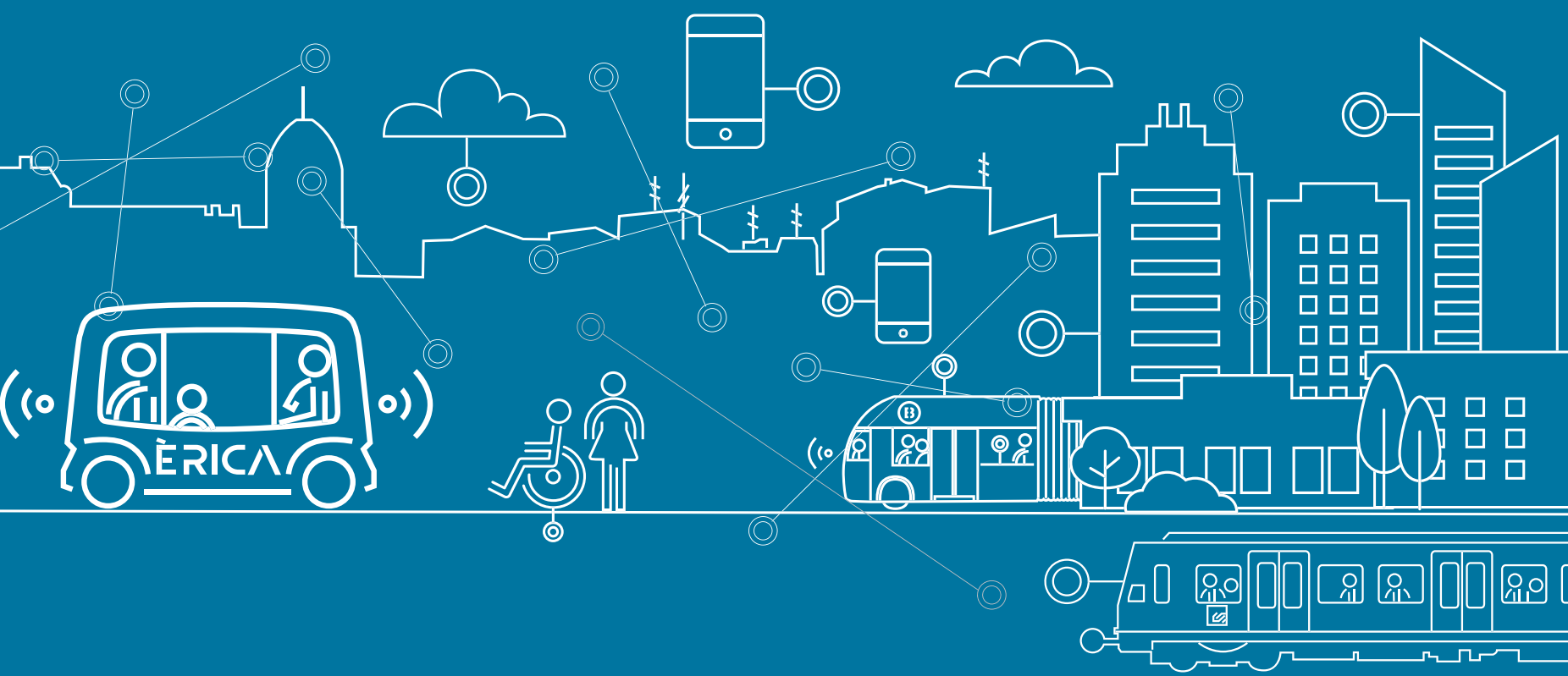
20 anys

Associació de municipis per la Mobilitat i el Transport Urbà

LLIBRE COMMEMORATIU DEL VINTÈ ANIVERSARI DE L'AMTU
(2001-2021)



20 anys

Associació de municipis per la Mobilitat i el Transport Urbà

LLIBRE COMMEMORATIU DEL VINTÈ ANIVERSARI DE L'AMTU
(2001-2021)

aMtu
ASSOCIACIÓ DE MUNICIPIS PER LA MOBILITAT I EL TRANSPORT URBÀ

#AMTU20anys
avancem amb tu

Edita
Associació de municipis per la Mobilitat i el Transport Urbà

Continguts
Associació de municipis per la Mobilitat i el Transport Urbà
Lidera Comunicació

Disseny i maquetació
Lidera Comunicació

Correcció i revisió lingüística
Georgina Guixà

Fotografies
© Associació de municipis per la Mobilitat i el Transport Urbà
© Toni Torrillas
© Miquel Gonzàlez
© Joan Solé
© Carme Poch
© De les imatges actuals Lidera Comunicació

Il·lustració portada
© Matèria Creativa

Impressió
Gràfiques Vilanova

Dipòsit Legal
B 12395-2021

Reservats tots els drets. No es pot reproduir cap part d'aquesta publicació sense prèvia autorització de l'editor.

Índex

Salutacions 6

Una mirada al retrovisor. Història de l'AMTU (2001-2021) 11
- D'on venim? 13
- Primers anys 15
- Els objectius 18
- Creixement i consolidació 19
- Construint altaveus 22
- Present i futur 28

Els 10 èxits de l'AMTU 41

1. Implantació territorial de l'AMTU 43
   - Sumar i créixer 45
   - Més enllà de la 2a corona 48
2. Millora del finançament dels serveis de transport urbà 53
   - El primer conveni 55
   - Nous acords 58
   - Un repartiment més just dels recursos 63
3. Promoció de l'ús del transport públic a les escoles i entre la gent gran 65
   - Mobilitat per als més joves 67
   - Joc en família 69
   - Mobilitat per a la gent gran 73
4. Un servei personalitzat de suport tècnic per als ajuntaments 75
   - *Feedback* entre l'AMTU i els seus associats 76
   - Guia BusVALUA@AMTU 78
5. Dels primers serveis de transport a demanda (TAD) al futur transport flexible (F) 81
   - Gestió centralitzada de serveis flexibles i a demanda 85
   - Un pas més: el transport flexible 87
   - El Consorci Local per la Mobilitat 90
6. La creació de l'OAC 93
7. Aturem l'IVA 99
   - L'AMTU impulsa la reforma de la Llei d'IVA 101
   - S'aprova l'esmena al projecte de llei 103
8. Gira Èrica 105
   - Un bus amb nom propi 109
   - Beneficis de l'Èrica 111
9. La jornada catalana de la mobilitat 115
   - Les jornades AMTU 117
   - Una jornada referent per a tot el sector 122
   - Primer Congrés Internacional de la Mobilitat 129
10. El projecte MobiliCat: Revista i premis 131
    - Primera revista de mobilitat en català 132
    - Premis MobiliCat 135

L'AMTU en dades 139

L'Equip de l'AMTU 145
- L'univers AMTU 150

Pere Aragonès i Garcia

President de la Generalitat de Catalunya

La Catalunya sencera

Vivim en un país plural i divers, amb formes de vida particulars de cada poble o ciutat, de cada comarca, que configuren un ric mosaic de contrastos. Un país obert al món, compromès amb la seva gent i que vol avançar cap a un futur més pròsper, més just, més verd, més feminista i plenament lliure.

Però aquesta riquesa i aquesta vocació de progrés amaga una realitat menys amable. Avui, com ha passat històricament, haver nascut en un poble o barri determinat, en bona part condiciona la teva qualitat de vida i les teves expectatives de futur. I un país que es vol modern i avançat, ha de garantir que tota la ciutadania gaudeix d'una bona qualitat de vida amb independència del poble, la vila, el barri o la ciutat on visqui. Un país que es vol pròsper i cohesionat ha d'assegurar que tothom gaudeix de les mateixes oportunitats de futur.

En bona part, aconseguir aquesta equitat territorial i social passa per trencar amb la vella idea de «territori» entès com tot allò que no és Barcelona o no és l'Àrea Metropolitana i començar a entendre el país com un tot, amb la seva diversitat i pluralitat, amb una agenda urbana i una agenda rural plenament interrelacionades amb l'objectiu de poder oferir una mateixa qualitat de vida arreu. Passa per atendre la Catalunya sencera, el país sencer, actuant en àmbits tan diversos com la reforma horària, la conciliació, el teletreball, la digitalització, l'urbanisme, l'habitatge, els serveis públics i òbviament, la mobilitat. Cal interconnectar totes aquestes perspectives, totes aquestes polítiques i fer-ho a través d'una visió del país en el seu conjunt. I cal fer-ho de bracet amb el municipalisme català, dinàmic, plural, divers i compromès com ha demostrat l'Associació de municipis per la Mobilitat i el Transport Urbà aquests últims 20 anys.

La feinada feta per l'AMTU durant tot aquest temps ha estat ingent, com podreu comprovar fàcilment a través de les pàgines d'aquest llibre commemoratiu. Una feina feta en tot moment per fer més fàcil la vida de la ciutadania, feta pensant en construir noves oportunitats i sempre amb el compromís inequívoc amb la mobilitat sostenible i la defensa de medi ambient. Sense cap mena de dubte, aquesta és la força transformadora de la mobilitat, la que va impulsar que diferents ajuntaments comencessin a sumar esforços i la que estic convençut que guiarà al llarg dels propers anys la feina de l'AMTU per continuar generant prosperitat, oferint benestar i construint futur pensant sempre en el país sencer.

Jordi Puigneró i Ferrer

Vicepresident i conseller de Polítiques Digitals i Territori de la Generalitat de Catalunya

Enhorabona per aquest 20è aniversari de l'Associació de municipis per la Mobilitat i el Transport Urbà

En primer lloc, us vull fer arribar un sincer agraïment per aquest últim any i mig tan dur, que ha colpejat tota la nostra societat, com ha sigut la pandèmia de la Covid-19. Aquesta pandèmia ha fet prendre mesures excepcionals en el transport públic i extremar les precaucions. Moltes gràcies per fer del transport públic un lloc segur, i per donar servei als desplaçaments imprescindibles que ha hagut de continuar fent la nostra societat.

En segon lloc, us animo i us encoratjo a continuar treballant per fer créixer la xarxa de mobilitat compartida i col·lectiva del nostre país, ja que és una peça fonamental per a la reactivació econòmica. Són 20 anys de treball constant amb el conjunt d'ajuntaments i consells comarcals del país per millorar el nostre sistema de mobilitat. Una eina més que ha permès connectar persones i vertebrar el país.

Europa ja ha dit com ha de ser la recuperació d'aquesta crisi econòmica i social, i ha de ser fent una clara aposta per una economia sostenible i digital. I el transport públic té la clau per poder realitzar-ho.

Abans de la Covid-19 sabíem que la transició verda era una obligació, ara sabem que és la solució. Necessitem un transport sostenible, col·lectiu, compartit, d'alta capacitat, accessible i intermodal, per desplaçar persones de manera sostenible, i que disminueixi l'ús del transport privat. És per això que hem d'apostar per una mobilitat sostenible, segura, inclusiva, intel·ligent i digital.

Finalment, us encoratjo a utilitzar totes les eines que tenim al nostre abast per fer un transport públic més eficient i connectat, i això passa, inequívocament, per la digitalització.

Volem construir un país de progrés del segle XXI, i això vol dir que farem una aposta per la innovació digital i la transició ecològica com a motors de la nova economia, i el nostre sistema de mobilitat serà un actiu important en aquesta transformació.

Moltes gràcies pel vostre servei i per molts anys més!

Aurora Carbonell i Abella

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

Un dret essencial

Ara fa 20 anys, setze ajuntaments catalans vam impulsar la creació d'una entitat que representés els interessos dels municipis de la segona corona metropolitana en matèria de transport públic, i sobretot que evidenciés, davant les administracions superiors, les dificultats que tenim els ajuntaments per sostenir un servei essencial com és el transport urbà.

Amb el temps, l'AMTU ha passat de ser una entitat circumscrita a la regió metropolitana a ser una entitat oberta a qualsevol ens local de Catalunya que en vulgui formar part, i actualment ja sumem 120 associats. Però encara volem créixer més.

Perquè volem ser la veu que representi tots els ens locals de Catalunya en matèria de mobilitat i transport públic. I seguir lluitant, com hem fet des d'un inici, per poder assolir un major finançament per als nostres municipis, que ens permeti fer front a un manteniment cada cop més eficaç i a la millora dels transports públics. I és que, fora de la primera corona metropolitana, els greuges en finançament i infraestructures encara són molt grans i, per tant, ens queda un camí llarg per recórrer.

Des de l'AMTU creiem que el transport públic és un dret essencial irrenunciable per a tothom. Per això treballem per fer possible que qualsevol ciutadà i ciutadana del nostre país, independentment d'on visqui i de quines siguin les seves circumstàncies socials, tingui accés a un servei de transport col·lectiu de viatgers. I és en aquest sentit que seguirem focalitzant la nostra feina diària en pro d'una mobilitat sostenible i respectuosa amb el medi ambient.

Joan Serra i Muset

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

L'AMTU, un referent de les noves formes de mobilitat a Catalunya

Durant els seus 20 anys d'existència, l'AMTU ha anat creixent en nombre d'associats, competències i catàleg de serveis. Així, a més de ser una entitat que defensa els interessos dels associats en matèria de mobilitat i transport públic i que reivindica la necessitat de més i millors infraestructures, hem esdevingut, sobretot, una eina de suport als ajuntaments, als quals donem un servei integral d'assessorament tècnic, jurídic i econòmic.

Cal destacar també que l'AMTU s'ha convertit en un referent en implementació de noves modalitats de transport, com el transport a demanda, i que ha estat pionera en l'experimentació de noves formes de mobilitat, com la posada en funcionament, per primera vegada a Catalunya, d'un bus autònom.

I ara seguim endavant, amb nous reptes: implementar arreu de Catalunya noves formes de mobilitat com el transport flexible; crear el Consorci Local per la Mobilitat; i impulsar des de l'Associació la creació d'una central de compres, especialitzada en mobilitat, per la contractació de serveis i subministraments pels ens locals de Catalunya, a través d'un sistema d'adquisició centralitzada.

A més, enguany hem impulsat el primer congrés internacional de mobilitat: l'International Mobility Congress, que ha posat Catalunya al centre del debat sobre la mobilitat del present i del futur.

I fidels a la nostra vocació de servei, ens comprometem en els propers anys a seguir treballant amb els ens locals per la millora de la mobilitat, el transport públic i les infraestructures d'arreu del nostre país.

UNA MIRADA AL RETROVISOR

HISTÒRIA DE L'AMTU 2001-2021

Primera assemblea de l'AMTU a la sala Francesc Tarafa de Granollers (2001)

D'on venim?

En els darrers anys, i cada vegada més, la nostra societat va prenent consciència que la millor manera de desplaçar-se és en transport públic. I pensant en el medi ambient i la crisi climàtica que estem vivint, aquest transport també és la millor alternativa ecològica i sostenible al transport privat. Però perquè tot això sigui possible calen infraestructures, finançament i coordinació de les diverses administracions públiques. En aquest sentit, l'any 1996 es crea l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) amb l'objectiu d'unificar criteris en el camp del transport públic, tirar endavant nous projectes i elaborar el Pla Director d'Infraestructures i la Integració Tarifària. Però aquest ens només cobria la zona de l'àrea metropolitana de Barcelona, i alguns municipis de la segona corona metropolitana (Mataró, Granollers, Sabadell, Terrassa, Vilafranca del Penedès i Vilanova i la Geltrú) van fer sentir la seva veu per no quedar fora del projecte.

L'AMTU VA NÉIXER EL 21 DE SETEMBRE DE 2001 PER LA NECESSITAT D'AMPLIAR LA REPRESENTACIÓ DE MUNICIPIS AL CONSELL D'ADMINISTRACIÓ DE L'ATM

Finalment, s'atengué aquesta demanda i Antoni Prunés, tinent d'alcalde de Mobilitat Urbana de l'Ajuntament de Terrassa, fou designat per ocupar un dels llocs del Consell d'Administració de l'ATM. A més, Joan Carles Sánchez, de Sabadell, Joan Antoni Barón, de Mataró, i Joan Benet, de Vilanova i la Geltrú, foren també designats membres de diverses comissions de l'ATM.

Amb els anys, es va veure la necessitat que aquesta agrupació inicial de sis municipis, adquirís una naturalesa més àmplia, més estructurada políticament i més operativa.

El qui seria el primer vicepresident de l'AMTU, Antoni Prunés, recorda que "*mesos abans de la creació de l'ATM, representants de ciutats de la segona corona metropolitana de Barcelona amb Transport Públic signaren, a Terrassa, un Manifest que demanava al Parlament ser tingudes en compte, i per això ja s'havia introduït als estatuts de l'ATM la possibilitat d'obrir-la a altres administracions. Després de mesos de discussions polítiques i jurídiques, s'acordà que la millor solució era la creació d'una entitat que integrés tots els municipis d'aquell àmbit que volguessin, i que fos aquesta nova entitat qui s'adherís a l'ATM, en defensa de la seva mobilitat.*"

Els 16 municipis fundadors de l'AMTU

Abrera, Caldes de Montbui, Cardedeu, Granollers, Igualada, Lliçà d'Amunt, Manresa, Mataró, Parets del Vallès, Rubí, Sabadell, Sitges, Terrassa, Vic, Vilafranca del Penedès i Vilanova i la Geltrú

^ A DALT / Primera assemblea de l'AMTU a la sala Francesc Tarafa de Granollers (2001)
< A BAIX / El President Pasqual Maragall es reuneix amb els membres del Comitè Executiu de l'AMTU (2005)

Així va néixer l'AMTU, l'Agrupació de Municipis amb Transport Urbà, el 21 de setembre del 2001, amb la presència dels ajuntaments dels següents municipis de la segona corona metropolitana: Abrera, Caldes de Montbui, Cardedeu, Granollers, Igualada, Lliçà d'Amunt, Manresa, Mataró, Parets del Vallès, Rubí, Sabadell, Sitges, Terrassa, Vic, Vilafranca del Penedès i Vilanova i la Geltrú. La constitució de l'agrupació va tenir lloc a la sala Francesc Tarafa de Granollers, ciutat amfitriona, i el seu alcalde en aquell moment, Josep Pujadas, fou nomenat president de l'AMTU, amb Antoni Prunés, regidor de Terrassa, com a vicepresident.

Signatura del conveni d'adhesió de l'AMTU i l'ATM. Apareixen a la foto (d'esquerra a dreta): Francesc Xavier Ventura, Josep Pujadas, Felip Puig, Jordi Portabella i Pere Navarro (18 de novembre de 2002)

El 2002 l'agrupació va signar el conveni d'adhesió a l'ATM de Barcelona, amb dos representants al consell d'administració. Josep Pujadas va viure de primera mà la signatura d'aquest conveni i constata els beneficis que va comportar: *"El mes de novembre de 2002 es va signar un conveni d'adhesió de l'AMTU a l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) i el nombre d'ajuntaments i d'altres entitats locals va començar a créixer enfortint el pes i el reconeixement de la nostra associació. Ben aviat van començar a formar part de les diverses instàncies i taules on es planifiquen i decideixen les infraestructures i el seu finançament que contribueixen a millorar el transport públic i impulsar una mobilitat sostenible que atengui els reptes del canvi climàtic."*

"EL 2002 ES VA SIGNAR EL CONVENI D'ADHESIÓ DE L'AMTU A L'ATM"

Primers anys

Després de més de dos anys de funcionament de l'agrupació, es va inaugurar la seu oficial de l'AMTU el 23 de gener del 2004, a Granollers. A la inauguració hi van assistir representants de tots els municipis membres i personalitats importants de l'àmbit del transport com l'aleshores conseller de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, Joaquim Nadal.

