



Camp de Tarragona

Informe sobre la revisió de les tarifes del Sistema Tarifari Integrat del Camp de Tarragona per l'any 2018

Tarragona, 23 de novembre de 2017

Informe sobre la revisió de les tarifes del Sistema Tarifari Integrat del Camp de Tarragona per l'any 2018

Índex

1. EL CONSORCI DEL TRANSPORT PÚBLIC DEL CAMP DE TARRAGONA, AUTORITAT TERRITORIAL DE LA MOBILITAT	3
1.1. Composició	3
1.2. Finalitat	3
1.3. Òrgans de govern	4
2. EL SISTEMA TARIFARI INTEGRAT	6
2.1. Antecedents	6
2.2. Objectius del Sistema Tarifari Integrat	6
2.3. Principis de funcionament	7
2.4. La targeta sense contacte	7
2.5. Zonificació del Sistema Tarifari Integrat	8
2.6. Gamma de títols integrats, targetes vàlides i tarifes	8
2.6.1. Títols multiviatge	8
2.6.2 Títols bonificats	9
2.6.3 Títols subvencionats	10
2.6.4 Altres títols de transport	10
2.7. Targetes sense contacte	10
3. ESTUDI ECONÒMIC JUSTIFICATIU DEL SISTEMA	11
3.1. Compliment de la Llei 21/2015 de finançament del sistema de transport públic a Catalunya	11
3.2. Ingressos i despeses del sistema	12
3.3. Evolució dels costos	13
3.4. Proposta d'estructura tarifària any 2018	14
3.5. Proposta Revisió Tarifària Any 2018	15
3.6. Conclusions	16

Informe sobre la revisió de les tarifes del Sistema Tarifari Integrat del Camp de Tarragona per l'any 2018

1. EL CONSORCI DEL TRANSPORT PÚBLIC DEL CAMP DE TARRAGONA, AUTORITAT TERRITORIAL DE LA MOBILITAT

1.1. Composició

El Consorci del Transport públic del Camp de Tarragona, Autoritat Territorial de la Mobilitat, és una entitat de dret públic amb personalitat jurídica i patrimoni propis, creada 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, creen un consorci interadministratiu, de caràcter voluntari i per temps indefinit, per a la coordinació del sistema de transport públic de viatgers a les comarques de l'Alt Camp, el Baix Camp, el Baix Penedès, la Conca de Barberà, el Priorat i el Tarragonès, així com per a la resta de finalitats que figuren en els estatuts.

L'àmbit territorial del Consorci, d'acord amb què determinen les Directrius nacionals de mobilitat, comprèn les comarques de l'Alt Camp, el Baix Camp, el Baix Penedès, la Conca de Barberà, el Priorat i el Tarragonès.

El Consorci del Transport públic del Camp de Tarragona, Autoritat Territorial de la Mobilitat, l'integren d'una banda la Generalitat de Catalunya i els ajuntaments de Tarragona, Reus i Valls, com a membres fundadors; i de l'altra, els ajuntaments de Cambrils, Salou, Vila-seca, Calafell, Falset i els consells comarcals de l'Alt Camp, Baix Camp, Baix Penedès, Conca de Barberà, Priorat i Tarragonès com a integrants no fundadors del Consorci.

1.2. Finalitat

El Consorci es va constituir amb la finalitat de coordinar el sistema de transport públic de viatgers en l'àmbit territorial del Camp de Tarragona.

Les funcions que corresponen al Consorci, sempre referides al seu àmbit territorial d'actuació, són les següents:

- a) Elaboració de propostes per a la planificació dels serveis de transport públic i l'establiment de programes d'explotació coordinada per a tots els operadors públics o privats que els presten.
- b) Elaboració de propostes per a la planificació de les infraestructures de transport públic.
- c) L'elaboració, la tramitació i l'avaluació dels plans directors de mobilitat.
- d) L'emissió d'informes respecte dels plans de mobilitat urbana, dels plans de serveis i dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.
- e) La política de tarifes dels serveis de transport públic adherits, que comporta la definició del projecte de nou model de sistema de tarifes comú, del seu projecte d'implantació i de les seves fases de desenvolupament, si escau.
- f) Anàlisi i estudi de l'evolució del mercat global de la mobilitat amb especial atenció al seguiment de l'evolució dels desplaçaments en transport públic i en transport privat.
- g) Disseny de la política de finançament per subvenir el dèficit dels serveis i les despeses de funcionament de l'estructura de gestió.

- h) Creació d'una imatge corporativa del sistema de transport públic col·lectiu i del mateix Consorci amb total respecte i compatibilitat amb les pròpies dels titulars i dels operadors.
- i) Realització de campanyes de comunicació amb l'objectiu de promoure la utilització del sistema de transport públic entre la població.
- j) El foment de la cultura de la mobilitat sostenible entre els ciutadans.
- k) L'elaboració de propostes de millorament de la seguretat en el transport.
- l) Elaboració de propostes de coordinació amb els operadors ferroviaris relatives a la integració dels serveis ferroviaris en el sistema de transport públic col·lectiu.
- m) Establiment de relacions amb altres Administracions per al millor compliment de les funcions atribuïdes al Consorci de conformitat amb aquests Estatuts.
- n) L'aplicació i el finançament de mesures per a l'ús racional del vehicle privat.
- o) L'elaboració i el finançament de propostes per a l'ús racional de les vies i de l'espai públic, en aspectes com l'aparcament, les àrees de vianants o la implantació de carrils reservats per al transport públic o les bicicletes.

