic Urbà (TPU)?

D'acord amb l'article 26 de la Llei Reguladora de les Bases del Règim Local, tots els municipis majors de 50.000 habitants tenen l'obligació de prestar un servei de transport públic de caràcter urbà.

41. Què he de fer si vull crear un servei de Transport Urbà (TPU)?

Abans de res, caldrà que ens adrecem a la Direcció General de Transports i Mobilitat, per saber si el vostre municipi pot, lliurement, licitar la contractació del servei de transport urbà (TPU). El més probable és que us demanin un "Pla de coordinació" per determinar si el servei que plantegeu pot afectar d'alguna manera alguna concessió de servei de transport interurbà de la Generalitat.

- 1) Si la resposta que us donen és que no podeu licitar cap servei, aleshores haureu de negociar la signatura d'un conveni amb la Generalitat, l'Autoritat del Transport (si el servei que voleu ha d'estar integrat tarifàriament) i l'operador (empresa privada) de la concessió interurbana. Aquest conveni determinarà les aportacions de l'administració local a l'ampliació del servei interurbà, que a partir de llavors també servirà per prestar un servei directe com a servei urbà. El servei urbà s'anomenarà "urbanet" o "una fillola". La titularitat del servei continuarà essent de la Generalitat, tant de l'urbanet, la fillola o el servei interurbà preexistent.
- 2) Si la resposta que us donen és que sí que podeu licitar el servei, aleshores haureu d'elaborar un pla de coordinació amb els serveis de la Generalitat, presentar-lo a la DG de Transports i Mobilitat i quan us donin el seu vist i plau ja podreu iniciar el procés per a licitar el vostre servei de TPU. Acte seguit heu d'escollir quina fórmula escollireu per prestar el servei de TPU (vegeu la pregunta número 42).

42. Quines fórmules existeixen per prestar el servei de TPU quan és de titularitat municipal?

Abans de preparar la licitació, és imprescindible fer un estudi d'avaluació d'alternatives dels models de gestió i explotació del futur servei urbà de bus. L'Associació de municipis per la Mobilitat i el Transport Urbà (AMTU) té un mètode d'anàlisi, anomenat "BUS Valua" que determina quina és l'alternativa més aconsellada pel vostre municipi.

Les fórmules que podeu considerar són principalment les sis següents:



Aquestes sis fórmules diferents s'han considerat segons:

- Qui és l'operador encarregat de produir el servei
- Qui assumeix el risc operacional (risc de demanda i/o d'oferta)
- Qui assumeix la propietat dels mitjans
- Quina és l'aportació municipal

L'anàlisi i o el mètode que utilitzeu us ha de determinar quina és l'alternativa més adient, encara que un cop seleccionada, caldrà precisar en detall el Pla Econòmic-Financer del contracte corresponent.

43. Quins són els elements bàsics d'una licitació de TPU?

Definir horaris, recorreguts, calendari, sistema tarifari (títols propis, si hi haurà títols socials i preus), si es tracta d'un servei integrat o no, l'avaluació econòmica (cost del servei, previsió d'ingressos, etc.), l'atenció a l'usuari, el manteniment i informació de les parades, la qualitat percebuda per l'usuari i la durada del contracte.

44. Què és el Sistema Tarifari Integrat (STI)?

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat atribueix a les Autoritats Territorials de la Mobilitat (ATM) la funció de desenvolupar la política de tarifes dels serveis de transport públic adherits.

En aquest sentit, es van desenvolupar els sistemes tarifaris integrats que permeten a tots els usuaris de transport públic moure's amb els diferents modes de transport, amb un únic suport (targeta) i amb importants avantatges econòmics. Un sistema on amb un únic títol de transport es pot fer transbordaments a diferents operadors pertanyents al sistema (siguin ferroviaris, tramviaris o d'autobús) i el canvi de mode de transport està despenalitzat econòmicament (no es torna a pagar).

45. Què és el projecte tecnològic "T-Mobilitat"?

La T-mobilitat és el nou sistema digital de taquillatge del transport públic a Catalunya que deixarà enrere els títols de transport amb banda magnètica. Amb la T-mobilitat podràs viatjar amb el mòbil, una targeta de plàstic, un cartró, una polsera, un rellotge o qualsevol altre article que incorpori el xip de la T-Mobilitat. La digitalització dels títols és un pas endavant en la manera de viatjar i l'objectiu és unificar tot el transport públic en un telèfon mòbil o en una targeta personalitzada, i accedir a la xarxa mitjançant validadores sense contacte.

Podeu trobar l'aplicació T-mobilitat a la botiga d'apps i us la podeu descarregar gratuïtament, per a Android i iOS. L'app T-mobilitat permet recarregar

la teva targeta quan s'esgoti el teu títol i consultar la seva informació per saber quants dies o viatges queden, per exemple. Si el telèfon té NFC es pot fer molt fàcilment aproximant la targeta i el telèfon.

Tots els moviments que es fan en transport públic es concentren a la mateixa plataforma. El client disposa de la seva pròpia àrea personal on pot adquirir i gestionar els títols i els suports. Pel què fa a la seguretat, el nou sistema funciona amb tecnologia sense contacte i és més durador i més segur: la validesa dels títols es restableix en cas de pèrdua o robatori.

Aquest nou sistema s'ha començat a implantar a l'àrea de Barcelona (ATM de Barcelona - <https://t-mobilitat.atm.cat/web/t-mobilitat>) però en pocs anys s'extindrà per tot el país i per a tots els títols de transport, unificarà els diferents operadors i facilitarà l'ús de la xarxa.

46. Què és una zona tarifària?

La majoria de municipis catalans estan dins del què s'anomenen zones tarifàries. Aquestes zones han estat establertes per a cadascuna de les ATM's de Catalunya i hi ha algunes diferències. Seguint el recorregut del transport públic, s'ha de comprovar al mapa la ubicació del municipi d'origen i el municipi de destinació i comptar el nombre de zones que es travessen a l'hora en fer el desplaçament. En funció d'això, s'ha d'adquirir un títol de transport d'acord amb el nombre de zones per on es vulgui transitar.

En el cas d'un desplaçament que tingui l'origen o la destinació en municipis limítrofs situats en diferents zones tarifàries es pot fer amb una targeta d'una zona, sempre que sigui directe i no es faci cap transbordament.

Camp de Tarragona

L'àmbit de l'Autoritat Territorial de la Mobilitat del Camp de Tarragona, comprèn un total de 132 municipis dividits en cinc zones. Si el nombre de zones per les quals es transita és superior a tres, la tarifa no superarà la que correspongui a tres zones.

<https://www.atmcamparragona.cat/zones-de-mobilitat/>

Àrea de Lleida

L'àmbit de l'Autoritat Territorial de la Mobilitat de l'àrea de Lleida comprèn un total de 149 municipis dividits en dues zones tarifàries.

<http://www.atmlleida.cat/zones-de-mobilitat>

Àrea de Girona

L'àmbit de l'Autoritat Territorial de la Mobilitat de l'àrea de Girona comprèn un total de 50 municipis dividits en vuit zones tarifàries. Si el nombre de zones per les quals es transita és superior a tres, la tarifa no superarà la que correspongui a tres zones.

<https://www.atmgirona.cat/zones-de-mobilitat/>

Àrea de Barcelona

L'àmbit de l'Autoritat del Transport Metropolità comprèn un total de 346 municipis, dividits en 6 corones reals més 1 de "virtual" (Berguedà i Ripollès, amb packs específics de títols de transport) i diferents sectors tarifaris. La intersecció entre corones i sectors forma una zona tarifària (zona 1, zona 2A, zona 2B, zona 2C...). Si el nombre de zones per les quals es transita és superior a sis, la tarifa no superarà la que correspongui a sis zones.

<https://www.atm.cat/sistema-tarifari-integrat/sistema-de-transport/mapa-de-la-zonificacio>

47. Quines són les característiques del Sistema Tarifari Integrat?

És el trajecte que realitza l'usuari des d'un origen a una destinació, permetent la utilització de diferents modes de transport: metro, autobús, tramvia i tren (FGC i Rodalies de Catalunya).

Anada i tornada es consideren dos desplaçaments o viatges. Igualment es consideren dos desplaçaments quan dins d'un viatge es fa una interrupció per a realitzar qualsevol gestió i posteriorment es reprèn el viatge.

Els títols integrats no són títols horaris, sinó títols de transport amb un nombre de desplaçaments on, dins d'un període horari, els transbordaments estan despenalitzats econòmicament (no descompta un nou viatge al títol de transport). Amb els títols de viatges il·limitats, la zona on s'efectuï la primera vali-

dació determinarà, sempre, les zones de validesa del títol de transport.

Nombre de zones de la targeta a adquirir

El nombre de zones que cal comptar per a un recorregut es determina segons el nombre de zones tarifàries per on es transita durant el desplaçament.

Una targeta multiviatge es pot fer servir en qualsevol desplaçament a tot l'àmbit de l'STI (Sistema Tarifari Integrat), d'acord amb el nombre de zones que es requereixin.

En el cas de desplaçaments amb servei ferroviari entre municipis limítrofs ubicats en diferents zones tarifàries, exceptuant en el cas de Barcelona si una de les zones és la zona 1, es pot fer servir una targeta multiviatge d'una sola zona, sense possibilitat de transbordar. El mateix mètode s'aplica per a estacions contigües, si cap d'elles és a la zona 1 de Barcelona.

Casos singulars

1. La relació Sant Feliu de Llobregat – Molins de Rei (en tots els modes): els desplaçaments entre Sant Feliu de Llobregat (zona 1) i Molins de Rei (zona 2B), i viceversa, es poden realitzar amb targetes multiviatges d'una sola zona tarifària sense fer transbordaments.
 2. La relació Sant Boi de Llobregat – Santa Coloma de Cervelló (en tots els modes): els desplaçaments entre Sant Boi de Llobregat (zona 1) i Santa Coloma de Cervelló (zona 2B) són d'una sola zona tarifària, amb possibilitat de transbordar.
 3. L'estació de Les Planes de FGC: els desplaçaments entre l'estació de Les Planes (zona 1) d'FGC i la resta d'estacions de Sant Cugat (zona 2C) són d'una sola zona tarifària, amb possibilitat de transbordament al transport urbà.
- Targetes amb nombre il·limitat de viatges o abonaments

El nombre de zones que cal es determina segons el nombre de zones tarifàries per on es transita durant el desplaçament, però cal tenir en compte que l'àmbit de validesa de la targeta queda definit per la zona on es fa la primera validació de l'abonament. No hi ha la possibilitat

de viatjar entre municipis adjacents o estacions contigües que s'ubiquen en zones tarifàries diferents amb abonaments d'una zona.

Exemple: el trajecte de Terrassa (zona 3C) a Sabadell (zona 2C) es pot fer amb una targeta multiviatge d'una zona, en un viatge sense cap transbordament, però no amb un abonament mensual o trimestral.

Nombre de transbordaments permesos

Cal validar la targeta cada vegada que es fa un transbordament.

Hi ha títols de transport que no tenen cap limitació pel que fa al nombre de transbordaments i d'altres títols que permeten fer un màxim de 3 transbordaments a diferents modes de transport en un mateix desplaçament.

El període de temps comprès entre la primera validació efectuada i el darrer transbordament (última validació) d'un mateix desplaçament varia segons el nombre de zones de la targeta integrada.

	1 zona	2 zones	3 zones
Temps de transbordament	1h 15m	1h 30m	1h 45m

	4 zona	5 zones	6 zones
Temps de transbordament	2h	2h 15m	2h 30m

Font: Elaboració pròpia.

Bescanvis de targeta

En el cas del mal funcionament d'una targeta integrada cal adreçar-se al personal de les estacions ferroviàries, al conductor de l'autobús o a les diverses Oficines d'Atenció al Client, qui, després de fer les comprovacions oportunes, realitzarà si s'escau, un bescanvi de la targeta.

Les targetes malmeses pels viatgers no donaran dret a bescanvi ni compensació. La pèrdua o sostracció d'una targeta (incloses les personalitzades) no donarà dret a bescanvi ni compensació. Tampoc en donaran les targetes caducades i/o utilitzades parcialment.

Bitllet senzill

El bitllet senzill no és un títol integrat, per tant, permet fer un sol viatge a l'operador de transport des d'on ha fet la compra.

Targetes personalitzades

Els títols personalitzats són vàlids exclusivament per al titular de la targeta i és un títol de transport de caràcter personal i intransferible. No està permesa la seva cessió o la seva utilització per una persona diferent al titular. Han d'anar sempre acompanyats del DNI o passaport identificatiu del seu titular.

Targetes integrades per a famílies monoparentals i famílies nombroses

Per adquirir aquests títols cal presentar original del DNI i original del títol de família monoparental o família nombrosa, familiar o individual, emès per la Generalitat de Catalunya o original del títol de família nombrosa emès per una comunitat autònoma espanyola.

Són títols vàlids exclusivament per al titular de la targeta i/o membres de famílies monoparentals i nombroses. És un títol de transport de caràcter personal i intransferible, ja que no està permesa la seva cessió o la seva utilització per una persona diferent al titular, excepte el títol T-FM/FN 70/90 que és un títol multipersonal i se'n poden beneficiar els membres d'una única família monoparental o nombrosa. Han d'anar sempre acompanyats del DNI o passaport identificatiu del seu titular i del carnet de família monoparental o nombrosa.

Les targetes de transport amb bonificació per a famílies monoparentals i famílies nombroses es poden adquirir als punts de venda dels operadors de transport que col·laboren.

Adquirir un títol integrat

Es poden adquirir a:

- En el cas de l'àrea de Barcelona, al web de la T-Mobilitat.

<https://t-mobilitat.atm.cat/>

- Les dependències de les estacions de metro, tramvia, FGC i Rodalies de Catalunya.
- Les estacions d'autobusos interurbans.
- Les oficines d'atenció al client de les empreses de transport integrats.
- Les oficines d'atenció al client de les ATM's i de l'AMTU.
- Terminals del ServiCaixa.
- Estancs i establiments de travesses i loteria.
- Quioscos de premsa.
- Altres establiments adherits.

48. Qui regula els preus dels bitllets integrats?

La regulació de la gamma de títols integrats i els seus preus són competència dels Consells d'Administració de les Autoritats Territorials de la Mobilitat (ATM): l'Autoritat del Transport Metropolità de l'àrea de Barcelona, l'Autoritat Territorial de la Mobilitat de l'àrea de Girona, l'Autoritat Territorial de la Mobilitat de l'àrea de Lleida i l'Autoritat Territorial de la Mobilitat del Camp de Tarragona.

49. Què suposa tenir un servei urbà integrat al STI?

La finalitat principal dels sistemes tarifaris integrats és contribuir a posicionar el transport col·lectiu com un sistema únic, global, que sigui competitiu enfront del vehicle privat, per tal de fer-lo més atractiu als usuaris actuals i potencials.

Un sistema de tarifes fàcil d'entendre i basat en principis acceptables per als ciutadans col·labora a potenciar la imatge del transport col·lectiu a partir del moment en què els diversos serveis d'autobús i ferroviaris són percebuts com una xarxa integrada i unitària.

Entre els principis específics del sistema tarifari destaquen:

- Permetre el desplaçament amb diferents operadors de transport fent servir el mateix títol i sense cost addicional dins de la seva zona geogràfica de validesa.

- Fer els transbordaments més fàcils i econòmics mitjançant sistemes de validació que permetin la despenalització dels transbordaments.
- Preu orientat a donar avantatges al client freqüent (fidelització).
- Facilitar l'adquisició del títol de transport mitjançant una xarxa de distribució i recàrrega de títols de transport.
- Homogeneïtzar la informació sobre els serveis.

50. Puc crear un títol de transport propi del meu municipi?

Sí, si el servei és de titularitat de l'Ajuntament. Si el servei és titularitat de la Generalitat (urbanets o filloles), l'Ajuntament només podrà determinar els títols socials que seran no integrats i només vàlids per al servei urbà.

La regulació de la gamma de títols i els seus preus són competència del Ple de l'Ajuntament, amb l'excepció de la primera corona tarifària del sistema tarifari integrat de l'àrea de Barcelona, on l'ens competent és el Consell d'Administració de l'ATM per delegació de les seves administracions consorciades.

51. Què són els títols socials i com puc establir-los al meu municipi?

Són títols de transport per afavorir la mobilitat en transport urbà a un col·lectiu que l'Ajuntament considera que ha de tenir preus especials: reduïts o gratuïts.

52. Com es pot conèixer el nombre de viatgers del servei urbà de transport públic?

Preguntant a l'operador prestatari dels serveis i addicionalment també a l'ATM en cas que estigui integrat. En aquest darrer cas, l'ATM dona una clau d'accés a la base de dades per fer el seguiment del servei.

53. Puc obligar a l'operador que presta el servei de TPU a facilitar-me les dades dels usuaris?

L'Ajuntament pot disposar de tota la informació d'ús del servei de transport. Pel que fa a les dades personals dels usuaris, no en tindrà accés a l'estar protegides per la LOPD (Llei Orgànica de Protecció de Dades).

54. Puc realitzar una enquesta als meus usuaris del TPU?

L'Ajuntament sempre pot realitzar una enquesta als usuaris de transport públic urbà relacionada amb el servei. Solen estar vinculades al contracte, o concessió, de l'empresa que opera el servei, com un requisit i un mecanisme més de control del servei.

55. Com puc regular un servei de TPU?

En el cas d'un servei de transport públic urbà, l'Ajuntament ha d'aprovar el Reglament d'ús del servei. L'objecte del Reglament és determinar les condicions generals d'utilització pels usuaris dels serveis de transport públic col·lectiu de viatgers: drets dels usuaris i usuàries (ser transportats, rebre informació, etc.), obligacions dels usuaris i usuàries (disposar de títol de transport vàlid, entrar i sortir per les portes indicades, etc.) i infraccions i sancions.

56. Puc utilitzar un servei escolar de TPU per fer-hi pujar altre gent?

Sempre que es garanteixin les places per als escolars i existeixi un acord entre les parts.

57. Què són les *prohibicions de transport o de trànsit*?

Els serveis regulars interurbans de transport de viatgers per carretera es gestionen mitjançant concessions administratives que atorguen l'exclusivitat de transport o de trànsits a les empreses concessionàries.

Així, per exemple, com a norma general, entre dos punts A i B només hi ha un servei. En cas que un al-

tre servei passi pel mateix recorregut, només pot fer parada en els punts A i B per recollir viatgers cap a d'altres destins. No pot parar a cap punt entre A i B.

Aquesta impossibilitat de fer transport entre dos punts, que estan atesos per un altre servei, és el què s'anomena prohibició de transport o de trànsit.

58. Què passa si no tinc aprovat cap reglament pel meu servei del TPU?

És una obligació de l'Ajuntament l'establir el Reglament d'ús del servei en el que es regulen els drets i deures dels usuaris i de l'empresa de transport prestatària del servei.

59. Com es poden conèixer les dades dels viatgers de línies interurbanes de TP?

Es poden demanar via ATM o Generalitat de Catalunya, que sol·licitarà a l'empresa de transport interurbana les dades d'utilització de les línies sol·licitades.

60. Qui gestiona la publicitat de les marquesines que hi ha a les parades del TP?

El manteniment de les marquesines es fa mitjançant una concessió administrativa que inclou la gestió de la publicitat. Hi ha municipis que prefereixen vincular-ho a contractes de manteniment de la via pública, a contractes de publicitat en l'espai públic o bé vincular-ho al propi servei de transport urbà.

61. Qui gestiona la publicitat dels vehicles que presten el servei de TP?

Les empreses prestatàries del servei en base als identificadors i manuals de l'administració titular del mateix.

62. Com puc fer una modificació en la concessió del servei de TPU?

Si l'Ajuntament és el titular del servei podrà insistar a l'operador a realitzar els canvis adients amb

la compensació econòmica que sigui necessària, si s'escau.