L'AMTU s'estructura en els següents òrgans de govern: Assemblea General, Comitè Executiu i Presidència i Vicepresidència. L'Assemblea General és l'òrgan que ostenta la màxima representació i conté la totalitat de les administracions associades. Anualment s'han anat fent reunions de l'Assemblea General, ja des del 2001 i fins a l'actualitat, a diferents municipis associats. Per altra banda, hi ha el Comitè Executiu format per la presidència, la vicepresidència i un màxim de vint vocals designats per l'Assemblea General. Es tracta d'un òrgan permanent que representa i gestiona els interessos de l'AMTU d'acord amb les directrius de l'Assemblea General. El 2003, motivat pel creixement de l'agrupació, el Comitè Executiu decideix crear la figura del director general, i Antoni Prunés i Santamaria és nomenat per a aquest càrrec.

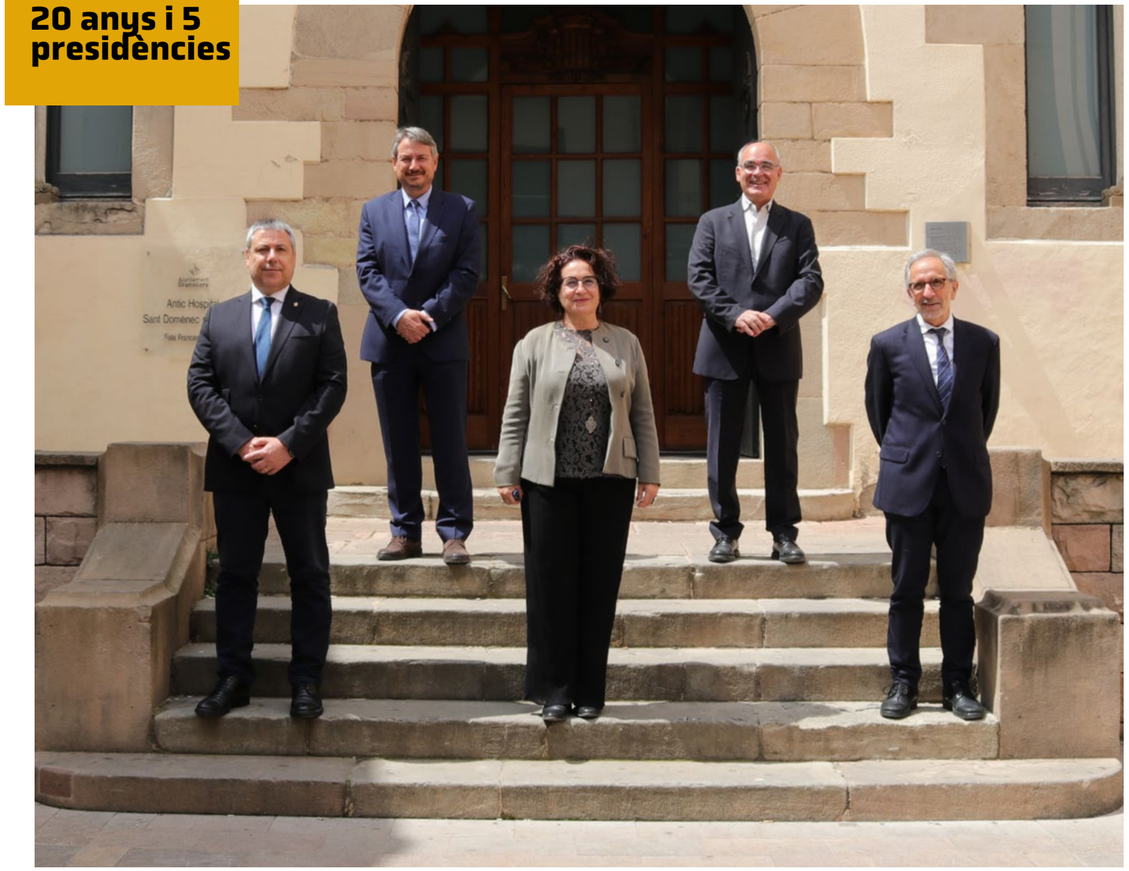
Recepció de l'AMTU (2008)

Inauguració de la seu oficial de l'AMTU a Granollers (2004)

La 1a assemblea

Fotografia de grup dels assistents a la 1a assemblea de l'AMTU (2001)

20 anys i 5 presidències



Les presidències dels 20 anys de l'AMTU. D'esquerra a dreta: Jordi Xena, Joan Mora, Aurora Carbonell, Josep Pujadas i Josep Mayoral (2021)

Els objectius

Un dels principals objectius de l'AMTU és la millora de la mobilitat, del transport públic i de les seves infraestructures. Per això assessora els tècnics dels diversos municipis en temes de mobilitat i transport públic i, per ferho, es realitzen estudis i projectes tant de seguiment o millora del servei com d'implantació de noves modalitats de transport.

L'AMTU també contribueix a la millora constant dels serveis públics de transport col·lectiu posant en pràctica eines de cooperació i col·laboració entre les entitats que formen part de l'associació.

D'altra banda, i d'acord amb els seus principis fundacionals, l'AMTU treballa per assolir un finançament estable per als municipis associats, per tal que puguin fer front al manteniment i la millora dels seus transports públics, i per això s'erigeix com a veu autoritzada en la defensa dels interessos de les entitats membres davant de les administracions supralocals o altres organismes del sector.

Fira Smart City (2019)

Els eixos bàsics de l'AMTU

- Representació i defensa dels interessos de les entitats membres davant de les administracions supralocals i altres organismes
- Millora del finançament dels serveis de transport públic dels municipis associats
- El món local com a centre de la governança de la mobilitat
- El suport tècnic i jurídic als associats
- La gestió centralitzada de serveis i l'optimització dels recursos
- Desplegament del projecte FlexiTransport Catalunya

La Jornada Catalana de la Mobilitat (2019)

Creixement i consolidació

Any rere any, l'AMTU no ha parat de créixer i més municipis s'hi han anat adherint. En el seu desè aniversari, el 2011, s'havien afegit a l'agrupació 68 ens locals, i a dia d'avui, deu anys més tard, ja en són 120. També cal destacar que la plantilla de treballadors de l'AMTU el 2011 era de 5 persones i avui ja en són 17.

El 27 de juliol, es va signar un conveni de col·laboració entre la Generalitat de Catalunya, l'ATM de l'àrea de Barcelona i l'AMTU amb l'objectiu de millorar el transport públic urbà dels municipis associats mitjançant l'increment de les subvencions al Pla de millora del transport urbà que atorga la Generalitat de Catalunya. Aquest conveni, signat pel conseller Joaquim Nadal i el president de l'AMTU del 2006, Josep Mayoral, és una primera fita remarcable ja que, per primera

EN EL 10È ANIVERSARI DE L'AMTU S'HAVIEN ADHERIT 68 AJUNTAMENTS A L'AGRUPACIÓ, I A DIA D'AVUI, DEU ANYS MÉS TARD, JA EN SÓN 120

El director general de Ports i Transports, Esteve Tomàs, amb el president i el director general de l'AMTU, Josep Mayoral i Antoni Prunés durant la roda de premsa de presentació dels ajuts al servei de transport urbà (25 de gener de 2006)

vegada, s'inclouran els ajuntaments de la segona corona metropolitana al Contracte-Programa, que negocia els diners destinats al transport públic de la regió metropolitana. A partir d'aquest moment, s'han anat succeint els convenis amb l'ATM, que van començar amb un pressupost de 2,5 milions d'euros anuals fins arribar als més de 8 milions actuals. Aquests convenis permeten a l'AMTU gestionar un fons econòmic destinat a fer que els municipis associats que es troben dins el sistema tarifari integrat puguin realitzar millores en la seva xarxa de transport públic. A més, l'AMTU ha establert convenis de col·laboració amb d'altres entitats, amb l'objectiu sempre d'atendre totes les necessitats dels municipis membres.

ELS CONVENIS AMB L'ATM PERMETEN A L'AMTU GESTIONAR UN FONS ECONÒMIC PER MILLORAR LES XARXES DE TRANSPORT PÚBLIC DELS MUNICIPIS ASSOCIATS

Així, per exemple, el 2008 també va signar un conveni amb la Diputació de Barcelona per fer estudis de viabilitat i millora del transport públic, en

La Jornada Catalana de la Mobilitat (2019)

una col·laboració que es va mantenir fins al 2017.

Un altre element clau de l'associació són les jornades de la mobilitat que s'organitzen cada any a un municipi associat diferent, amb el suport del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat i l'Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona. Aquestes jornades, que van néixer el 2005 a Granollers (com a jornades AMTU) ja s'han consolidat com un esdeveniment de referència imprescindible en el sector de la mobilitat. La Jornada Catalana de la Mobilitat més recent es va dur a terme els dies 10 i 11 d'abril del 2019 a Caldes de Montbui, i va tenir com a tema principal el transport flexible. L'AMTU hi va presentar el projecte FlexiTransport Catalunya.

DES DE 2015 LES JORNADES CATALANES DE LA MOBILITAT SÓN UN DELS PUNTALS DE L'AMTU: OFEREIXEN LES MILLORS EXPERIÈNCIES EN EL CAMP DE LA MOBILITAT A TÈCNICS, REGIDORS I OPERADORS

HISTÒRIA DE L'AMTU

CRONOLOGIA

Les fites de l'AMTU

2001
Creació de l'AMTU (21 de setembre)

2002
Conveni d'adhesió a l'ATM de Barcelona (18 de novembre)

2003
L'AMTU entra a formar part del PDM i del PDI de la conselleria de PTOP

2004
Inauguració de la seu oficial a Granollers (23 de gener). Primer número de la revista AMTU. Posada en funcionament del web

2005
Primera Jornada AMTU, a Granollers (2 de febrer)

2006
1r Conveni entre la Generalitat, l'ATM i l'AMTU (27 de juliol)

2007
Primera enquesta de mobilitat interurbana (EMIA)

2009
Posada en marxa del *router* universitari. Inici de la gestió de la T-12 (actual T-16)

2011
10è aniversari de l'agrupació. Enquesta de valoració dels serveis AMTU

2012
Conveni entre la DIBA i l'AMTU sobre realització d'estudis de viabilitat i millora del transport públic

2014
Nous estatuts. L'entitat passa a dir-se Associació de municipis per la Mobilitat i el Transport Urbà i deixa d'estar circumscrita a la 2a corona metropolitana. 1a edició del concurs de dibuix "Apunta't a la T-12"

2015
Primer número de la revista MobiliCat. Tots els municipis del STI rebran ajudes de l'AMTU. Intervenció al Parlament de Catalunya. 1a Jornada Catalana de la Mobilitat

2016
Canvi d'imatge de marca i de logotip de l'entitat. Primera implementació d'un TAD, a Pineda de Mar

2017
Impuls de la reforma de la llei de l'IVA. Inici de la gestió de la T-verda. Nova fórmula de repartiment Pla de Millores

2018
ÈRICA, Gira Catalana del Bus Autònom. Inici del projecte FlexiTransport Catalunya i targeta ciutadana. 1a edició dels premis MobiliCat

2019
Creació de l'app TADCAT

2020
L'AMTU coordina la gestió del transport urbà durant la pandèmia de COVID-19. Estrena de la plataforma Mobilicat i plataforma del Pla de Millores

2021
Celebració del 20è aniversari de l'AMTU. Organització de l'International Mobility Congress 2021

Construint altaveus

Un cop consolidada l'agrupació, és el moment de donar-la a conèixer més enllà dels municipis que en formen part i que la seva feina arribi arreu. En aquest sentit, l'any 2004 va entrar en funcionament el web de l'AMTU amb informació sobre l'agrupació i enllaços d'interès. El web evolucionà, i el 2006 va afegir una intranet només per als polítics i els tècnics responsables del transport públic. Actualment es tracta d'un nou web amb l'enllaç a la plataforma MobiliCat, que actua també d'intranet de l'associació.

Una altra manera de comunicar la feina de l'agrupació és la revista que es va publicar de manera periòdica en format digital des del 2004 i fins el 2014. A partir de 2015, serà un butlletí digital de format més breu. També al 2015 es crea la revista MobiliCat, que pretén esdevenir una revista de referència per al sector de la mobilitat. En la línia de les publicacions, l'AMTU també elabora, de 2007 a 2012, un dossier tècnic amb l'objectiu de recollir i endreçar les dades dels principals paràmetres del transport públic urbà basats en els indicadors fixats pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques. Aquestes dades, avui són disponibles a la plataforma digital MobiliCat (intranet AMTU).

EL 2015 ES CREA LA REVISTA MOBILICAT QUE ESDEVÉ UNA REVISTA DE REFERÈNCIA PER AL SECTOR

Però no només és important oferir informació a la població interessada, sinó també recollir-ne i escoltar la veu de l'usuari. Així, l'AMTU realitza, els anys 2007, 2009, 2011 i 2013, l'Enquesta de Mobilitat Interurbana en l'àmbit AMTU (EMIA) per obtenir informació sobre la mobilitat entre municipis, les principals destinacions i motius dels desplaçaments, tipus de mitjans utilitzats i opinió sobre possibles millores en l'oferta de transport públic. El 2015 s'incorpora a l'Enquesta de Mobilitat en dia Feiner (EMEF) i es deixa de fer l'EMIA.

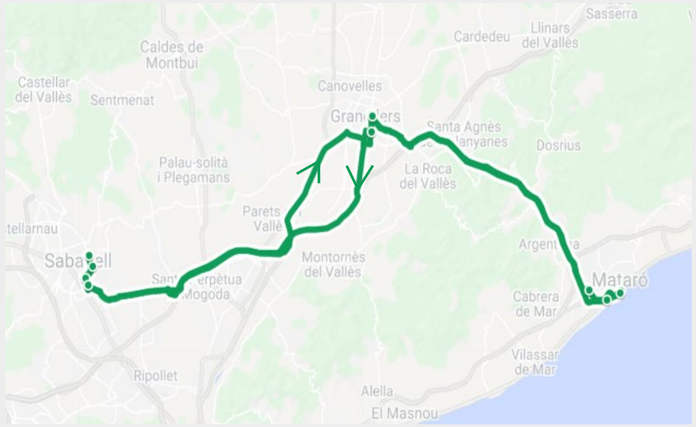
Foto de grup de la direcció, treballadors i extreballadors de l'AMTU en el 10è aniversari (2011)

Celebració del 10è aniversari de l'AMTU a la sala Tarafa de Granollers (2011)

El 2011 l'Agrupació de Municipis amb Transport Urbà va celebrar el seu desè aniversari fent balanç d'aquest primer període de funcionament.

Per commemorar l'efemèride es va organitzar un acte amb més d'un centenar de personalitats del món de la mobilitat i que va cloure Damià Calvet, aleshores Secretari de Territori i Mobilitat de la Generalitat de Catalunya. A l'acte també hi van assistir nombrosos alcaldes i regidors de les ciutats adherides.

EN EL SEU 10È ANIVERSARI L'AMTU VA CELEBRAR UN ACTE AMB UN CENTENAR DE PERSONALITATS



Presentació de la línia Orbital Exprés (2015) i plànol del recorregut de la línia e13 (Mataró, Granollers, Sabadell)

UNA REIVINDICACIÓ HISTÒRICA

L'Exprés.cat

L'AMTU també ha acomplert una de les seves reivindicacions històriques: la posada en marxa de la línia Orbital Exprés, que connectaria directament els municipis de Sabadell, Granollers i Mataró.

El 2015 la Generalitat va posar en marxa el servei de bus Exprés.cat, la primera línia transversal a l'àmbit de la Regió Metropolitana de Barcelona, i que comunicava les comarques del Maresme, el Vallès Oriental i el Vallès Occidental sense haver de passar per Barcelona. El viatge inaugural, organitzat per l'AMTU, es va dur a terme el 4 de setembre i amb la participació dels alcaldes dels municipis implicats: Juli Fernàndez (Sabadell), Josep Mayoral (Granollers), i David Bote (Mataró). Malgrat que encara manca fer realitat la línia orbital ferroviària, la posada en servei d'aquesta línia ha millorat substancialment la connexió entre aquests municipis i comarques.

HISTÒRIA DE L'AMTU

Present i futur

A dia d'avui l'AMTU és, de ple dret, una entitat més que consolidada en el sector de la mobilitat i el transport públic. Al llarg d'aquests anys ha anat creixent exponencialment amb la voluntat de millorar la governança, el finançament i representar la veu dels municipis catalans. Per arribar fins aquí ha anat ampliant els seus serveis tècnics, jurídics, de formació i educatius, i ha liderat també grans projectes, com per exemple, el del transport flexible, el MobiliCat, la Gira Èrica o el Congrés Internacional de Mobilitat.

Un dels canvis més rellevants i que va suposar un gran salt per l'entitat és el que va tenir lloc l'any 2014: l'AMTU deixa de representar només la segona corona metropolitana i es converteix en una associació d'àmbit català per oferir servei i assistència tècnica a tots els ens locals del país. Així ho recorda Joan Mora i Bosch, president de l'AMTU del 2013 al 2015: "*L'any 2014 l'AMTU deixa escrita aquesta voluntat d'obertura, que després es plasmarà en els Estatuts de 2015, on ja s'explicita que l'associació estarà oberta a qualsevol ens local català que en vulgui formar part i no només als municipis de la regió metropolitana de Barcelona, que tenen titularitat en el servei de transport urbà.*" I perquè aquest canvi substancial es vegi reflectit en el dia a dia de l'associació, es va fer un canvi de nom: des d'aleshores s'anomena Associació de municipis per la Mobilitat i el Transport Urbà. Dos anys més tard també es va canviar la imatge de marca i el logotip.

Continuant amb els canvis de nom amb la voluntat de liderar el sector, el 2015 les jornades AMTU van passar a dir-se Jornada Catalana de la Mobilitat. A més, també es va crear la revista MobiliCat, i tres anys més tard l'associació atorgaria els premis sorgits a partir d'aquesta publicació a iniciatives i projectes innovadors en l'àmbit català. Aquell mateix any, el president de l'AMTU, Joan Mora, compareix a la comissió de Territori i Sostenibilitat del Parlament de Catalunya, en el marc del debat sobre la proposició de llei de finançament del transport públic, on reclama una

Signatura del conveni amb SEAT Code (2021)

EL 2014 L'AMTU VA DEIXAR DE REPRESENTAR NOMÉS LA SEGONA CORONA METROPOLITANA I ES VA CONVERTIR EN UNA ASSOCIACIÓ D'ÀMBIT CATALÀ PER OFERIR SERVEI A TOTS ELS ENS LOCALS DEL PAÍS

Evolució del logotip de l'AMTU

L'any 2017 l'Associació va fer un canvi d'imatge de marca i logotip. No obstant, el primer logotip també va anar variant lleugerament amb el pas dels anys.

Logotip antic:

Del 2001 al 2008

AMTU Agrupació de Municipis amb Transport Urbà

Del 2009 al 2014

AMTU Agrupació de Municipis amb Transport Urbà

Del 2015 al 2016

AMTU Associació de municipis per la Mobilitat i el Transport Urbà

Logotip actual:

Del 2017 a l'actualitat

amtu ASSOCIACIÓ DE MUNICIPIS PER LA MOBILITAT I EL TRANSPORT URBÀ

Joan Mora, president de l'AMTU (2013-2015) compareix al Parlament per la Llei de Finançament del Transport Públic (2015)

millora del finançament local. Finalment, la llei va ser aprovada el 29 de juliol de 2015: "*Des de l'AMTU feia molt temps que reclamàvem aquesta llei i, per tant, vam celebrar que per fi hi hagués un instrument que regulés les fonts de finançament que podia tenir el transport públic. A més, això ens permetria garantir un bon finançament per als municipis, per poder tenir una millor xarxa de transport públic.*" explica Mora.