1.3. Òrgans de govern

President o presidenta: és el conseller o la consellera de Territori i Sostenibilitat o la persona que designi.

Corresponen a la presidència del consell d'administració les competències següents:

- a) Exercir la representació del Consorci davant dels òrgans administratius i jurisdiccionals, l'exercici de tota mena d'accions legals en defensa dels drets i interessos legítims de l'entitat i conferir els poders necessaris a aquests efectes.
- b) Convocar les sessions ordinàries i extraordinàries del consell d'administració i fixar-ne els ordres del dia, tenint en compte, si escau, les peticions de la resta de membres efectuades oportunament. Presidir les sessions, moderar-ne el desenvolupament i suspendre-les motivadament.
- c) Visar les actes i certificacions dels acords del consell.
- d) Proposar al consell d'administració el nomenament de la persona gerent.
- e) Exercir les competències que li delegui el consell d'administració.
- f) Assegurar el compliment de les lleis i dels estatuts.
- g) Qualsevol altra que la legislació vigent atribueixi als presidents d'òrgans col·legiats o bé que no estigui assignada expressament al consell d'administració.

Consell d'administració: és l'òrgan rector del Consorci, el qual dirigeix de manera col·legiada.

La composició del consell d'administració és paritària entre la Generalitat i els ens locals, sens perjudici del vot diriment del president. El componen inicialment tretze membres, dotze de ple dret en representació de les administracions autonòmica i local i un en representació de l'administració general de l'Estat (AGE) a títol d'observador, amb veu però sense vot, d'acord amb la distribució següent:

- a) El president o la presidenta, que és el conseller o la consellera de Territori i Sostenibilitat o la persona que designi.
- b) Dos vicepresidents en representació dels ajuntaments de Tarragona i Reus.
- c) Cinc vocals en representació de la Generalitat de Catalunya, designats pel president del Consorci d'acord amb la proposta del Departament de Territori i Sostenibilitat, entre els quals s'hi inclou una persona en representació del Departament d'Economia i Finances i el delegat o delegada del govern en aquest àmbit territorial.
- d) Quatre vocals en representació dels ajuntaments de Valls, Cambrils, Salou i Vilaseca.
- e) Un vocal observador designat per l'AGE.

També assistirà a les sessions la persona que ocupi la gerència del Consorci, amb veu però sense vot.

L'adhesió al Consorci de noves administracions d'acord amb el què preveu l'article 3, podrà implicar l'ampliació del nombre de membres del consell d'administració en la mesura en què el consell ho determini, fins a un màxim de dinou membres, i sense que es requereixi la modificació dels estatuts. En aquest cas cal incrementar el nombre de representants designats per la Generalitat, de tal manera que s'hi mantinguin les proporcions paritàries inicials.

Les diverses administracions públiques han de designar i separar lliurement les persones que han de ser vocals.

Són competències del consell d'administració:

- a) Aprovar el pressupost del Consorci i fer un seguiment periòdic d'ingressos i despeses.
- b) Aprovar el nou model de sistema de tarifes.
- c) Aprovar els convenis d'adhesió al Consorci d'altres administracions públiques i determinar, si escau, l'ampliació del consell d'administració.
- d) Convenir amb les administracions consorciades les aportacions que calgui realitzar.
- e) Aprovar la normativa derivada dels estatuts.
- f) Nomenar la persona gerent a proposta de la presidència.
- g) Aprovar les despeses i autoritzar contractes sens perjudici de les facultats que el consell d'administració acordi atribuir a altres òrgans de govern del Consorci i les establertes en els estatuts.
- h) Formular la proposta del Pla de serveis de l'àmbit territorial del Consorci.
- i) En general, les que poguessin derivar-se de fer possible l'exercici de les funcions encomanades al Consorci.

Comitè executiu: és l'òrgan de caràcter permanent de direcció i administració del Consorci, constituït per vuit membres del consell d'administració, designats per aquest òrgan, d'acord amb la distribució següent:

- a) Quatre membres en representació de la Generalitat de Catalunya.
- b) Dos membres en representació dels ajuntaments de Tarragona i Reus, respectivament.
- c) Un membre en representació de les entitats locals de l'àmbit territorial de la comarca de l'Alt Camp.
- d) Un membre en representació de les entitats locals de l'àmbit territorial de les comarques del Baix Camp i el Tarragonès.

La persona que ocupi la gerència del Consorci assisteix a les reunions amb veu però sense vot i actua com a secretari o secretària qui ho sigui del consell d'administració.

El comitè executiu és presidit per un dels seus membres, designat a aquest efecte per la presidència del Consorci.

L'adhesió al Consorci de noves administracions d'acord amb el què preveu l'article 3, pot implicar l'ampliació del nombre de membres del comitè executiu en la mesura en què ho determini el consell d'administració, fins a un màxim de dotze membres, i sense que es requereixi la modificació dels estatuts.