Si les modificacions del servei són sobre serveis de competència de la Generalitat de Catalunya haurà de fer arribar aquesta petició a l'administració titular del servei per tal de poder arribar a una entesa.

63. Puc comprar un nou autobús en qualsevol moment de la concessió?

Totes les millores addicionals que es realitzin fora del contracte es poden realitzar, sempre que s'arribi a un acord entre l'Ajuntament i l'operador en el reequilibri contractual.

64. Quina diferència hi ha entre el *Leasing* i el *Renting*?

El *leasing* és un producte financer que consisteix en la possibilitat de poder disposar de l'ús d'un bé, pagant una quota periòdica per un temps determinat a una societat de *leasing*, que realment és la propietària del bé en qüestió. Una vegada finalitzat el contracte es poden donar tres situacions: l'adquisició del bé, la subscripció d'un nou contracte o bé la devolució del propi bé a l'empresa de *leasing*. L'avantatge del *leasing* és que s'obté un finançament del 100% de la inversió, de forma que no es necessita un desembors inicial. Fiscalment pot haver-hi un benefici d'una acceleració de l'amortització del propi bé, ja que l'amortització està en funció de la recuperació del cost de capital.

El *renting* actua pràcticament igual que un lloguer, ja que és un contracte mercantil bilateral pel qual una de les parts s'obliga a cedir a l'altra l'ús d'un bé per un temps determinat, a canvi del pagament d'una renda periòdica. El pagament de la renda inclou el dret a l'ús del bé, al manteniment del mateix i a una assegurança que cobreix els possibles sinistres.

La renda pagada en concepte de *renting* és deduïble en l'empresa en la seva totalitat (sempre que el bé en qüestió estigui afecte a la pròpia activitat).

La diferència és que en principi en el *renting* no existeix opció de compra, tot i que actualment s'es-

tan realitzant alguns contractes de *renting* amb opció de compra. Si realment no existeix l'opció de compra en aquest, el *leasing* té l'avantatge que el traspàs de la propietat es converteix realment en un pagament ajornat en l'adquisició del bé, ja que aquest pagament es donarà a la finalització del contracte de *leasing*. Igual que en el *leasing* l'empresa gaudeix d'un bé sense realitzar cap tipus d'inversió inicial, en el cas del *renting* no s'immobilitzen recursos de l'empresa en béns que necessiten una contínua renovació, de forma que permet una millor adaptació a l'evolució tecnològica. Finalment, a nivell comptable, és molt més senzill i simple la comptabilització del *renting*, i cal destacar que aquest no figura en el balanç de l'empresa, ni a nivell d'actiu, ni de deutes tant a curt termini com a llarg termini, de manera que si una empresa té dificultats de finançament, a l'hora de concessions de crèdits o bé de pòlisses de crèdit, és beneficiós per evitar possibles problemes amb les entitats financeres.

65. Puc obligar a l'operador que presta el servei a donar servei amb algun vehicle en concret?

El vehicle que s'utilitzi ha de complir la normativa vigent per poder donar un servei de transport públic. Si es vol que es realitzi amb un tipus de vehicle en concret s'haurà de definir en els plecs i en el contracte corresponent.

66. Què és el Transport a Demanda (TAD)?

El Transport a Demanda (TAD) o el seu equivalent en anglès *Demand Responsive Transport* (DR) és un mode de transport públic a mig camí entre el taxi i l'autobús urbà de línia fixa. Considerat durant molt de temps una forma de transport marginal restringit a zones rurals, el TAD està experimentant un fort desenvolupament i està esdevenint l'única alternativa viable per apropar el servei de transport col·lectiu, a preus competitius, a municipis amb població disseminada, amb moltes urbanitzacions, que ara tenen línies urbanes infrautilitzades moltes hores al dia. També és útil per a zones de baixa densitat de po-

blació, zones rurals, per atendre desplaçaments amb necessitats específiques, com el transport sanitari, assistencial o escolar, que contribueixin al finançament del sistema. Cal dir que aquesta modalitat de transport ja es defineix com un dels objectius a complir de la Llei de mobilitat del 2003, concretament als apartats h) i i) de l'article 3.

És un sistema de transport, que mancomuna serveis i organitza el territori a nivell supramunicipal a les zones del país que més ho necessiten. A d'altres països europeus aquesta modalitat ha aconseguit grans èxits i avantatges a partir de la cooperació públicoprivada. Alguns dels municipis del nostre país ja avancen en aquest sentit, aconseguint un benefici directe pels ciutadans, especialment la més vulnerable i amb majors dificultats d'accés al servei.

Els serveis que ofereixen es caracteritzen per una àmplia varietat d'ofertes d'operació i amb rutes molt flexibles. Tenim exemples d'èxit en altres països europeus com Alemanya, Àustria, Espanya (a la comunitat autònoma de Castella i Lleó), Itàlia o Suïssa.

Però també tenim exemples al nostre país que han demostrat que és un bon model, sobretot perquè augmenten en usuaris, gràcies a unes freqüències més adaptades, però també per l'estalvi econòmic que suposa.

A continuació expliquem dos exemples d'una modalitat de TAD, el Taxi a la Demanda.

Castellar del Vallès, Taxi a la Demanda (2013)

El servei de taxi a la demanda a Can Font i Can Avellaneda es va iniciar el mes de gener de 2013, en substitució del servei d'autobús C6. En un any ha tingut una mitjana de 367 usuaris al mes, augmentant així en un 20% la mitjana mensual de passatgers en el trajecte urbanitzacions - centre urbà.

Per a l'any 2014 la demanda total s'estimava en 3.900 usuaris/any. El servei, operat per quatre taxis de quatre places cadascun, funciona de dilluns a divendres des de Castellà i de Can Font amb uns horaris prefixats.

Per fer ús d'aquest servei els usuaris han de fer reserva prèvia.

El dèficit del servei de l'any 2013 va ser finalment de 11.500€/any i el dèficit de l'anterior línia de bus C6 era de 85.000€/any.

Alella, Taxi a la Demanda (2013)

L'any 2010 l'Ajuntament va posar en marxa un servei públic de transport a demanda per a les persones empadronades a Alella majors de 65 anys o que tinguessin reconegut un grau de minusvalidesa superior al 33%. Aquesta actuació es va realitzar amb la col·laboració del col·lectiu local de taxistes.

A l'abril de 2013 es va reduir el nombre d'expedicions del servei urbà, suprimint la darrera expedició del dia de la línia Alella - Circumval·lació, i eliminant les dues primeres i les tres darreres expedicions del dia de la línia Alella Exprés. També es va suprimir el servei del dissabte a la tarda i del diumenge al matí. Aquestes mesures suposen una reducció del dèficit de 50.000€/any.

A la vegada que es reduïa el servei, l'Ajuntament va decidir ampliar el servei de taxi a demanda per a tota la població, amb un límit de 6 viatges/any per persona (sense limitacions per a la població objectiu inicial).

Funciona de dilluns a divendres no festius de 7 a 20h i per fer-ne ús cal efectuar una reserva telefònica de 9 a 14h, com a mínim el dia d'abans. El preu és de 6€ per trajecte (4€ els paga l'Ajuntament i 2€ els usuaris), entre el lloc indicat per l'usuari i algun dels següents equipaments (Centre de Salut, comissaria de la Policia Local, Mercat Municipal, Can Gaza i Complex Esportiu Municipal), a més de qualsevol de les parades de bus. S'admet que dues o més persones es posin d'acord i viatgin pel mateix preu. Es disposa d'una flota de cinc vehicles, dels quals un es troba adaptat a persones amb mobilitat reduïda.

67. Encara que tingui línies regulars de transport urbà, puc tenir línies a demanda?

Si teniu línies regulars normals, però detecteu que hi ha parades del recorregut que tenen poca demanda, és possible que pugueu posar aquestes parades a demanda i transformar alguna línia fixa a demanda.

L'obligatorietat de pas per aquestes parades, on en determinades hores i/o circumstàncies no hi ha usuaris que demandin aquest servei de TP, provoca recorreguts innecessaris dels autobusos, així com una prolongació del temps de viatge dels usuaris que viatgen a bord del vehicle. Les parades dels polígons industrials són casos on és susceptible implantar aquest tipus de transport públic a la demanda.

Tot i així, cal fer un estudi i valorar certs indicadors abans de prendre cap decisió.

68. Què és el Transport Flexible?

D'acord amb l'objectiu de garantir a la població l'accés al transport públic, el Transport Flexible es configura com un instrument alternatiu al vehicle privat, i també pot ser aplicable en major o menor mesura a la majoria de línies regulars existents, ja que en millora l'eficiència, permet que els horaris s'adaptin als usuaris i no a l'inrevés com fins ara, i elimina l'efecte "Bus Bunching". Tot això és possible a partir de la utilització de mitjans de mobilitat racional, ordenada i adequada a les necessitats dels ciutadans a partir de la introducció de mitjans de planificació estratègica, coordinats amb eines teleinformàtiques i noves tecnologies al servei de la població, el territori i el medi ambient, a un cost racional, assumible de forma general, però també especialment pels segments de població captiva més dependents del Transport Públic (TP) per desplaçar-se i accedir als serveis i equipaments bàsics (gent gran, persones amb mobilitat reduïda, joves, etc.).

El Transport Flexible, doncs, és una alternativa flexible, econòmicament més eficient i ambientalment sostenible, que a l'hora s'adapta millor a les necessitats reals de la població de cada lloc, ja que simplement hem d'indicar el punt de sortida i el d'arribada, i també a quina hora volem arribar. El sistema té un o uns vehicles assignats a cada zona i aquests poden recollir els usuaris en un núvol de parades físiques i virtuals molt més ampli, de manera que el ciutadà té més parades al seu voltant. És un transport públic a la carta, pensant la mobilitat com a servei, i/o reconversió de línies regulars a línies flexibles. Les

noves solucions tecnològiques que es van desenvolupant ens permeten veure el Transport Flexible com una evolució del Transport a la Demanda (TAD) que ara coneixem, però que el TAD només és útil per a zones rurals o de baixa demanda.

El sistema “FlexiTransport Catalunya” utilitza uns algorismes que gestionen en temps real les dades de tots els usuaris i calcula la ruta més ràpida per deixar al seu destí a tots els seus passatgers que van en aquell moment al vehicle (tant autobusos com vehicles de capacitat inferior, però també de transport col·lectiu). Es gestionen eficaçment totes les peticions d’origen i destí, creant les rutes i assignant els vehicles a cadascuna d’aquestes. L’usuari també pot escollir el seu recorregut entre diferents alternatives, per exemple per preu, per temps, o per modes de transport.

69. Què he de fer per disposar de transport a demanda o transport flexible al meu municipi?

El cost del transport a demanda o del transport flexible (sobretot les modalitats que no són amb taxis) és elevat si no es produeix una tasca de gestió i coordinació capaç d’abaratir la despesa. És per això que l’AMTU ofereix als Ajuntaments i altres administracions la seva Oficina Central de Gestió del Transport a Demanda i Flexible, pels municipis que vulguin compartir costos i que es vulguin nodrir de les sinèrgies i alternatives que proporciona aquest sistema.

Aquests serveis transitòriament compten amb títols i tarifes pròpies, atenent a l’especificitat del sistema, però a la llarga, quan la metodologia estigui implantada, formarà part del sistema integrat de la T-Mobilitat.

L’AMTU actualment està liderant la implantació del transport flexible a Catalunya, amb el suport del Departament de Territori i Sostenibilitat i de l’ATM de Barcelona. Probablement, la incorporació de les alternatives de transport com el *car sharing* o el *car pooling* arreu del país també podrien ser gestionades per aquesta oficina pública d’interconnexió de necessitats i possibilitats a l’abast de la ciutadania.

El més aconsellable doncs és que us poseu en contacte amb l’AMTU per tal que estudiïn el vostre cas.

70. Què és una enquesta ISC i què puc preguntar-hi?

Es tracta d'una enquesta directa que es realitza als usuaris per valorar la seva satisfacció sobre el servei de transport públic, Índex de Satisfacció al Client (ISC), on es valora el grau de satisfacció dels diferents atributs que defineixen el servei: fiabilitat, rapidesa, interval de pas, etc. ponderats pel seu grau d'importància.

S'hi poden incloure totes aquelles preguntes que permetin conèixer quina és la percepció que tenen els clients del servei de transport públic (puntualitat, freqüència, neteja, etc.) tant des del punt de vista de la importància de l'atribut com de la satisfacció.

Si no s'ha estipulat en el contracte l'obligació de realitzar aquesta enquesta, l'Ajuntament pot demanar a l'operador que realitzi aquesta enquesta i que sigui l'Administració qui n'assumeixi els costos. Cada cop més, en els contractes de gestió interessada, es recull la realització de l'ISC per a la retribució econòmica del servei.

71. Hi ha alguna normativa que reguli les emissions del transport públic?

Actualment, el transport és responsable d'un 25% de les emissions globals de CO₂ i un 85% d'aquest percentatge correspon als mitjans de transport rodat. El transport públic representa només el 2,1% de les emissions totals.

La Directiva 2008/50/CE, relativa a la qualitat de l'aire i a una atmosfera més neta a Europa, fusiona les anteriors Directives 96/62/CE, 1999/30/CE, 2000/69/CE, 2002/3/CE i la decisió 97/101/CE i introdueix el mesurament de partícules en suspensió amb diàmetre inferior a 2,5 $\times$ (PM_{2,5}) i objectius pel que fa a la qualitat de l'aire, que responen a estudis fets per l'Organització Mundial de la Salut (OMS).

Aquesta directiva obliga a les autoritats públiques i als operadors que prestin serveis públics, en virtut d'un contracte, a tenir en compte en el moment d'adquirir vehicles de transport per carretera, els costos

del consum d'energia i els impactes ambientals del vehicle durant la seva vida útil, cosa que comprèn, com a mínim, el consum d'energia, les emissions de CO₂ i les emissions de contaminants, incloent-hi NOx, NMHC i partícules.

72. Quines normatives ISO-UNE tenen relació amb la prestació d'un servei de TPU?

La implantació d'un Sistema de Gestió de la Qualitat segons la norma UNE-EN ISO 9001, on l'organització demostra la seva capacitat per proporcionar de forma coherent productes o serveis que satisfan els requisits del client.

La norma UNE-EN 13816 de Transport públic de viatgers proporciona directrius als operadors per tal que assumeixin compromisos de qualitat en la prestació del servei amb la finalitat de satisfer les expectatives dels usuaris.

La implantació d'un Sistema de Gestió Ambiental d'acord a la norma UNE-EN ISO 14001 ofereix la possibilitat de sistematitzar, de manera senzilla, els aspectes ambientals que es generen en l'activitat, a més de promoure la protecció ambiental i la prevenció de la contaminació des d'un punt de vista d'equilibri amb els aspectes socioeconòmics.

73. Quina normativa regula que els nens menors de 4 anys puguin viatjar gratuïtament?

Les condicions sobre les condicions d'utilització dels serveis de transport col·lectiu són fixades per les administracions competents en els corresponents reglaments d'explotació, sense que existeixi per tant amb caràcter normatiu general unes condicions d'edat mínima d'accés o d'obligació de l'abonament del bitllet.

En cada cas caldrà, per tant, al que es determini en el corresponent reglament d'explotació del servei o en les condicions generals establertes en el moment de determinar les condicions de gestió del servei o de fixació del règim tarifari que resulti en cada cas d'aplicació.

Sense perjudici de l'exposat i com a referència per a aquesta modalitat de serveis, en el cas dels serveis de transport interurbà de competència de la Generalitat de Catalunya, a l'Ordre de 25 de juny de 1992 sobre documents de control del transport de viatgers per carretera, es preveu que els nens menors de 4 anys que no ocupin seient no necessiten bitllet.

Així mateix, en el cas dels serveis ferroviaris, també a les condicions generals de prestació aprovades pel Departament de Territori i Sostenibilitat, es preveu aquesta regulació.

En tot cas aquests menors resten igualment coberts per les assegurances corresponents durant la prestació dels serveis.

74. És obligatori que els nens i nenes viatgin acompanyats al transport públic?

De la mateixa manera que hem comentat respecte als menors sense bitllet, no existeix una regulació de caràcter general que determini quan els menors han d'anar acompanyats al bus o al tren, sinó que en tot cas han de ser les normes de gestió que es dictin en cada servei en concret les que determinin si s'estableix algun règim específic.

Cal tenir present que, en tot cas, la responsabilitat del comportament dels menors i el fet que viatgin sols correspon a les persones que tenen la seva pàtria potestat o tutela.

75. Puc prohibir l'entrada d'animals a un bus que presta el servei de TPU?

La regulació sobre l'accés d'animals en serveis de competència municipals és de competència de l'Ajuntament i ha d'estar regulat en el Reglament d'ús del servei o en una ordenança municipal. En qualsevol cas els gossos d'assistència degudament acreditats sempre podran accedir d'acord amb la normativa de la Generalitat de Catalunya.

76. Existeix alguna regulació en el TPU pel que fa als gossos d'assistència?

Existeix la normativa de la Generalitat de Catalunya (Benestar Social i Família). El 19 de novembre de 2009 el Parlament de Catalunya va aprovar per unanimitat la Llei de l'accés a l'entorn de les persones amb discapacitat usuàries de gossos d'assistència.

Els gossos d'assistència són aquells gossos que han estat ensinistrats, en un centre especialitzat i oficialment reconegut, per donar servei i assistència a persones amb determinats tipus de discapacitat amb qui formaran una unitat de vinculació.

Aquesta normativa suposa un pas endavant respecte a la Llei que regula l'accés a l'entorn de les persones amb disminució visual acompanyades de gossos pigall, ja que no només dona cobertura a les persones usuàries d'aquest tipus de gossos, sinó també a totes aquelles persones amb discapacitat auditiva, física, autisme o determinades malalties que són assistides per altres gossos especialment ensinistrats per guiar-les, ajudar-les en les tasques diàries o avisar-les de perill o d'atacs imminents.

La nova Llei garanteix l'accés als llocs, locals, establiments, allotjaments, transports i espais públics o d'ús públic a les persones amb discapacitat i als seus gossos d'assistència. No es podrà exercir el dret d'accés quan el gos presenti signes evidents de malaltia i manca d'higiene, o quan es presenti una situació de risc iminent i greu per a la integritat física de la persona o de tercers.

77. Els usuaris d'un servei de TP han d'anar sempre asseguts al vehicle?

No, en la fitxa tècnica del vehicle es determina el número de places assegudes, el número de places per anar dempeus i les places per a persones amb mobilitat reduïda (PMR).

78. Quin nombre mínim de places dins del bus per a PMR (Persones amb Mobilitat Reduïda) ha d' haver-hi?

Si el contracte no ha establert un número mínim de places que determina quin tipus de vehicle pot oferir el servei, haurà de ser les que permeti la fitxa tècnica de cada vehicle que presta el servei.

79. Han de pagar les persones que acompanyen a les persones amb mobilitat reduïda (PMR)? Com ho puc regular?

Sí. Si el servei és de competència municipal ho ha de regular l'Ajuntament, en qualsevol cas la persona acompanyant haurà d'estar degudament acreditada i disposar d'un títol de transport vàlid.

80. Cal tenir un llibre de reclamacions dins de cada autobús?

La normativa vigent en matèria de consum estableix l'obligatorietat que totes les empreses o entitats que presten serveis als usuaris hagin de disposar d'un instrument per tal que aquests puguin formular les seves reclamacions, ja sigui amb la forma de fulls de reclamació o de llibres de reclamació.