També en clau econòmica, el 2017 l'AMTU va liderar la reforma de la Llei d'IVA. A principis de 2016, l'Agència Tributària espanyola va començar a obrir expedients a les empreses concessionàries de transport públic, amb l'objectiu de gravar amb un 10% d'IVA totes les aportacions que les administracions paguen pels serveis de transport públic. Abocats a llargs processos contenciosos i judicials, la solució va ser modificar la Llei d'IVA.

EL 2015 ES VA APROVAR LA NOVA LLEI DE FINANÇAMENT DEL TRANSPORT PÚBLIC, QUE FEIA TEMPS QUE L'AMTU RECLAMAVA

El repte ara és, sens dubte, afrontar el canvi climàtic. Per això l'AMTU aposta a ulls clucs per un transport sostenible amb la implementació del transport flexible —sobre el qual es treballa des del 2018—, modalitat

< Presentació del projecte T-Mobilitat. Membres del Comitè Executiu de l'AMTU al "Mobile World Congress" (2017)

La Jornada Catalana de la Mobilitat. Presentació de la Gira Catalana del bus autònom ÈRICA (2018)

Assemblea General a Pineda de Mar (2018)

L'AMTU VOL CONTINUAR AL CAPDAVANT DE LES INNOVACIONS EN EL CAMP DE LA MOBILITAT

pensada per adaptar-se a les necessitats dels viatgers. Joan Prat, director general de l'AMTU del 2014 al 2020, apunta: "*per fer això necessitem una xarxa molt potent de transport públic. Una xarxa que vagi des d'oferir serveis de micromobilitat a serveis exprés i d'emergència. Una xarxa que et garanteixi un desplaçament ràpid i de punt a punt. Una xarxa molt capil·lar amb vehicles petits, connectats a una xarxa troncal molt més reforçada amb vehicles de més gran capacitat.*" El 2016 l'entitat va implementar per primera vegada un servei de transport a demanda a Pineda de Mar, i el 2019 es va posar en funcionament l'aplicació per a aquesta modalitat de transport: el TADCAT.

Així mateix, el 2018 l'AMTU va dur a terme també una experiència innovadora i pionera: la posada en funcionament d'un bus autònom per primera vegada en vuit municipis de Catalunya. Aquesta experiència va fer possible que més de 15.000 ciutadans pugessin a un bus sense conductor. I, a més, també va permetre que els municipis poguessin testejar la viabilitat d'introduir un vehicle d'aquestes característiques en la seva xarxa de transport.

EL REPTE ARA ÉS AFRONTAR EL CANVI CLIMÀTIC. PER AIXÒ L'AMTU APOSTA A ULLS CLUCS PER UN TRANSPORT SOSTENIBLE I FLEXIBLE

Reunió del Comitè Executiu (2008)

"CAL ACCELERAR LA INVERSIÓ EN INFRAESTRUCTURES DE MOBILITAT, ESPECIALMENT LES FERROVIÀRIES, MILLORAR EL FINANÇAMENT DEL TRANSPORT PÚBLIC I ACOMPANYAR L'ESFORÇ DEL MÓN LOCAL"

L'AMTU vol continuar al capdavant de les innovacions en el camp de la mobilitat per oferir, com fins ara, el millor servei als ciutadans que opten pel transport públic. Josep Mayoral, president de l'associació del 2004 al 2013, té clar cap on ha de caminar el futur de l'AMTU i de la mobilitat en general: "*Cal accelerar la inversió en infraestructures de mobilitat, especialment les ferroviàries; cal millorar el finançament del transport públic i acompanyar l'esforç del món local. Cal apostar per les zones de baixes emissions en els indrets més congestionats. Cal definir noves estratègies de governança que facin del respecte i la corresponsabilitat entre administracions la clau de volta d'un nou model de mobilitat en sintonia amb la transició energètica que necessitem.*"

< L'AMTU signa l'adhesió a la Unió Internacional del Transport Públic. A la imatge: Aurora Carbonell, presidenta de l'AMTU i Pere Calvet, president de la UITP (28 de maig de 2021)

T-MOBILITAT

La Targeta Ciutadana

Actualment tots els serveis de transport urbà dels ajuntaments associats a l'AMTU de l'àmbit de l'ATM de l'àrea de Barcelona es troben en procés d'adaptació dels seus sistemes de venda i validació a la nova targeta de transport públic T-Mobilitat. Els títols de transport deixaran d'utilitzar la tecnologia magnètica per canviar a targetes intel·ligents, amb un xip d'altes prestacions. El canvi tecnològic i els suports dels títols integrats els realitza l'ATM.

Conjuntament amb els títols integrats en els serveis d'autobús urbà hi operen els títols propis de cadascun dels operadors i els títols socials que determina l'Ajuntament corresponent. Tots aquests títols hauran d'esdevenir targetes xip sense contacte per a la validació a l'autobús. L'AMTU proposa gestionar el canvi de manera conjunta mitjançant la Targeta Ciutadana, una targeta intel·ligent amb més prestacions i una aplicació mòbil.

Presentació del projecte MOBICO a Igualada (2021)

MOBILITAT INTEL·LIGENT COMPARTIDA

MOBICO, transport compartit en vehicle elèctric

Aquest 2021, l'AMTU, la Mancomunitat de la Conca d'Òdena (MICOD) i l'Ajuntament de Castellolí han posat en marxa, juntament amb SEAT:CODE i Circuit Parcmotor Castellolí, el projecte MOBICO, el primer projecte de mobilitat intel·ligent en zones periurbanes per tal de comprovar com funciona el car-sharing o les conegudes propostes de mobilitat intel·ligent compartides que ja funcionen a les grans ciutats.

D'aquesta manera, els set municipis de la Conca d'Òdena –Igualada, Vilanova del Camí, Santa Margarida de Montbui, Òdena, La Pobla de Claramunt, Jorba i Castellolí–, disposen d'una flota de vehicles elèctrics per afavorir la mobilitat de la comarca, especialment a les zones on no pot arribar el transport públic. Els veïns dels set municipis de la Conca d'Òdena poden llogar vehicles elèctrics com patinets, cotxes i motos a través de l'App MOBICO a diverses zones d'aparcament, i retornar-los a qualsevol dels municipis de la Conca.

"AQUEST PROJECTE SUPOSARÀ UN ABANS I UN DESPRÉS EN LA MOBILITAT COMPARTIDA FORA DELS ÀMBITS METROPOLITANS"

Carles Labraña, responsable de projectes de l'AMTU, explica: "*gràcies a la col·laboració publicoprivada s'ha pogut tirar endavant aquest projecte engrescador de micromobilitat que suposarà un abans i un després en la mobilitat compartida fora dels àmbits metropolitans*".

Es tracta de la primera prova pilot del país en un entorn fora de l'àrea metropolitana i centrat en zones d'interior de Catalunya que testeja un model exportable a altres indrets del país. És una proposta sostenible, pionera, inclusiva i multiplataforma que es desplegarà arreu del territori perquè estigui a l'abast de tothom amb la garantia que tota la ciutadania tingui dret a la mobilitat.

Les presidències dels 20 anys de l'AMTU

Joan Mora
Del 2013 al 2015

Jordi Xena
Del 2015 al 2020

Aurora Carbonell
Del 2020 - Act.

Josep Mayoral
Del 2004 al 2013

Josep Pujadas
Del 2001 al 2004

ELS 10 ÈXITS DE L'AMTU

Solucions per al transport públic i la mobilitat en el món local

amtu.cat

ELS 10 ÈXITS DE L'AMTU

1. IMPLANTACIÓ TERRITORIAL DE L'AMTU

Com qualsevol entitat que acaba d'iniciar el seu recorregut, l'Associació de Municipis amb Transport Urbà va començar amb un petit nombre d'ajuntaments associats, un total de 16: Abrera, Caldes de Montbui, Cardedeu, Granollers, Igualada, Lliçà d'Amunt, Manresa, Mataró, Parets del Vallès, Rubí, Sabadell, Sitges, Terrassa, Vic, Vilafranca del Penedès i Vilanova i la Geltrú, tots ells precursors del que acabarà sent l'entitat capdavantera en la defensa dels interessos dels municipis catalans, en l'àmbit de la mobilitat i el transport públic.

L'AMTU ES VA FUNDAR L'ANY 2001 AMB 16 MUNICIPIS. D'AQUESTS, 6 JA FORMAVEN PART DE L'ATM

Constitució AMTU (2001)

Sumar i créixer

Un cop fundada l'organització era el moment de posar-la en marxa i donar-la a conèixer. Tal com explica Antoni Prunés, director general de l'AMTU del 2003 al 2012: "*Des de la creació de l'AMTU, jo personalment, primer com a vicepresident, i després com a director general, em dediquí a informar i visitar un per un tots els municipis que tenien transport urbà propi, o compartit amb altres municipis, o que desitjaven tenir-ne. L'objectiu era doble: informar de la nostra existència i objectius, que també eren els seus, i oferir el nostre suport tècnic en els aspectes relacionats amb la mobilitat.*"

"L'OBJECTIU ERA DOBLE: INFORMAR DE LA NOSTRA EXISTÈNCIA I OBJECTIUS I OFERIR EL NOSTRE SUPORT TÈCNIC EN ELS ASPECTES RELACIONATS AMB LA MOBILITAT"

Desena Assemblea General (2011)

L'AMTU ESTÀ FORMADA PER 120 ENTITATS: 112 AJUNTAMENTS, 1 ENTITAT MUNICIPAL DESCENTRALITZADA I 7 CONSELLS COMARCALS QUE REPRESENTEN UNA POBLACIÓ DE 2,4 MILIONS D'HABITANTS I 47 MILIONS DE VIATGES ANUALS

Aquesta gestió, explica, va ser molt reeixida, i any rere any s'han anat sumant municipis a l'associació. Dels 16 inicials es va passar a 55 l'any 2007, 68 el 2011, l'any del desè aniversari de l'entitat, i a data de juliol de 2021 l'AMTU està formada per 120 entitats: 112 ajuntaments, 1 Entitat Municipal Descentralitzada i 7 consells comarcals, que en total representen una població de 2,4 milions d'habitants i 47 milions de viatges anuals en els seus transports urbans.

Analitzant any per any les adhesions de nous municipis, destaca la xifra d'ajuntaments que van passar a formar part de l'AMTU l'any 2004; un total de quinze. El motiu d'aquest nombre tan elevat és la inauguració de la seu oficial de l'organització a Granollers i la publicació de la primera revista, fets que donen un impuls a l'Associació perquè es conegui més enllà dels municipis fundadors. Aquest any també es va posar en marxa el web de l'AMTU. La presència a internet li va donar una visibilitat extra i va generar interès per l'associació.

El 2006 també hi ha un augment considerable de les adhesions i s'afegeixen a l'AMTU dotze municipis més. En aquest cas, coincideix amb el conveni que l'associació va signar amb la

EL 2004, L'ANY DE LA INAUGURACIÓ DE LA SEU OFICIAL DE L'ORGANITZACIÓ I DE LA PUBLICACIÓ DE LA 1A REVISTA, ES VAN AFEGIR MOLTS NOUS AJUNTAMENTS A L'AMTU, UN TOTAL DE 15

EL 2009 S'ADHEREIX A L'AMTU EL CONSELL COMARCAL DE L'ALT PENEDÈS, EL PRIMER ENS LOCAL QUE NO ÉS UN AJUNTAMENT QUE ENTRA A FORMAR PART DE L'ASSOCIACIÓ

Generalitat de Catalunya i l'ATM per incloure la segona corona metropolitana al Contracte-Programa per negociar el finançament del transport públic. Aquest conveni va ser un bon incentiu perquè molts ajuntaments decidissin entrar a formar part de l'associació per poder beneficiar-se dels seus serveis.

Un altre fet que cal destacar és que el 2009 el Consell Comarcal de l'Alt Penedès s'adhereix a l'AMTU. És la primera vegada que un ens local que no és un ajuntament entra a formar part de l'associació. Posteriorment, s'hi anirien sumant altres consells comarcals i, fins i tot, una entitat municipal descentralitzada.

< Adhesió a l'AMTU del Consell Comarcal de l'Urgell. A la foto: Gerard Balcells i Xavier Freixes, president i vicepresident del CC de l'Urgell, i Joan Serra, director general de l'AMTU (2021)

Més enllà de la 2a corona

A partir de 2015, quan els Estatuts de l'AMTU ja expliciten la voluntat de l'associació d'obrir-se a tots aquells ens locals més enllà de la segona corona metropolitana, l'entitat comença a ser present arreu del territori.

Així, al 2016 s'incorpora a l'AMTU el primer municipi de la demarcació de Girona: Ripoll. I al 2017, és Cunit el primer municipi de les comarques de Tarragona que també s'hi adhereix.

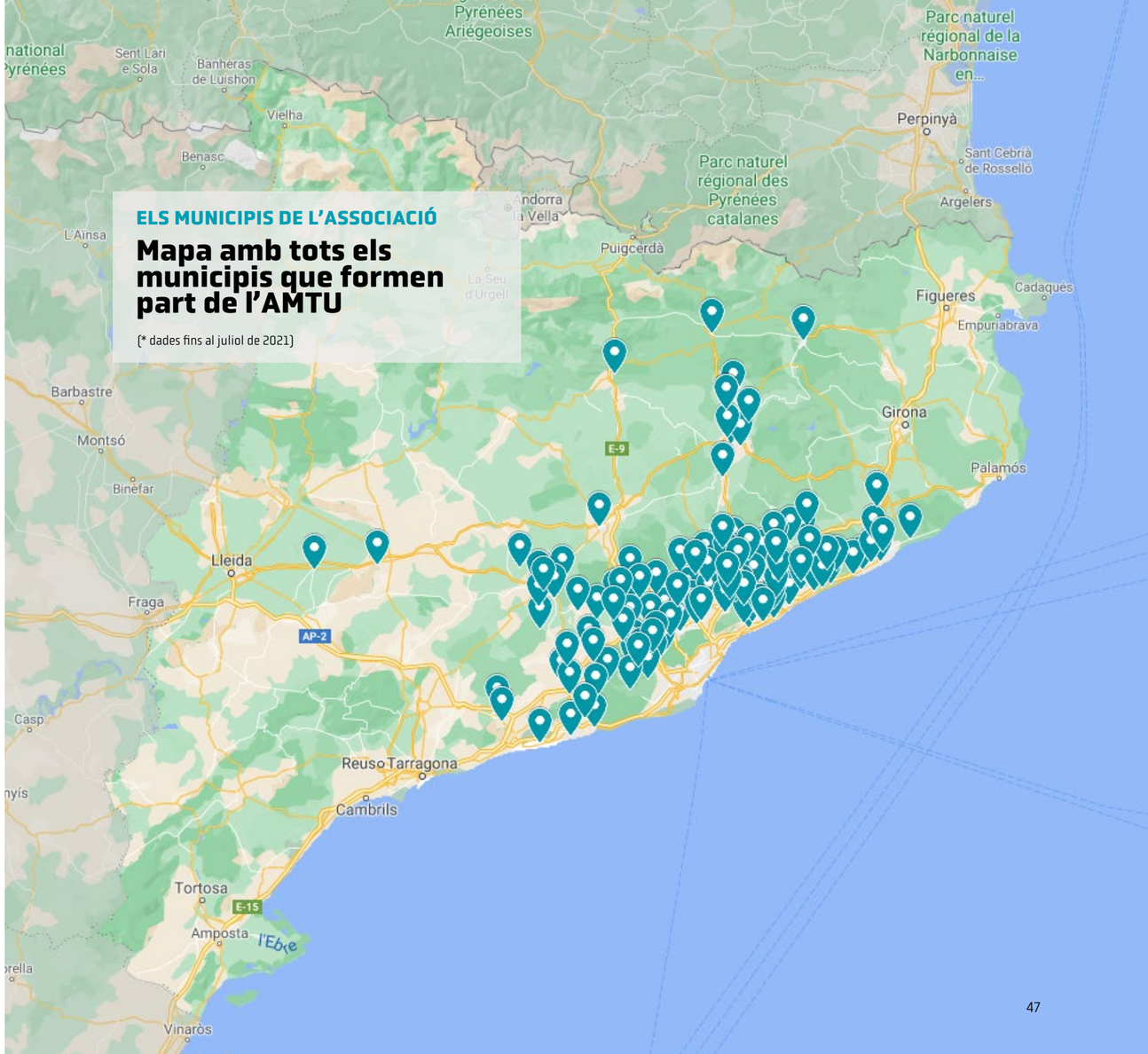
A la demarcació de Lleida, és l'Ajuntament de Mollerussa el primer que s'adhereix a l'AMTU, al 2019. I a juny de 2021 també s'hi ha afegit el Consell Comarcal de l'Urgell.

"VOLEM SER LA VEU DE TOTS ELS AJUNTAMENTS CATALANS, PERQUÈ, EN ELS PROPERS ANYS, HAUREM D'AFRONTAR UN GRAN REPTE: EL DEL CANVI CLIMÀTIC"

D'aquesta manera, l'Associació ja és present arreu del territori, i a poc a poc anirà augmentant la seva implantació en les diferents demarcacions.

Aurora Carbonell, actual presidenta de l'AMTU, afirma: "*un dels objectius principals que ens hem marcat és donar-nos a conèixer a més municipis per créixer encara més com a associació. Volem ser la veu de tots els ajuntaments catalans, perquè, en els propers anys, haurem d'afrontar un gran repte: el del canvi climàtic, on sens dubte el transport urbà hi té un paper fonamental*".

Adhesió de Ripoll a l'AMTU (2016)



EL CREIXEMENT DE L'AMTU

Quins municipis i comarques formen part de l'AMTU i quan s'hi van sumar?