El comitè executiu té la funció general d'informar i elevar propostes al consell d'administració, així com les funcions específicament delegades pel consell d'administració.

Així mateix, el comitè executiu examina i eleva al consell d'administració les propostes sobre instruments de planificació de serveis del sistema de transports públics de viatgers, convenis de finançament i contractes de serveis amb administracions i operadors, nou model tarifari i pressupostos anuals, modificació dels estatuts i del reglament de règim interior, suspensió o exclusió de la participació de les entitats consorciades i dissolució del mateix Consorci.

Sens perjudici del que disposen els apartats anteriors, el comitè executiu té atribuïdes les funcions següents:

- a) Fer el seguiment de l'execució dels convenis i contractes del Consorci amb administracions i operadors.
- b) Requerir de les entitats consorciades el compliment de llurs obligacions financeres envers el Consorci i proposar-ne al consell d'administració la suspensió de la participació o l'expulsió.
- c) Autoritzar despeses en aquells supòsits no atribuïts a la gerència i fins al límit que determini el consell d'administració.
- d) Autoritzar contractes l'import dels quals superi, per raó de la quantia, les atribucions de la gerència, i fins al límit de 600.000 euros.
- e) Fer el seguiment de l'execució del pressupost i proposar-ne modificacions al consell d'administració.

2. EL SISTEMA TARIFARI INTEGRAT

2.1. Antecedents

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, una de les actuacions del Consorci del Transport Públic del Camp de Tarragona consisteix en desenvolupar un nou sistema tarifari integrat entre les diferents xarxes de transport públic: serveis urbans, dependents dels diversos ajuntaments; serveis interurbans per carretera, dependents de la Direcció General de Transports i Mobilitat (en endavant DGTM); així com els serveis ferroviaris de Rodalies de Catalunya operats per Renfe Viajeros, S.A.

L'Autoritat Territorial de la Mobilitat (ATM) del Camp de Tarragona inicià el dia 1 d'octubre del 2008 la implantació de la integració tarifària del transport públic al Camp de Tarragona, que permet, des deleshores, als usuaris del transport públic integrat realitzar intercanvis modals amb el mateix abonament.

A les comarques del Camp de Tarragona s'ha implantat en un total de 132 municipis, repartits entre les comarques de l'Alt Camp, el Baix Camp, el Baix Penedès, la Conca de Barberà, el Priorat i el Tarragonès. Les sis comarques sumen en conjunt prop de 612.234 habitants i representen prop de 20 milions de viatgers anuals.

2.2. Objectius del Sistema Tarifari Integrat

La finalitat principal del Sistema Tarifari Integrat és contribuir a posicionar el transport col·lectiu com a un sistema únic i global que sigui competitiu davant del vehicle privat, per tal de fer-lo més atractiu als usuaris actuals i potencials. Es fonamenta en un sistema de tarifes fàcil d'entendre i basat en principis acceptables pels ciutadans i contribueix a potenciar la imatge del transport col·lectiu a partir del moment en el qual els diversos serveis d'autobús i tren es perceben com una xarxa integrada i unitària.

El projecte de la integració tarifària al Camp de Tarragona va ser aprovat pel consell d'administració de l'ATM el 16 de desembre del 2008 i té com a principis específics destacats:

- Crear un sistema de tarifes fàcil d'entendre i basat en principis acceptats pels usuaris
- Permetre el desplaçament amb diferents operadors de transport fent servir el mateix títol i sense cost addicional dins de la zona geogràfica de validesa
- Facilitar els transbordaments i fer-los barats mitjançant sistemes de validació que en permetin la despenalització.
- 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 integrada en tot l'àmbit del Camp de Tarragona.
- Homogeneïtzar la informació sobre els serveis.

Els operadors de transport que formen part del sistema tarifari integrat del Camp de Tarragona són l'Empresa Municipal de Transports de Tarragona, Reus Transport Públic, Autocars del Penedès, Autocars Poch, Cintoï Bus, Hispano de la Fuente en Segures, Hispano Igualadina, Empresa Plana, Transports Públics del Priorat i Domènech i Renfe Viajeros.

2.3. Principis de funcionament

El Sistema Tarifari Integrat permet a tots els usuaris utilitzar els diferents mitjans de transport integrats amb una única targeta de transport, un sistema molt fàcil d'utilitzar amb importants avantatges econòmics, ja que permet fer un desplaçament (origen-destinació) amb transbordaments despenalitzats dins d'un límit d'horari.

El seu funcionament es basa en la utilització d'una targeta que incorpora un xip sense contacte, sobre la qual es carreguen i recarreguen els títols multiviatge de transport integrats i que cal validar cada cop que es puja a l'autobús urbà, interurbà o tren. D'aquesta manera, automàticament, s'enregistra a la targeta l'operació realitzada, ja sigui un nou viatge o un transbordament.