En el cas dels serveis interurbans de transport de viatgers per carretera, el format i l'obligatorietat de disposar del llibre de reclamacions es troben regulats a l'Ordre de 25 de juny de 1992 de documents de control del transport de viatgers per carretera, on s'estableix que les empreses concessionàries d'aquests serveis han de disposar del model oficial de llibre de reclamacions en tots els locals i punts de venda de bitllets i a les estacions d'autobusos.

Com sigui que la pràctica habitual dels serveis és la venda de bitllets a bord dels vehicles els llibres de reclamacions hauran d'estar a disposició dels usuaris i aquesta circumstància ha de ser anunciada en els propis vehicles per tal que els usuaris en tinguin el necessari coneixement.

En el cas dels serveis de transport urbà, les condicions i normativa de prestació del servei hauran de concretar si cal disposar del llibre de reclamacions previst a la normativa general en matèria de consumidors i usuaris o si s'estableix un sistema específic per a la reclamació per part dels usuaris.

En els serveis de transport ferroviari es preveu també la disposició del llibre de reclamacions en els punts que en cada cas es determinin, que es corresponen habitualment amb les estacions que disposen de personal o en els centres d'atenció als clients de cada servei.

81. Qui regula i gestiona aquestes reclamacions?

Aquestes reclamacions són gestionades tant per l'empresa operadora del servei com per les administracions titulars dels serveis.

Per part de l'operador, a les condicions de prestació dels serveis es contempla normalment l'obligació de donar resposta a l'usuari i també l'obligació de trametre la reclamació a l'administració titular del servei.

L'administració titular del servei a la vista del contingut de la reclamació ha d'obrir el corresponent expedient, la prèvia audiència de l'empresa operadora i d'altres afectats si n'hi haguessin. També ha de donar resposta a l'usuari que ha reclamat i ha d'exigir les responsabilitats que puguin correspondre a l'empresa operadora del servei si s'ha acreditat que aquesta ha incomplert alguna de les seves obligacions contractuals.

Quant als efectes d'aquest incompliment caldrà tenir en compte el que s'hagi fixat en el contracte de gestió corresponent o el que disposi la normativa sancionadora que resultin aplicable, que en el cas dels serveis interurbans de transport de viatgers per carretera es recull en la Llei 12/1987, de 28 de maig, de regulació del transport de viatgers per carretera i en el seu Reglament aprovat pel Decret 319/1990, de 21 de desembre, i en el cas dels serveis ferroviaris a la Llei 4/2006.

82. Qui regula i gestiona les multes que s'imposin sobre un bus que presta un transport públic?

Com s'ha fet esment, la regulació estarà continguda en primer lloc en les penalitzacions o clàusules que puguin haver estat establertes en els plecs contractuals que regulin la gestió dels serveis per als supòsits d'incompliments imputables a l'empresa gestora del servei.

D'una banda, en cas que no existeixin aquestes penalitzacions o en cas d'existir com a complement d'aquestes, caldrà anar al règim d'infracció i sancions que pugui haver estat establert en les ordenances municipals o metropolitanes, els quals regulen els serveis de transport urbà o interurbà, que pot ser aplicable als serveis urbans amb caràcter supletori si així es determina en el moment de fixar les condicions del servei.

D'altra banda, existeixen altres normatives complementàries que poden incidir en la prestació dels serveis i que corresponen a àmbits concrets d'activitat com és el cas de l'incompliment de determinades normes de salut pública com per exemple l'incompliment de la prohibició de fumar o l'incompliment de mesures d'accessibilitat que poden ser objecte d'expedient sancionador per part dels organismes competents (Departaments de Salut o de Benestar i Família).

83. Quins tipus de vehicle poden prestar un servei de transport públic urbà?

L'autobús és el mode de transport públic més habitual gràcies a la seva versatilitat i al seu relatiu baix cost econòmic d'implantació i de gestió.

Per exemple, el cost d'implantació d'una línia d'autobús que funcioni durant 16h diàries els dies feiners és, aproximadament, d'entre 150.000 i 250.000€/any.

Per les seves dimensions es poden distingir quatre tipus principals de vehicles: minibús o microbús, midibús, autobús estàndard i autobús articulat. El quadre adjunt mostra les característiques principals de cadascun d'aquests autobusos i per a quins casos s'utilitzen.

Tipologies d'autobusos

Tipus d'autobús*	Dimensions (metres)			Places totals (i assegudes)
	Llarg	Ample	Alt	
a) Microbús	Fins a 8,5	de 2,0 a 2,4	2,8	20-30 (8-12)
b) Midibús	de 9 a 10,5	2,5	3,0	80-90 (20-30)
c) Autobús estàndard	de 12 a 15	2,5	3,0	90-100 (25-35)
d) Autobús articulat	de 15 a 19,5	2,5	3,0	130-160 (40-50)

Font: Elaboració pròpia.

**Comprovar que la potència del motor del vehicle és suficient per pujar els desnivells del municipi*

A més a més, des del mes de gener de 2010 està permesa la circulació a Espanya d'autobusos urbans de dos pisos amb el sostre tancat (ampliant a 4,20 metres l'alçada permesa), a diferència dels turístics que ja fa anys que circulen per algunes ciutats i que no tenen sostre rígid.

84. Què és l'aparellat d'autobusos o Bunching?

L'aparellat d'autobusos, o el seu terme en anglès *bunching*, es deu als nombrosos i impredecibles esdeveniments que pateixen els vehicles durant el servei, quan un vehicle s'endarrereix, aquest es va trobant de forma recurrent més usuaris en les parades següents i l'efec-

te d'aquesta pertorbació local s'estén per tota la flota causant l'aparellat. Per tant, garantir l'adherència als intervals de pas teòrics dels vehicles és un tema estratègic per oferir un servei fiable i de mínim cost per als usuaris i per a l'operador. Per combatre aquest fenomen, s'han avaluat diferents estratègies de control que contrarestin l'evolució natural de la flota a agrupar-se i oferir intervals de pas variables. La primera estratègia és introduir un temps addicional de regulació en els horaris de pas en algunes parades, que permetria contrarestar el retard que pateixen els autobusos en un tram en qüestió. Una altra estratègia és la reducció de la velocitat dels autobusos que guarden un interval de pas inferior al teòric amb l'autobús que tenen per davant. La tercera, i la més adequada, consisteix en atorgar prioritat semafòrica dinàmica a aquells vehicles endarrerits juntament amb una reducció de velocitat a fi que recuperin el retard acumulat.

A nivell general, totes les estratègies milloren la regularitat del servei, però amb la tercera s'aconsegueix que tant els temps de viatge com els costos són menors per als usuaris i operador. Per tant, aquesta metodologia d'explotació i control de xarxes d'autobusos permet optimitzar la regularitat de línies amb intervals de pas fixats.

85. Com puc millorar la velocitat comercial del meu servei de TPU?

Un dels principals reptes del transport públic urbà és la velocitat comercial. Si es vol que el transport públic, especialment l'autobús urbà, sigui una alternativa real i competitiva al transport amb vehicle privat, cal reduir els temps de viatge del transport públic. Actualment la velocitat comercial dels busos urbans és un dels principals temes a treballar ja que en moltes xarxes de bus, la velocitat és molt reduïda en comparació d'altres mitjans de transport. A la ciutat de Barcelona, per exemple, l'any 2010 la velocitat comercial del bus era de 11,2 km/h i a Madrid de 13,5 km/h, velocitats poc competitives amb el vehicle privat.

Per tal d'incrementar la velocitat comercial del transport públic no existeix una sola solució sinó que

s'ha de passar per la combinació adequada d'un conjunt d'actuacions. Per una banda, si la intensitat del trànsit és important, es fa necessari disposar d'una plataforma reservada per al bus que li permeti evitar les aglomeracions. Per altra banda, un altre aspecte que alenteix molt els serveis de bus és tota l'operació de pujada i baixada del bus. En aquest cas cal analitzar amb deteniment un bon equilibri entre cobertura territorial i distància entre parades de bus: una distància massa llarga entre parades pot penalitzar l'ús del transport, però una distància massa curta pot alentir molt el recorregut del bus fent-lo poc atractiu per als usuaris que tinguin altres alternatives de transport. Per últim, cal tenir en compte la semaforització i cercar solucions tecnològiques que permetin que el transport públic tingui el màxim de temps possible la fase en verd, per no haver-se d'aturar a les cruïlles. Una de les millors maneres d'aconseguir-ho és utilitzant sistemes de prioritació semafòrica per tal de coordinar la fase de verd del semàfor en el moment que aquest passa per la intersecció.

La ciutat de Toulouse (437.715 habitants), gràcies al projecte europeu CIVITAS-MOBILIS, va equipar dues de les seves línies de bus amb sistemes de prioritat semafòrica per al bus, per tal d'analitzar-ne el funcionament, rendibilitat i estalvi econòmic que això suposava.

El sistema que es va implementar funciona a partir d'una xarxa de telecomunicacions per ràdio que permeten mantenir un contacte permanent entre els busos i les interseccions. Quan un bus s'aproxima a una cruïlla el sistema pren el control del semàfor, calcula el temps que trigarà a arribar el bus i posa la fase de verd en el moment exacte que el bus arriba a la cruïlla, d'aquesta manera el bus sempre troba la fase de verd disponible.

Els resultats del projecte van mostrar com la regularitat del bus i la durada del trajecte van millorar considerablement, en concret es va reduir un 52% el temps d'espera del bus en els semàfors.

El sistema implementat a Toulouse va costar uns 3 milions d'euros, que inclou el maquinari instal·lat als busos i a les cruïlles i el sistema informàtic de con-

trol. Tot i que la inversió inicial va ser important, val a dir que l'estalvi energètic que va suposar l'increment de la fluïdesa de la circulació dels busos va permetre amortitzar la inversió en tres o quatre anys.

86. Què podem trobar dins dels costos d'explotació d'un servei de TPU?

Els costos es poden dividir entre els fixos (costos horaris) i els variables (costos quilomètrics).

Els principals costos són el personal de conducció (aproximadament són el 40%-45% del cost total del servei) i el carburant (20%-22%). Altres costos són l'amortització del vehicle, les despeses financeres, els tributs, les assegurances, el manteniment, els pneumàtics, els lubricants... cal tenir present el benefici industrial del servei que a nivell indicatiu sol ser aproximadament entre un 7-10%.

87. Què es considera com a oferta del TPU?

S'entén com a oferta de transport públic el conjunt de serveis oferts als usuaris d'acord amb les condicions establertes en els contractes de gestió per a la prestació dels serveis de transport urbà.

L'oferta de serveis abasta el nombre d'expedicions i el nombre de serveis a disposició dels usuaris en funció del calendari de prestació del servei, com també el recorregut d'aquestes expedicions, els horaris de prestació i les condicions dels vehicles amb les quals s'ha de prestar els serveis.

També formen part de l'oferta de serveis els preus a satisfer pels usuaris i els serveis complementaris, així com la resta d'elements que amb caràcter obligatori s'hagin establert en les condicions contractuals com pot ser el cas de la informació a l'usuari i el sistema d'atenció a les seves queixes.

88. Què es considera com a demanda del TPU?

Es considera com a demanda del transport públic urbà el nivell d'utilització del servei per part dels usuaris.

Així, en el moment de fixació del servei, podem estar parlant de demanda potencial com a l'expectativa d'utilització del servei en el cas que es procedís a la seva implantació. Aquesta s'acostuma a calcular a partir de l'anàlisi de la mobilitat existent, tant en transport privat (motoritzat, a peu o en bicicleta) com en transport públic, entre els punts on es vol establir el servei i preveient una hipòtesi de transvasament d'aquesta mobilitat cap al nou sistema de transport públic.

El percentatge de captació variarà en funció de les característiques de cada cas tenint en compte factors com l'oferta del nou servei, l'acondicionament dels recorreguts i la seva velocitat comercial, el preu o la possibilitat de disposar d'aparcament pel vehicle privat.

En el cas que estiguem parlant d'un servei ja establert, la demanda del servei de transport urbà és el número de viatges que es realitzen en aquest en un determinat període de temps.

89. Quins tipus de concessió poden existir per prestar un servei de TPU?

Com en qualsevol altre servei de naturalesa municipal, per a la prestació dels serveis de transport urbà es pot optar per qualsevol dels mitjans previstos a la normativa vigent de règim local.

L'article 107 del Reglament de regulació del transport de viatgers per carretera mitjançant vehicles de motor estableix que es consideren serveis de transport urbà els que recorren íntegrament en sòl urbà o urbanitzable dins del mateix terme municipal, alhora que tenen caràcter d'urbans els serveis exclusivament dedicats a comunicar sòls urbans i urbanitzables situats dins d'un mateix terme municipal.

La primera opció serà la de determinar si es vol gestionar el servei de forma independent o mitjançant la combinació amb els serveis de transport interurbà existents.

Si es considera que s'escau prestar el servei de forma independent estarien dins del que seria estrictament un servei de transport urbà que es podria

prestar de forma directa per l'Ajuntament mitjançant la seva organització o empresa pública o mixta o bé mitjançant un sistema de gestió indirecta prèvia a la licitació corresponent.

Una altra forma de prestació per cobrir les necessitats de donar el servei públic de transport dins dels municipis pot ser el conveni entre l'Administració local i la Generalitat de Catalunya: l'article 30 de la Llei 12/1987, de 28 de maig, preveu com una forma de prestació dels serveis urbans els convenis amb altres administracions. És el cas dels convenis formalitzats per diversos ajuntaments amb la Generalitat de Catalunya per a la prestació conjunta de tràfics urbans i interurbans en el marc de les concessions interurbanes. És el que s'anomena urbanets.

La manera de vehicular aquest tipus de servei és mitjançant un conveni de col·laboració que estableix el Departament de Política Territorial i Obres Públiques amb ajuntaments i operadors, amb la finalitat de millorar la cobertura de la mobilitat entre nuclis d'un mateix municipi o entre municipis veïns i per facilitar l'accés a la xarxa de transport interurbà, mitjançant l'adaptació de les condicions de prestació dels serveis de transport interurbà de viatgers per carretera.

Aquests convenis estableixen un marc de col·laboració que permet la millora dels serveis de transport per carretera i la seva adaptació a la demanda i necessitats de transport detectades, al mateix temps que es fixa un règim de finançament estable que garanteix l'equilibri econòmic necessari per assolir uns nivells correctes de prestació del servei en benefici de les persones usuàries.

90. Quines fórmules de gestió compartida dels serveis de transport urbà existeixen?

Tal i com estableix l'article 30.1 de la Llei, de regulació del transport de viatgers per carretera mitjançant vehicles a motor, i l'article 108 del seu Reglament, els municipis d'altres entitats locals poden gestionar els transports de la seva competència mitjançant la constitució de consorcis o la subscripció de convenis, en els termes establerts per la legislació de règim local.

La creixent complexitat de les àrees urbanes, en les que la distinció entre serveis urbans i interurbans es dilueix, ha dut a la necessitat d'establir mecanismes de coordinació del transport urbà i interurbà que han donat lloc a la creació de noves figures de gestió, sent els exponents màxims de les àrees metropolitanes. S'han adoptat fórmules d'abast diferent quant a entitat jurídica i administrativa, vinculació dels ens adscrits, competències delegades, etc.

Algunes de les solucions adoptades han estat:

Entitats metropolitanes

Les comunitats autònomes tenen la potestat de crear, modificar i suprimir mitjançant llei àrees metropolitanes amb la finalitat de poder prestar adequadament determinats serveis, encara que amb la conformitat dels ens locals. Així, les entitats metropolitanes es creen per llei i la vinculació dels municipis és obligatòria. En principi, no hi ha representativitat de l'Administració Autònoma o Central.

La seva creació es vincula a grans aglomeracions urbanes. Les seves funcions es poden reduir bé a la coordinació dels serveis de transport o poden adquirir, per delegació dels municipis, la capacitat de gestió integral dels serveis. És exemple d'això l'Àrea Metropolitana de Barcelona que exerceix competències d'ordenació, gestió i planificació del serveis de transport de superfície.

Consortis

El text refós de la LBRL estableix que els Ens locals poden constituir consorcis amb altres Administracions Públiques o Ens privats sense ànim de lucre. En el cas del transport, els consorcis actuen com un instrument de coordinació econòmica, tècnica i administrativa entre l'Administració Local, l'Autònoma i l'Estat, els quals cedeixen una part de les seves competències per tal que el Consorci gestioni el transport públic en una àrea geogràfica determinada.

Convenis

Convenis entre l'Administració Local i la Generalitat de Catalunya: l'article 30 de la Llei 12/1987, de 28 de maig, , (data?) preveu com una forma de prestació dels serveis urbans els convenis amb altres administracions. És el cas dels convenis formalitzats per di-

versos ajuntaments amb la Generalitat de Catalunya per a la prestació conjunta de tràfics urbans i interurbans en el marc de les concessions interurbanes (urbanets).

91. Quina coordinació hi ha d'haver entre els serveis de transport urbà i els interurbans?

D'acord amb el previst a la normativa, en el moment de concretar les condicions d'un nou servei de transport urbà o de dur a terme la seva modificació cal tenir present la necessitat de coordinació amb els serveis de transport que puguin existir amb anterioritat.

Així, l'establiment de nous serveis de competència municipal i la modificació dels existents, els quals puguin afectar els trànsits atesos amb anterioritat pels serveis de caràcter interurbà, requerirà la justificació per part de l'Ajuntament corresponent de la necessitat del nou servei urbà i de la insuficiència del servei existent per atendre adequadament les necessitats dels usuaris, i la conformitat prèvia de l'Administració que concedeix el servei interurbà, que podrà condicionar-la a l'aprovació d'un pla de coordinació de l'exploració d'ambdós serveis, en l'elaboració del qual es donarà audiència a les empreses titulars de les concessions dels serveis regulars interurbans afectats.

Aquesta proposta de coordinació haurà de ser aprovada per la Direcció General de Transports i Mobilitat.

A sensu contrario, quan hagin d'establir-se nous serveis regulars de caràcter interurbà que afectin l'àmbit de competència municipal, la Direcció General de Transports elaborarà i aprovarà el projecte de coordinació tècnica, amb l'audiència prèvia dels interessats i l'informe de l'Administració municipal.

92. Què és la gestió interessada?

Una de les fórmules de la gestió indirecta per part dels municipis dels serveis de transport urbà és la licitació d'un contracte per a la gestió interessada del servei.

La gestió interessada suposa una forma de prestació dels serveis públics on l'Administració pública i

l'adjudicatari del servei participen de forma conjunta en els resultats (beneficis o pèrdues) de la prestació del servei compartint, per tant, el risc en l'explotació en la proporció que s'estableixi en el contracte de forma que es pot estipular uns compromisos de gestió i fins i tot un benefici mínim per a qualsevol de les parts signants del contracte. Suposa en definitiva assumir el risc econòmic de forma compartida amb les limitacions establertes en el plec concessional.

En definitiva es tracta d'un sistema molt similar al de la concessió administrativa a la qual s'hagi incorporat el que s'anomena "clàusula d'interessament" on es delimita la gestió interessada que no és més que una limitació del risc i la delimitació de la participació de l'Administració.

Un exemple pot ser l'establiment d'uns límits d'ingressos mínims per part de l'operador i una clàusula de repartiment entre les parts dels beneficis generats per sobre dels compromisos mínims que si no són complets no donen dret a compensació per part de l'Administració.

Un altre exemple és la participació de l'Administració en la realització d'inversions en material mòbil o equipaments que resten adscrits a l'explotació del servei per part de l'explotador.

En el cas del sistema de transport públic de Catalunya hi ha diversos serveis que es presten en règim de gestió interessada entre els que cal destacar els de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

93. Què és un 'servei a risc i ventura'?

La prestació del servei a risc i ventura és propi dels sistemes concessionals de prestació dels serveis de transport públic i comporta que l'adjudicatari del servei es fa càrrec de forma exclusiva del risc en la prestació del servei, en el nostre cas de transport, en el marc de les condicions fixades en el Plec concessional.