2001 Abrera, Caldes de Montbui, Cardedeu, Granollers, Igualada, Lliçà d'Amunt, Manresa, Mataró, Parets del Vallès, Rubí, Sabadell, Sitges, Terrassa, Vic, Vilafranca del Penedès i Vilanova i la Geltrú (fundadors), Castellbisbal / **Total: 17**

2002 Molins de Rei, Vallirana / **Total: 19**

2003 Sant Cugat del Vallès / **Total: 20**

2004 Barberà del Vallès, Castellar del Vallès, Esparreguera, La Roca del Vallès, L'Ametlla del Vallès, Martorell, Mollet del Vallès, Pineda de Mar, Sant Celoni, Santa Maria de Palautordera, Vacarisses, Valldoreix, Viladecavalls, Vilanova del Vallès, Vilassar de Mar / **Total: 35**

2005 Cerdanyola del Vallès / **Total: 36**

2006 Cabrera de Mar, Calella, Corbera de Llobregat, El Masnou, El Papiol, Sant Andreu de Llavaneres, Sant Antoni de Vilamajor, Sant Sadurní d'Anoia, Sant Vicenç dels Horts, Santa Eulàlia de Ronçana, Santa Perpètua de Mogoda, Teià / **Total: 48**

2007 Alella, Bigues i Riells, Torrelles de Llobregat / **Total: 51**

2008 Argentona, Les Franqueses del Vallès, Malgrat de Mar, Montornès del Vallès, Palau-solità i Plegamans, Premià de Dalt, Ripollet, Sant Quirze del Vallès / **Total: 59**

2009 CC Alt Penedès, Canet de Mar, Premià de Mar, Sant Fost de Campsentelles, Sant Vicenç de Montalt / **Total: 64**

2010 Caldes d'Estrac, Sentmenat / **Total: 66**

2011 Sant Cebrià de Vallalta / **Total: 67**

2012 Arenys de Munt, Cervelló / **Total: 69**

2013 Arenys de Mar, CC Baix Llobregat, Pallejà, Sant Iscle de Vallalta / **Total: 73**

2014 Vallromanes / **Total: 74**

2015 Begues, Calldetenes, Canovelles, Masquefa, Montmeló, Piera, Tona / **Total: 81**

2016 Castellví de Rosanes, Dosrius, Olesa de Bonesvalls, Olesa de Montserrat, Olivella, Ripoll, Sant Esteve Sesrovires, Sant Pere de Vilamajor, Torelló / **Total: 90**

2017 Cunit, Gualba, Gurb / **Total: 93**

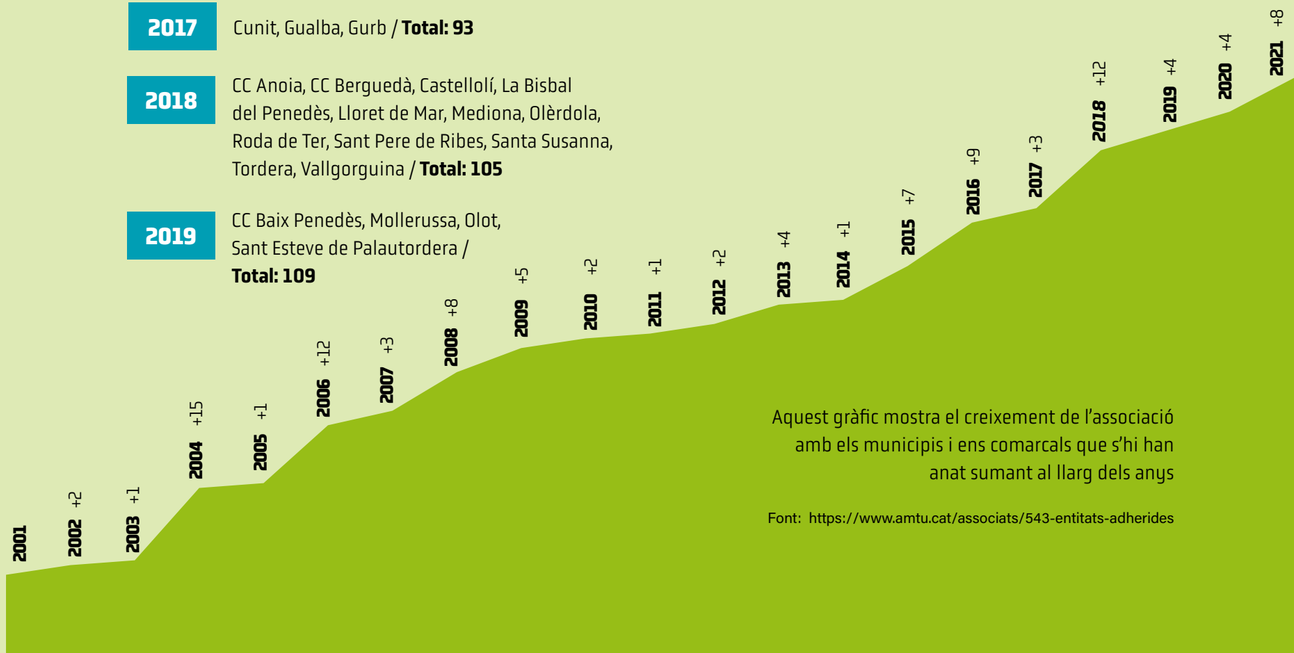
2018 CC Anoia, CC Berguedà, Castellolí, La Bisbal del Penedès, Lloret de Mar, Mediona, Olèrdola, Roda de Ter, Sant Pere de Ribes, Santa Susanna, Tordera, Vallgorguina / **Total: 105**

2019 CC Baix Penedès, Mollerussa, Olot, Sant Esteve de Palautordera / **Total: 109**

2020 Llinars del Vallès, Maçanet de la Selva, Palafolls, Subirats / **Total: 113**

2021 Carme, CC Maresme, CC Urgell, Lliçà de Vall, La Pobla de Claramunt, Sant Hipòlit de Voltregà, Vilanova del Camí / **Total: 120**

(* dades fins al juliol de 2021)

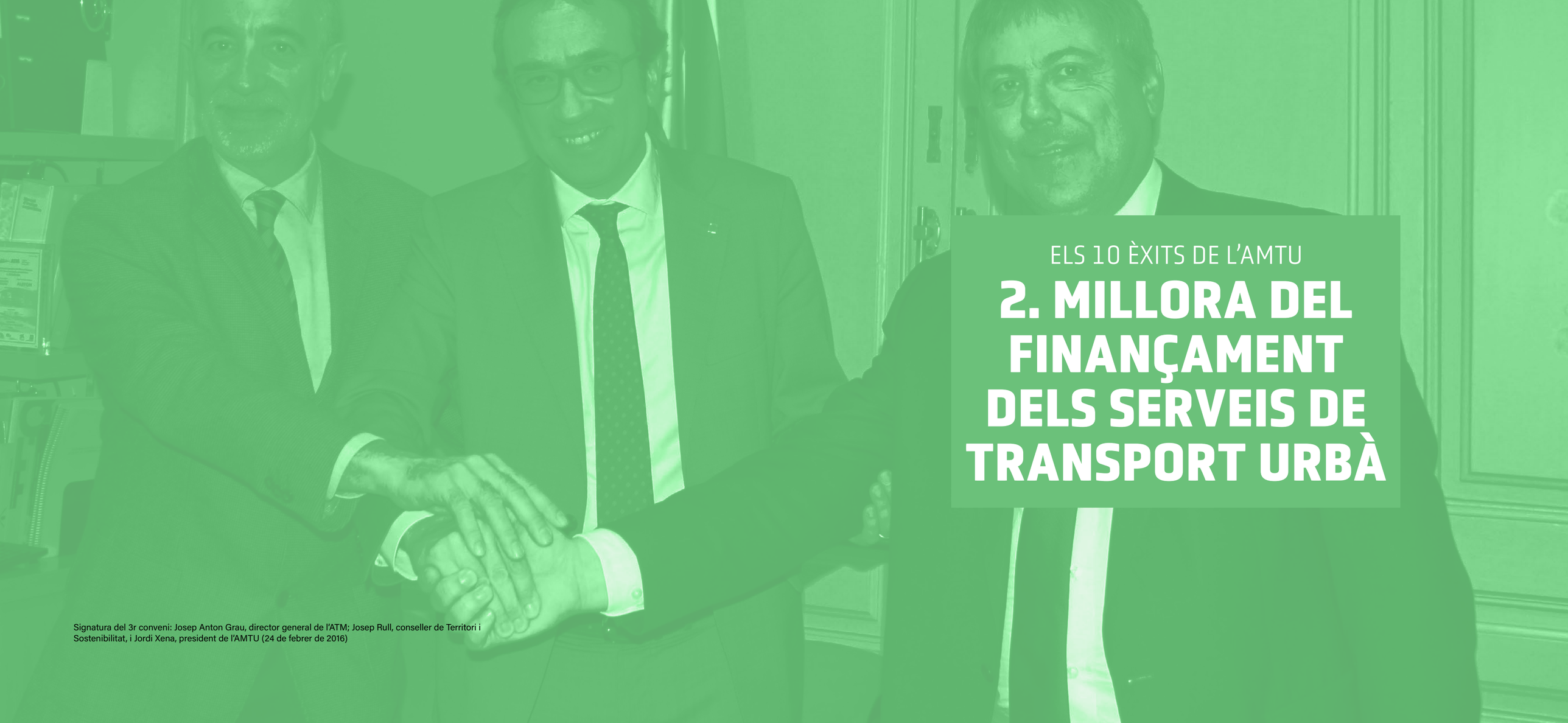


Aquest gràfic mostra el creixement de l'associació amb els municipis i ens comarcals que s'hi han anat sumant al llarg dels anys

Font: https://www.amtu.cat/associats/543-entitats-adherides

ELS 10 ÈXITS DE L'AMTU

2. MILLORA DEL FINANÇAMENT DELS SERVEIS DE TRANSPORT URBÀ



Signatura del 3r conveni: Josep Anton Grau, director general de l'ATM; Josep Rull, conseller de Territori i Sostenibilitat, i Jordi Xena, president de l'AMTU (24 de febrer de 2016)

El primer conveni

Un dels objectius fundacionals de l'AMTU és la millora del finançament dels serveis de transport públic, i en aquest sentit s'han signat diversos convenis amb l'Autoritat del Transport Metropolità de l'àrea de Barcelona. D'aquesta manera, els municipis que estan dins els sistema tarifari integrat es beneficien d'unes ajudes econòmiques que gestiona l'AMTU, i que els permeten realitzar plans de millora per als seus serveis de transport.

Cal recordar que, quan es va fundar l'AMTU, els municipis amb transport urbà de la segona corona no rebien cap tipus d'ajuda econòmica. Per això, des dels seus inicis, l'AMTU va obrir una via de diàleg amb la Generalitat, amb la intenció de corregir aquesta disfunció.

UN DELS OBJECTIUS FUNDACIONALS DE L'AMTU ÉS LA MILLORA DEL FINANÇAMENT DELS SERVEIS DE TRANSPORT PÚBLIC QUE DEPENEN DELS ENS LOCALS

QUAN ES VA FUNDAR L'AMTU ELS MUNICIPIS AMB TRANSPORT URBÀ DE LA SEGONA CORONA NO REBIEN CAP TIPUS D'AJUDA ECONÒMICA

L'any 2005 la Generalitat inicia una línia d'ajuts destinats als ajuntaments de l'ATM de Barcelona que no formen part de l'Entitat Metropolitana del Transport (EMT), per tal de finançar les actuacions de millora dels serveis d'autobusos que realitzen les empreses gestores municipals. Dels 42 ajuntaments beneficiaris, n'hi ha 30 que formen part de l'AMTU.

Posteriorment, el 27 de juliol de 2006, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, i el president de l'AMTU, Josep Mayoral, signaran el primer conveni de col·laboració entre la Generalitat de Catalunya, l'Autoritat del Transport Metropolità i l'AMTU. Aquest conveni integra els municipis de l'AMTU al Contracte-Programa del període 2007-2010 i converteix l'entitat en la interlocutora única davant de la Generalitat i de l'ATM. La Generalitat, per la seva banda, es compromet a destinar un fons pressupostari per als transports públics de la segona corona metropolitana. Josep Mayoral, president de l'associació en aquell moment, recorda així aquesta fita tan important: "*El primer objectiu que ens vàrem plantejar al constituir l'AMTU era revertir una situació que consideràvem inexplicable. Els municipis que no formàvem part de l'EMT finançàvem el dèficit del transport públic exclusivament amb l'aportació municipal. Només els municipis de més de 50.000 habitants tenien una aportació*

EL 27 DE JULIOL DE 2006 ES SIGNA EL PRIMER CONVENI DE COL·LABORACIÓ ENTRE LA GENERALITAT DE CATALUNYA, L'ATM I L'AMTU

< El conseller Joaquim Nadal i el president de l'AMTU Josep Mayoral signant el conveni a l'Auditori del Palau de la Generalitat de Catalunya (2006)

El conseller Joaquim Nadal i el president de l'AMTU Josep Mayoral signant el conveni a l'Auditori del Palau de la Generalitat de Catalunya (2006)

de l'Estat. Defensàvem un finançament del transport públic a terços: Estat, Generalitat i municipis. I vàrem fer un primer pas, un primer acord amb el Govern. La sensibilitat municipalista del conseller d'aquell moment, Joaquim Nadal, la fortalesa d'una reivindicació unitària dels ajuntaments i l'evidència de la desatenció històrica que havíem patit van fer possible encetar un camí que encara té marge de millora."

Amb aquest conveni es va iniciar una cadena de col·laboracions que s'ha anat renovant i ampliant fins a dia d'avui amb la voluntat sempre de millorar el finançament del transport públic per oferir un servei de qualitat.

Algunes de les millores aconseguides entre 2007 i 2008 gràcies a aquest conveni foren l'increment del nombre de vehicles fins a 91 –dels quals 31 van servir per renovar la flota-, la creació de 15 noves línies, la millora de la freqüència en 45 línies, l'ampliació del recorregut en 20 línies, i també es van poder fer sis enquestes de mobilitat.

"LA SENSIBILITAT MUNICIPALISTA DEL CONSELLER D'AQUELL MOMENT, JOAQUIM NADAL, LA FORTALESA D'UNA REIVINDICACIÓ UNITÀRIA DELS AJUNTAMENTS I L'EVIDÈNCIA DE LA DESATENCIÓ HISTÒRICA QUE HAVÍEM PATIT VAN FER POSSIBLE ENCETAR UN CAMÍ QUE ENCARA TÉ MARGE DE MILLORA."

Foto de grup de la signatura del segon conveni (7 de juliol de 2010)

Signatura del 2n conveni: Manel Nadal, secretari per a la Mobilitat; Josep Mayoral, president de l'AMTU, i Ramon Seró, director general de l'ATM (7 de juliol de 2010)

Nous acords

El nou conveni entre les dues organitzacions el van signar a Granollers el 7 de juliol del 2010 el secretari per a la Mobilitat del Departament de Política Territorial i Obres Públiques, Manel Nadal; el president del Comitè Executiu i director general de l'ATM de Barcelona, Ramon Seró; i Josep Mayoral, president de l'AMTU, amb l'objectiu de continuar millorant el transport públic col·lectiu urbà dels municipis associats, gràcies als ajuts atorgats pel Departament de Política Territorial de la Generalitat de Catalunya. Per la seva banda, l'AMTU es comprometia a proposar plans de millora per tal que l'ATM incorporés al Contracte-Programa del període 2011-2014 el cost dels serveis.

El 24 de febrer de 2016 es signa el tercer conveni entre les tres entitats per als anys 2015, 2016 i 2017, que fixa una aportació anual de 5,75 milions d'euros que farà el Departament de Territori i Sostenibilitat mitjançant l'ATM, entitat que actua com a ròtula financera del sistema dins del Pla marc 2014-2031. En aquesta ocasió els signants foren el conseller de Territori i Sostenibilitat, Josep Rull; Josep Anton Grau, director general de l'ATM, i Jordi Xena, president de l'AMTU. Un dels aspectes destacats d'aquest conveni és el nou criteri de distribució de les ajudes, que ja no es limiten als municipis de la regió metropolitana sinó que s'amplien a tots els municipis del sistema tarifari integrat de Barcelona adherits a l'AMTU. Durant el primer any són 77 els municipis que es beneficien d'aquestes ajudes per fer accions de millora. Com a novetat, aquest tercer conveni incorpora una comissió de seguiment, formada per un representant de cadascuna de les parts, que vetllarà perquè els objectius es compleixin correctament.

UN DELS ASPECTES DESTACATS DEL TERCER CONVENI ÉS EL NOU CRITERI DE DISTRIBUCIÓ DE LES AJUDES, QUE S'AMPLIEN A TOTS ELS MUNICIPIS DEL SISTEMA TARIFARI INTEGRAT DE BARCELONA ADHERITS A L'AMTU

EL TERCER CONVENI INCORPORA UNA COMISSIÓ DE SEGUIMENT QUE VETLLARÀ PERQUÈ ES COMPLEIXIN ELS OBJECTIUS

Dos anys més tard, el 5 de setembre del 2018, es signa el quart conveni a Barcelona amb Damià Calvet com a president de l'ATM i Jordi Xena de nou com a president de l'AMTU. Aquest quart conveni de col·laboració, fixa que l'ATM aportarà 7 milions d'euros a l'AMTU per a millores realitzades en la xarxa de transport públic urbà i interurbà durant el 2018. És la xifra més alta aconseguida fins al moment.

LA NOVETAT DEL QUART CONVENI: RÈCORD DE 7 MILIONS ANUALS I INVERTIR UN MILIÓ D'EUROS EN EL PROJECTE DE TRANSPORT A DEMANDA I TRANSPORT FLEXIBLE

Signatura del 3r conveni: Josep Anton Grau, director general de l'ATM; Josep Rull, conseller de Territori i Sostenibilitat, i Jordi Xena, president de l'AMTU (24 de febrer de 2016)

Signatura del 4t conveni: Damià Calvet, president de l'ATM, i Jordi Xena, president de l'AMTU (5 de setembre de 2018)

AMB EL CINQUÈ CONVENI L'ATM REFERMA EL SEU COMPROMÍS EN L'AMTU PER IMPLEMENTAR EL TRANSPORT FLEXIBLE ARREU DE CATALUNYA

A banda de l'objectiu principal que es manté a cada conveni, el del 2018 incorpora una novetat: invertir un milió d'euros en el projecte del transport a demanda i transport flexible impulsat per l'AMTU, dues maneres innovadores d'adaptar la mobilitat a les circumstàncies actuals.

El 27 de maig de l'any següent es va signar el cinquè conveni, que incrementa l'aportació anual de l'ATM a l'AMTU fins a 7.267.653,77€. També preveu destinar més d'un milió i mig d'euros per continuar amb el desenvolupament del transport flexible. D'aquesta manera l'ATM referma el seu compromís en l'AMTU per implementar aquesta nova modalitat de transport arreu de Catalunya.

El 10 de desembre de 2020, l'AMTU signa el sisè conveni amb l'ATM per continuar potenciant, d'acord amb les ajudes que es concreten en el Pla marc 2014-2031, el desenvolupament i la millora del transport públic col·lectiu dels municipis associats a l'AMTU, amb una aportació econòmica similar a la de l'any anterior. A més, el Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya i l'ATM consideren positiu el manteniment en l'aposta d'estratègia conjunta per a la millora de la mobilitat del Projecte del servei de transport flexible pel transport urbà aportant-hi un milió d'euros, atès que es postula com una figura vàlida a l'hora d'adaptar l'oferta dels serveis de transport públic de viatgers a la demanda real del servei, amb l'objectiu de millorar la cobertura de la xarxa de transport públic i oferir un servei eficient als ciutadans. Com a novetat, també s'incorpora una aportació econòmica de 10 mil euros per a la revista MobiliCAT, editada per l'AMTU.

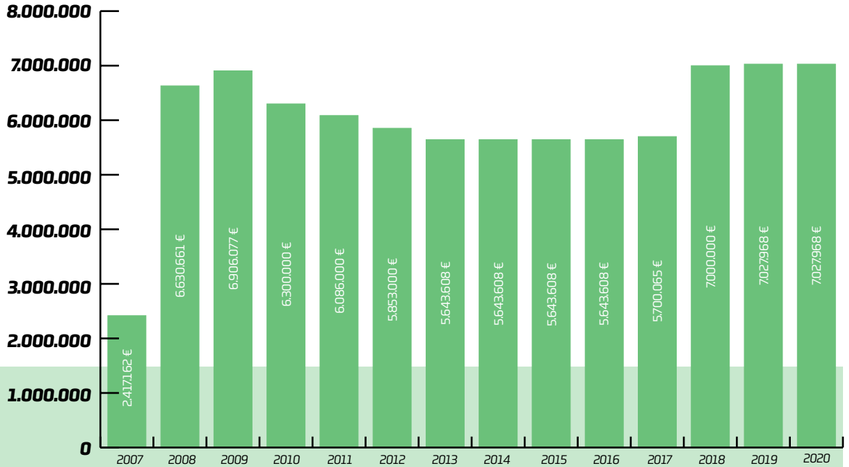
"SI REVISEM LES INVERSIONS EN INFRAESTRUCTURES DELS DARRERS 20 ANYS VEUREM QUE S'HAN REPRODUÏT ELS ESQUEMES TRADICIONALS: UNA FORTA CONCENTRACIÓ D'INVERSIONS A BARCELONA I A LA PRIMERA CORONA METROPOLITANA EN DETRIMENT DE LA RESTA"

L'AMTU SEGUEIX AL CAPDAVANT DELS INTERESSOS DELS MUNICIPIS, DES DELS METROPOLITANS FINS ALS MÉS RURALS, PERQUÈ TINGUIN LES MATEIXES OPORTUNITATS I UN FINANÇAMENT MÉS JUST I EQUITATIU

D'altra banda, l'ATM està desenvolupant l'Observatori de la Mobilitat de Catalunya on vol incorporar tota la informació sobre mobilitat i transport de Catalunya i els aspectes socials i econòmics que l'envolten. El conveni estableix que l'AMTU recollirà la informació de tots els ens associats i la proporcionarà a l'ATM de Barcelona. Aquests dos últims convenis els signen Pere Torres, director general de l'ATM, i també Jordi Xena per part de l'AMTU.