Aquest sistema abasta geogràficament els 132 municipis de les comarques de l'Alt Camp, el Baix Camp, el Baix Penedès, la Conca de Barberà, el Priorat i el Tarragonès. Els mitjans de transport amb els quals els usuaris es poden moure a l'ATM són els serveis d'autobusos urbans d Tarragona, Reus, Cambrils i el Vendrell, els autobusos interurbans titularitat de la Generalitat de Catalunya i els serveis de ferroviaris de Rodalia de Tarragona (RT1 i RT2), tot i que es fa extensiu als trams de recorregut que trepitgen l'àmbit de la RT1 i de la RT2 de la resta de serveis regionals convencionals (R14, R15, R16 i R2).

2.4. La targeta sense contacte

La tecnologia que s'utilitza és la de la targeta intel·ligent o targeta sense contacte. Amb un únic suport l'usuari pot recarregar diferents títols integrats i a més a més permet la validació en qualsevol dels equipaments embarcats als vehicles de qualsevol operador adherit al Sistema Tarifari Integrat. La tecnologia sense contacte permet:

- Incrementar la capacitat de diversificació del sistema, mitjançant la parametrització de les característiques dels títols.
- Facilitar l'accés als diferents modes de transports (200 ms s/c vs. 1500 ms banda magnètica).
- Optimitzar l'explotació i gestió de les dades obtingudes.
- Facilitar la utilització del transport públic (unificació del suport per a tots els títols).
- Facilitar l'adquisició dels títols de transport (increment la xarxa de venda i recàrrega).
- Disminuir les despeses d'adquisició i manteniment dels equips de bitlletatge
- Evitar i controlar el frau.
- Augmentar la fiabilitat dels sistemes de validació.

- Millorar els estudis de mobilitat.
- Tecnologia única per a tots els modes de transport (integració i interoperabilitat).

2.5. Zonificació del Sistema Tarifari Integrat

El Camp de Tarragona es divideix en cinc zones, les quals determinen els diferents nivells de tarifes que s'hi apliquen tenint en compte els criteris de distància recorreguda i els serveis de transport que les connecten.

Ara, amb la integració tarifària s'unifica el preu del transport públic de cadascuna de les zones, independentment del nombre de mitjans de transport utilitzats i dels intercanvis realitzats entre els diversos operadors. La tarifa dependrà del nombre de zones del recorregut de cada desplaçament, amb un màxim de tres zones tarifàries.

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



2.6. Gamma de títols integrats, targetes vàlides i tarifes

2.6.1. Títols multiviatge

Les principals característiques dels títols de transport són les següents:

T-MES

Títol de transport multiviatge que permet fer un nombre il·limitat de desplaçaments, a les zones delimitades per la primera validació, en tots els modes de transport integrats segons les zones a travessar (entre 1 i 3 zones). Validesa: 30 dies consecutius des de la primera validació. Títol

unipersonal. Aquest títol només pot ser carregat a targetes personalitzades mitjançant DNI/NIE/Passaport nacional.

T-50/30

Títol de transport multiviatge que permet fer 50 desplaçaments en tots els modes de transport integrats segons les zones a travessar (entre 1 i 3 zones). Validesa: 30 dies consecutius des de la primera validació. Títol unipersonal i horari.

T-10/30

Títol de transport multiviatge que permet fer 10 desplaçaments en tots els modes de transport integrats segons les zones a travessar (entre 1 i 3 zones). Validesa: 30 dies consecutius des de la primera validació. Títol unipersonal i horari.

T-10

Títol de transport multiviatge que permet fer 10 desplaçaments en tots els modes de transport integrats segons les zones a travessar (entre 1 i 3 zones). Títol multipersonal i horari.

T-12

Títol de transport que permet als nens i nenes d'entre 4 i 12 anys (ambdós inclosos), fer un nombre il·limitat de desplaçaments a la zona tarifària en la que resideixen, en tots els modes de transport integrats. Títol unipersonal. Aquest títol només pot ser carregat a la targeta personalitzada T-12 mitjançant DNI/NIE/Passaport nacional. Validesa: en la seva primera edició té una validesa de 16 mesos. Les posteriors renovacions es realitzaran anualment.

T-FM/FN 70/90: Títol de transport multiviatge que permet als membres d'una única família monoparental o nombrosa, fer 70 desplaçaments en tots els modes de transport integrats segons les zones a travessar (d'1 a 3 zones). Títol multipersonal i horari. Validesa: 90 dies consecutius des de la primera validació. Aquest títol només podrà ser carregat a la targeta personalitzada FM/FN mitjançant DNI/NIE/Passaport nacional i carnet de família nombrosa o monoparental.

Els títols horaris T-10, T-10/30, T-50/30, T-FM/FN 70/90 permeten fer un màxim de 3 transbordaments a diferents modes de transport integrats en un mateix desplaçament i amb limitacions horàries de 1 hora i 15 minuts per a 1 zona, de 1 hora i 30 minuts per a 2 zones i de 1 hora i 45 minuts per a 3 zones. Els transbordaments no suposaran cap cost addicional amb les excepcions que a continuació s'indiquen. No es consideren transbordaments quan se superi el nombre de zones per a les que és vàlid el títol, excepte en el cas dels títol de 3 zones, que no tenen aquesta restricció i quan el mode de transport de la validació del trajecte anterior i de la validació actual sigui el mateix i la línia coincideixi.