En definitiva suposa que l'operador del servei respon del conjunt d'obligacions establertes en l'adjudicació sense tenir dret a cap aportació per part de l'Administració concedent a banda de les establertes en el moment de la licitació si es mantenen les condicions

establertes en el moment que es va produir aquesta i si s'està executant de forma correcta el Plec concessional i no s'ha produït cap modificació o alteració per part de l'Administració.

En el cas que es produïssin aquestes modificacions a instàncies de l'Administració, aquesta hauria d'establir els mecanismes compensatoris corresponents per al manteniment del reequilibri econòmic del servei.

94. Com puc instal·lar un panell d'informació a l'usuari (PIU) a una parada del meu municipi per informar del pas per parada dels autobusos?

L'Ajuntament pot instal·lar un panell PIU si ho desitja. Per obtenir la informació, si es tracta de línies amb SAE de l'ATM, s'ha de posar en contacte amb l'ATM per tal que els hi doni la informació.

95. Què és el SAE, qui el regula i perquè n'hi ha de diferents?

És el Sistema d'Ajuda a l'Explotació (SAE) que transmet en temps real dades del vehicle al centre de control i a la inversa i que permet regular el servei i adaptar-lo a les necessitats del moment. D'aquesta manera es té una informació fidedigna de paràmetres d'explotació com la posició del vehicle, el temps de viatge de cada volta o, creuant-ho amb dades del sistema de validació i venda (SVV) es pot arribar a obtenir el nombre de viatgers pujats per expedició.

Molts operadors d'autobús disposen de SAE, molts estan integrats al SAE de l'ATM de Barcelona i n'hi ha d'altres que en tenen de propi.

L'objectiu del SAE és facilitar la feina de seguiment del compliment del servei i la qualitat ofertada a l'usuari. Mantenir informats als usuaris del transport públic de la regularitat de les línies i de les incidències del servei mitjançant rètols d'informació, i generar la informació en temps real del servei per a exportar a aplicacions i dispositius mòbils. També millorar la planificació dels horaris i serveis, referent a l'explotació operativa de les línies d'autobusos i obtenir una

informació en temps real de l'ocupació, avançaments / retards... dels autobusos durant el recorregut per les diferents línies.

Les Autoritats del Transport (ATM's) disposen de centres de control que centralitzen totes les dades, però els operadors tenen uns terminals des dels quals poden saber el que passa en temps real i, mitjançant altres elements amb què estan dotats els vehicles com un pedal d'emergència, d'un micròfon d'ambient i un altre de comunicació verbal, poden atendre en qual-sevol moment al conductor.

Si és un SAE propi, qui el gestiona és l'operador, si el SAE és de l'ATM de Barcelona es gestiona conjuntament entre l'ATM i els operadors a través de la societat SERMETRA.

Hi ha diferents SAE en funció dels diferents proveïdors d'aquest sistema.

96. Què és el SIU?

El Sistema d'Informació a l'Usuari (**SIU**) facilita a bord dels autobusos diversa informació d'interès d'aquest transport públic de superfície de manera visual i acústica. Anuncia la pròxima parada, indica els enllaços amb altres línies d'autobús i tren/metro, i també informa de les possibles alteracions del servei. A més, aquest sistema es pot complementar amb la presència de pantalles que ofereixin informació d'altres serveis de transport o continguts d'actualitat.

Els avenços tecnològics han permès avançar en el repte de poder oferir informació del servei, especialment a dins dels autobusos, com ho demostra la implantació de SIU's o també sistemes que es poden connectar amb els dispositius mòbils intel·ligents dels viatgers.

97. Tinc alguna subvenció per editar en paper informacions referents al transport públic?

Si el servei forma part del Sistema Tarifari Integrat i sempre que es doni informació del servei (horaris, tarifes, etc.), l'ATM subvenciona el 50% del cost dels diferents elements.

98. Què és la Setmana de la Mobilitat?

La Setmana de la Mobilitat és una campanya de sensibilització a nivell europeu dirigida tant als responsables polítics com als ciutadans per tal de conscienciar de les conseqüències negatives que comporta l'ús irracional del vehicle privat, tant per a la salut pública com per al medi ambient i també pels beneficis de l'ús de modes de transport sostenible com el transport públic, la bicicleta o el caminar.

Aquesta iniciativa va sorgir a la Unió Europea a partir del dia sense cotxes en el 1990 i des d'aleshores es realitza de forma anual amb el suport de la Comissió Europea.

La Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura es celebra anualment a Catalunya sota la coordinació del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, amb la participació d'un gran nombre d'institucions tant públiques com privades entre les quals destaquen les Administracions locals.

L'objectiu és potenciar la cerca de noves formes de mobilitat, allunyar-nos del domini absolut del cotxe particular cap a un transport més sostenible, segur i saludable. Canviant la nostra manera de desplaçar-nos podem augmentar els nostres nivells d'activitat física, contribuir a millorar la qualitat de l'aire que respirem a les ciutats i ajudar a prevenir els accidents de trànsit. Escollir el transport públic col·lectiu per anar a la feina, caminar o moure's en bicicleta per anar de compres en comptes d'agafar el cotxe pot ser una bona forma de protegir i millorar la salut.

Així, els objectius principals de la setmana sense cotxes són els següents:

- 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.
- Sensibilitzar la ciutadania sobre els impactes ambientals del transport 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.
- 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.

99. Com pot el municipi adherir-se i participar a la Setmana de la Mobilitat?

Una gran part de les activitats plantejades a la Setmana de la Mobilitat es desenvolupa en els àmbits urbans de forma que resulta imprescindible la participació activa de les administracions locals.

Per tal que un municipi s'adhereixi a la Setmana cal enviar una carta d'adhesió a la Setmana signada per l'alcalde/ssa en paper a l'ATM de cada territori o al Departament de Territori i Sostenibilitat que cada any informen als municipis del seu àmbit d'aquest procediment i del termini per formalitzar l'adhesió.

Per tal que el municipi es pugui adherir cal fer alguna de les activitats que en matèria de promoció de la mobilitat sostenible s'ofereixen des de la comissió institucional de la Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura o implementar una mesura permanent. A més dels ajuntaments, també es poden adherir: els consells comarcals, empreses i entitats dels territoris i empreses de transport.

100. Qui regula els serveis dels taxis?

La regulació del taxi es troba a la Llei 19/2003 del taxi i a les normes que la desenvolupin i al les ordenances municipals que en el seu cas puguin ser dictades pels municipis.

Així l'article 5 de la dita llei estableix que l'atorgament de les llicències de taxi es regeix per la Llei 19/2003 i per les normes que la desenvolupin. Els serveis urbans es regulen, a més, en allò que hi sigui aplicable, per les ordenances que aprovi l'ens local competent.

Les llicències de creació nova per prestar el servei urbà de taxi han d'ésser atorgades per les entitats locals, de conformitat amb els procediments establerts per la normativa de règim local, mitjançant un concurs, en el qual s'ha de valorar d'una manera preferent, entre altres, la dedicació prèvia a la professió en règim de treballador o treballadora assalariat en els períodes que s'estableixin per reglament. No es considera llicència de creació nova la que prové de la transmissió d'una llicència.

La llicència de taxi ha de fer referència a un vehicle determinat, el qual ha d'ésser identificat mitjançant la matrícula, sens perjudici que es pugui establir per reglament que hi constin altres dades que es considerin necessàries i imprescindibles per facilitar-ne la identificació.

Pel què fa a la determinació del nombre de llicències en un municipi els ajuntaments i les entitats locals han d'atorgar les llicències de taxi atenent sempre la necessitat i la conveniència del servei al públic, i la caracterització de l'oferta i la demanda en llur àmbit territorial, per tal de garantir la rendibilitat suficient de l'explotació del servei. A aquests efectes, la relació entre el nombre de llicències atorgades i el nombre d'habitants és l'establerta per les normes específiques de caràcter local.

No obstant això, com a criteri general per determinar o modificar el nombre de llicències de taxi s'han de tenir en compte els factors següents:

- a) La demanda de servei de taxi en l'àmbit territorial corresponent.
- b) El grau de l'oferta de serveis de taxi en el municipi corresponent.
- c) Les activitats comercials, industrials, turístiques o d'altra mena que es duen a terme en cada municipi i que poden generar una demanda específica del servei de taxi.

- d) Les infraestructures de servei públic de l'àmbit territorial corresponent vinculades a la sanitat, l'ensenyament, els serveis socials, els espais de lleure i les activitats lúdiques i esportives, els transports o altres factors que tinguin incidència en la demanda de serveis de taxi.
- e) El grau de cobertura, mitjançant els serveis de transport públic, de les necessitats de mobilitat de la població.

L'increment del nombre de llicències vigent en un municipi o àmbit territorial en relació amb els paràmetres esmentats ha d'ésser justificat degudament per l'Ajuntament o l'entitat local corresponent en un estudi previ, que s'ha d'ajustar, si escau, als criteris de ponderació dels factors esmentats d'acord amb el que determini, amb caràcter general, el Consell Català del Taxi. El departament competent en matèria de transports ha d'emetre un informe sobre l'increment proposat.

101. Quina és la vigència de les llicències de taxi?

Sens perjudici del que puguin determinar les ordenances municipals que puguin ser dictades, com a norma general i d'acord amb el previst a la Llei del taxi, les llicències per prestar els serveis urbans de taxi s'atorguen per un període de validesa indefinit. L'òrgan competent del municipi pot comprovar, en tot moment, el compliment dels requisits exigits per atorgar les llicències, amb la sol·licitud prèvia a les persones titulars de la documentació acreditativa que estimi pertinent.

Les persones titulars de les llicències de taxi poden sol·licitar suspendre'n provisionalment la vigència fins a un període màxim de quatre anys, en el cas que hagin de deixar de prestar l'activitat temporalment per alguna causa justificada. Aquesta suspensió provisional els ha d'ésser autoritzada o denegada pels ens que concedeixen les llicències mitjançant una resolució motivada, en el termini de dos mesos. Transcorregut aquest termini sense que s'hagi dictat i notificat cap resolució expressa, s'entén que la suspensió sol·licitada ha estat atorgada. Excepcionalment, si la

causa de la suspensió temporal de la llicència és l'accés a un càrrec de representació política o sindical, o l'exercici de funcions sindicals, la situació de suspensió de la llicència s'estén durant tot el temps que la persona que n'és titular exerceixi el càrrec que la justifica, i un mes més a partir de la data en què cessa el càrrec, termini dins el qual ha de comunicar a l'òrgan competent la voluntat de reintegrar-se al servei i recuperar la vigència plena de la llicència.

Com a norma general i sens perjudici de les causes complementàries que es puguin establir a les ordenances municipals que regulin els serveis de taxi, les llicències per prestar els serveis urbans de taxi s'extingeixen per alguna de les causes següents:

- a La renúncia de qui en té la titularitat, mitjançant escrit adreçat a l'òrgan que va concedir la llicència.
- b La resolució per incompliment del titular de les condicions essencials de la llicència o per l'obtenció, la gestió o l'explotació de la llicència en qualsevol forma no prevista en aquesta Llei i el seu desenvolupament reglamentari.
- c La revocació, per raons d'oportunitat, amb dret a la indemnització econòmica corresponent, que s'ha de calcular d'acord amb els paràmetres objectius que en determinen el valor real.
- d La caducitat, en el cas de les llicències estacionals.

El procediment per extingir una llicència de taxi s'ha d'establir des de l'audiència cap a la persona interessada.

L'extinció de la llicència de taxi dona lloc a la cancel·lació de l'autorització de transport interurbà, excepte en els supòsits en què l'òrgan competent en la matèria, per causes justificades, decideixi mantenir-la.

102. Es poden transmetre les llicències de taxi?

D'acord amb el previst a la Llei 19/2003 del taxi, les llicències per prestar els serveis urbans de taxi es poden transmetre amb l'autorització prèvia de l'ens que les ha concedides, que només en pot denegar la trans-

missió en el termini d'un mes d'ençà de la data de la sol·licitud si l'adquirent no compleix les condicions necessàries per a l'atorgament inicial de la llicència. S'entén que la transmissió de la llicència de taxi és autoritzada en el cas de manca de resposta expressa de l'ens que l'ha de concedir, un cop transcorregut el dit termini.

Per tal que es pugui fer efectiva la transmissió de la llicència de taxi, l'adquirent nou ha d'acreditar que compleix tots els requisits per prestar els serveis de taxi exigits per aquesta llei i les normes que la desenvolupin, i que no té pendent de pagament cap sanció pecuniària imposada per resolució ferma en via administrativa per alguna de les infraccions relacionada amb la prestació de serveis amb la llicència objecte de la transmissió

La transmissió de llicència de taxi no es pot autoritzar, en el cas de les persones jurídiques, si comporta que es vulnerin les disposicions que regulin la determinació d'un màxim de llicències sota una mateixa titularitat.

La persona que ha transmès una llicència de taxi no pot ésser titular d'una altra llicència en el període de temps que es determini per reglament.

103. Pot un taxi amb llicència d'un municipi donar servei a un altre població?

La prestació d'un servei de taxi en un municipi amb una llicència atorgada per un altre municipi, comporta en la pràctica la realització d'un servei de transport interurbà i en aquest sentit, a l'article 22 de la Llei del taxi es preveu que els serveis interurbans de taxi amb caràcter general s'han d'iniciar en el terme municipal per al qual s'ha expedit la llicència de taxi, tot establint que, a aquest efecte, s'ha d'entendre que l'origen o l'inici del transport té lloc on són recollits els viatgers.

No obstant això, es preveu que l'òrgan competent per a l'atorgament de les autoritzacions de transport interurbà, és a dir, el Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, pot determinar de quina forma i en quins supòsits els vehicles

que han estat prèviament contractats poden prestar serveis de recollida de passatgers fora del terme municipal on ha estat atorgada la llicència de taxi.

En aquesta situació es troba la prestació dels serveis prèviament contractats per recollir viatgers en els aeroports i ports de Catalunya i també existeix un règim específic per a estacions ferroviàries, com el Camp de Tarragona o l'accés amb taxi al Parc Nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici.

A banda de la possibilitat d'establiment d'aquests règims específics, la pròpia Llei del taxi, en el seu article 23, preveu sistemes de coordinació intermunicipal que poden permetre la prestació dels serveis de taxi de forma conjunta en diversos municipis mitjançant l'establiment d'àrees de prestació conjunta o altres fórmules de coordinació interterritorial en les zones on hi ha interacció o influència recíproca entre serveis de transport de diferents municipis, de forma que es consideri que l'ordenació més adequada dels serveis és aquella que permeti la prestació conjunta.

La Llei preveu que el procediment d'establiment de les dites àrees ha de comptar amb la preceptiva participació dels ens locals que la integrin i del Consell Català del Taxi.

Respecte a la creació de les àrees de prestació conjunta, si es configuren com una entitat pròpia, han de ser aprovades per llei i pel conjunt de les administracions locals implicades: l'única àrea existent en aquests termes a Catalunya és la que compona l'Àrea Metropolitana de Barcelona, on el servei de taxi metropolità en l'àmbit de la primera corona metropolitana és gestionat pel Institut Metropolità del Taxi.

La forma però més àgil i senzilla per permetre la prestació conjunta dels serveis de taxi, és la formalització de convenis entre els municipis afectats amb el vist i plau del Departament de Territori i Sostenibilitat com a competent sobre els serveis de transport interurbà. En aquests convenis, que han de ser aprovats pels òrgans de govern de les administracions locals, els municipis respectius conserven les seves competències per a l'atorgament de les llicències de taxi, però fixen les condicions per a la prestació conjunta en els municipis i també el règim per a l'atorgament

de noves llicències i les obligacions i drets dels usuaris de cada municipi i també dels taxistes afectats.

104. Qui regula els preus dels taxis?

La Llei del taxi estableix que les tarifes aplicables als serveis urbans de taxi s'ha d'ajustar a la normativa vigent en matèria de preus i que les tarifes han de garantir sempre la cobertura del cost del servei i han d'assegurar un benefici industrial raonable.

D'acord amb la normativa sobre preus públics, correspon a la Comissió de Preus de Catalunya l'aprovació de les tarifes, de forma que per part dels ajuntaments s'ha dur a terme l'aprovació de les tarifes mitjançant els seus òrgans de Govern amb el procediment que es determini a la corresponent ordenança municipal que reguli el servei i procedir a la comunicació a la dita Comissió.

Si l'increment de tarifes proposat es situa dins del marge de l'increment aprovat amb caràcter general per als serveis de taxi urbà a Catalunya només cal fer un expedient de comunicació a la Comissió. Per contra, si el municipi vol fer una pujada tarifària superior a l'establerta amb caràcter general ha d'incoar un expedient de revisió individualitzada davant la dita Comissió, justificant l'increment proposat.

Els preus dels serveis de taxi interurbà són fixats mitjançant l'Ordre del Departament de Territori i Sostenibilitat que es publica anualment en el Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya.

105. És obligatori disposar de taxímetre en els serveis de taxi?

L'article 32 de la Llei del taxi estableix que els vehicles que presten els serveis de taxi, urbà o interurbà, han d'anar equipats amb un aparell taxímetre, comprovat, precintat i homologat degudament, que funcioni correctament, d'acord amb les normes establertes per l'òrgan competent en matèria de metrologia, amb la finalitat de determinar el preu de cada servei.

Els vehicles, a més d'anar equipats amb un taxímetre, han d'incorporar també un mòdul exterior

que indiqui clarament, de la manera que determina la normativa tècnica aplicable a aquest cas, tant la disponibilitat del vehicle per prestar el servei com la tarifa que aplica. Aquest mòdul s'ha d'ajustar a les normes establertes per l'òrgan competent en matèria de metrologia.

Sens perjudici de l'exposat no és obligatori l'aparell taxímetre en els serveis de taxi dels municipis de menys de cinc mil habitants, llevat que el departament competent en matèria de transports o l'ens local n'estableixin l'obligatorietat.

106. Quina problemàtica hi ha amb l'existència de serveis com UBER, CABIFY, Bla Bla Car o similars?

La problemàtica generada per aquests fenòmens i l'anomenada economia participativa és l'aparició de diverses plataformes d'intermediació en la contractació i prestació de serveis de mobilitat per a persones que segons quina sigui la seva forma de gestió poden constituir en realitat l'aparició de serveis de transport sense llicència o autorització.

Aquests serveis es configuren normalment mitjançant plataformes via Internet que posen en contacte els usuaris que volen realitzar el desplaçament, amb persones habitualment titulars de vehicles privats que estan disposats de realitzar el dit desplaçament compartint en principi les despeses que es generen.

Els problemes plantejats per aquests sistemes són bàsicament dos:

En primer lloc, des del punt de vista tributari, el tractament fiscal de la pròpia activitat d'intermediació o de prestació dels serveis de transport i, per altra, el tractament fiscal de les transaccions entre les parts i la facturació de les activitats realitzades, ja que habitualment, tot i existir aquestes contraprestacions econòmiques no hi ha cap tipus de tributació.

En segon lloc, es planteja el problema de la prestació de serveis de transport (habitualment en vehicles de menys de 9 places) sense disposar de la corresponent autorització d'arrendament de vehicles amb conductor o de llicència de taxi, la qual cosa su-

posa vulnerar el marc normatiu regulador d'aquestes activitats i una pràctica de competència deslleial.

En tot cas, donada la multiplicitat de plataformes existents, cal analitzar cada cas en concret i veure en funció dels serveis que s'ofereixen i que es contracten si aquests s'adeqüen a la normativa vigent.

107. Puc utilitzar els taxis per prestar un servei de transport a la demanda al meu municipi?

Aquesta possibilitat és benvinguda per tal de cobrir les necessitats dels municipis i àrees del país que no puguin disposar de forma permanent i amb freqüències òptimes, d'un sistema de transport públic regular en vehicles d'ús col·lectiu. Val a dir, però, que en funció de les necessitats, potser el taxi resulta un mitjà insuficient i cal implantar línies de transport de baixa demanda amb vehicles col·lectius, que un nou sistema de finançament ha de fer possible i viable.