Però malgrat tots aquests convenis, Josep Mayoral recorda: "*Si revisem les inversions en infraestructures dels darrers vint anys veurem que s'han reproduït els esquemes tradicionals en aquest país: una forta concentració d'actuacions a Barcelona i a la primera corona metropolitana en detriment de la resta de la regió.*"

És per això que l'AMTU segueix al capdavant dels interessos dels municipis que no pertanyen a la regió metropolitana de Barcelona, perquè tinguin les mateixes oportunitats i un finançament més just i equitatiu.



CRONOLOGIA I GRÀFIC

Els convenis any per any

2002 Conveni d'adhesió de l'AMTU a l'ATM.

2006 Conveni entre la Generalitat de Catalunya, l'ATM i l'AMTU, per al període 2007-2010

2010 Segon conveni entre la Generalitat de Catalunya, l'ATM i l'AMTU, per al període 2011-2014

2014 Conveni entre l'AMTU, l'ATM i l'Idescat per a la realització de l'enquesta EMEF

2016 Tercer conveni entre la Generalitat, l'ATM i l'AMTU, per al període 2015-2017

2018 Quart conveni entre l'ATM i l'AMTU, per al 2018

2019 Cinquè conveni entre l'ATM i l'AMTU, per al 2019

2020 Sisè conveni entre l'ATM i l'AMTU, per al 2020

Un repartiment més just dels recursos

Gràcies als convenis de col·laboració que es signen entre la Generalitat i l'ATM de l'àrea de Barcelona, des del 2006, l'AMTU ha rebut anualment un import destinat a la millora de la xarxa de transport públic dels municipis associats i que es troben dins del sistema tarifari integrat. Fins al 2014 només hi podien optar els municipis de la Regió Metropolitana de Barcelona amb transports urbans integrats. A partir del 2015, els nous convenis han establert que les ajudes podien arribar a qualsevol municipi associat de l'àmbit de l'ATM de Barcelona. Fins i tot els municipis que no tenen xarxa urbana disposen d'una bossa del 2% del global de les ajudes per a destinar a millores en la xarxa interurbana que discorre pel seu municipi.

EL 2018 ES FA UN GRAN SALT ENDAVANT EN ELS CONVENIS AMB L'ATM: S'ESTABLEIX UN FONS DE 7 MILIONS D'EUROS A REPARTIR ENTRE ELS MUNICIPIS ASSOCIATS, UNA XIFRA MAI ABANS ASSOLIDA

Fins al 2015 el repartiment entre els municipis es fixa a partir dels següents paràmetres: habitants, validacions anuals (gratuïtes o no), dèficit i millores de la xarxa de transport urbà.

Però a partir de 2016, després d'un gran treball tècnic, el Comitè Executiu decideix aplicar una nova manera de repartir el fons del Pla de Millores. Es troba una nova fórmula adequada a la nova normativa que s'ha produït en matèria de finançament del transport públic —amb la nova Llei 21/2015, de 29 de juliol—. Un nou model, més objectiu, amb criteris que premien l'eficiència del servei i que, tal i com estableix la nova normativa, tingui en compte altres variables com ara la densitat de població, l'extensió territorial i l'extensió de la xarxa de transport públic.

Al 2018 es fa un gran salt endavant en els convenis amb l'ATM. Entre d'altres aspectes positius, el conveni estableix un fons de 7 milions a repartir entre els municipis associats. Mai abans s'havia assolit aquesta xifra.

En aquest sentit, s'elabora una fórmula que es basa en els costos d'explotació, l'eficàcia en la provisió del servei, l'esforç econòmic dels ajuntaments i mesures de tipus ambiental, d'igualtat de gènere, innovacions, etc.

A partir d'aquests criteris, el repartiment també es farà per grups, segons si el servei de transport que presten és obligatori per llei o no, i si el tipus de servei que donen és urbà, urbà amb línia segregada, urbà amb línia no segregada, o interurbà.

ELS 10 ÈXITS DE L'AMTU

3. PROMOCIÓ DE L'ÚS DEL TRANSPORT PÚBLIC A LES ESCOLES I ENTRE LA GENT GRAN

Programa "Viatjo amb tu" a l'Escola Pereanton de Granollers (2015)

Programa "Viatjo amb tu"

Incentivar l'ús del transport públic entre la ciutadania és també una de les tasques que l'AMTU ha dut a terme durant tots aquests anys, d'acord amb la seva aposta per una mobilitat més respectuosa amb el medi ambient. És per això que ha desenvolupat diversos programes educatius amb la finalitat de donar a conèixer les múltiples possibilitats que ofereix el transport urbà, incentivar-ne l'ús i educar a joves i grans en la cultura de la mobilitat sostenible.

Mobilitat per als més joves

El 2008 l'associació va crear el programa "Viatjo amb tu" adreçat als alumnes de cicle superior de primària amb l'objectiu d'apropar el transport públic als nens i nenes que comencen a desplaçar-se sols per anar a l'escola o durant el temps lliure. Es tracta d'activitats que es plantegen en el marc escolar amb una metodologia lúdica i participativa que afavoreix l'aprenentatge, i s'hi poden apuntar tots els municipis associats a l'AMTU. El programa disposa d'una part online on, a través d'un entorn interactiu, els infants aprenen tot el que cal saber per moure's de manera cívica i segura amb transport públic, i una part pràctica durant la qual es fa una sortida amb autobús amb monitors que els guien.

Una altra manera que proposa l'AMTU per fomentar el transport públic entre els joves és a través d'un concurs de dibuix, iniciat el 2014, que primer s'anomenà "Apunta't a la T-12" i més tard, quan la targeta T-12 passa a ser la T-16, s'anomenà "Viatja gratis amb la T-16!". Es tracta d'un concurs de dibuix adreçat als alumnes de 6è

EL 2008 L'ASSOCIACIÓ VA CREAR EL PROGRAMA "VIATJO AMB TU" ADREÇAT ALS ALUMNES DE CICLE SUPERIOR DE PRIMÀRIA

VIATJO AMB TU!
PROGRAMA DE PROMOCIÓ DEL TRANSPORT URBÀ

Alguns dels dibuixos del concurs "Viatjo amb la T-16"

Entrega de premis de les diferents edicions del concurs

de primària que consisteix a crear un cartell per donar a conèixer aquest títol de transport entre els joves i les seves famílies i destacar-ne la utilitat. El guanyador obté com a premi una bicicleta elèctrica i tota la seva classe també guanya poder realitzar una activitat del Tren de l'ensenyament, que organitza FGC. El segon i tercer premis consisteixen, respectivament, en un cap de setmana en família a Port Ainé amb el Tren dels Llacs i una excursió familiar d'un dia amb el Tren dels Llacs. Uns 700 alumnes d'escoles d'arreu de Catalunya ja han participat, fins al moment, en aquest concurs que al 2020 va arribar a la seva setena edició.

També relacionat amb els més joves, l'AMTU proposa una campanya publicitària adreçada als instituts d'ensenyament secundari per promoure treballs de recerca relacionats amb la mobilitat i el transport urbà. Per fer-ho possible, l'associació proporciona a l'institut material útil per a la recerca i facilita l'accés a responsables de mobilitat, operadors de transport i responsables de l'AMTU perquè els alumnes s'hi puguin entrevistar i així accedir a informació de primera mà.

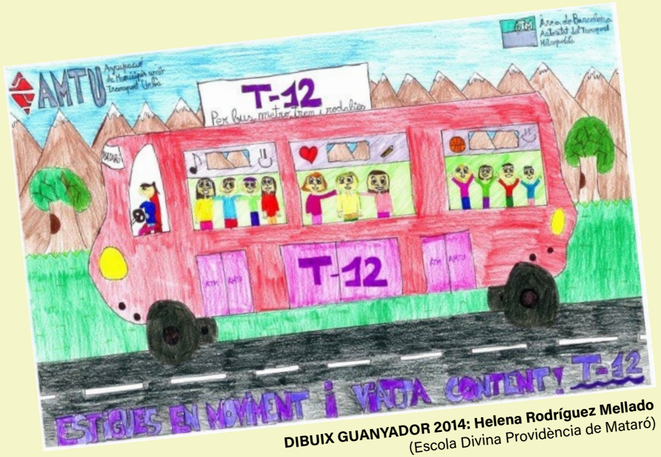
700 ALUMNES D'ESCOLES D'ARREU DE CATALUNYA JA HAN PARTICIPAT AL CONCURS DE DIBUIX DE LA T-16

Joc en família

L'any 2017 l'AMTU duu a terme, a Caldes de Montbui, un nou programa per fomentar la mobilitat sostenible entre les famílies. Es tracta d'un joc d'aventura que es fa durant la Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura, en el qual els participants han de realitzar diverses proves i respondre preguntes. L'activitat s'anomena "Aventura't amb la mobilitat sostenible", té com a objectiu propiciar entre les famílies del municipi el debat sobre aquest tipus de mobilitat i, alhora, mostrar-los els avantatges que els proporciona.

VIATJA GRATIS AMB LA T-16

Dibuixos guanyadors de les diferents edicions



DIBUIX GUANYADOR 2014: Helena Rodríguez Mellado
(Escola Divina Providència de Mataró)

DIBUIX GUANYADOR 2015: Aitana Sánchez Leyva
(Escola Divina Providència de Mataró)

DIBUIX GUANYADOR 2016: Patrícia Guerra Pons
(Escolàpies Sabadell)

DIBUIX GUANYADOR 2017: Sophia Lacerda da Costa
(Escola Roc Blanc de Viladecavalls)

DIBUIX GUANYADOR 2018: Gloria Johana Carranza Santillan (Centre Educatiu Jaume Viladoms de Sabadell)

DIBUIX GUANYADOR 2019: Ona Antonell Espalter
(Escola Divina Providència de Mataró)

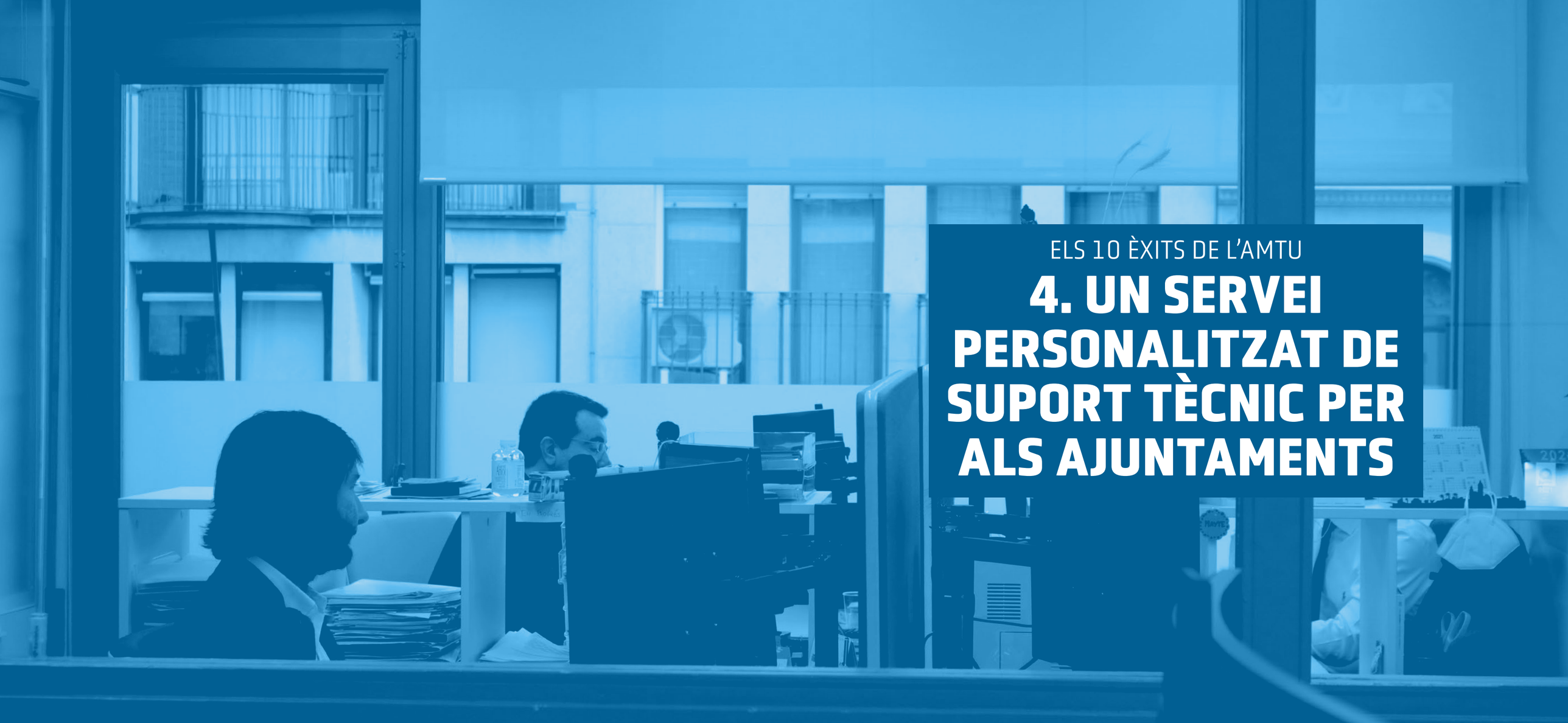
Mobilitat per a la gent gran

Un col·lectiu especialment vulnerable a l'hora de fer servir el transport públic és el de la gent gran. Cal que se sentin segurs quan viatgen en autobús o en tren per fidelitzar-los i que siguin agents transmissors dels beneficis i avantatges del transport urbà. És per això que l'AMTU va crear el 2012 el programa destinat a persones de més de 65 anys "Amb tu, hi vaig segur!" per donar eines a aquest col·lectiu perquè es sentin amb més confiança quan viatgen i aprenguin a tenir autonomia per no haver de dependre de familiars o amics pel que fa al transport. El programa inclou el curs "Un viatge segur", que consta d'una sessió teòrica i una altra de pràctica en les quals la gent gran aprèn a moure's en transport públic amb confiança i responsabilitat.

A més a més, el programa "Amb tu, hi vaig segur!" dedica una part a formar conductors amb el curs "Conductors de primera" perquè siguin un element fonamental en la seguretat dels trajectes i sàpiguen transmetre confiança als ciutadans. La finalitat del curs és conscienciar els conductors sobre els requeriments de les persones grans en l'ús del transport urbà, i s'aprofita també per tractar temes relacionats amb la mobilitat sostenible.

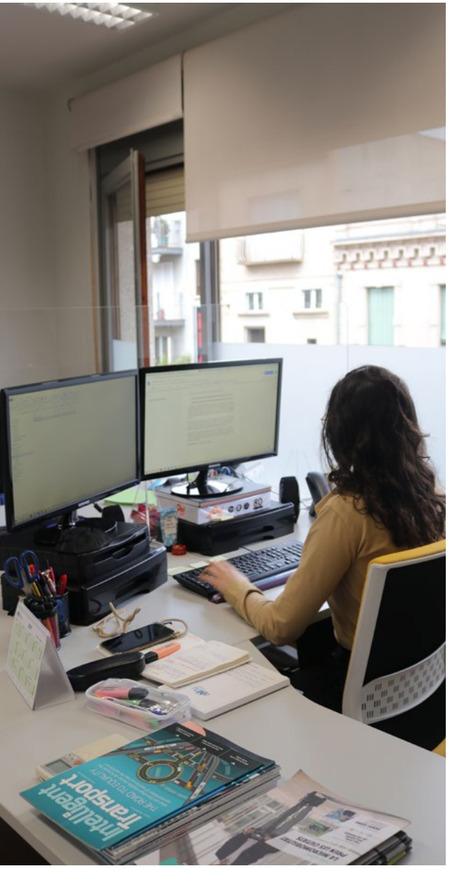
L'AMTU VA CREAR EL 2012 EL PROGRAMA "AMB TU, HI VAIG SEGUR!" DESTINAT A PERSONES DE MÉS DE 65 ANYS

Programa "Amb tu, hi vaig segur" a Lliça d'Amunt (2012)



ELS 10 ÈXITS DE L'AMTU

4. UN SERVEI PERSONALITZAT DE SUPORT TÈCNIC PER ALS AJUNTAMENTS



Oficines de l'AMTU (2021)

Feedback entre l'AMTU i els seus associats

L'Associació de municipis per la Mobilitat i el Transport Urbà dona suport en la planificació i gestió de la mobilitat a les entitats associades i assessora els seus tècnics. També, periòdicament, es convoquen "Reunions Tècniques" en les quals els participants de diferents municipis poden resoldre dubtes i compartir experiències i bones pràctiques. A més, també s'hi fan ponències sobre temes d'interès i es fa un seguiment de les qüestions que afecten als ens locals. Aquestes reunions són molt enriquidores i afavoreixen i milloren el coneixement sobre la gestió de la mobilitat i el transport públic dels tècnics i els polítics que hi participen.

Més enllà d'aquestes reunions, l'AMTU posa a disposició dels ajuntaments un servei d'assessorament integral: tècnic, jurídic, econòmic i d'implementació de noves formes de mobilitat, per donar-los suport en qualsevol aspecte sobre mobilitat, transport públic o les seves infraestructures.

A LES "REUNIONS TÈCNIQUES" ELS PARTICIPANTS DELS DIFERENTS MUNICIPIS PODEN RESOLDRE DUBTES I COMPARTIR EXPERIÈNCIES I BONES PRÀCTIQUES

L'AMTU compta amb un departament tècnic de primer nivell especialitzat en l'elaboració de plans de millora, estudis de demanda i economicofinancers, auditories, seguiments del servei, o realització de plecs tècnics i administratius, entre d'altres. A més, l'AMTU també elabora projectes d'implantació de nous serveis de transport públic, ja siguin línies urbanes, serveis interurbans o de transport a demanda (TAD) i transport flexible.

Carles Labraña, responsable d'Estudis i Projectes de l'AMTU explica: "*actualment estem fent una tasca d'acompanyament directe als ajuntaments amb les necessitats que tenen del dia a dia. Els ajudem fent, per exemple, fent un estudi propi de millora del servei o, en el cas que no en tinguin, fent un estudi per implantar un servei de transport. També podem auditar serveis que ja tenen, ajudar-los amb tot allò relacionat amb la contractació, o assessorar-los sobre la forma de gestió, ja sigui directa o indirecta i amb totes les possibles variants*".