Els desplaçaments entre municipis limítrofs situats en diferents zones tarifàries, poden fer-se amb títols d'una zona, sempre que siguin directes i no es faci cap transbordament.

En els títols multipersonals s'admet la utilització simultània del mateix títol per diverses persones (cadascuna consumint un viatge).

Els serveis nocturns (entre 23.00 i 6.00 hores) i en els serveis a l'Aeroport de Reus, únicament s'hi podran validar els títols T-MES, T-50/30, T-FM/FN 70/90 i T-12.

2.6.2 Títols bonificats

Els títols bonificats han de ser carregats en targetes personalitzades.

Per l'adquisició del títol caldrà documentació acreditativa del compliment de les condicions particulars que donen dret a aquests títol bonificat. Per la seva utilització posterior només es requerirà la documentació acreditativa del titular.

Títols bonificats per nens i nenes entre 4 i 12 anys

Títols bonificats per nens i nenes entre 4 i 12 anys, ambdós inclosos, i residents al Camp de Tarragona.

Títols bonificats per a famílies monoparentals o nombroses

Les persones membres de famílies monoparentals i de famílies nombroses de categoria general o especial tenen la possibilitat d'utilitzar la família de títols T-FM/FN 70/90 així com de beneficiar-se de bonificacions sobre el preu dels títols T-MES.

Títols bonificats per a persones en situació d'atur

Les persones en situació d'atur que compleixin determinats requisits tenen la possibilitat de beneficiar-se de bonificacions sobre el preu dels títols T-MES.

La caducitat dels títols adquirits durant l'any en curs són vàlids fins el proper canvi de tarifes sense perjudici del període addicional de carència en que es poden fer servir l'any següent al de la seva adquisició.

En cap cas es bescanviaran ni reemborsaran títols no consumits.

Els títols de transport anteriors són propietat del Consorci del Transport Públic del Camp de Tarragona, Autoritat Territorial de la Mobilitat i són vàlids a les línies integrades dels operadors de transport públic col·lectiu que operen a l'àmbit esmentat.

2.6.3 Títols subvencionats

Els títols subvencionats han de ser carregats en targetes personalitzades.

Per l'adquisició del títol caldrà documentació acreditativa del compliment de les condicions particulars que donen dret a aquests títol subvencionat. Per la seva utilització posterior només es requerirà la documentació acreditativa del titular.

Títols subvencionats URV

Per ser beneficiari del descompte s'haurà de formar part de l'àmbit universitari de la URV, i s'entén com a tal els estudiants, el personal docent i investigador, i el personal d'administració i serveis acreditat per la Universitat Rovira i Virgili.

2.6.4 Altres títols de transport

El bitllet senzill, monomodal i no integrat, marca a tall orientatiu el preu que haurien de tenir els bitllets senzills en funció del nombre de zones trepitjades durant cada recorregut, amb les excepcions conseqüència de la revisió de tarifes en els serveis regulars de transport de viatgers per carretera prevista per la Llei 12/1987, de 28 de maig, de regulació del transport de viatgers per carretera mitjançant vehicles de motor i les pròpies dels operadors urbans.

2.7. Targetes sense contacte

L'obtenció de les targetes ATM sense contacte recarregables que serveixen com a contenidor dels títols de transport del sistema tarifari integrat de l'ATM, té associat un preu d'emissió, gestió i control.

El preu d'aquest servei d'emissió, gestió i control és el següent:

Tipus targeta
Targeta anònima
Targeta personalitzada Ordinària
Targeta personalitzada FM/FN individual
Targeta personalitzada FM/FN multipersonal
Targeta personalitzada T-12
Targeta personalitzada bonificada per a persones en situació d'atur
Targeta personalitzada URV

Les targetes sense contacte de l'ATM te una caducitat màxima de 8 anys a comptar des de la seva primera activació.

La remissió de targetes sense contacte de l'ATM com a conseqüència de pèrdua, sostracció o avaries dels seus components electrònics imputables a un ús indegut, comporta de nou el pagament del corresponent preu del servei d'emissió, gestió i control.

3. ESTUDI ECONÒMIC JUSTIFICATIU DEL SISTEMA

3.1. Compliment de la Llei 21/2015 de finançament del sistema de transport públic a Catalunya

De conformitat amb l'establert a l'article 13 de la Llei 21/2015 de 29 de juliol de finançament del sistema de transport públic a Catalunya les tarifes i els títols de transport del sistema de transport públic de Catalunya s'han de determinar atenent els criteris següents:

1. La proporcionalitat respecte a la utilització i els costos de producció dels serveis, sens perjudici dels mecanismes compensatoris que resultin de l'aplicació de la resta de criteris d'aquest article.
2. La integració progressiva i proporcionada dels efectes externs ambientals i socials, tant positius com negatius, que resulten dels diversos sistemes de transport privat i públic.
3. La senzillesa, la claredat i la transparència del sistema per tal que sigui entenedor per als usuaris.
4. El foment de polítiques actives de canvi modal i de fidelització dels usuaris del transport públic, per raons d'eficiència, d'accessibilitat i de minimització de costos econòmics i d'impactes socioambientals.
5. La previsió d'una tarifació social que permeti la mobilitat en transport públic de tots els usuaris, amb independència de llurs recursos econòmics, estat físic o situació sociolaboral.
6. La previsió de mesures específiques de reducció o exempció tarifària, aplicables en temps o situacions especials o en zones determinades, per a desenvolupar polítiques de millorament ambiental, de mitigació d'impactes ambientals o naturals o de salut pública.
7. La previsió de mesures de reequilibrament i compensació interterritorial, per a garantir l'accessibilitat amb sistemes de transport públic assequibles i efectius en tot el territori, amb una atenció especial a la densitat de població, al poblament dispers, a la dificultat orogràfica o a la situació perifèrica o allunyada amb relació als principals serveis i

infraestructures de transport o als polígons de concentració d'activitat econòmica o de serveis públics.

8. La integració de propostes formulades per les diverses administracions públiques i entitats socioeconòmiques en el finançament del servei del transport públic amb l'objecte d'afavorir l'accés al transport públic a persones que mereixin una protecció especial o una atenció per raó d'edat, de situació sociolaboral o de limitacions personals, i també l'accessibilitat de treballadors i usuaris a àmbits de concentració d'activitats econòmiques i similars, assumides a càrrec dels programes específics per a aquestes finalitats en els pressupostos dels organismes o entitats públiques o privades responsables de la iniciativa.

Així mateix l'article 14 de la dita Llei preveu que les tarifes del sistema tarifari integrat es fixen atenent l'equilibri dels costos d'operació i el conjunt d'ingressos del sistema, incloses les aportacions que hi han de fer les administracions competents en aquesta matèria. Juntament amb els costos directes o indirectes d'explotació, cal tenir en compte els efectes externs negatius dels serveis de mobilitat i els efectes sobre la planificació de finançament per part de les administracions públiques competents en aquesta matèria.

De la mateixa manera, els costos directes o indirectes d'explotació i els efectes externs negatius dels serveis de transport s'han de tenir en compte en el primer establiment o en la revisió de les diverses tarifes del sistema de transport públic.

Atenent a aquests principis cal procedir a l'adequació de les tarifes dels títols de transport integrats del sistema tarifari integrat de l'ATM del Camp de Tarragona.

Així, tal i com s'ha fet en els anteriors càlculs de tarifes, els paràmetres que orienten l'evolució de les tarifes dels títols integrats del Camp de Tarragona per l'any 2018 són el resultat de valorar l'evolució de costos de l'any 2017 i les necessitats de manteniment de la sostenibilitat econòmica del sistema a partir dels criteris exposats. Les dades d'aquests increments s'han hagut d'estimar en part ja que l'any 2017 no ha finalitzat i per tant no es pot tenir la variació real.

3.2. Ingressos i despeses del sistema

El finançament de l'ATM s'obté de quatre vies principals: les aportacions de les entitats consorciades, les recaptacions obtingudes de la venda de títols de transport integrats, els ingressos provinents de la venda de targetes sense contacte i els ingressos obtinguts dels operadors de transport públic adherits en concepte de despeses generals del sistema que gestiona l'ATM.

Pel que fa a les despeses del sistema de transport, aquestes rauen bàsicament en:

- La distribució dels ingressos per la venda de títols de transport integrats entre els operadors adherits al sistema tarifari, en funció de la seva respectiva utilització.
- La compensació del decrement d'ingressos que pugui ocasionar l'impacte de la integració en els operadors adherits al sistema tarifari.
- Les despeses generals de manteniment, explotació i gestió del sistema tarifari integrat, així com les campanyes de comunicació i promoció del sistema.
- Les aportacions destinades als programes d'explotació coordinada dels serveis de transport públic.
- Les despeses de comercialització dels títols de transport integrats.

3.3. Evolució dels costos

Pel que fa a l'evolució dels costos totals dels serveis de transport públic, donat que l'ATM no incorre directament en el finançament operatiu del sistema, es remet aquest anàlisi al realitzat per la Direcció General de Transports i Mobilitat (DGTM) pel que fa als serveis interurbans, així com als respectius Ajuntaments en el cas dels serveis urbans. En aquest sentit, cal valorar en la implicació per al manteniment econòmic del sistema a nivell pressupostari del consorci, el fet de que els operadors urbans i ferroviaris no impliquen un impacte en la compensació, i per tant implica que el document de referència sigui precisament el de la DGTM.

Independentment de l'exposat anteriorment, i amb la vocació de que les tarifes dels serveis integrats han de reflectir el cost real del sistema de transport públic, es detalla la evolució de la tarifa mitjana ponderada de distribució del sistema tarifari integrat, donat que aquestes tenen una relació directa sobre el preu per viatge que paguen els usuaris.

Evolució de la Tarifa Mitjana Ponderada de distribució del sistema tarifari integrat

	2012	2013	2014	2015	2016	2017(*)
TMP distribució títols ATM	0,8708	0,875	0,8939	0,8609	0,8584	0,8147

(*) Dada provisional a l'espera del tancament de l'exercici

La variació de tarifes aplicada anualment té un clar efecte, tot i que no directament proporcional, sobre la variació de la tarifa mitjana ponderada de distribució del sistema tarifari integrat.