La prestació dels serveis a la demanda ha de ser configurada de manera individual atenent a les necessitats específiques existents i amb la disposició dels vehicles que resultin més adequats en cada cas.

Res no impedeix que es puguin emprar els serveis de taxi per a la prestació de serveis a la demanda i de fet és una pràctica molt habitual ja que per les seves característiques i en funció de la seva capacitat acostumen a ser els vehicles més adequats per a la prestació dels serveis.

La limitació a la utilització dels vehicles amb llicència de taxi per a la prestació de serveis a la demanda en un municipi restaria condicionada per una banda, al fet que no resti afectada la prestació del servei de taxi per a atendre altres necessitats dins del municipi i per altra, al fet que el servei que es vulgui realitzar no suposi una reiteració del servei urbà o interurbà col·lectiu existent, que pugui afectar als drets de les empreses que operen aquests serveis.

Per a la concreció de la utilització dels serveis de taxi per a la prestació de serveis a la demanda, el municipi que organitzi aquests serveis haurà de concretar amb el taxista o taxistes afectats la disponibilitat del servei en les dates i franges horàries en que es

presti el servei a la demanda i autoritzar, si s'escau, el cobrament de les tarifes individualitzades que puguin ser establertes.

En el cas que el servei a la demanda tingui caràcter interurbà, la determinació de les seves condicions de prestació correspon a la Direcció General de Transports i Mobilitat i restaran fixades en les corresponents autoritzacions administratives que regulin l'establiment dels serveis.

108. Com puc dur a terme una inspecció municipal del servei de taxi o una revisió d'aquest servei?

La vigilància i la inspecció dels serveis urbans de taxi corresponen als òrgans que determinin expressament els ens competents per atorgar les llicències i per tant als serveis municipals que es determinin en les corresponents ordenances municipals.

Així mateix, d'acord amb el previst a la Llei del taxi, la vigilància i la inspecció dels serveis de taxi interurbà corresponen als òrgans de la Direcció General de Transports i Mobilitat de la Generalitat de Catalunya com a competent en matèria de transports, sens perjudici de les competències d'altres administracions en matèria d'inspecció, com és el cas dels competents en matèria d'indústria pel que fa al control i verificació dels aparells taxímetres.

Atenent a l'establert a la Llei del taxi els inspectors, en exercici de llurs funcions, tenen el caràcter i la potestat d'autoritat.

Els inspectors, per complir amb eficàcia llurs funcions, poden sol·licitar el suport necessari de la policia local que pertoqui, dels Mossos d'Esquadra i d'altres forces i cossos de seguretat, i també dels serveis d'inspecció d'altres administracions.

La funció inspectora pot ésser exercida d'ofici o com a conseqüència d'una denúncia formulada per una entitat, un organisme o una persona física o jurídica interessada.

Les persones físiques o jurídiques que duen a terme les activitats de servei de taxi han de facilitar al personal dels serveis d'inspecció, en exercici de les funcions que els corresponen, les tasques d'inspec-

ció de llurs vehicles i instal·lacions, i d'examen de la documentació vinculada amb l'exercici de l'activitat, sempre que calgui per verificar el compliment de les obligacions establertes per aquesta Llei i la normativa que la desenvolupi.

Les actes esteses pels serveis d'inspecció han de reflectir amb claredat les circumstàncies dels fets o les activitats que poden ésser constitutius d'infracció, les dades personals del presumpte infractor o infractora i de la persona inspeccionada, la conformitat o disconformitat motivada de les persones interessades, i les disposicions que, si escau, es consideri que s'han infringit.

Els fets constatats en les actes esteses pel personal de la inspecció tenen valor probatori i gaudeixen de presumpció de veracitat, sens perjudici de les proves que puguin aportar les persones interessades en defensa dels drets o els interessos respectius.

109. Quines sancions es poden derivar de la inspecció/revisió del servei de taxi?

Les infraccions i sancions per a la prestació incorrecta dels serveis de taxi es recullen a la Llei 19/2003, del taxi i a les ordenances municipals que puguin haver estat aprovades.

Es consideren infraccions molt greus:

- a) Prestar el servei de taxi sense la llicència o l'autorització preceptiva.
- b) Negar-se a l'actuació dels serveis d'inspecció, o obstruir-la, de manera que s'impedeixi l'exercici de les funcions que legalment o reglamentàriament tenen atribuïdes aquests serveis.
- c) Emprar llicències o autoritzacions expedides a nom d'altres persones.
- d) Incomplir les obligacions de prestació del servei imposades.
- e) No dur aparell taxímetre en el cas que aquest sigui exigible, o manipular-lo o fer-lo funcionar d'una manera inadequada, quan aquest fet sigui imputable a l'actuació de la persona titular de la llicència o l'autorització, o al personal que en depengui.

- f) Prestar els serveis de taxi mitjançant altres persones que la titular de la llicència o les que aquesta autoritzi o contracti o persones que no tinguin el certificat habilitant pertinent.
- g) Prestar serveis de taxi en condicions que puguin posar en perill greu i directe la seguretat de les persones.

Com a infraccions greus es considera:

- a) Prestar serveis de taxi amb altres vehicles que els adscrits a les llicències o les autoritzacions.
- b) Incomplir les condicions essencials de la llicència o l'autorització, o les condicions de prestació del servei de taxi, en els termes que es determinin a les ordenances municipals.
- c) Incomplir el règim de tarifes.
- d) No atendre una sol·licitud de servei de taxi si està de servei o abandonar el servei abans que finalitzi, llevat que hi concorrin causes que ho justifiquin.
- e) Falsejar la documentació obligatòria de control.
- f) No portar el document preceptiu de formulació de reclamacions dels usuaris; negar-ne o obstaculitzar-ne el lliurament, i ocultar les reclamacions o les queixes que hi són consignades, o tenir una demora injustificada en fer-ne la comunicació o el trasllat a l'administració.
- g) Negar-se a l'actuació dels serveis d'inspecció, o obstruir-la, llevat que es donin les circumstàncies que qualifiquen com a molt greu aquesta infracció.
- h) Incomplir els serveis obligatoris que puguin ésser establerts.
- i) Incomplir el règim horari i de descansos establert.
- j) Prestar els serveis de taxi amb aparells de taxímetre que no s'ajusten a la revisió metrològica vigent o a la dels precintes corresponents, si aquest fet comporta un incompliment en l'aplicació de les tarifes.
- k) La instal·lació en el vehicle d'instruments, accessoris o equipaments no autoritzats que puguin afectar la correcta prestació del servei de taxi.

Finalment, es consideren infraccions lleus:

- a) Prestar els serveis de taxi sense portar la documentació formal que acredita la possibilitat legal de prestar-los o que és exigible per acreditar correctament la classe de transport que es presta.
- b) No portar en un lloc visible del vehicle els distintius que siguin exigibles, portar-los en unes condicions que en dificultin la percepció o fer-ne un ús inadequat.
- c) No tenir els quadres de tarifes preceptius i la resta de documentació que s'hagi d'exhibir obligatòriament perquè els usuaris en tinguin coneixement.
- d) No complir les normes generals de policia en instal·lacions fixes i vehicles, llevat que l'incompliment sigui qualificat d'infracció greu o molt greu.
- e) No respectar els drets dels usuaris establerts per aquesta llei o les normes que la desenvolupin, si aquest incompliment no pot ésser qualificat de greu o molt greu.
- f) Retenir objectes abandonats al vehicle sense donar-ne compte a l'autoritat competent.
- g) No proporcionar als usuaris el canvi de moneda en els termes que es determinin per reglament.
- h) No lliurar el rebut o la factura del servei prestat als usuaris, si aquests el sol·liciten, o lliurar-los un rebut o una factura que no compleix els requisits establerts per la normativa aplicable.
- i) Incomplir les prescripcions que es puguin establir relatives a l'exhibició de publicitat en els vehicles.

El marc de les sancions, serà el fixat en les corresponents ordenances municipals, però en tot cas haurà de tenir en compte el marc establert a la Llei del Taxi que determina un import per a cada tipologia d'infraccions.

El pagament de les sancions pecuniàries imposades per resolució ferma en via administrativa, és un requisit necessari per a obtenir l'autorització administrativa per a la transmissió dels vehicles amb els

quals s'hagi comès la infracció, i també per a la transmissió de les llicències que hi fan referència.

110. Expedients sancionadors, incoats a titulars de les llicències de taxi, per l'incompliment de les ordenances municipals.

La regulació del procediment sancionador sobre els serveis de taxi es recull de forma general a la Llei 19/2003, de 4 de juliol, del Taxi i a les ordenances municipals que regulin aquesta activitat, les quals lògicament han de respectar les normes generals fixades a la dita Llei.

La competència per imposar les sancions respecte a la prestació de serveis urbans de taxi correspon als òrgans de l'ens competent per a l'atorgament de les llicències de taxi que la tinguin atribuïda, d'acord amb l'ordenança aplicable.

La competència per imposar les sancions corresponents a la prestació dels serveis interurbans de taxi correspon al director o directora general competent en matèria de transports, en el cas d'infraccions molt greus, i a les persones titulars dels òrgans territorials d'aquesta mateixa direcció general, en el cas de les infraccions greus i lleus.

Pel que fa al procediment sancionador, es preveu que abans d'iniciar el procediment administratiu, l'òrgan competent, d'ofici o a instància de part, en els casos d'urgència, per protegir provisionalment els interessos de les persones implicades, pot adoptar les mesures adequades a aquest efecte. Aquestes mesures han d'ésser confirmades, modificades o aixecades per l'acord d'iniciació del procediment sancionador, que s'ha de produir dins els quinze dies següents a l'adopció de l'acord, el qual pot ésser objecte del recurs que sigui procedent.

El procediment per imposar les sancions s'ha d'ajustar al que estableixen les normes i els principis del procediment administratiu sancionador establerts per la legislació sobre el procediment administratiu comú i per la normativa catalana sobre el procediment sancionador.

En l'acord d'iniciació de l'expedient sancionador, l'òrgan competent per dictar-ne la resolució ha de confirmar, modificar o aixecar les mesures que s'haguessin adoptat de forma provisional o bé, pot adoptar, a proposta de l'instructor o instructora de l'expedient i mitjançant resolució motivada, les mesures provisionals que consideri adequades per a assegurar l'eficàcia de la resolució que pugui recaure, per a preservar els interessos generals o per a evitar que la infracció es continuï cometent.

El termini dins el qual s'ha de notificar la resolució del procediment sancionador es d'un any d'ençà de la data de notificació de l'acord d'inici d'aquest procediment. Un cop transcorregut aquest termini, s'ha d'acordar la caducitat de l'expedient i l'arxivament de totes les actuacions.

Les infraccions molt greus prescriuen al cap de tres anys, les infraccions greus prescriuen al cap de dos anys i les infraccions lleus prescriuen al cap d'un any. Aquests mateixos terminis són aplicables a la prescripció de les sancions. El còmput dels terminis es regeix per la legislació sobre el procediment administratiu comú.

111. És obligatori tenir llicències de taxi que ofereixin el servei adaptat a persones amb mobilitat reduïda?

No existeix a la normativa en matèria de taxi, ni en matèria d'accessibilitat, un pronunciament específic sobre la necessitat que els municipis disposin de llicències de taxi per oferir els serveis adaptats a persones amb mobilitat reduïda.

No obstant això, la normativa de règim local si que estableix que els municipis que tenen l'obligació de disposar de servei de transport urbà de viatgers, és a dir, aquells amb més de 50 mil habitants o capitals de comarca, han de disposar també d'un transport per atendre la mobilitat de les persones amb discapacitats, de forma que en aquest cas els serveis de taxi serien una alternativa per tal d'atendre aquest servei.

Cinquena part.
El finançament

112. Existeix una llei que reguli el finançament del TP?

Sí, la Llei 21/2015, del 29 de juliol, de finançament del sistema de transport públic de Catalunya. La Llei determina les fonts de finançament del transport públic català, que bàsicament són les aportacions institucionals mitjançant contractes-programa, les tarifes i també les taxes i impostos.

L'articulat de la Llei regula la integració tarifària i els títols de transport, a més d'obligar a implantar un únic sistema de pagament integrat amb un "suport tecnològic comú" (T-Mobilitat) que s'estengui progressivament a tot Catalunya. Va ser aprovada per unanimitat, però no s'ha arribat a desplegar amb cap Reglament, cosa que permetria la generació de nous tributs impositius per tal d'incrementar les aportacions al transport públic.

També l'Estat espanyol està ultimant una llei estatal que afectaria de ple al finançament del transport públic i a la mobilitat. La "*Ley de Movilidad Sostenible*", que havia de dur al títol també "*y de financiación del transporte público*", està encara en tràmit parlamentari i se'n preveu l'aprovació final a la primavera de 2023. Aquesta llei planteja establir la creació d'un fons de finançament estatal que substitueixi els mecanismes actuals de finançament: les subvencions nominatives als grans consorcis (Madrid, Barcelona, València i Canàries) i les subvencions per concurrència competitiva (resta de municipis).

Podeu seguir-ne l'evolució al lloc web: <https://www.mitma.gob.es/el-ministerio/campanas-de-publicidad/ley-de-movilidad-sostenible-y-financiacion-del-transporte>

113. Quins motius han impulsat una llei pel finançament del transport públic?

Perquè el servei de transport públic, urbà i interurbà, modal i intermodal, sigui sostenible i creixi en qualitat, en freqüència i en accessibilitat, és necessari configurar un sistema de finançament que perduri en el temps, que afavoreixi el seu manteniment per part de tots els agents i administracions implicades, i que sobretot garanteixi l'accés a la ciutadania amb tarifes assequibles i adaptades a l'ús que del transport es faci, tenint en compte les circumstàncies personals i familiars de tots i cadascun dels veïns i veïnes dels nostres pobles.

114. Quins mecanismes de finançament en l'àmbit local estableix la Llei?

Dins dels mecanismes de compensació econòmica, les administracions locals poden recórrer a les figures tributàries establertes en l'article 18.

"Article 18 Tributs propis per al finançament del sistema de transport públic

1. *Amb la finalitat de dotar de més recursos el finançament del transport públic, el Govern, en l'àmbit de les seves competències, ha de presentar al Parlament els projectes legislatius pertinents per a l'establiment progressiu de nous tributs, tenint en consideració els beneficis i els efectes externs derivats del transport públic.*
2. *L'Administració de la Generalitat i els ens locals poden establir recàrrecs, o augmentar els tipus impositius o les quotes, sobre els tributs ja existents la recaptació dels quals s'ha de destinar al finançament del transport públic, en el marc de la legislació general tributària i la legislació sobre finances públiques.*
3. *Entre les figures tributàries específiques a què es refereixen els apartats 1 i 2, es poden establir progressivament:*
 - 1- *Un recàrrec sobre l'impost d'activitats econòmiques que gravi l'activitat de les superfícies comercials mitjanes i grans, les galeries*

comercials i altres concentracions o àrees comercials urbanes i de servei amb facturació anual superior a un milió d'euros per a cada establiment o acumulatiu de cada àrea o conjunt, en nuclis urbans o conurbacions que estiguin dotats de sistemes interns de transport públic urbà d'alta freqüència i atenent la normativa sobre centres comercials i sobre efectes dels estudis de la mobilitat generada, ens els termes que determini la legislació sobre finances locals.

- 2- Una contribució especial o una taxa, segons escaigui, per a l'adopció de mesures especials i extraordinàries d'ordenació del trànsit i de transport col·lectiu sostenible en ocasió d'actes amb gran concurrència.*
- 3- Tributs sobre la congestió i la contaminació derivades de la utilització del vehicle privat, amb les modalitats següents:*
 - 1r. Impuestos o taxes que gravin la utilització de les vies d'alta capacitat, amb la finalitat de contribuir al finançament del sistema de transport públic.*
 - 2n. Impuestos o taxes que gravin la contaminació atmosfèrica produïda per vehicles de motor en desplaçaments comercials o privats amb utilització d'aparcaments de rotació en vies públiques i establiments comercials o dels existents en edificis o centres generadors de mobilitat situats en zones de protecció atmosfèrica especial definides d'acord amb la normativa vigent. Els recursos econòmics generats han de contribuir a sufragar el cost de mesures de bonificació del transport públic en els supòsits establerts per l'article 17.*
- 4- Impuestos o taxes sobre l'impacte ambiental causat pels vehicles de motor en la modalitat d'utilització potencial de vehicles de motor amb domicili a Catalunya i també pels vehicles de motor en la modalitat de circulació en itinerància i turística.*

- 5- *Un recàrrec sobre l'impost sobre béns immobles, en els supòsits i dins els límits que estableix la legislació sobre finances locals.*
 - 6- *Un recàrrec, o un augment del tipus impositiu sobre l'impost corresponent, segons escaigui, sobre la matriculació o la posada en circulació de vehicles de motor, limitat a determinades categories en funció de la incidència mediambiental.*
4. *Els recàrrecs específics sobre els tributs que tinguin caràcter exclusivament local i les contribucions especials són establerts i gestionats pels ajuntaments respectius i destinats a l'aportació de l'Administració local corresponent al finançament del seu sistema de transport públic, en el marc de les obligacions de cobertura del sistema i de concertació i col·laboració establert pels articles 4 i 5.*
 5. *Si una administració local inclosa en un àmbit de gestió integrada del transport vol prescindir de l'aplicació en el seu municipi d'un o més dels recàrrecs específics sobre tributs locals que s'apliquin en la resta de municipis del mateix àmbit, ha de preveure les aportacions necessàries per a garantir l'equilibri del sistema en els termes dels apartats 1 a 4.*
 6. *Tots els ingressos provinents de l'aplicació dels tributs de caràcter ambiental tenen caràcter finalista i s'han de destinar al finançament del transport públic, d'acord amb el percentatge que acordin les administracions que en siguin titulars."*

115. Què es considera per costos *directes* d'un servei de TPU?

Tots aquells costos que són directament imputables al servei com són el cost del personal de conducció, el combustible i l'amortització vehicle entre d'altres.

116. Què es considera per costos *indirectes* d'un servei de TPU?

Aquells costos que no essent directament imputables al servei són necessaris per al correcte funcionament

del mateix, com són els costos de personal administratiu, lloguer i despeses financeres entre d'altres.

117. Què considerem com a costos de desplaçament?

Els costos de desplaçament serien, la totalitat de costos del servei de transport, dividit pel nombre total d'usuaris.

118. Què és un *Contracte Programa*?

És una eina de gestió que se signa entre dues parts, Administració i Operador, on es recullen una sèrie de drets i obligacions per cada una de les parts, estipulant una remuneració pels serveis prestats, juntament amb una sèrie d'indicadors del servei. La durada del mateix pot ser d'un a quatre anys.

119. Com participa la Generalitat de Catalunya en el finançament dels serveis urbans?

A part de la possibilitat de formalitzar convenis per a la prestació conjunta de serveis urbans i interurbans, la Generalitat de Catalunya contribueix mitjançant les ATM amb aportacions al finançament de diversos serveis de transport urbà.

En el cas de l'ATM de Barcelona, els ajuts als serveis urbans i a les inversions municipals en la xarxa interurbana, dels ajuntaments que formen part del Sistema Tarifari Integrat, es gestionen mitjançant l'AMTU. A les altres ATM s'articulen mitjançant els plans de millora de serveis, aprovats pels òrgans de govern de les ATM.

Per altra banda, cal recordar que la llei reguladora de les Hisendes locals (*"Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales"*) preveu la disposició, per part de l'Estat, d'un fons que ha de ser anual i dins dels pressupostos generals de l'Estat, per al finançament del transport urbà d'aquells municipis que el tenen al seu càrrec.