A més, el 2020 es van posar en funcionament dues plataformes digitals: l'una, per facilitar la gestió dels Plans de millora que gestiona l'AMTU; i l'altra per centralitzar la informació per a tota la comunitat. La primera és una plataforma on s'han de registrar tots els documents relacionats amb l'atorgament de les ajudes, i també serveix per tenir tot l'històric a l'abast dels municipis. Els serveis de transport públic generen una quantitat ingent de dades, des del nombre de validacions fins a les distàncies entre parades o les dades econòmiques dels diferents convenis. Per fer possible la gestió d'aquestes dades i que siguin fàcils de consultar, l'AMTU disposa de la plataforma "Pla de Millores" per a la càrrega massiva de dades a la web. Serveix per visualitzar les dades i filtrar-les per municipis, per consultar el registre històric dels indicadors de mobilitat com ara la qualitat del servei o l'accessibilitat dels vehicles, comparar el nombre de validacions entre els municipis associats, informar-se dels ajuts previstos en el Pla de Millores o veure quantes activitats s'han realitzat dels programes educatius de promoció del transport públic.

"ACTUALMENT ESTEM FENT UNA TASCA D'ACOMPANYAMENT DIRECTE ALS AJUNTAMENTS EN EL SEU DIA A DIA"

La segona és la "plataforma MobiliCat" que substitueix la intranet clàssica i és un espai on, per nivells d'accessos, es pot accedir a més o menys informació del món de la mobilitat. Així, per exemple, els membres de l'executiva de l'AMTU hi poden trobar els documents de treball per preparar les reunions, o visualitzar l'estat dels projectes en què està treballant el departament tècnic. Però també hi ha la possibilitat que un ciutadà que demani registrar-se pugui consultar notícies, notes de premsa, plantejar reptes, problemes o solucions.

LA PLATAFORMA MOBILICAT SUBSTITUEIX LA INTRANET CLÀSSICA, AMB NIVELLS D'ACCESSOS

Presentació BusValua (2017)

LA GUIA BUSVALUA SERVEIX PER AVALUAR LA PART ECONÒMICA, FINANCERA, FISCAL I OPERATIVA I ELS RISCOS TECNOLÒGICS, I HO FA AMB UNA METODOLOGIA D'ANÀLISI MULTICRITERI

Guia BusVALUA@AMTU

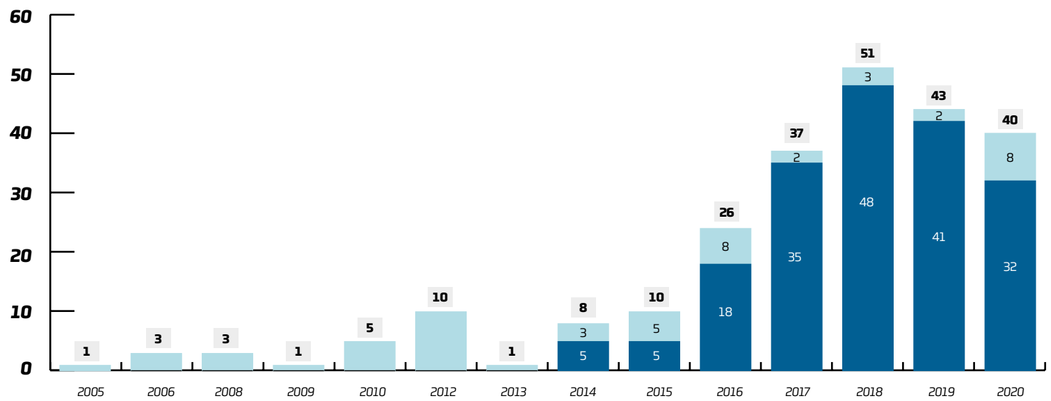
L'AMTU va elaborar el 2017, després de l'aprovació de la nova Llei de Contractes del Sector Públic, la guia BusVALUA@AMTU sobre els diferents models de gestió i explotació dels serveis de bus urbà, i es va posar en pràctica per primera vegada a Mataró. En aquesta guia s'analitzen totes les formes de prestació i contractació del servei de bus municipal: la gestió directa, és a dir, la prestació per part del municipi amb mitjans propis o a través d'una societat municipal, i la gestió indirecta, contractes de serveis o contractes de concessió de serveis.

La guia BusVALUA serveix per avaluar la part econòmica, financera, fiscal i operativa, així com els riscos tecnològics, i ho fa amb una metodologia d'anàlisi multicriteri. Disposa d'un sistema d'avaluació i anàlisi especialment pensat per ajudar els responsables tècnics i polítics a prendre decisions sobre el model de gestió i explotació del bus urbà més adequat i que millor s'adapta a cada lloc. La guia BusVALUA té un tronc d'anàlisi i estudi central general per a qualsevol municipi de Catalunya, i a partir d'aquí es pot desenvolupar un estudi concret per a cada municipi que requereixi aquest servei.

DADES DE L'AMTU

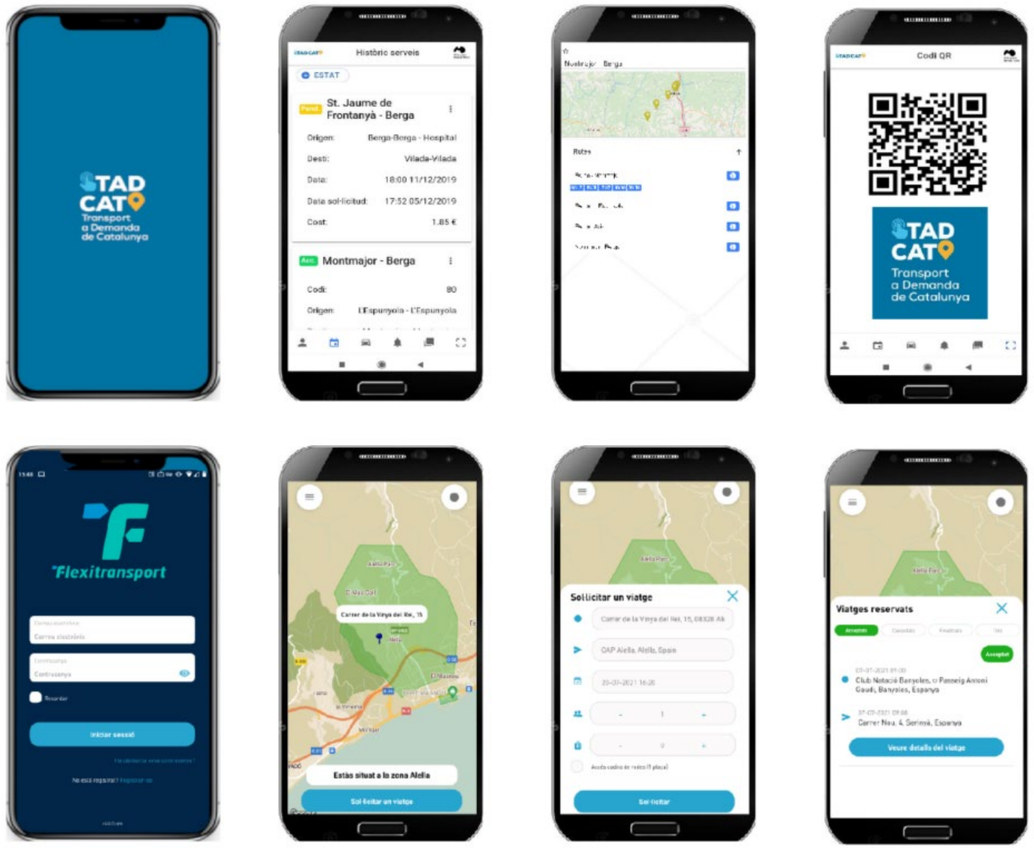
Evolució dels estudis de l'AMTU per tipologia

Aquest gràfic mostra l'evolució del nombre d'estudis tècnics de l'AMTU (municipals i d'interès general) entre els anys 2005 i 2020.



ELS 10 ÈXITS DE L'AMTU

5. DELS PRIMERS SERVEIS DE TRANSPORT A DEMANDA (TAD) AL FUTUR TRANSPORT FLEXIBLE (F)



Aplicacions TAD CAT i Flexitransport

Presentació de l'App TAD CAT (2020)

Una bona xarxa de transport públic és la que satisfà les demandes de viatge dels ciutadans. Però, per motius diversos, aquesta xarxa de transport no sempre pot obtenir la inversió, les subvencions o les infraestructures que necessita, i pot arribar a generar sobrecostos no assumibles per les administracions. És en aquest context que als anys 90 apareix una nova modalitat de transport: el transport a demanda (TAD), per fer front als serveis de transport que no són viables econòmicament. Es tracta d'un tipus de servei característic de zones amb baixa densitat de població o dèbil demanda on, sovint, moltes de les expedicions tenen pocs o cap viatger. Amb el TAD es pot fixar un itinerari a partir de la demanda dels usuaris, que reserven el servei prèviament, i d'aquesta manera no cal fer parades innecessàries.

ELS SISTEMES DE TAD ADAPTEN L'OFERTA DELS SERVEIS DE TRANSPORT A LES DIFERENTS NECESSITATS TERRITORIALS, SOCIALS I AMBIENTALS

Els sistemes de Transport a la Demanda adapten l'oferta dels serveis de transport a les diferents necessitats territorials, socials i ambientals de forma que s'optimitzin els recursos disponibles tot assegurant la connexió de nuclis dispersos amb el seu centre urbà de referència, així com la reconversió de línies regulars en zones urbanes amb baixa demanda a línies TAD. Josep Pujadas, president de l'AMTU del 2001 al 2004, ho veu així: *"Els reptes del país en termes de mobilitat són els de respondre amb*

eficàcia i equitat territorial a les exigències d'una mobilitat sostenible i el canvi climàtic en un marc i un context que atengui les necessitats de desenvolupament econòmic i humà i el de les poblacions (...)."

El 2015 l'AMTU va presentar un estudi amb l'objectiu d'avaluar la viabilitat tècnica, legal i econòmica de la possible implementació de sistemes de transport a demanda a Catalunya. En aquest sentit, l'actual president de l'associació, Jordi Xena, comenta: "*El transport a demanda era una modalitat de transport que s'havia començat a implementar en zones rurals, però des de l'AMTU estàvem convençuts que també podia donar resposta a les necessitats de molts altres municipis, ja que permetria assegurar la connexió de tots els ciutadans amb el nucli urbà i, per tant, amb els seus serveis bàsics, d'una forma més eficient.*" A partir d'aquí, el 2016 es van realitzar projectes d'implantació del TAD a la comarca del Baix Llobregat i també al Maresme, a més a més del monitoratge de la implantació i el seguiment a Pineda de Mar, el primer municipi que va signar un conveni per un servei de taxi a demanda gestionat per l'AMTU.

"CAL RESPONDRE AMB EFICÀCIA I EQUITAT TERRITORIAL A LES EXIGÈNCIES D'UNA MOBILITAT SOSTENIBLE I AL CANVI CLIMÀTIC"

Presentació del Transport a Demanda a Pineda de Mar (2016)

Gestió centralitzada de serveis flexibles i a demanda

L'interès pel transport a demanda va fer-se palès durant la Jornada Tècnica que es va fer l'1 de juliol del 2015 a Barcelona. Allà es va parlar de la creació de l'Oficina de Gestió Centralitzada del Transport a Demanda i es van donar a conèixer els resultats de l'estudi sobre el TAD en deu municipis associats que va realitzar l'AMTU conjuntament amb la Diputació de Barcelona.

La conclusió d'aquesta exitosa jornada fou que el transport a demanda i la seva evolució cap al transport flexible tenia un gran futur per endavant i així va ser, ja que al 2019 l'associació havia dissenyat, implementat i estava gestionant el TAD en 16 municipis: 12 en la modalitat de taxi a demanda, un amb bus a demanda i tres amb bus a demanda amb el suport d'una aplicació: la TADCAT. I al juliol del 2020 es va implantar a Terrassa un bus a demanda que es pot reservar amb només quinze minuts d'antelació: és la L12Flex, la primera de les futures línies Flex.

Presentació del TAD a Sant Pere de Ribes (2018)

AL 2019 L'AMTU HAVIA DISSENYAT, IMPLEMENTAT I ESTAVA GESTIONANT EL TAD EN 16 MUNICIPIS: 12 EN LA MODALITAT DE TAXI A DEMANDA I QUATRE AMB BUS A DEMANDA

Un pas més: el transport flexible

Un cop l'AMTU es va haver consolidat com a referent del transport a demanda, va fer el salt al transport flexible, una evolució del transport a demanda que s'inscriu en el *mobility as a service* (MaaS), és a dir, mobilitat com a servei.

La Jornada Catalana de la Mobilitat del 2019 va tenir com a eix vertebrador aquest tipus de transport innovador, on l'oferta s'adapta a la demanda real existent ja que no hi ha línies, horaris ni parades fixes, sinó que funciona amb els serveis sol·licitats pels viatgers en un moment determinat. És una modalitat de transport complementària a la xarxa de transport públic actual, aplicable no només a zones amb poca densitat de població sinó també a grans ciutats, amb l'avantatge que és molt més personalitzable i, per tant, s'adapta millor a les necessitats dels usuaris. En aquesta jornada hi van participar experts de Finlàndia, Alemanya i Dinamarca, on ja s'han implementat solucions de transport flexible amb èxit.

EL FLEXITRANSPORT ÉS TAMBÉ PER A GRANS CIUTATS

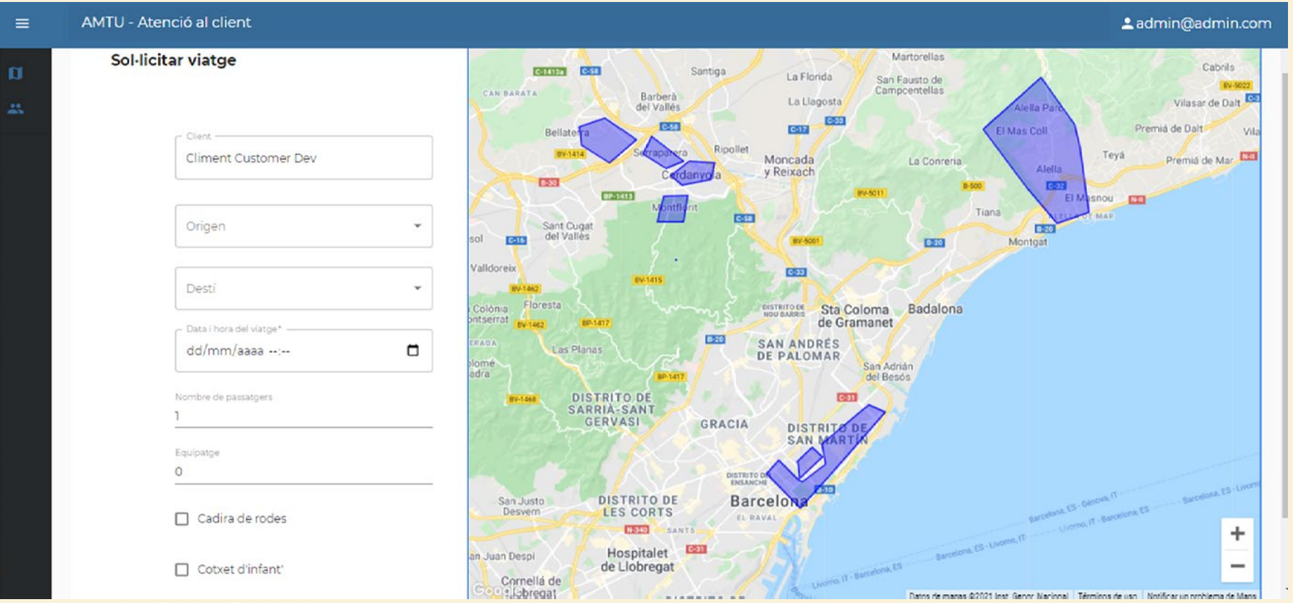
La jornada va acabar amb la presentació de la marca amb què es coneixerà la plataforma, el Flexitransport, una eina que ha de permetre que els ciutadans disminueixin l'ús individual dels vehicles contaminants.

Els avantatges del Flexitransport es poden veure des del punt de vista econòmic, mediambiental i social. Així, el transport flexible és més eficient econòmicament, redueix les emissions de gasos contaminants i aposta per les energies renovables. A més, evita els viatges en buit del transport regular i el fa accessible a tota la població, fet que evita el risc d'exclusió social perquè està a l'abast de tothom.

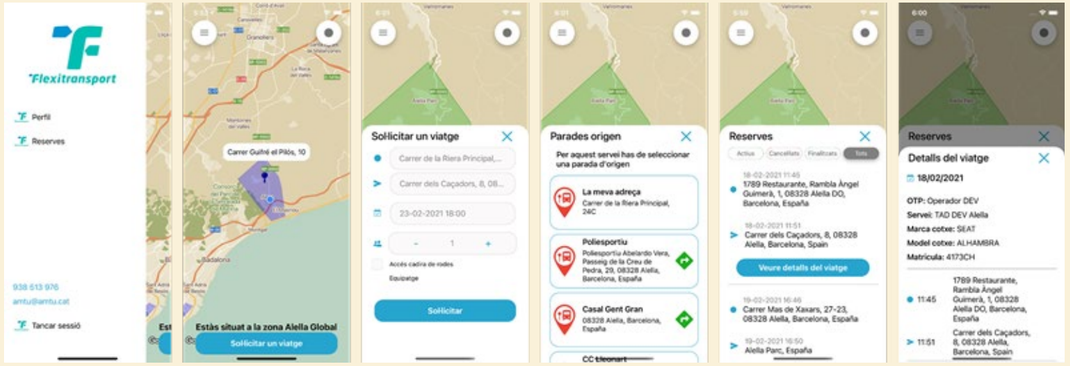
EL "FLEXITRANSPORT CATALUNYA" HA DE SERVIR PERQUÈ ELS CIUTADANS DISMINUEIXIN L'ÚS INDIVIDUAL DELS VEHICLES CONTAMINANTS

FlexiTransport Catalunya, la plataforma F, és una plataforma digital creada des de zero, que treballa amb algoritmes i paràmetres específics segons la tipologia de servei de transport flexible que s'ha d'implementar: serveis amb diferents graus de llibertat, des dels més rígids (línies fixes de bus) fins als més oberts, amb resposta en temps mínim i núvol de parades virtuals. És l'única iniciativa pública d'aquestes característiques a Europa.

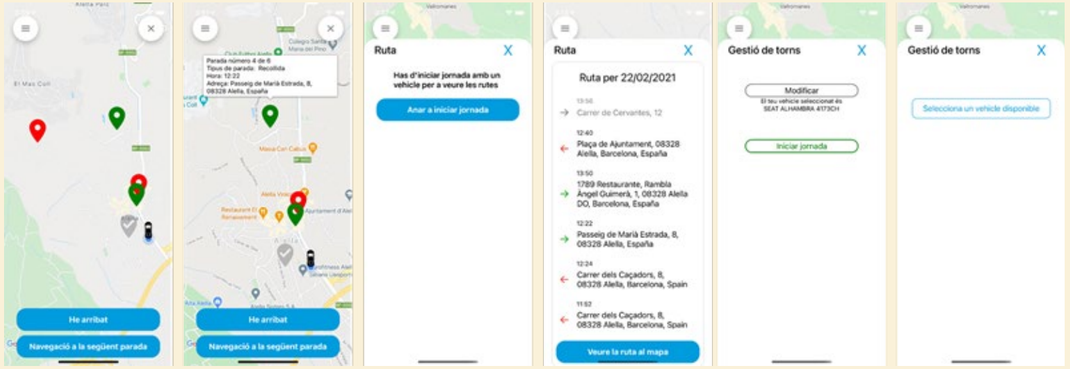
< Presentació L12FLEX Terrassa (2020)



Pantalla de la sol·licitud del viatge



Diverses pantalles de l'App de clients



Diverses pantalles de l'App del conductor o conductora

El Consorci Local per la Mobilitat

Per gestionar el Transport Flexible, al 2021 es preveu la creació del Consorci Local per la Mobilitat, que serà una entitat que tindrà com a finalitat el desenvolupament comú de les competències locals en matèria de mobilitat i transport públic de viatgers, amb especial interès en la implantació coordinada del Transport Flexible a Catalunya i en el disseny i consolidació dels nous models emergents de serveis de mobilitat intel·ligent i sostenible. Des de 2019 es treballa per constituir-lo.