Que aquestes dues variacions no assoleixin la mateixa variació percentual anual, prové de la política tarifaria aplicada els darrers anys que propicia la fidelització dels usuaris de transport públic, afavorint el lliscament d'usuaris des dels títols de menys fidelitat cap als títols amb preu per viatge més avantatjats econòmicament, que premien la utilització recurrent i intensiva del transport públic.

A tall d'exemple, l'aplicació d'aquesta política durant 2017 es tradueix en que, tot i mantenir congelades les tarifes a preus des de 2015, la Tarifa Mitjana Ponderada de distribució del sistema tarifari integrat ha experimentat una disminució interanual del -5,09, fet que ja es va produir al 2015 i al 2016 motivat també per aquesta actuació.

Evolució de la variació de preus títols ATM i de la TMP de distribució del sistema tarifari integrat

	Δ 2012-13 %	Δ 2013-14 %	Δ 2014-15 %	Δ 2015-16 %	Δ 2016-17 % (*)
Variació preus títols ATM	3,50%	3,50%	0,00%	0,00%	0,00%
Variació TMP distribució títols ATM	0,48%	2,16%	-3,69%	-0,29%	-5,09%

(**) Dada interanual provisional a l'espera del tancament de l'exercici

La justificació es troba en la evolució de la utilització de la gamma de títols integrats dels darrers anys.

Evolució de la utilització de la gamma de títols integrats

Títol	2012	2013	2014	2015	2016	2017 (*)
T-MES	3,56%	5,55%	7,10%	8,62%	9,47%	9,06%
T-10	57,90%	51,90%	47,35%	41,83%	40,95%	43,92%
T-10/30	18,65%	19,87%	20,60%	21,83%	21,36%	19,69%
T-50/30	19,29%	21,46%	22,79%	24,55%	24,52%	23,49%
T-12	0,43%	0,95%	1,90%	2,93%	3,48%	3,63%
T-70/90	0,16%	0,27%	0,26%	0,24%	0,23%	0,20%

(*) Dada provisional a l'espera del tancament de l'exercici

La fidelització dels usuaris de transport públic queda reflectida en les dades del comportament de la demanda enregistrades els darrers anys, que com a conseqüència de la política de tarifes aplicada, continua experimentant un increment dels usuaris de títols de més fidelitat que

premien la utilització recurrent i intensiva del transport públic o que bonifiquen socialment determinats col·lectius d'especial interès. Tanmateix aquest darrer any el sistema ha enregistrat una recuperació de part dels usuaris de títols de menys fidelitat que o bé s'havien perdut o havien lliscat cap a títols de més fidelitat.

Aquest increment de títols de més fidelitat esdevé a la pràctica en una reducció del preu per viatge que els usuaris paguen pels seus desplaçaments en l'àmbit.

Després d'anys consecutius de reduccions en trobem amb una consolidació de l'increment de la utilització del títol T-10 (10,67%) que augmenta d'usuaris per segon any consecutiu, i continuem amb l'increment de títols que premien la fidelitat com el T-MES (increment del 11,34%), el T-50/30 (increment del 12,03%) i el títol social T-12 (increment del 24,85 %).

Evolució del lliscament en la utilització de títols integrats

Títol	Δ 2012-13 %	Δ 2013-14 %	Δ 2014-15 %	Δ 2015-16 %	Δ 2016-17 % (*)
T-MES	52,58%	28,10%	19,84%	15,00%	11,34%
T-10	-12,37%	-8,64%	-14,86%	4,59%	10,67%
T-10/30	4,14%	3,84%	5,61%	4,52%	4,95%
T-50/30	8,72%	6,38%	7,09%	6,49%	12,03%
T-12	113,95%	100,28%	54,57%	21,29%	24,85%
T-70/90	60,26%	-3,89%	-3,36%	1,67%	3,15%

(*) Dada interanual provisional a l'espera del tancament de l'exercici

D'aquesta manera, s'explica com un manteniment de preus dels títols acaba aportant una disminució de la tarifa de mitjana ponderada de distribució, en benefici dels usuaris més fidels al transport públic que veuen com el preu per viatge que paguen pels seus desplaçaments es redueix.

3.4. Proposta d'estructura tarifària any 2018

Es proposa l'estructura tarifària en base als següents elements:

- Política tarifària orientada a afavorir l'ús del transport públic enfront del transport privat, tot garantir-ne el finançament. En aquest sentit els títols T-MES, T-50/30 i T-10/30 són títols unipersonals, d'ús amb un període de validesa temporal determinat. Aquests abonaments són els escollits per els usuaris intensius i recurrents del servei de transport públic, viatgers que fan més de 2 viatges al dia. Aquests són els clients preferents de la xarxa de transport i cal fidelitzar la seva assiduitat mantenint o millorant les seves condicions d'accés al servei. Per la seva naturalesa, el perfil d'usuari de títol T-10 està més enfocat a usuaris poc recurrents i per la seva condició de multipersonal a grups d'usuaris que comparteixen viatge.
- Ajuts a persones en situació d'atur, continuant amb l'ajuda a la mobilitat de les persones en situació d'atur. En aquest sentit cal remarcar que l'actual política tarifària sobre el preu dels títols T-MES, i T-10 condicionen la corresponent repercussió d'aquests dos títols en la seva versió bonificada per a persones en situació d'atur.
- Bonificacions per els nenes i nenes d'entre 4 i 12 anys, continuant bonificant el títol de transport T-12 per a nens i nenes d'entre 4 i 12 anys.
- Bonificacions per a persones membres de FM/FN, continuant bonificant el títol T-MES per als membres de Família Monoparentals i de Família Nombrosa, i continuant amb l'oferta del títol T-70/90. En aquest sentit cal remarcar que l'actual política tarifària sobre el preu dels títols T-MES, i T-10 condicionen la corresponent repercussió d'aquests dos