La distribució d'aquest crèdit s'efectua i en els darrers anys s'ha efectuat a través de les següents formules:

- a) Establiment de contractes-programa.
- b) Subvencions destinades al finançament d'inversions d'infraestructures de transport.
- c) Subvencions finalistes per al manteniment del servei, valorades en funció del nombre d'usuaris i del seu àmbit territorial específic.

Aquesta última, la c, és la que cada any els municipis demanen al voltant del mes de juny. Cal tenir el PMUS aprovat per a sol·licitar-la.

120. Què és la Mesa de la Cambra de l'ATM?

La Mesa de la Cambra de distribució d'ingressos és un òrgan de gestió i consulta de l'ATM integrat per a les empreses de transport i la pròpia ATM, que té com a funcions principals les següents:

Assolir un clima de confiança i de transparència entre els diferents agents implicats en el sistema tarifari integrat

Distribuir mensualment els ingressos recaptats per la venda dels títols integrats ATM en funció de l'ús d'aquests títols (tipus de títol, intermodalitat, preu...) entre les diferents empreses de transport.

121. Com es calcula el dèficit d'un servei de transport públic urbà?

El dèficit d'un servei es calcula per la diferència entre els ingressos del servei, via tarifes o altres ingressos com pot ser publicitat, menys els costos total del mateix. En el cas que sigui negativa hi haurà dèficit.

122. Què són els Convenis de finançament entre Administracions?

Són una eina de gestió que se signa entre les diferents Administracions on es recullen els compromisos d'aportacions de les diferents Administracions per tal de garantir el servei de transport públic.

L'ATM de Barcelona i la Generalitat de Catalunya tenen amb l'AMTU un conveni, on es regulen els ajuts

als diferents ajuntaments socis de l'AMTU i que disposin d'un servei de transport integrat a l'àmbit del sistema tarifari integrat.

123. Hi ha diferències de finançament entre els municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona i la resta?

Els municipis, especialment els de fora de la 1a corona metropolitana, tenen veritables problemes de manteniment de les línies de transport públic urbà. Els costos del servei superen en bona part els ingressos provinents de la venda de bitllets i les subvencions públiques de les Administracions supramunicipals resulten insuficients, especialment als municipis no inclosos a la integració tarifària i exclosos de l'àrea i regió metropolitana.

A tall d'exemple, i plantejat de forma genèrica, els Ajuntaments de l'àrea metropolitana de Barcelona, atenent a l'aportació de l'Estat i de la Generalitat, han d'aportar al sosteniment del servei de transport, aproximadament un 35% del finançament necessari del servei. Els municipis de la resta de Catalunya, tot i que amb diferències, suporten gairebé el 70% del finançament del servei i, en ocasions, arriba fins gairebé el 90%.

Les diferències entre el territori, per capacitats i per accés a les subvencions, redonden directament en el servei. A tall d'exemple, l'Àrea Metropolitana de Barcelona compta amb el Tribut de la Mobilitat, que ja recapta als 36 municipis de l'AMB, que contribueix a finançar el transport públic de viatgers en l'àmbit dels ajuntaments que la formen. Qui paga l'IBI ha de pagar el tribut de la mobilitat. Aquest tribut significa, segons el Pressupost de 2023 de l'AMB, una aportació anual al finançament del transport públic de 132.302.881,74 euros (més de 132 milions d'euros). L'aplicació del cànon als serveis comercials també forma part del sistema de finançament a l'àrea metropolitana.

A aquests recursos s'afegeixen les aportacions de l'Estat i la Generalitat i l'evident ús intensiu del sistema de transport per part de la ciutadania, ja que

compten amb una àmplia oferta urbana, interurbana i intermodal, molt més competitiva i atractiva que la resta de Catalunya, fet que fomenta un ús més extens entre la població del transport públic.

Això no vol dir que a l'Àrea metropolitana de Barcelona no pugui haver-hi problemes de finançament del servei, evidentment la manca de recursos afecta a totes les administracions, però als municipis de la resta de Catalunya, el manteniment dels serveis de transport urbans i interurbans suposen una càrrega econòmica per les arques municipals en ocasions absolutament impossibles de sostenir, i això afecta directament als usuaris.

124. Puc aplicar un recàrrec a l'IBI per pagar part del cost del servei de transport públic?

El text legal que regula les possibilitats d'actuació dels ens locals en qüestions fiscals és el Reial decret legislatiu 2/2004, de 5 de març, pel qual s'aprova el text refós de la Llei reguladora de les hisendes locals (RDLLHL).

El Tribut metropolità (TM) constitueix un recurs amb què ha estat dotada només l'Àrea Metropolitana de Barcelona, en la Llei 31/2010 del Parlament de Catalunya, amb l'objectiu de finançar el transport públic de viatgers en l'àmbit de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. És previst actualment en l'article 153 del text refós de la Llei reguladora d'hisendes locals com a recurs de les àrees metropolitanes en la forma d'un recàrrec sobre l'impost de béns immobles (IBI), recàrrec que és objecte de desplegament a l'Ordenança fiscal de l'AMB, reguladora del tribut metropolità. És un tribut directe, de caràcter real, que grava el valor dels béns immobles de naturalesa urbana o de característiques especials, que s'exigeix en els 36 municipis de l'AMB (18 de la primera corona metropolitana o zona tarifària 1 i 18 que estan a la segona corona metropolitana o zona tarifària 2). Aquest tribut permet que els viatges dins d'aquests 36 municipis de l'AMB tinguin el cost d'una sola zona tarifària.

Es merita anualment, el primer dia del període impositiu, que coincideix amb l'any natural (l'1 de

gener). Amb aquest tribut es finança el transport públic de passatgers a l'Àrea Metropolitana de Barcelona, és a dir, els autobusos, el metro i el tramvia. Gràcies al tribut s'ha assolit en els darrers anys la integració tarifària, s'han aconseguit més serveis en horari nocturn i en festius, els mitjans de transport estan més preparats per reduir la contaminació ambiental i acústica i adaptats per a persones amb minusvalidesa, la flota es renova més sovint i segons les necessitats.

El transport metropolità, en ser un servei públic, genera beneficis per a tots els ciutadans. Per aquest motiu està subvencionat i els usuaris només paguen una part del cost del seu desplaçament. La resta s'ha de finançar amb instruments com el Tribut Metropolità.

Però malgrat només l'AMB pot aplicar aquest recàrrec, el RDLLHL preveu específicament alguns recàrrecs que les entitats locals poden establir. A més a més preveu, de forma genèrica, que "les entitats locals podran establir recàrrecs sobre els impostos propis de la respectiva comunitat autònoma i d'altres entitats locals en els casos expressament previstos en les lleis de la comunitat autònoma" (art. 38.2, RDLLHL).

Tanmateix, actualment les lleis catalanes no preveuen que els municipis puguin crear recàrrecs locals.

125. En què intervé i en què m'ajuda la Generalitat de Catalunya?

Des de la Generalitat de Catalunya, a través del Departament de Territori i Sostenibilitat, de la Secretaria d'Infraestructures i Mobilitat, de la Direcció General de Transports i Mobilitat i de la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat Terrestre, es gestionen les competències de la Generalitat de Catalunya i també es dona assessorament als municipis en els àmbits de la mobilitat sostenible i les infraestructures.

El dia a dia i la comunicació amb els municipis es porta a terme mitjançant els corresponents Serveis Territorials.

126. Què és la *xarxa Polis*?

Polis és una xarxa de ciutats i regions europees que cooperen per desenvolupar tecnologies i polítiques innovadores pel transport local.

L'objectiu és millorar el transport local amb estratègies integrades, prenent en consideració els aspectes econòmics, socials i mediambientals. Polis promou l'intercanvi d'experiències i la transferència de coneixements entre les entitats locals europees, facilita la comunicació entre els seus membres i ajuda activament a la participació dels socis de Polis en projectes europeus. La participació de Polis en projectes europeus permet crear un marc que facilita el diàleg i els intercanvis entre les administracions locals i els encarregats de la investigació en el transport.

127. Què és el *fons FEDER*?

El **Fons Europeu de Desenvolupament Regional (FEDER)** és un instrument financer de la Unió Europea. Permet accedir a ajudes a fons perdut que són gestionades per l'Administració, amb la finalitat de contribuir al desenvolupament econòmic de les regions, a qui des de la Comissió Europea se'ls hi assigna uns fons concrets d'actuació en funció del seu grau de desenvolupament.

El FEDER suposa una de les partides més grans del **pressupost de la UE** i afecta, entre d'altres, a actuacions en el sector dels transports, les comunicacions o el medi ambient.

A Catalunya, habitualment les sol·licituds s'han de presentar a través d'EACAT (www.eacat.cat) mitjançant el formulari degudament validat. Els ens locals sol·licitants han de presentar, a la Direcció General d'Administració Local, el conjunt de documentació addicional definida en l'ordre de convocatòria: memòria explicativa, plànols, certificats, declaracions responsables, etc.

128. Què és el projecte Civitas?

El projecte CIVITAS (CItY, VITAlity, Sostenibility) és una iniciativa de la Unió Europea que promou l'establiment de polítiques i estratègies per a un transport urbà més net, de qualitat, sostenible i eficient en l'ús de l'energia.

Mitjançant el projecte CIVITAS es dona suport a diverses iniciatives, que s'acullen als programes d'actuació i als ajuts impulsats des del projecte, al mateix temps que s'articula una xarxa de ciutats, amb plantejaments comuns en quant a les polítiques de mobilitat sostenible. Més de 300 ciutats en formen part activa.

Des de CIVITAS s'ofereixen diverses vies de finançament per a la participació en el projecte de les administracions locals i regionals. Trobareu tota la informació al web: <https://civitas.eu/>

129. Què és el programa HORIZON EUROPE?

El nou programa "Horizon Europe" -l'evolució de l'Horizon 2020- és el nou instrument de la Comissió Europea per fomentar la recerca i la innovació a la Unió Europea durant el període 2021-2027. Aquesta iniciativa disposa d'un pressupost de prop de 100.000 milions d'euros destinats a potenciar projectes innovadors.

En el programa Horizon Europe hi pot participar qualsevol entitat jurídica amb un projecte d'R+D+I entre mans adaptat a les condicions del programa. Aquestes entitats poden ser empreses, universitats, centres tecnològics, centres de recerca o la mateixa administració pública.

L'Horizon Europe està format per tres grans pilars:

- Pilar 1: Excel·lència científica. A través del Consell Europeu d'Investigació (ERC) es finançaran projectes d'investigació, dissenyats i dirigits per investigadors.
- Pilar 2: Reptes globals i competitivitat industrial europea. És el pilar que suma més pressupost i finançarà la investigació dels grans reptes globals reforçant les capacitats tecnològiques in-

dustrials. Un pilar que també donarà suport a la creació d'associacions europees i la indústria per treballar en projectes R+D+I.

- Pilar 3: Europa Innovadora. A través del Consell Europeu de la Innovació es potenciaran les empreses i startups més innovadores amb l'objectiu de créixer a escala internacional.

Les activitats de R+D+I del programa es duran a terme a través de diferents clústers temàtics:

- Salut
- Cultura, creativitat i societat inclusiva
- Seguretat civil per la societat
- Digitalització, indústria i espai
- *Clima, energia i mobilitat*
- Alimentació, bioeconomia, recursos naturals, agricultura i medi ambient

Es finançaran projectes en totes les fases del procés que porta de la recerca al mercat. Aquests han d'aportar valor afegit, han de ser d'aplicació civil (no s'accepten projectes militars) i han de respectar principis ètics i de dret aplicable.

Sisena part.
Definicions

130. Què és l'ATM Camp de Tarragona?

El Consorci del Transport Públic del Camp de Tarragona, està integrat per la Generalitat de Catalunya, mitjançant el Departament de Territori i Mobilitat, els ajuntaments de Tarragona, Reus, Valls, Cambrils, Calafell, Salou, Falset i Vila-seca, i els consells comarcals de l'Alt Camp, Baix Camp, Baix Penedès, Conca de Barberà, Priorat i Tarragonès.

Es va constituir via RESOLUCIÓ PTO/3843/2003, de 4 de desembre, per la qual es fa públic l'Acord del Govern de 28 d'abril de 2003. Publicat al DOGC núm. 4033 de 18 de desembre de 2003.

ACORD GOV/93/2010, d'11 de maig, d'aprovació de la modificació dels Estatuts del Consorci del Transport Públic del Camp de Tarragona. Publicat al DOGC núm. 5637 de 27 de maig de 2010.

ANUNCI del Consorci del Transport Públic del Camp de Tarragona, sobre actualització de l'annex I dels seus Estatuts. Publicat al DOGC núm. 5918 de 12 de juliol de 2011.

La finalitat amb què es constitueix el Consorci, és la de coordinar el sistema de transport públic de viatgers en l'àmbit territorial del Camp de Tarragona.

131. Què és l'ATM de l'àrea de Lleida?

L'Autoritat Territorial de la Mobilitat de l'Àrea de Lleida, és un consorci interadministratiu de caràcter voluntari integrat per la Generalitat de Catalunya, pels Ajuntaments de Torregrossa, Mollerussa i Lleida, i pels consells comarcals del Segrià, de les Garrigues, de la Noguera, de l'Urgell i de la Segarra. És una entitat de dret públic amb personalitat jurídica i patrimoni propis.

Es va constituir per l'Acord del Govern, de data 30 d'agost de 2005, publicat al DOGC núm. 4469 de

14 de setembre de 2005, amb la finalitat de coordinar el sistema de transport públic de viatgers en l'àmbit territorial de Ponent.

El Consorci es regeix pels seus propis Estatuts i el seu Reglament de règim interior i supletòriament per la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú, la Llei 7/1985, de 2 d'abril, reguladora de les bases de règim local, la Llei 13/1989, de 14 de desembre, d'organització, procediment i règim jurídic de l'Administració de la Generalitat de Catalunya, el Decret legislatiu 2/2003, de 28 d'abril, pel qual s'aprova el text refós de la llei municipal i de règim local de Catalunya, i les disposicions que les despleguen.

132. Què és l'ATM de l'àrea de Girona?

El Consorci del Transport públic de l'Àrea de Girona, Autoritat Territorial de Mobilitat, és una entitat de dret públic amb personalitat jurídica i patrimoni propis que es crea a l'empara del que disposen l'article 20 de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, l'article 55.1 de la Llei 13/1989, de 14 de desembre, d'organització, procediment i règim jurídic de l'Administració de la Generalitat de Catalunya, i l'article 6 de la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú.

Les administracions que l'integren són: Generalitat de Catalunya, Consells Comarcals de la Selva, del Gironès i del Pla de l'Estany i els Ajuntaments d'Aiguaviva, Amer, Arbúcies, Banyoles, Bescanó, Brunyola, Camós, Campllong, Canet d'Adri, Cassà de la Selva, Cervià de Ter, Cornellà de Terri, Flaçà, Fontcoberta, Fornells de la Selva, Girona, Juià, La Cellera de Ter, Llagostera, Llambilles, Maçanet de la Selva, Madremanya, Palol de Revardit, Porqueres, Quart, Riudarenes, Riudellots de la Selva, Salt, Sant Andreu, Salou, Sant Aniol de Finestres, Sant Gregori, Sant Hilari Sacalm, Sant Joan de Mollet, Sant Jordi Desvalls, Sant Julià de Ramis, Sant Martí de Llémena, Sant Martí

Vell, Santa Coloma de Farners, Sarrià de Ter, Vidre-res, Vilablareix, Viladasens i Vilobí d'Onyar.

Creen aquest Consorci interadministratiu, de caràcter voluntari i per temps indefinit, per a la coordinació del sistema de transport públic de viatgers a les comarques del Gironès, la Selva, el Pla de l'Estany, l'Alt Empordà, el Baix Empordà i la Garrotxa, i la resta de finalitats que s'expressen en els seus Estatuts.

ACORD CPT/73/2006, de 25 de juliol, pel qual es constitueix el Consorci del Transport Públic de l'àrea de Girona i se n'aproven els Estatuts. Publicat al DOGC núm. 4696 de 11 d'agost de 2006.

133. Què és l'ATM de Barcelona?

L'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) de Barcelona, és un consorci interadministratiu de caràcter voluntari, creat el 1997, al qual es poden adherir totes les administracions titulars de serveis públics de transport col·lectiu, individualment o a través d'entitats que les agrupin i representin, que pertanyin a l'àmbit format per les comarques de l'Alt Penedès, l'Anoia, el Bages, el Baix Llobregat, el Barcelonès, el Berguedà, el Garraf, el Moianès, el Maresme, Osona, el Ripollès, el Vallès Occidental i el Vallès Oriental.

Les Administracions consorciades són la Generalitat de Catalunya (51%) i administracions locals (49%), composades per l'Ajuntament de Barcelona, l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) i l'Associació de municipis per a la Mobilitat i el Transport Urbà (AMTU). Cal destacar la presència de representants de l'Administració General de l'Estat espanyol en els òrgans de govern de l'ATM, en qualitat d'observadors.

L'ATM té com a finalitat articular la cooperació entre les Administracions públiques titulars dels serveis i de les infraestructures del transport públic col·lectiu de l'àrea de Barcelona que en formen part, així com la col·laboració amb aquelles altres que, com l'Administració de l'Estat espanyol (AGE), hi estan compromeses financerament o són titulars de serveis propis o no traspasats.

134. Qu'è són les targetes T-12 i T-16?

La T-16, ja ha substituït a l'antiga T-12 a tots els sistemes integrats de transport de Catalunya. Als sistemes de Girona, Lleida i Tarragona, que van estrenar la T-16 el dia 20 de març de 2023, es podrà continuar usant la T-12 fins que el menor titular faci els tretze anys.

La targeta T-16 és un títol de transport per als nens i nenes que viuen en l'àmbit del sistema tarifari integrat de l'ATM de l'àrea de Barcelona, de Girona, de Lleida o de Tarragona, vàlida des de els 4 anys fins el 31 de desembre de l'any que compleixen 16, que els permet fer gratuïtament un nombre il·limitat de viatges a la xarxa de transport públic del sistema tarifari integrat, dins la mateixa zona tarifària on resideixi el nen o nena.

En cas que els pares del nen estiguin divorciats i visquin en zones tarifàries diferents, el nen podrà tramitar dues T-16 per a cadascuna de les dues zones on visqui.

La targeta T-16 és un títol personalitzat amb el nom i el DNI/NIE/passaport, que s'ha de validar a cada viatge, i només la pot fer servir el nen o la nena que en sigui el titular.

Poden ser titulars d'aquesta targeta tots els nens i les nenes que resideixin a qualsevol dels municipis que conformen l'àmbit del sistema tarifari integrat.

La targeta T-16 en format T-mobilitat té un cost de 4,5 € tant en la seva primera emissió com en cas de demanar un duplicat per pèrdua o mal estat (per causes imputables a l'usuari). La renovació de la targeta es realitzarà sense cost i de manera automàtica fins que el nen o la nena arribin al límit d'edat.

La sol·licitud de la targeta es pot fer en centres d'atenció al client de cada ATM, en punts habilitats o en línia.

135. Què és l'AMB?

L'AMB és l'Administració pública de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, una gran conurbació urbana formada per un total de 36 municipis.

La constitució com a Administració pública es va fer el 21 de juliol del 2011, d'acord amb la Llei 31/2010 aprovada pel Parlament de Catalunya. Des d'aquell moment, l'AMB substitueix les tres entitats metropolitanes vigents fins aquella data: la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, l'Entitat del Medi Ambient i l'Entitat Metropolitana del Transport.

La institució subvenciona la targeta rosa metropolitana, la multiviatge T-4 i per a les persones amb disminució subvenciona el transport especial adaptat i el passi metropolità d'acompanyant.