Amb la creació del Consorci es preveu, a més de la participació de les administracions públiques locals i l'AMTU, establir mecanismes de col·laboració amb els agents privats prestacionals del servei públic de mobilitat, així com del sector de la innovació, el desenvolupament tecnològic i el disseny de sistemes transversals vinculats al software i proveïment de serveis de les noves tecnologies.

L'objectiu és que el màxim d'ens locals participin del Consorci i puguin beneficiar-se dels avantatges de formar-ne part: optimitzar i millorar les seves competències en matèria de mobilitat, unificar esforços i recursos, i tenir el suport tècnic, econòmic i jurídic constant de l'AMTU.

Mayte Capdet i Sorribes, responsable economicofinancera de l'AMTU, considera que l'associació *"s'hauria de posicionar com un referent a nivell local, del país i internacional, en la governança de la mobilitat, el transport públic i les seves infraestructures des del món local".* I explica: "*des d'un punt de vista econòmic destaca el paper que ja tenen els municipis que formen part de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (alguns d'ells també són associats a l'AMTU), però hem de reforçar la implicació en tots els sentits de tots els ens locals de Catalunya en la governança de la mobilitat. Hi tenen molt a dir, molt a fer, molt a aportar i penso que l'AMTU és un bon instrument per aconseguir-ho".*

LA IMPLANTACIÓ DEL TRANSPORT FLEXIBLE I EL DISSENY I CONSOLIDACIÓ DELS NOUS MODELS EMERGENTS DE SERVEIS DE MOBILITAT INTEL·LIGENT I SOSTENIBLE SERÀ UN DELS OBJECTIUS PRINCIPALS DEL CONSORCI

Reunió de la primera Comissió de Treball per a la creació del Consorci Local per la Mobilitat (Terrassa, 2019) >

ELS 10 ÈXITS DE L'AMTU

6. LA CREACIÓ DE L'OAC

Il·lustració de benvinguda als usuaris de la T-16

Presentació de la T-Verda ATM (2017)

L'AMTU té una vocació clara d'ajudar els ens locals, i per extensió també als ciutadans, oferint-los assessorament i gestionant la seva mobilitat de la manera més fàcil, còmoda i eficient possible. És per això que el 2009 va posar en funcionament un servei d'atenció a la ciutadania. Aquell any l'ATM va delegar en l'AMTU la gestió de la targeta T-12, una gestió que consistia principalment en registrar les altes de noves sol·licituds del títol i atendre les consultes dels usuaris per telèfon i correu electrònic, entre d'altres tasques.

En aquell moment, el servei l'oferien entre dues persones, i gestionaven 4.500 títols de la T-12. L'any 2017 la T-12 va passar a ser la T-16, això va comportar que aquest títol de transport passés a tenir quatre anys més de vigència —dels 12 als 16 anys— i conseqüentment es va augmentar de forma exponencial el nombre de peticions que l'AMTU rebia per sol·licitar aquesta targeta. Actualment hi ha 116.000 T-16 en funcionament gestionades per l'AMTU.

Un dels augments més marcats de sol·licituds de la targeta T-16 va ser provocat pel canvi de cost de la primera emissió de la targeta, que va passar de costar 35 euros a ser gratuïta, fet que va provocar una allau de sol·licituds.

L'AMTU DISPOSA DEL SERVEI D'ATENCIÓ CIUTADANA DES DEL 2009 PERÒ VA SER AL 2018 QUAN ES VA CONSTITUIR COM A OFICINA D'ATENCIÓ AL CIUTADÀ (OAC)

Lliurament primera T-Verda (2017)

L'OAC PERMET TAMBÉ GESTIONAR DE MANERA CENTRALITZADA SERVEIS DE TAD I DE TRANSPORT FLEXIBLE

Al principi, la previsió de l'AMTU era oferir servei d'atenció als usuaris de la T-12, però a mesura que l'associació ha anat creixent, el servei d'atenció ciutadana també ha anat adquirint més competències en benefici dels ciutadans. Així, el 2016 va ampliar el servei amb la gestió del transport a la demanda (TAD), implementat a municipis o barris amb baixa demanda, però on cal que arribi algun tipus de servei de transport.

A més de sol·licitar el servei, a través de l'AMTU també es poden tramitar incidències, cancel·lacions, sancions, etc. El primer servei de transport a demanda es va fer aquell mateix any a Pineda de Mar. Però després encara en vindrien més. Amb la voluntat de convertir-se en el referent d'aquest tipus de transport, l'AMTU va comen-

Les xifres de l'OAC

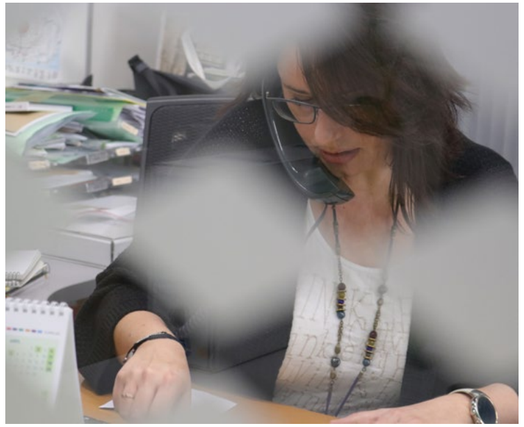
Més de
116 mil
targetes actives **T-16**

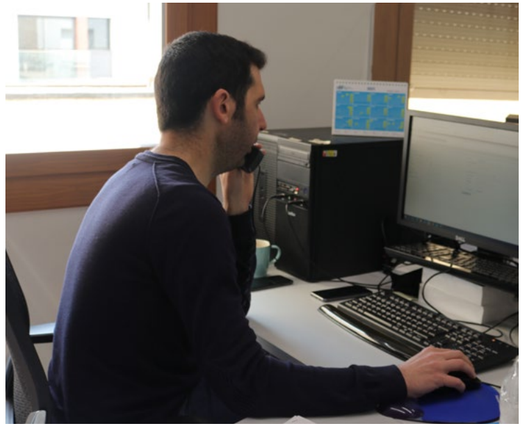
1.600
targetes **T-verda**

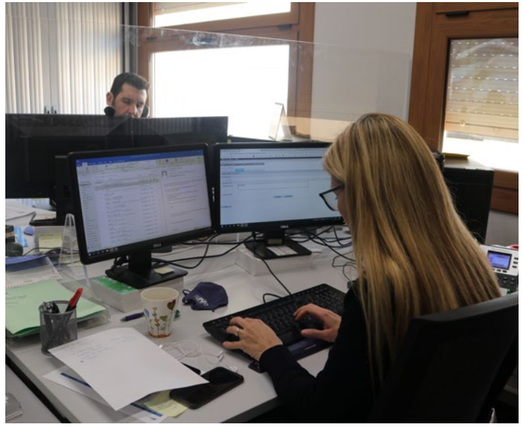
12
serveis de **transport a demanda**

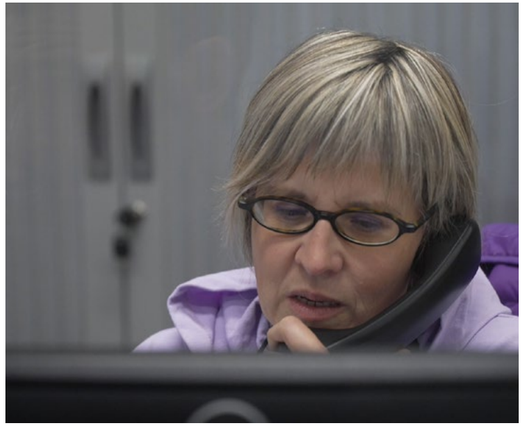
3.000
sol·licituds de servei de **transport a demanda** al mes

300
trucades al dia de mitjana (entre els tres serveis)









Les oficines de l'OAC (2021)

çar a pensar en crear una oficina centralitzada, que permetés gestionar tots els serveis TAD de Catalunya.

El 2017 l'AMTU va assumir la gestió de la T-verda, la targeta que permet viatjar de manera gratuïta si es desballesta un vehicle contaminant que no tingui la certificació de la DGT. Amb això ja eren dos els títols de transport que gestionava l'AMTU. Aquesta targeta va incrementar molt el seu ús quan es va instaurar la zona de baixes emissions a l'àrea metropolitana de Barcelona, fins arribar a les 1.600 T-verda actives que hi ha actualment.

L'any 2018 es constitueix, com a tal, l'Oficina d'Atenció al Ciutadà (OAC) de l'AMTU. D'aquesta manera, es dota d'una estructura pròpia un servei que havia nascut per atendre les gestions dels títols de transport, i que ha passat de tenir un equip de només dues persones, a esdevenir una oficina centralitzada, amb telèfon propi i un horari continuat de dilluns a dissabte, i que compta amb un equip de sis professionals que gestionen els dotze serveis de transport a demanda, reben més de 300 trucades al dia, i atenen més de 3.000 peticions de serveis de TAD al mes, a banda de donar atenció als més de 116.000 usuaris de la T-16 i als més de 1.600 de la T-verda.

Cristina Dominici explica la seva experiència com a responsable de l'OAC des del primer dia: "*Estic molt orgullosa de formar part de l'OAC perquè s'ha construït des de zero. He vist l'evolució, hem construït un equip i per mi el més important és treballar el millor possible i donar el màxim de qualitat al servei que estem oferint. I sobretot, perquè la nostra feina serveix per ajudar els ciutadans: la T-16 és molt social, amb la T-verda contribueixes al tema mediambiental i a propiciar que la gent utilitzi el transport públic, i amb el transport a demanda donem un servei a la gent que no té manera de desplaçar-se, i la gent ho valora. Té un component social, de poder ajudar a la gent, i és molt gratificant.*"

"LA NOSTRA FEINA SERVEIX PER AJUDAR ELS CIUTADANS: LA T-16 ÉS MOLT SOCIAL, AMB LA T-VERDA CONTRIBUEIXES AL TEMA MEDIAMBIENTAL I A PROPICIAR QUE LA GENT UTILITZI EL TRANSPORT PÚBLIC, I AMB TRANSPORT A DEMANDA DONEM UN SERVEI A LA GENT QUE NO TÉ MANERA DE DESPLAÇAR-SE"

ELS 10 ÈXITS DE L'AMTU

7. ATUREM L'IVA

A mitjans de l'any 2016 l'Agència Tributària va començar a reclamar a les empreses concessionàries de la xarxa de transport públic el 10% d'IVA per les quantitats que aporten les administracions per garantir el servei. El president de l'AMTU, Jordi Xena, va veure clarament que aquest pagament suposaria un desequilibri econòmic de les concessions i contractes de serveis del transport públic, cosa que afectaria directament els pressupostos municipals i, de retruc, a la ciutadania. De fet, pel conjunt de municipis associats a l'AMTU en aquell moment, això representava haver de pagar un total de 3,5 milions d'euros anuals.

Des de l'associació es va considerar que era una situació injusta per a les administracions, especialment per als ajuntaments, i que els nous criteris de l'Agència Tributària comportarien conseqüències molt negatives per al sector del transport públic i els seus usuaris, com per exemple possibles augments de les tarifes o retallades en els serveis.

Davant d'una situació així, l'AMTU no es podia quedar de braços plegats. Una delegació encapçalada pel president Jordi Xena, acompanyat del director general de l'ATM de Barcelona, Pere Torres, i el director general de l'AMTU, Joan Prat, es va reunir de seguida amb el Secretari d'Estat d'Hisenda per sol·licitar al govern espanyol que modifiqués urgentment la Llei d'IVA perquè les aportacions a les concessions del transport públic en poguessin estar exemptes. La reunió va donar els seus fruits: el secretari d'Estat es va comprometre a estudiar la qüestió i va demanar a l'AMTU que fes una proposta per analitzar la problemàtica i així poder-la resoldre. Mentrestant, però, l'Agència Tributària ja havia iniciat expedients de gestió i inspecció tributària a algunes operadores concessionàries de transport públic per reclamar aquest 10% d'IVA.

L'AMTU impulsa la reforma de la Llei d'IVA

Decidits fermament a revertir la situació a favor dels ajuntaments i la resta d'administracions afectades, des del febrer del 2017 l'AMTU va començar els moviments per impulsar una reforma de la Llei d'IVA, elaborant una primera proposta de modificació de la normativa en forma de Proposició de Llei, que es va lliurar al Secretari d'Estat. Després d'intenses reunions, la proposta es va materialitzar amb la presentació per part del PDeCAT d'una esmena, primer a la Llei de Pressupostos de l'Estat, que malauradament no va prosperar, i posteriorment al Projecte de Llei de Contractes del Sector Públic.

Reunió tècnica a Mataró informant de la repercussió de l'IVA (2017)

Mentre es buscava la manera de resoldre el conflicte, l'AMTU va activar un equip de treball i una línia tècnica i jurídica d'ajuda i suport als municipis perquè els expedients de l'Agència Tributària reclamaven l'IVA de fins a quatre anys enrere.

EL 2017 L'AMTU VA COMENÇAR ELS MOVIMENTS PER IMPULSAR UNA REFORMA DE LA LLEI D'IVA

S'aprova l'esmena al projecte de llei

Les negociacions entre l'AMTU i el secretari d'Estat d'Hisenda es van allargar durant el primer trimestre del 2017, i a l'abril l'AMB (Àrea Metropolitana de Barcelona) també es va afegir a la iniciativa. A partir d'aquí, es van mantenir diverses trobades amb els representants d'alguns dels grups parlamentaris al Congrés dels Diputats. Finalment, l'esmena proposada al Projecte de llei de Contractes del Sector Públic es va aconseguir aprovar el juliol del 2017 i d'aquesta manera s'eliminava el perill que poguessin reclamar el 10% de l'IVA a les empreses de transport públic.

Joan Prat va viure de primera mà aquesta fita històrica: "*El més destacat sens dubte durant l'any 2017, va ser aconseguir la modificació de la Llei d'IVA per evitar que les administracions locals i autonòmiques de tot l'Estat espanyol paguessin un sobrecost d'un 10% en concepte d'IVA que hagués gravat les concessions de transport públic. Només per l'àrea de Barcelona eren més de 100 milions d'euros anuals extres. Fer la proposta, veure que era possible, treballar-ho tècnicament amb l'ajuda de professionals experts, negociar-ho amb els grups parlamentaris del Congrés espanyol i finalment veure-ho convertit en realitat em va satisfer molt i va donar més sentit a la feina que fem i a tota la que podem fer des d'una associació petita com l'AMTU.*"

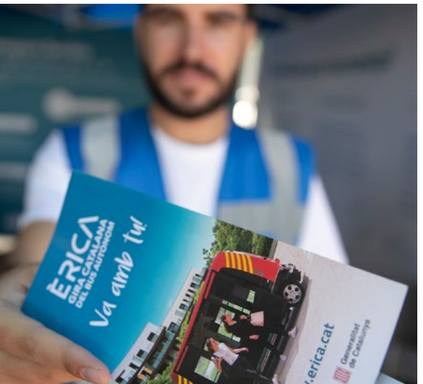
"EL MÉS DESTACAT DE L'ANY 2017 VA SER ACONSEGUIR LA MODIFICACIÓ DE LA LLEI D'IVA PER EVITAR QUE LES ADMINISTRACIONS LOCALS I AUTONÒMIQUES PAGUESSIN UN SOBRECOST D'UN 10% EN CONCEPTE D'IVA. NOMÉS PER L'ÀREA DE BARCELONA EREN MÉS DE 100 MILIONS D'EUROS ANUALS EXTRES"

< Reunió al Congrés dels Diputats. A la foto (d'esquerra a dreta): Joan Prat, director general de l'AMTU; Ferran Bel, diputat al Congrés, Antoni Novel, director de serveis generals de l'AMB, i l'advocat Antoni Durán-Sindreu (2017)

ELS 10 ÈXITS DE L'AMTU

8. GIRA ÈRICA

Gira Èrica (2018)



ÈRICA
GIRA CATALANA DEL BUS AUTÒNOM

El 2018 l'AMTU va impulsar a vuit municipis de Catalunya una iniciativa pionera: la Gira ÈRICA, per presentar un bus autònom i elèctric que circula per la ciutat sense conductor amb l'objectiu d'adaptar-se a la mobilitat del futur, més segura, més sostenible i més flexible. La gira va comptar amb el suport de la Generalitat de Catalunya, la col·laboració de set ajuntaments catalans i de la Universitat de Girona, a més dels operadors de transport en els respectius municipis. El seu objectiu era doble: en primer lloc, que els ciutadans poguessin veure com funciona un vehicle amb aquestes característiques i entendre què comportarà la nova cultura de la mobilitat. D'altra banda, els ajuntaments també van poder veure quins canvis caldrà fer a les ciutats per adaptar-se al funcionament d'un transport com aquest. La gira es va iniciar a Sant Cugat del Vallès i va seguir per Terrassa, Sabadell, Girona, Reus, Martorell i Vic, amb estades de gairebé una setmana a cada municipi, i va permetre que més de 15.000 persones pugessin a un bus sense conductor.

L'ÈRICA ÉS UN BUS AUTÒNOM ELÈCTRIC QUE CIRCULA PER LA CIUTAT SENSE CONDUCTOR AMB L'OBJECTIU D'UTILITZAR-LA EN LA MOBILITAT DEL FUTUR

< Imatges de la Gira Èrica als diferents municipis (2018)

Inauguració de la Gira Èrica (2018)

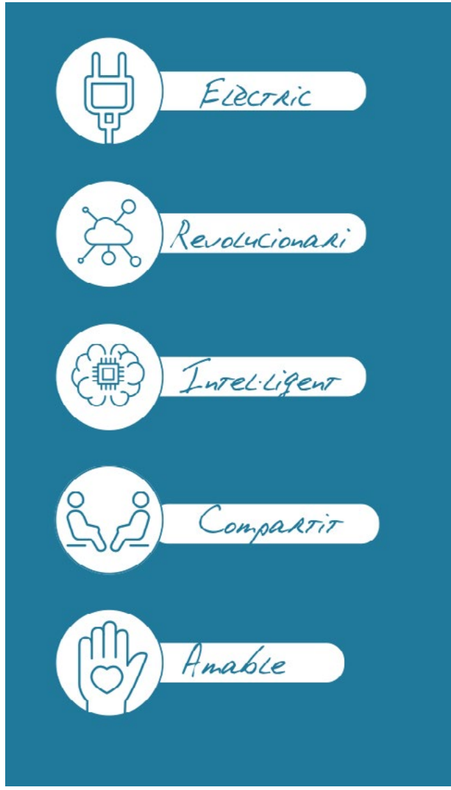
Un bus amb nom propi

El nom del primer bus autònom que ha circulat per Catalunya respon a les sigles dels seus trets característics: Elèctric, Revolucionari, Intel·ligent, Compartit i Amable. L'ÈRICA és un bus 100% elèctric, té una autonomia de 14 hores, climatitzat i accessible per a persones amb mobilitat reduïda, ja que disposa d'una rampa automàtica que es desplega al mateix temps que s'abaixa el vehicle. Els busos autònoms també s'estan provant en altres països i revolucionaran la mobilitat perquè poden atendre els serveis sota demanda, que és el pal de paller del transport flexible, i a més a més estan connectats i són compartits.