títols sobre el títol T-FM/FN 70/90 i sobre la seva versió bonificada del títol T-MES per a persones membres de famílies monoparentals i de famílies nombroses.

Cal garantir la viabilitat del sistema amb l'esforç de les aportacions que estan realitzant les administracions, que per mantenir l'equilibri econòmic durant l'any.

3.5. Proposta Revisió Tarifària Any 2018

En el quadre següent es relaciona la proposta de tarifes per a l'any 2018 d'acord amb la gamma de títols de transport integrats en l'àmbit del Consorci del Transport Públic del Camp de Tarragona que han de regir a partir del dia 1 de gener de 2018 i que es resumeixen en:

- 1) Mantenir per a l'exercici 2018 les tarifes dels títols de transport vigents sense incrementar-les.
- 2) Mantenir les tarifes dels bitllets senzills de referència de zona.
- 3) Mantenir per l'exercici 2018 els preus de les targetes sense contacte sense incrementar-los.
- 4) Mantenir que les persones usuàries dels serveis públics regulars de transport de viatgers per carretera puguin transportar bicicletes de manera gratuïta als vehicles.

Títols de transport - PREUS 2018

Títol	Preus (euros)		
	1 zona	2 zones	3 zones
Bitllet senzill de referència			
Bitllet senzill de referència	2,00	2,80	3,75
Títols ordinaris multiviatge			
T-MES	45,70	71,70	96,85
T-50/30	32,50	59,80	84,05
T-10/30	9,75	19,50	26,65
T-10	12,00	23,75	34,15
Famílies Monoparentals i Famílies Nombroses			
T-MES FM/N General	36,55	57,35	77,50
T-MES FM/N Especial	22,85	35,85	48,45
T-FM/FN70/90 General	67,00	132,85	191,10
T-FM/FN70/90 Especial	41,90	83,00	119,50
Bonificació per a nens i nenes d'entre 4 i 12 anys			
T-12	Gratuit	-	-
Bonificació per a persones en situació d'atur			
T-MES	12,00	12,00	12,00
Subvenció URV			
T-MES	41,15	64,55	87,15
T-50/30	29,25	53,80	76,65
T-10/30	8,80	17,55	24,00

Preus IVA Inclòs

Targetes sense contacte - PREUS 2018

Tipus	Preu (euros)
Targeta anonima	3,5
Targeta personalitzada Ordinària	3,5
Targeta personalitzada FM/FN individual	3,5
Targeta personalitzada FM/FN multipersonal	3,5
Targeta personalitzada T-12	35
Targeta personalitzada bonificada per a persones en situació d'atur	Gratuïta
Targeta personalitzada URV	Gratuïta

Preus IVA Inclòs

3.6. Conclusions

La variació de tarifes aplicada anualment té un clar efecte, tot i que no directament proporcional, sobre la variació de la tarifa mitjana ponderada de distribució del sistema tarifari integrat. L'aplicació d'aquesta política durant 2017 es tradueix en que, al mantenir congelades les tarifes a preus des de 2015, la Tarifa Mitjana Ponderada de distribució del sistema tarifari integrat ha experimentat una disminució interanual del -5,09%.

La tendència de la demanda en quant a la utilització de títols és clarament favorable a un increment de les quotes de mercat dels títols de més fidelització i conseqüentment més econòmics per l'usuari, especialment cap els T-50/30 i els T-MES. Així com cap els títols de caire social com ara els T-12. Cal destacar també la consolidació de la recuperació durant 2017 de la utilització dels títols T-10.

Com cada any, està previst que abans de finalitzar 2017 el Consell d'Administració del Consorci del Transport Públic del Camp de Tarragona determini les tarifes dels títols de transport de l'ATM que han de regir en l'exercici 2018 que tindran com efecte una variació de la tarifa mitjana ponderada de distribució del sistema tarifari integrat.

Tot i que, a hores d'ara resten pendents de ser aprovades les tarifes 2018 dels títols de transport integrats de l'ATM del Camp de Tarragona, seguint les consideracions esmentades, es contempla el manteniment de les tarifes dels títols de transport de l'ATM, tal com es detalla als apartats anteriors.

Trinitat Castro Salomó

Presidenta del Comitè Executiu del
Consorci del Transport Públic del Camp de Tarragona
Autoritat Territorial de la Mobilitat

Tarragona, a 23 de novembre de 2017