136. Què és l'AMTU?

L'Associació de municipis per la Mobilitat i el Transport Urbà (AMTU), és una associació d'ens locals d'àmbit nacional català, que treballa per la millora de la mobilitat i de les infraestructures de transport públic d'arreu de Catalunya.

L'AMTU dona suport tècnic, jurídic i administratiu als seus associats en matèria de mobilitat, infraestructures i transport públic. Té la voluntat de representar la veu conjunta de tots els municipis catalans i, per tant, està oberta a tots als municipis i ens locals que voluntàriament decideixin formar-ne part.

L'AMTU forma part de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) de l'àrea de Barcelona i actualment, pel seu àmbit d'actuació, gestiona els títols de transport T-16 i T-verda, i els ajuts per a la millora de les xarxes de transport públic dels municipis del Sistema Tarifari Integrat de Barcelona, excepte pels de la primera corona tarifària. A més a més, també realitza activitats per a la promoció del transport urbà i la mobilitat sostenible, edita la revista "Mobi-liCAT", i organitza des de l'any 2005 una jornada de referència, des del 2015 "La Jornada Catalana de la Mobilitat" i el Congrés Nacional de la Mobilitat que es començarà a celebrar cada dos anys a partir de l'any 2020.

L'AMTU és una associació sense ànim de lucre, inscrita al Registre d'organitzacions associatives dels ens locals de Catalunya de la Generalitat de Catalu-

nya. L'àmbit territorial de l'AMTU és qualsevol terme municipal de Catalunya, sigui o no titular d'un servei propi de transport urbà i independentment de quines siguin les seves característiques poblacionals, territorials o de serveis.

Els objectius de l'AMTU es concentren en:

- Assolir un finançament estable pels municipis associats, per tal que puguin fer front al manteniment i la millora dels seus transports públics, la dotació de més i millors infraestructures, i el mutu ajut, formació, informació i coordinació entre els seus associats, per tal que el transport públic i la mobilitat sostenible guanyin protagonisme, usuaris i prestigi social.
- La integració de les polítiques de desenvolupament urbà i econòmic, i les polítiques de mobilitat de manera que es minimitzin els desplaçaments habituals i es garanteixi plenament l'accessibilitat als centres de treball, a les residències i als punts d'interès cultural, social, sanitari, formatiu o lúdic, amb el mínim impacte ambiental possible i de la manera més segura.
- La planificació de la mobilitat com a base prioritària dels sistemes de transport públic i col·lectiu i altres sistemes de transport de baix impacte.
- Establir mecanismes de coordinació administrativa i mancomunar serveis en benefici de la ciutadania i a favor de la reducció dels costos del servei.
- Contribuir a la integració tarifària del transport públic al conjunt de Catalunya, amb especial cura d'atendre les necessitats dels municipis més petits i amb menys recursos, i territorialment pitjor connectats.
- Promoure i establir el sistema definitiu d'implantació del transport flexible.
- Assessorar als municipis en la planificació urbana i urbanística dels termes a partir de l'ús racional del territori i tenint en compte que sempre s'ha de cobrir la demanda creixent del transport públic.

137. Quins serveis pot oferir l'AMTU als municipis?

Els serveis que ofereix l'AMTU als seus associats són:

- Suport polític, en tot l'àmbit de la mobilitat i les seves infraestructures, pels responsables polítics municipals, especialment davant les administracions supramunicipals i les ATM territorials.
- Suport tècnic, en tot l'àmbit de la mobilitat i les seves infraestructures, pels responsables tècnics municipals.
- Redacció d'estudis, projectes, plans d'actuació, pla director integral d'aparcaments del municipi, etc.
- Estudis i projectes en el marc del conveni que té amb l'ATM de Barcelona.
- Realització d'enquestes de mobilitat per a la realització de PMUS o altres.
- Gestió de les ajudes pel transport públic que reben els municipis.
- Gestió dels títols socials de transport vinculats a la T-Mobilitat dels municipis que ho desitgin, de tot el STI de l'ATM de Barcelona.
- Anàlisi de la mobilitat i les infraestructures.
- Jornades de formació per a tècnics municipals.
- Programa de promoció del transport públic per a infants d'11 i 12 anys, adreçat als centres escolars, de la mà dels ajuntaments.
- Programa de promoció del transport públic per a la gent gran.
- Cursos per a conductors de transport públic.
- Organització de jornades festives i de sensibilització pel transport públic.

L'AMTU també organitza jornades concretes al llarg de l'any i, bianualment “La Jornada Catalana de la Mobilitat” i “l'International Mobility Congress” que s'alternen any a any.

138. Què és MobiliCat?

A part d'aquests serveis exclusius pels associats, l'AMTU també edita la publicació trimestral *MobiliCAT*. La primera revista en català especialitzada en

mobilitat i les seves infraestructures, on també hi trobem novetats, avenços tecnològics, articles d'opinió i notícies relacionades amb la mobilitat. *MobiliCAT* té un suplement dedicat exclusivament al municipalisme i es fa arribar a tots els municipis i ens locals de Catalunya.

<http://www.mobilicat.cat/>

MobiliCat també és una plataforma. La primera plataforma digital de tipus professional, on tots els usuaris del sector de la mobilitat, el transport públic i les seves infraestructures comparteixen informació i es relacionen.

A través de diferents graus d'accés, des del ciutadà interessat en la mobilitat, fins al regidor membre del Comitè Executiu o de l'Assemblea de l'AMTU, dins de la plataforma *MobiliCat* s'hi poden trobar informes comparatius, dades de validacions, alertes de subvencions, gestió d'informes específics, plecs tipus, documents tècnics, vademècum del transport públic, seguiment dels programes educatius, tota la informació dels òrgans de govern de l'AMTU (com si fos la pròpia intranet de l'AMTU), reculls de premsa diaris, crear grups de treball per projectes, aportar noves idees que portin a obrir un projecte, aportar articles i coneixement i un llarg etcètera.

<https://mobilicat.voltea.co/account/login>

139. Què és La Jornada Catalana de la Mobilitat?

És la cita anual de referència pels actors en matèria de mobilitat de Catalunya. Tècnics, regidors, consultors i operadors de mobilitat es donen cita en aquesta jornada que organitza l'AMTU, en col·laboració i amb el patrocini, principalment de la Generalitat de Catalunya, a través del Departament de Territori i Sostenibilitat, de l'ATM de Barcelona i de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.

Any rere any, s'ha convertit en un espai on 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 poden ajudar en aquest àmbit. La Jornada és acollida per un municipi associat a l'AMTU diferent

en cada edició, i compta ja amb més de 300 assistents a cada edició. La primera es va celebrar a Mataró l'any 2015, però era herència de les 10 edicions anteriors, que amb el nom de “Jornada AMTU” es celebraven des del 2005.

Més informació al web:

<https://jornadamobilitat.cat/>

140. Què és l’ “International Mobilty Congress” - IMC?

El Congrés IMC és fruit d'anys de treball i neix degut al gran èxit de “La Jornada Catalana de la Mobilitat”. Catalunya vol ser un país líder en innovació i en introduir millores a la mobilitat. Barcelona ara també acull la seu central de l'EIT Urban Mobility (<https://www.eiturbanmobility.eu/>) i per tant, des del Govern de la Generalitat es va decidir sumar esforços amb l'AMTU, l'ATM de Barcelona, la Diputació de Barcelona i l'ACM per organitzar un gran esdeveniment bianual relacionat amb la Mobilitat i el Transport públic. La primera edició es va celebrar el 2021, la segona al 2022 i la tercera serà al 2024. Les dues primeres edicions es van celebrar a Sitges.

El Congrés busca explorar i donar a conèixer solucions aplicades i analitzar casos d'èxit d'àmbit mundial, per identificar els principals reptes, i conèixer tendències i solucions de la mà d'especialistes internacionals, en els diferents àmbits de la mobilitat.

Més informació al web:

<https://www.imcmobilitycongress.com/>

141. Què és l’ EIT Urban Mobility?

L'EIT Urban Mobility és una iniciativa de l'Institut Europeu d'Innovació i Tecnologia (EIT). Des del gener de 2019 treballen per fomentar canvis positius en la manera de moure's per les ciutats per tal de fer-les llocs més habitables. Pretenen convertir-se en la iniciativa europea més gran que transforma la mobilitat urbana. El cofinançament de fins a 400 milions d'euros (2020-2026) de l'IET, un organisme de la Unió Europea, ajudarà a fer-ho possible. La seu central és a Barcelona.

142. Què és una Targeta Ciutadana i com puc implantar-la en el meu municipi?

La Targeta Ciutadana és una targeta personal i intransferible que a més de poder ser utilitzada en el transport públic, permet realitzar certes gestions municipals i fer ús de determinats serveis com l'aparcament regulat als carrers de les nostres ciutats, les instal·lacions esportives municipals, el préstec de llibres de les biblioteques, l'accés als museus, pagament al comerç local, etc. La Targeta Ciutadana conté informació bàsica sobre el ciutadà o ciutadana que permet adaptar el preu de determinats serveis públics a les característiques individuals (edat, família nombrosa o monoparental, etc.) del seu titular.

Amb la implantació de la T-Mobilitat els sistemes de transport han d'adaptar la seva tecnologia i les empreses de transport / Ajuntaments encarar el canvi dels títols propis i socials. L'AMTU pot oferir una gestió única d'emissió, distribució i informació d'aquesta targeta. Per a més informació us heu d'adreçar a l'AMTU.

143. Què és la Xarxa MOBAL?

L'Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge de la Diputació de Barcelona impulsa el web xarxamobal.diba.cat, dedicat a temes de mobilitat, seguretat viària i accessibilitat i dirigit específicament als responsables municipals.

L'objectiu principal de la Xarxa MOBAL és promoure l'intercanvi d'informació entre els tècnics dels Ajuntaments, la Diputació i d'altres entitats vinculades a la mobilitat, la seguretat viària i l'accessibilitat.

- Els objectius de la Xarxa MOBAL són:
 - Fomentar el treball cooperatiu: constituir una xarxa cooperativa de tècnics del món local que treballen en matèria de mobilitat i seguretat viària local.
 - Promoure la formació: promoure la formació contínua dels tècnics municipals en matèria de mobilitat i seguretat viària local.
 - Promoure l'intercanvi d'informació: mitjançant l'espai web, el tècnic municipal dispo-

sarà d'un espai per a l'intercanvi d'experiències, documentació i coneixement.

- Els destinataris de la Xarxa MOBAL són:
 - Polítics i tècnics municipals dels ajuntaments gestors de la mobilitat i la seguretat viària local.
 - Professionals de l'àmbit de la mobilitat i la seguretat viària, qualsevol persona interessada en aspectes de la gestió de la mobilitat local, ja siguin professionals, tècnics d'administracions públiques, representants d'institucions, representats d'universitats, etc.
- Què s'ofereix a través de la Xarxa MOBAL:
 - Base de dades d'informació municipal de mobilitat
 - Butlletí informatiu de periodicitat mensual
 - Recull de bones pràctiques
 - Directori d'empreses del sector
 - Base de dades dels plans de mobilitat dels municipis de la província de Barcelona
 - Quaderns de mobilitat i accessibilitat
 - Accés a la informació dels plans de mobilitat realitzats des de l'Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local
 - Recull d'informació d'interès com per exemple: actualitat, agenda, normativa, biblioteca tècnica, etc.

144. Què és l'Observatori Català de la Mobilitat?

És un instrument d'avaluació i seguiment creat a partir de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, aprovada pel Parlament de Catalunya. El seu objectiu és l'anàlisi de la mobilitat de les persones i del transport de mercaderies, adreçada a la sostenibilitat i a la seguretat, i l'avaluació dels instruments de planificació i els seus efectes, mitjançant un recull de la informació més rellevant en matèria de mobilitat i el seu grau de sostenibilitat.

- D'acord amb això, l'Observatori pretén assolir els objectius següents:
 - *Recollir el màxim d'informació, especialment de caire estadístic, relacionada amb la mobili-*

tat i la seva difusió en format electrònic. L'Observatori neix amb una clara voluntat d'integració de la informació existent en l'àmbit de la mobilitat per la qual cosa es construirà a partir de l'aportació de les dades estadístiques i de la informació d'interès acordades per les diferents parts que hi participen amb la finalitat d'analitzar i dissenyar noves polítiques i actuacions tendents a una gestió sostenible de la mobilitat. D'aquesta manera, la ciutadania interessada (consultors, professorat i personal investigador) en l'àmbit de la mobilitat a Catalunya disposaran d'informació valuosa i fàcilment accessible per a la seva feina. Aquest compromís d'exhaustivitat fa referència, també, a l'horitzó temporal de les dades i a la seva territorialització quan sigui possible.

- *Ser l'eina d'avaluació de les polítiques de mobilitat.* L'Observatori pretén convertir-se en una eina d'avaluació i seguiment del model de mobilitat per tal d'analitzar si la tendència d'aquest model segueix l'orientació prevista a la Llei en els sis eixos que caracteritzen el model de mobilitat desitjable (qualitat de vida, competitivitat econòmica, sostenibilitat, seguretat, saludabilitat i integració social). Per això, s'ha definit una bateria d'indicadors, cadascun d'ells relacionat amb un o més eixos, que han de servir com a imatge dels resultats obtinguts per l'aplicació de les polítiques de mobilitat.
- *Obrir un fòrum de debat sobre el model de mobilitat.* La disponibilitat de la informació respecte la mobilitat i la facilitat d'accés a les dades han de donar lloc a què empreses consultores, universitats, instituts d'investigació, etc. puguin obtenir noves correlacions i nous indicadors, i en aquest sentit l'Observatori ha de servir com a element integrador d'aquest debat al voltant de la mobilitat a Catalunya.

- Així mateix, es pretén que a mig termini l'Observatori Català de la Mobilitat constitueixi el marc d'informació de referència a partir del qual es puguin elaborar diferents productes de difusió i reflexió en aquest àmbit.

145. Què és el planificador *Mou-te*?

El *Mou-te* amb transport públic per Catalunya és el cercador de rutes o router a internet promogut per la Generalitat de Catalunya amb la voluntat d'anar integrant tota l'oferta de transport públic que opera a Catalunya. Les dades que integren aquest sistema d'informació les aporten els diferents organismes titulars dels serveis públics de transports i els operadors del sistema. El cercador ofereix diverses rutes de transport multimodals en funció dels criteris especificats de cerca, considerant tant el transport públic urbà com l'interurbà i els trams a realitzar a peu tant per arribar al punt més proper de transport públic com per efectuar els intercanvis entre els modes de transport. Permet obtenir la informació actualitzada dels horaris, les línies de transport, les incidències o les afectacions al servei.

Podeu incorporar-lo a la pàgina web del vostre municipi mitjançant un enllaç que us facilitarà la direcció general de transports.

146. Què és un *BRT*?

El sistema d'autobús de trànsit ràpid ("*Bus Rapid Transit*" en anglès, BRT) és un servei d'altres prestacions per a transport públic, que té com a objectiu combinar els carrils d'autobusos amb estacions d'autobusos d'alta qualitat, vehicles, serveis i marques per aconseguir el rendiment i la qualitat d'un tren lleuger o d'un sistema de metro, amb la flexibilitat, el cost i la simplicitat d'un sistema d'autobusos.

Al nostre país els coneixem amb el nom de xarxa *Exprés.cat*. Una xarxa d'altres prestacions amb autobusos que es caracteritzen per la seva alta freqüència; l'ús de vehicles moderns i accessibles; velocitat

comercial alta; informació en temps real, circulació per carrils segregats i una gran demanda.

Per tal de donar resposta al gran increment de la demanda de serveis de transport interurbà per a autobús (des del 2001 ha crescut un 57%), la Generalitat va començar la implantació d'una nova xarxa d'autobusos d'altres prestacions, que inclou les línies d'autobusos interurbans amb més demanda de cada demarcació, amb el nom d'*Exprés.cat*.

La xarxa *Exprés.cat* constarà de 40 línies que representen el 40% de la demanda, amb ocupacions mitjanes de 30 viatgers/expedició.

147. Què és l'EMQ i l'EMEF?

L'Enquesta de Mobilitat Quotidiana (EMQ) és una iniciativa de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) a fi de conèixer quinquennalment la mobilitat de la població de la Regió Metropolitana de Barcelona. Sota aquest criteri, els anys 1996 i 2001 se n'elaboren les dues primeres edicions.

En l'edició de l'any 2006 s'amplia el seu abast territorial al conjunt de Catalunya, al mateix temps que esdevé una operació estadística inclosa en el Pla Estadístic de Catalunya 2006-2009. Per aquest motiu, s'incorpora com a promotor de l'enquesta, a part de l'ATM, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya (DPTOP).

El gruix de l'enquesta el constitueix la descripció de la mobilitat quotidiana segons els següents aspectes:

- Motiu de desplaçament
- Mode de transport
- Distribució horària i durada mitjana dels desplaçaments
- Distribució espacial
- Mobilitat diferencial segons segments de població

Paral·lelament l'EMQ també recull una dimensió més subjectiva, en què es vol conèixer les percepcions, les predisposicions i les valoracions dels ciutadans vers la mobilitat.

L'Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner (EMEF) és una estadística oficial de periodicitat anual promoguda

per l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM), l'Ajuntament de Barcelona, l'AMB, l'AMTU i l'Institut d'estadística de Catalunya (IDESCAT) per tal de donar continuïtat a una sèrie d'estudis de mobilitat elaborats per l'Ajuntament de Barcelona (*Enquesta de mobilitat i trànsit*) i complementar la informació que l'ATM ofereix quinquennalment a través de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana (EMQ).

Fins l'actualitat s'han realitzat dotze edicions de l'enquesta, corresponents al període 2003 - 2014. L'objectiu principal de les diferents edicions és conèixer els hàbits de desplaçament i les actituds vers la mobilitat en dia feiner de la població resident a la Regió Metropolitana de Barcelona de 16 anys i més. Les edicions del 2008 i 2009 van ampliar el seu abast territorial al conjunt del territori català. També, a partir de l'edició 2014 l'abast territorial de l'enquesta és tot l'àmbit del sistema tarifari integrat (STI).

La informació recollida fa referència als desplaçaments duts a terme el darrer dia feiner a la realització de l'entrevista: de dilluns a divendres no festius. En termes generals, el gruix de l'enquesta el constitueix la descripció de la mobilitat en dia feiner segons els següents aspectes:

- Motiu de desplaçament
- Mode de transport
- Distribució horària i durada mitjana dels desplaçaments
- Distribució espacial dels desplaçaments
- Mobilitat diferencial segons segments de població

Paral·lelament l'EMEF, també recull una dimensió més subjectiva, en què es volen conèixer les percepcions, les predisposicions i les valoracions dels ciutadans vers alguns dels elements que conflueixen en la mobilitat.

148. Què és el PITC?

El Departament ha elaborat el Pla d'infraestructures de Transport de Catalunya (PITC) amb l'objectiu de definir de manera integrada la xarxa d'infraestructures viàries, ferroviàries i logístiques necessàries per

a Catalunya amb l'horitzó temporal de l'any 2026, i té el propòsit d'ampliar-lo amb la resta d'infraestructures, portuàries i aeroportuàries a curt termini, per tal de constituir un pla complet d'infraestructures de Catalunya.

Aquest Pla continua la tradició interrompuda de la planificació d'infraestructures a Catalunya. Els dos primers plans d'infraestructures, el de la Mancomunitat de Catalunya (1922) i el Pla general d'obres públiques (1935), no arribaren a poder-se implementar per circumstàncies polítiques alienes als plans. El Pla de carreteres de 1985 (revisat el 1995) ha estat, així, el primer i l'únic pla d'infraestructures terrestres que arriba a esgotar el seu termini normalment.

El PITC té caràcter de pla territorial sectorial, d'acord amb la Llei 23/1983, de 21 de novembre, de política territorial, i de pla específic a l'efecte d'allò que estableix la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.

149. Què és el PEIT?

És el *Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte* que elabora el Ministeri de Foment espanyol. Defineix les directrius bàsiques de l'actuació en infraestructures i transport de competència de l'Estat espanyol amb un horitzó a mig i llarg termini (2005-2020), a fi de configurar un marc global i coherent que doni estabilitat a aquesta política. Pel seu caràcter estructural el PEIT conté criteris generals per emmarcar totes les decisions que s'hagin de prendre en aquest àmbit.

Setena part.

**Referents normatius en
l'àmbit de la mobilitat**

150. Quins són els referents normatius en l'àmbit de la mobilitat?

Generals

- Constitució espanyola, 1978
Llei orgànica 6/2006, de reforma de l'Estatut d'autonomia de Catalunya
Decret Legislatiu 2/2003, de 28 d'abril, pel qual s'aprova el text refós de la Llei municipal i de règim local de Catalunya.
Llei 3/2012, del 22 de febrer, de modificació del text refós de la Llei d'urbanisme, aprovat pel Decret legislatiu 1/2010, del 3 d'agost.
- Legislació genèrica sobre seguretat viària
Llei 18/2021, de 20 de desembre, per la qual es modifica el text refós de la Llei de Trànsit, Circulació de Vehicles de Motor i Seguretat Viària, aprovat pel RDL 6/2015, de 30 d'octubre, en matèria de permís i llicència de conducció per punts.
Reial Decret 971/2020, de 10 de novembre, pel qual es modifica el Reglament general de conductors, aprovat pel Reial Decret 818/2009, de 8 de maig.
Reial Decret 970/2020, de 10 de novembre, pel qual es modifiquen el Reglament general de circulació, aprovat pel Reial Decret 1428/2003, de 21 de novembre i el Reglament general de vehicles, aprovat pel Reial decret 2822/1998, de 23 de desembre, en matèria de mesures urbanes de trànsit.
- Llei de mobilitat
Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.

A Catalunya, el referent normatiu en matèria de mobilitat és la Llei 9/2003, de 13 de juny, aprovada pel Parlament. Aquesta Llei, pionera a Europa, té com a objectius bàsics integrar les polítiques de creixement urbà i econòmic amb les de mobilitat, donar prioritat al transport públic i als sistemes eficients de transport, po-

tenciar la intermodalitat, ajustar els sistemes de transport a la demanda en zones de baixa densitat de població, disminuir la congestió de les zones urbanes, augmentar la seguretat viària i reduir la congestió i la contaminació.

La Llei condiciona l'urbanisme a la mobilitat, de manera que en el futur no es podrà aprovar cap projecte urbanístic nou si no compta amb un estudi de la mobilitat que genera.

El desplegament de la Llei de mobilitat s'ha fet per mitjà de diferents normes derivades, que defineixen els instruments de planificació per a l'àmbit territorial que en cada cas els correspongui. Són els següents: les directrius nacionals de mobilitat (DNM), els plans directors de mobilitat (PDM), els plans específics i els plans de mobilitat urbana (PMU).

- Legislació de canvi climàtic

Llei 9/2019, del 23 de desembre, de modificació de la Llei 16/2017, del canvi climàtic, pel que fa a l'impost sobre les emissions de diòxid de carboni dels vehicles de tracció mecànica.

La Llei del canvi climàtic té com a finalitats reduir les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle i afavorir la transició cap a una economia neutra en emissions. Adopta les bases derivades de la legislació comunitària europea i configura els elements essencials per a la regulació d'aquest instrument al nostre país.

La Llei persegueix, bàsicament, cinc finalitats:

- Aconseguir que Catalunya redueixi tant les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle (GEH) i afavorir la transició cap a una economia baixa en carboni.
- Reforçar i ampliar les estratègies i els plans que s'han elaborat durant els darrers anys.
- Promoure i garantir la coordinació de totes les administracions públiques catalanes, i fomentar la participació de la ciutadania, dels agents socials i dels agents econòmics.
- Esdevenir un país capdavanter en la investigació i aplicació de noves tecnologies, i redu-

ir la dependència energètica de Catalunya de recursos energètics externs.

- Fer visible el paper de Catalunya al món, tant en els projectes de cooperació com en la participació en els fòrums globals de debat sobre el canvi climàtic.

Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica.

- Per a noves matriculacions de turismes i vehicles comercials lleugers, reducció gradual per arribar a emissions de zero g CO₂/km l'any 2040.
 - Obligació que els municipis de més de 50.000 habitants adoptin plans de mobilitat urbana sostenible no més enllà de 2023: zones de baixes emissions, protecció de zones sensibles com els centres escolars i sanitaris, promoció de la mobilitat a peu o bicicleta...
 - Fomentar el repartiment de mercaderies i la mobilitat a la feina sostenibles.
 - Instal·lació de punts de recàrrega elèctrica, electrificació del transport. Instal·lació de recàrrega elèctrica per a vehicles en el 10 % d'estacions de serveis de més vendes.
 - Reducció gradual de les emissions generades pel consum de combustibles fòssils dels bucs, embarcacions, etc. quan estigui amarats o fondejats als ports, amb un objectiu de zero emissions directes per l'any 2030.
 - El CT Edificació haurà de preveure la instal·lació de punts de càrrega.
- Llei de finançament del transport públic
Llei 21/2015, del 29 de juliol, de finançament del sistema de transport públic de Catalunya

La mobilitat de les persones és un dret social que cal garantir i preservar a partir d'un finançament suficient i solidari. Aquesta llei de finançament del sistema de transport públic respon a la disposició addicional vuitena de la Llei 9/2003, del 13 de juny, de la mobilitat, que diu: «En el termini d'un any a partir de l'aprovació d'aquesta llei, el Govern ha de presentar un projecte de llei de finançament del trans-

port públic, de la mobilitat sostenible i de promoció de l'ús dels combustibles alternatius que en reguli el marc organitzatiu».

- Directrius nacionals de mobilitat (DNM)

Decret 362/2006, de 3 d'octubre, pel qual s'aproven les Directrius nacionals de mobilitat

Després que entrés en vigor la Llei de la mobilitat, el 27 de juliol de 2003, es van aprovar les directrius nacionals de mobilitat com a marc orientador per aplicar els objectius de mobilitat mitjançant orientacions, objectius temporals, propostes operatives i indicadors de control. Les directrius nacionals de mobilitat, que s'apliquen a tot el territori de Catalunya, tenen caràcter de pla territorial sectorial.

Les directrius han de servir per elaborar la resta d'instruments de planificació de la mobilitat:

- Els plans directors de mobilitat, que tenen per objecte l'aplicació territorialitzada de les directrius nacionals de mobilitat.
 - Els plans específics, que tenen per objecte l'aplicació sectorialitzada de les directrius per als diferents mitjans o infraestructures de mobilitat, tant en el cas de transport de persones com en el de mercaderies.
 - Els plans de mobilitat urbana, que són el document bàsic per configurar les estratègies de mobilitat sostenible dels municipis de Catalunya.
- Estudis d'avaluació de la mobilitat generada (EAMG)

Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada

El Decret preveu dues categories: els associats a la planificació, que formaran part del pla, i els associats a implantacions singulars, que hauran d'avaluar la mobilitat generada, preveure l'impacte en les xarxes de mobilitat i establir les mesures correctores corresponents.

- Llei d'accessibilitat

La Llei 13/2014, del 30 d'octubre, d'accessibilitat té per objecte:

- Establir les condicions d'accessibilitat necessàries perquè els espais d'ús públic, els edificis, els mitjans de transport, els productes, els serveis i els processos de comunicació garanteixin l'autonomia, la igualtat d'oportunitats i la no discriminació de les persones amb discapacitat o amb altres dificultats d'interacció amb l'entorn.
- Integrar en el marc normatiu de Catalunya les condicions bàsiques d'accessibilitat, d'acord amb les directrius internacionals i estatals.
- Promoure la utilització de productes de suport a l'accessibilitat que millorin la qualitat de vida de les persones amb discapacitat o amb altres dificultats d'interacció amb l'entorn.

Fa una modificació de la Llei 19/2009. Es modifica la lletra c de l'article 12 de la Llei 19/2009, del 26 de novembre, de l'accés a l'entorn de les persones acompanyades de gossos d'assistència, que resta redactada de la manera següent: «c) Transports d'ús públic: qualsevol tipus de transport col·lectiu públic o d'ús públic, serveis de taxi o serveis anàlegs en l'àmbit de les competències de les administracions catalanes i que dugui a terme el servei en el territori de Catalunya.»

- Llei de l'Àrea Metropolitana de Barcelona
Llei 31/2010, del 3 d'agost, de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

L'objecte d'aquesta llei és crear l'Àrea Metropolitana de Barcelona i regular-ne l'organització, les competències i el finançament.

- Altres normatives
Llei 11/2008, del 31 de juliol, de modificació de la Llei 7/1993, del 30 de setembre, de carreteres.
Decret Legislatiu 2/2009, de 25 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei de carreteres.
Llei 12/2006, del 27 de juliol, de mesures en matèria de medi ambient i de modificació de les lleis 3/1988 i 22/2003, relatives a la protecció dels animals, de la Llei 12/1985, d'espais naturals, de la Llei 9/1995, de l'accés motoritzat al medi natural, i de la Llei 4/2004, relativa al procés d'adequació de les activitats d'incidència ambiental.
Llei 4/2006, de 31 de març, ferroviària.

*Llei 12/2002, de 14 de juny, del transport per cable.
Llei 18/2005, de 27 de desembre, d'equipaments
comercials. (Correcció d'errades en el DOGC
núm. 4644, pàg. 24106, de 30.5.2006).*

*Decret Llei 1/2009, del 22 de desembre, d'ordena-
ció dels equipaments comercials.*

*Decret Llei 7/2014, de 23 de desembre, pel qual
es deroga la lletra b) de l'apartat 3 i el segon pa-
ràgraf de l'apartat 4 de l'article 9 del Decret llei
1/2009, de 22 de desembre, d'ordenació dels equi-
paments comercials.*

*Llei 10/1994, d'11 de juliol, de la policia de la Ge-
neralitat - Mossos d'Esquadra.*

*Llei 16/1991, de 10 de juliol, de les policies locals.
ORDRE ASC/573/2010, de 3 de desembre, de
desplegament parcial de la Llei 19/2009, de 26
de novembre, de l'accés a l'entorn de les persones
acompanyades de gossos d'assistència. La Llei
19/2009, de 26 de novembre, de l'accés a l'entorn
de les persones acompanyades de gossos d'assis-
tència, defineix la condició de gos d'assistència,
estableix els drets i les obligacions de les perso-
nes usuàries i regula les activitats d'ensinistra-
ment, cura i control dels gossos d'assistència
amb la finalitat de garantir a les persones amb
alguna discapacitat visual, auditiva o física, o
altres discapacitats, el seu accés a l'entorn quan
vagin acompanyades d'un gos d'assistència.*

*Decret 466/2004, de 28 de desembre, relatiu a
determinats instruments de planificació de la
mobilitat i al Consell de la Mobilitat.*

Llei 3/2007, de 4 de juliol, de l'obra pública.

*Reial decret llei 29/2021, de 21 de desembre, pel
qual s'adopten mesures urgents en l'àmbit energè-
tic per al foment de la mobilitat elèctrica, l'auto-
consum i el desplegament d'energies renovables.*

Transport de viatgers per carretera

- Legislació general

Normativa estatal

- Reial decret 1211/1990, de 28 de setembre,
pel qual s'aprova el Reglament de la Llei
d'ordenació de transports terrestres

- Reial Decret 70/2019, de 15 de febrer, pel qual es modifiquen el Reglament de la Llei d'Ordenació dels Transports Terrestres i altres normes reglamentàries en matèria de formació dels conductors dels vehicles de transport per carretera, de documents de control en relació amb els transports per carretera, de transport sanitari per carretera, de transport de mercaderies perilloses i del Comitè Nacional del Transport per Carretera.
- Llei orgànica 5/1987, de 30 de juliol, de delegació de facultats de l'Estat en les comunitats autònomes en relació amb els transports per carretera i per cable
- Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres

Normativa catalana

- Decret 319/1990, de 21 de desembre, pel qual s'aprova el reglament de la Llei de regulació del transport de viatgers per carretera mitjançant vehicles a motor
- Llei 12/1987, de 28 de maig, sobre regulació del transport de viatgers per carretera mitjançant vehicles de motor
- Accés al mercat del transport internacional

Normativa comunitària

- Reglament (CE) 1073/2009 del Parlament Europeu, de 21 d'octubre de 2009, pel qual s'estableixen normes comunitàries d'accés al mercat internacional dels serveis d'autocars i autobusos i pel que es modifica el Reglament (CE) 561/2006 (versió refosa)
- Reglament (CE) 561/2006 del Parlament Europeu i del Consell, de 15 de març de 2006, relatiu a l'harmonització de determinades disposicions en matèria social en el sector dels transports per carretera i pel qual es modifiquen els Reglaments (CEE) 3821/85 i (CE) 2135/98 del Consell i es deroga el Reglament (CEE) 3820/85 del Consell (Text pertinent a efectes de l'EEE)
- Cabotatge

Normativa estatal

- Orden FOM/2181/2008 de 22 de julio, por la que se dictan reglas sobre la realización de transportes de cabotaje en España.
- Autoritzacions
Normativa estatal
 - Reial Decret 1211/1990, de 28 de setembre, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'ordenació dels Transports Terrestres
 - Ordre FOM/3399/2002, de 20 de desembre, per la qual s'estableix un certificat de conductor per a la realització de l'activitat de transport per conductors de tercers països
 - Ordre de 26 de juny de 2001, per la qual es modifica parcialment el règim jurídic de les autoritzacions de transport de mercaderies i viatgers per carretera
 - Ordre de 6 de maig de 1999, per la qual es desenvolupa el capítol IV del títol IV del Reglament de la Llei d'ordenació dels transports terrestres en matèria d'atorgament d'autoritzacions de transport internacional de viatgers per carretera
 - Ordre de 23 de juliol de 1997 per la qual es desenvolupa el Reglament de la Llei d'ordenació dels transports terrestres en matèria d'autoritzacions de transport discrecional i privat complementari de viatgers en autobús
 - Resolució de 19 de setembre de 1995, de la Direcció General de Transport Terrestre, sobre el visat de les autoritzacions del transport i d'activitats auxiliars i complementàries del transport
 - Ordre de 4 de febrer de 1993 per la qual es desenvolupa el Reglament de la Llei d'ordenació dels transports terrestres en matèria d'autoritzacions de transport discrecional de viatgers per carretera
 - Orden de 18 de septiembre de 1998, por la que se dictan normas complementarias en materia de autorizaciones de transporte por carretera
- Transport escolar
Normativa estatal

- Reial decret 443/2001, de 27 d'abril, sobre condicions de seguretat en el transport escolar i de menors

Normativa catalana

- Decret 161/1996, de 14 de maig, pel qual es regula el servei escolar de transport per tal de facilitar el desplaçament de l'alumnat en l'educació obligatòria
- Arrendament de vehicles amb conductor

Dret de Catalunya

DECRET LLEI 4/2019, de 29 de gener, de mesures urgents en matèria de transport de viatgers mitjançant el lloguer de vehicles amb conductor.

DECRET LLEI 5/2017, d'1 d'agost, de mesures urgents per a l'ordenació dels serveis de transport de viatgers en vehicles de fins a nou places.

Dret estatal

Reial decret llei 13/2018, de 28 de setembre, pel qual es modifica la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'Ordenació dels Transports Terrestres, en matèria d'arrendament de vehicles amb conductor.

Reial Decret 1076/2017, de 29 de desembre de 2017, pel que s'estableixen normes complementàries al Reglament de la Llei d'Ordenació dels Transports Terrestres, aprovat per Reial Decret 1211/1990, de 28 de setembre de 1990, en relació amb l'explotació de les autoritzacions d'arrendament de vehicles amb conductor.

Ordre FOM/36/2008, de 9 de gener, per la qual es desplega la secció segona del capítol IV del títol V, en matèria d'arrendament de vehicles amb conductor, del Reglament de la Llei d'Ordenació dels Transports Terrestres, aprovat per Reial Decret 1211/1990, de 28 de setembre.

- Arrendament de vehicles sense conductor

Dret estatal

Ordre de 20 de juliol de 1995 per la qual es desplega el Reglament de la Llei d'Ordenació dels Transports Terrestres en matèria d'arrendament de vehicles sense conductor.

BOE (Parcialment derogada per Llei 13/96, de 30 de desembre, i per l'article 21 de la Llei 25/2009, de 22 de desembre)

- Transport sanitari

Normativa estatal

- Reial Decret 836/2012, de 25 de maig, pel qual s'estableixen les característiques tècniques, l'equipament sanitari i la dotació de personal dels vehicles de transport sanitari per carretera
- Ordre Pre/1435/2013, de 23 de juliol per la qual es desenvolupa el Reglament de la Llei d'ordenació dels transports terrestres en matèria de transport sanitari per carretera

Normativa catalana

- Decret 182/1990, de 3 de juliol, pel qual es regula el transport sanitari en l'àmbit territorial de Catalunya i s'estableixen els requisits tècnics i les circumstàncies mínimes que han de complir les ambulàncies per a la seva autorització com a servei sanitari assistencial

- Documents de control

Dret de Catalunya

ORDRE de 25 de juny de 1992, sobre documents de control del transport de viatgers per carretera.

Dret estatal

Reial Decret 70/2019, de 15 de febrer, pel qual es modifiquen el Reglament de la Llei d'Ordenació dels Transports Terrestres i altres normes reglamentàries en matèria de formació dels conductors dels vehicles de transport per carretera, de documents de control en relació amb els transports per carretera, de transport sanitari per carretera, de transport de mercaderies perilloses i del Comitè Nacional del Transport per Carretera.

Ordre FOM/1230/2013, de 31 de maig, per la qual s'estableixen normes de control en relació amb els transports públics de viatgers per carretera.

- Taxi

Normativa catalana

- Llei 19/2003, de 4 de juliol, del taxi
- Decret 314/2016, de 8 de novembre, pel qual es determinen les condicions específiques de contractació i comercialització de serveis de taxi i el règim jurídic de l'activitat de mediació.
- Decret 188/2005, de 13 de setembre, del Consell del Taxi.
- ORDRE TES/226/2018, de 20 de desembre, per la qual s'estableixen les tarifes aplicables als serveis interurbans de taxi.
- Ordre d'1 d'agost de 1986 per la qual es regula la recollida de viatgers pels vehicles de servei públic discrecional de capacitat inferior a deu places en els ports i aeroports de Catalunya
- Ordre EMO/364/2014, de 16 de desembre, per la qual s'estableixen les tarifes aplicables als serveis interurbans de taxi
- Reglament Metropolità del Taxi (2011)

- Inspecció

Normativa estatal

- Llei Orgànica 5/1987, de 30 de juliol, de Delegació de facultats de l'Estat a les Comunitats Autònomes en relació amb els transports per carretera i per cable

Normativa catalana

- Decret 174/1992, de 20 de juliol, sobre ordenació de la inspecció del transport a Catalunya

- Tarifes

Es revisen cada any, i per tant, cal veure les ordres del Ministeri de Foment i les del Departament de Territori i Sostenibilitat que regulen sobre les tarifes en els serveis regulars de transport de viatgers per carretera, o que estableixen les tarifes aplicables als serveis interurbans de taxi.



Generalitat de Catalunya



**Diputació
Barcelona**



Diputació Tarragona



Diputació de Girona



Diputació de Lleida



ACM

Associació
Catalana
de Municipis



C/ València, 231, 6a | 08007 Barcelona | ☎ 93 496 16 16
acm@acm.cat | **acm.cat**