La tecnologia és un dels elements clau dels busos autònoms, ja que els seus sistemes incorporen sensors i processadors d'última generació que garanteixen un viatge segur i permeten connectar-se amb altres busos urbans per millorar la mobilitat dins el municipi. Tenen una capacitat per a dotze persones, són ideals per fer desplaçaments dels anomenats d'últim quilòmetre, i com que són petits es converteixen en el transport perfecte per arribar a tots els racons de la ciutat i, per tant, més a prop de casa.

ELS BUSOS AUTÒNOMS SÓN LA REVOLUCIÓ DE LA MOBILITAT PERQUÈ PODEN ATENDRE ELS SERVEIS SOTA DEMANDA, QUE ÉS EL PAL DE PALLER DEL TRANSPORT FLEXIBLE

Que no duguin conductor no vol dir que aquest no pugui viatjar amb el bus, però ho farà sense haver de conduir i d'aquesta manera poder-se centrar en l'atenció a l'usuari. Podrà respondre consultes d'horaris o parades, o ajudar a pujar i baixar els viatgers sense haver-se de preocupar de la conducció, fet que convertirà el viatge en una experiència molt més amable.



Beneficis de l'Èrica

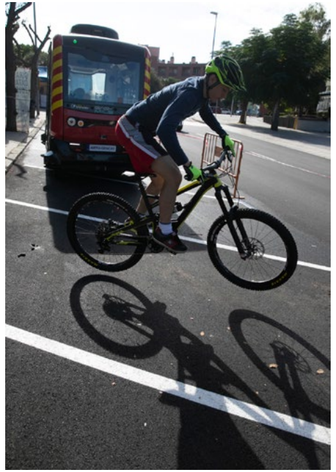
Un bus elèctric, autònom i adaptable a la demanda dels usuaris només porta beneficis a la mobilitat del futur. Per una banda, és més segur. Cada vegada hi ha més estudis que atribueixen la majoria d'accidents de trànsit a errors humans. Amb busos com aquests s'afavoreix la seguretat viària ja que circulen gràcies a un GPS molt precís i incorporen nombrosos sensors que permeten seguir el recorregut i detectar tota mena d'obstacles. A més, la intel·ligència artificial fa que aprenguin de cada viatge i puguin decidir en cada moment l'opció més segura.

Per altra banda, són totalment sostenibles. Una mobilitat cent per cent elèctrica redueix la contaminació atmosfèrica i també sonora de les ciutats. I el fet que els busos estiguin interconnectats afavoreix un transport més capil·lar per atendre les necessitats dels ciutadans de manera més ràpida i efectiva, cosa que fomenta la intermodalitat, redueix congestions i, en definitiva, promou una mobilitat sostenible.

"L'ÈRICA HA DE SER LA CULMINACIÓ DEL TRANSPORT FLEXIBLE QUE L'AMTU DESPLEGARÀ BEN AVIAT ARREU DE CATALUNYA"

Per últim, la flexibilitat i l'accés al transport públic són una altra de les claus per apostar pels busos que es donen a conèixer amb la gira Èrica. El servei flexible i personalitzat en el temps i l'espai, integrat a la xarxa de transport públic, permet assolir un transport més inclusiu, intergeneracional i accessible, cosa que el converteix en una solució de mobilitat molt útil i agraïda. Des del punt de vista de l'expresident de l'AMTU Jordi Xena, "*l'ÈRICA ha de ser, de fet, la culminació del transport flexible que l'AMTU desplegarà ben aviat arreu de Catalunya*".

AMB AQUESTS BUSOS S'AFAVOREIX LA SEGURETAT VIÀRIA JA QUE CIRCULEN GRÀCIES A UN GPS MOLT PRECÍS I INCORPOREN NOMBROSOS SENSORS QUE PERMETEN SEGUIR EL RECORREGUT I DETECTAR TOTA MENA D'OBSTACLES



< La Gira Èrica als diferents municipis: Sant Cugat, Terrassa, Sabadell, Girona, El Vendrell, Reus, Martorell i Vic (2018)

Les xifres de la Gira Èrica

8
municipis

246,5
hores de **demostració** dinàmica

2
patrocinadors globals

21
empreses proveïdores

15.143
viatgers

10
persones – equip AMTU

8
operadors de transport públic

15
entitats col·laboradores

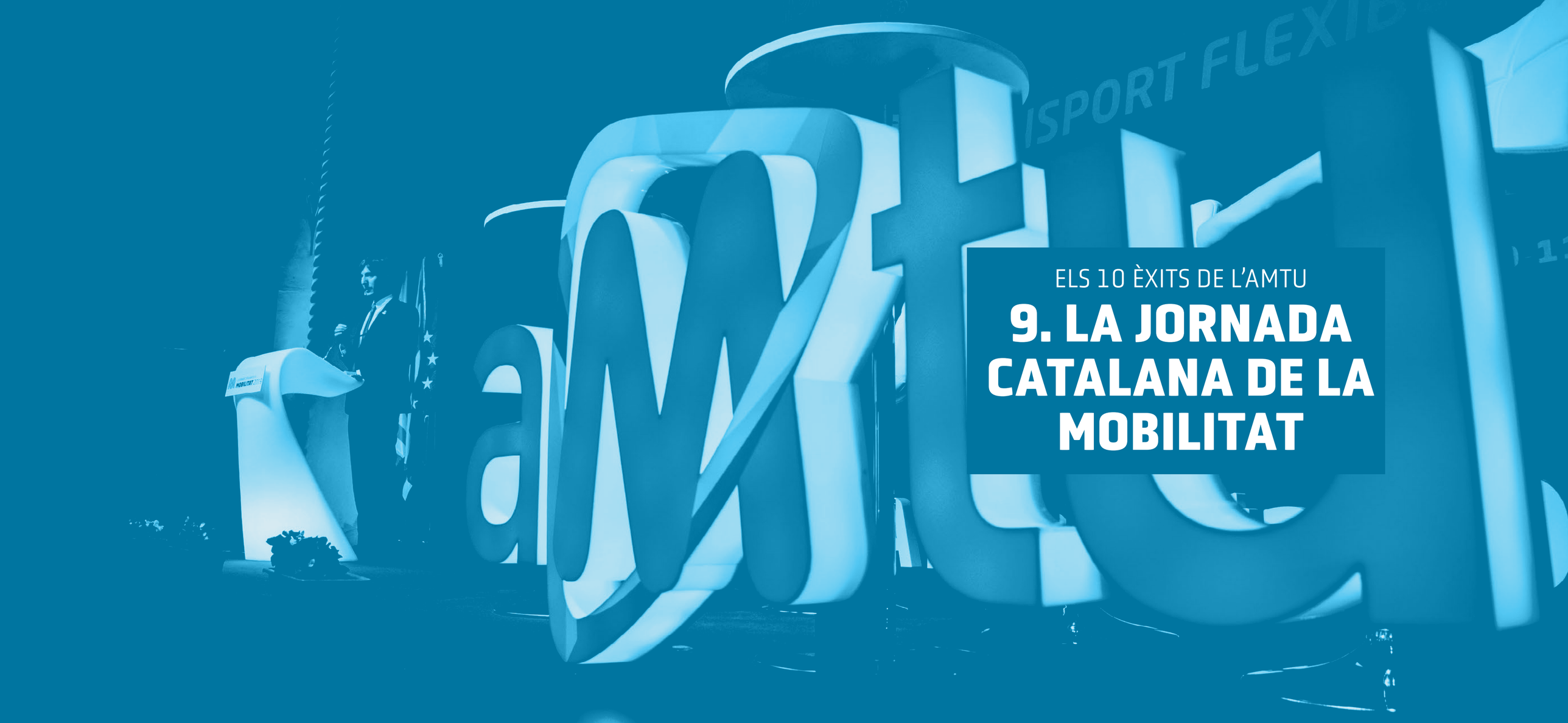
824
quilòmetres

45
persones – equips locals i Generalitat

1
Universitat

< La Gira Èrica a Terrassa (2018)

Smart City amb l'Èrica (2019)



ELS 10 ÈXITS DE L'AMTU

9. LA JORNADA CATALANA DE LA MOBILITAT

Les jornades AMTU

Des de la seva fundació, l'Associació de municipis per la Mobilitat i el Transport Urbà —amb el suport del Departament de Territori i Sostenibilitat i l'ATM— ha organitzat jornades de mobilitat amb la voluntat de donar a conèixer les últimes novetats d'aquest sector i aprendre dels experts per millorar els serveis de mobilitat i transport públic. Les jornades, adreçades als representants polítics, tècnics de mobilitat i empreses del sector, es fan un cop a l'any en un municipi associat diferent, i compten sempre amb ponències d'experts nacionals i internacionals i una gran assistència. La primera, amb el nom de 1a Jornada AMTU, es va fer el 2 de febrer del 2005 a Granollers, ciutat seu de l'AMTU, i es va centrar en el finançament del transport urbà de la segona corona metropolitana, la millora de la xarxa interurbana i l'atracció dels usuaris del cotxe cap al transport públic. Alguna de les conclusions a les quals es va arribar en aquesta jornada van ser que la mobilitat ha de ser un els elements centrals en la nova ordenació territorial, que el transport urbà necessita el suport de les administracions perquè és una necessitat dels ciutadans, i que cal visió de futur de cara al finançament i les infraestructures. L'èxit d'aquesta primera jornada va ser aclaparador, ja que de les 75 persones que s'esperaven inicialment, al final es va tancar la llista d'inscripcions en 165, fet que mostra l'interès creixent per la mobilitat i tot el que comporta.

La segona Jornada AMTU es va fer a Mataró l'1 de març del 2006 amb el títol "Eines per a la mobilitat metropolitana: Infraestructura i finançament", i va acollir també la primera Jornada del programa europeu PIMMS de bones pràctiques de mobilitat. Es van presentar ponències relacionades amb els costos de la integració tarifària, el Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya i sobre el finançament del transport públic de la segona corona, i les conclusions van ser especialment de caire social, és a dir, sobre la necessitat d'integrar la mobilitat urbana en les polítiques socials, fomentar-ne i potenciar-ne l'ús, i promoure l'intercanvi d'experiències i bones pràctiques.

L'ÈXIT DE LA 1A JORNADA VA SER ACLAPARADOR JA QUE VA COMPTAR AMB 165 INSCRIPCIONS, MÉS DEL DOBLE DE LES PREVISTES

La tercera Jornada AMTU, que es va dur a terme el 7 de març del 2007 a Terrassa, es va centrar en les millores del transport urbà. En aquell any l'associació ja s'havia consolidat com a representant del transport públic de la segona corona i havia entrat en el Contracte-Programa de 2007-2010 després de signar el conveni amb la Generalitat de Catalunya. Gràcies a aquesta empenta, era el moment ideal per pensar en com millorar el servei

< 1a Jornada AMTU. Granollers, 2 de febrer de 2005

2a Jornada AMTU. Mataró, 1 de març de 2006

3a Jornada AMTU. Terrassa, 7 de març de 2007

4a Jornada AMTU. Vilanova i la Geltrú, 12 de març de 2008

5a Jornada AMTU. Vic, 4 de març de 2009

6a Jornada AMTU. Igualada, 10 de març de 2010

7a Jornada AMTU. Sant Cugat del Vallès, 9 de març de 2011

8a Jornada AMTU. Martorell, 14 de març de 2012

9a Jornada AMTU. Manresa, 13 de març de 2013

UNA DE LES CONCLUSIONS MÉS INTERESSANTS DE LA 3A JORNADA VA SER LA PROPOSTA D'UNA LÍNIA D'AJUT PER CREAR CARRILS BUS-VAO

de transport públic. Una de les conclusions més interessants fou la proposta de creació d'una línia d'ajut específica per als municipis de l'AMTU per crear carrils bus-VAO, i en l'àmbit internacional es van presentar ponències d'experts vinguts des de Frankfurt i des de la ciutat de Graz (Àustria).

El 12 de març del 2008 es va fer la quarta Jornada AMTU a Vilanova i la Geltrú centrada en les infraestructures i la mobilitat. El tema central d'aquesta jornada va venir motivat per les anomalies que experimentava el servei de Rodalies, i s'arriba a la conclusió que cal disposar de les aprovacions del Pla Territorial i el Pla Director d'Infraestructures per aconseguir millorar les inversions en transport urbà. Es parla dels projectes Tren-Tram i de la Línia Ferroviària Orbital, i es posen exemples de les particularitats del sistema de transport públic a França.

La cinquena edició de les jornades AMTU va tenir lloc a Vic el 4 de març del 2009. Amb el país immers en una profunda crisi econòmica, el tema principal no podia ser altre que el finançament del transport públic i la gestió de la mobilitat. Es van presentar ponències sobre altres models de mobilitat com el BRT (Bus Ràpid Transit) promogut a Castelló de la Plana i també a Amsterdam, i des de Londres es va parlar de la mobilitat en bicicleta per les grans ciutats. També va ser interessant escoltar els resultats del projecte TRANSURBAN, que va estudiar l'impacte d'implementar transport públic de qualitat en cinc ciutats europees.

EL 2009, EN PLENA CRISI ECONÒMICA, EL TEMA DE LA JORNADA NO PODIA SER ALTRE QUE EL FINANÇAMENT DEL TRANSPORT PÚBLIC I LA GESTIÓ DE LA MOBILITAT

Igualada, un dels municipis fundadors de l'associació, va ser la seu de la sisena Jornada AMTU el 10 de març del 2010 amb el lema "Treballant pel transport públic". Aquell any es va voler posar èmfasi en les experiències que ajuden a millorar el transport públic i la mobilitat en general. Es va parlar de la integració tarifària, de nous camps de treball, com per exemple la mobilitat de la gent gran, i del transport a demanda, que començava a generar interès a Catalunya. En aquest sentit, hi va haver una ponència per explicar les darreres novetats a França en la implementació d'aquest mètode de transport.

L'any següent, el 2011, es va fer la setena Jornada AMTU a Sant Cugat del Vallès, el 9 de març. La crisi persistia, calia treballar per capgirar la situació

10a Jornada AMTU. Sabadell, 8 d'abril de 2014 >

i continuar donant suport al transport públic malgrat les circumstàncies perquè és una eina de benestar social imprescindible. Aquell any es va incorporar una nova modalitat de presentacions breus anomenades Dit i Fet, que van versar sobre el màrqueting i la venda aplicats al transport urbà.

El 2012 es va fer la vuitena Jornada AMTU a Martorell, el 14 de març. L'esforç que estava fent el país per sortir de la crisi repercutia en tots els aspectes de la societat, i també en la mobilitat i el transport públic. Amb aquest repte per endavant, la jornada es va enfocar a gestionar el present amb els recursos dels quals es disposava i elaborar projectes de millora per encarar el futur. Alguna de les ponències més interessants van ser sobre la mobilitat de les persones amb dificultat de visió, i sobre la bicicleta com a mode de transport de l'últim quilòmetre, entre altres.

EN EL 10È ANIVERSARI DE LES JORNADES AMTU ES VA PRESENTAR EL PROJECTE ZEUS

La novena Jornada AMTU es va fer a Manresa el 13 de març del 2013 i va tenir com a eix central el projecte T-Mobilitat. Es tracta d'un projecte innovador tant en tecnologia com en tarifació dels serveis i de gestió, que millora l'eficiència i la sostenibilitat dels desplaçaments a Catalunya. També es va parlar de la nova xarxa de busos exprés, un servei ràpid, sostenible i econòmic per connectar els principals pols de mobilitat del territori.

El 8 d'abril del 2014 les jornades AMTU van celebrar el seu desè aniversari a Sabadell. En aquella ocasió es va fer una taula rodona al voltant de la crisi econòmica que seguia patint el país i com aquesta afectava al transport públic, al transport de mercaderies, al transport privat i a les infraestructures. Les ponències van parlar de quin és l'impacte social i econòmic de la mobilitat i com la seva gestió afecta l'economia, i es va presentar el projecte ZeUS (Zero Emission Urban Bus System).

Una jornada referent per a tot el sector

La jornada que organitza l'AMTU arriba al 2015 amb nova imatge i nova denominació: en l'edició que es va fer el 5 de maig a Mataró va passar a anomenar-se La Jornada Catalana de la Mobilitat. Aquest canvi de nom també va significar un canvi de concepció, tal com apunta l'expresident Joan Mora i Bosch: "*El canvi de Jornada AMTU a La Jornada Catalana de la Mobilitat va permetre que l'AMTU es convertís, amb el suport de la Generalitat i l'ATM de Barcelona, en l'organitzador de l'esdeveniment més important i de referència, no només per als nostres associats, sinó per a tot el sector de la mobilitat i el transport públic a Catalunya, ja siguin tècnics, regidors, alcaldes, o empreses dedicades a aquest àmbit. Deixàvem enrere una jornada de consum intern pels nostres associats i passàvem a organitzar i liderar un esdeveniment de país.*"

"EL CANVI DE JORNADA AMTU A LA JORNADA CATALANA DE LA MOBILITAT VA PERMETRE QUE L'AMTU ES CONVERTÍS EN L'ORGANITZADOR DE L'ESDEVENIMENT MÉS IMPORTANT I DE REFERÈNCIA PER A TOT EL SECTOR DE LA MOBILITAT I EL TRANSPORT PÚBLIC A CATALUNYA"

Després de l'experiència d'una dècada de jornades, l'associació es proposa nous reptes i objectius, entre els quals destaca consolidar-se com la jornada de mobilitat de referència

< 11a Jornada Catalana de la Mobilitat. Mataró, 5 de maig de 2015

12a Jornada Catalana de la Mobilitat. Mollet del Vallès, 8 de juny de 2016

13a Jornada Catalana de la Mobilitat. Castellbisbal, 7 de juny de 2017

al sector. L'AMTU també enceta una nova etapa en la qual ja no està circumscrita a la regió metropolitana de Barcelona sinó que s'obre a tot l'àmbit nacional, amb la vocació d'oferir servei i assistència tècnica a tots els ens locals de Catalunya. La Jornada de 2015 fa un pas més i busca també parlar del transport urbà entès com a transport que arriba a qualsevol nucli poblacional i sobre el qual es va fer una taula rodona.

La nova etapa segueix amb una nova edició, el 8 de juny del 2016 a Mollet del Vallès, al voltant del nou finançament del sistema de transport de Catalunya i de la implantació dels serveis de transport a demanda. Du-

L'11A JORNADA FA UN PAS MÉS I BUSCA PARLAR DEL TRANSPORT URBÀ ENTÈS COM A TRANSPORT QUE ARRIBA A QUALSEVOL NUCLI POBLACIONAL

14a Jornada Catalana de la Mobilitat. Castelloli, 6 i 7 de juny de 2018

EL 2017, DAVANT L'ÈXIT DE LES JORNADES, SE'N VA FER UNA SEGONA EDICIÓ A LA TARDOR

rant la jornada es van donar a conèixer experiències i models europeus que serveixen de mirall, i per primera vegada es va incorporar un bloc de sessions paral·leles per cobrir la demanda del públic assistent. També es va aprofitar aquesta jornada per entregar els premis del concurs de dibuix "Apunta't a la T-12!".

Amb la nova imatge ja consolidada, Castellbisbal va acollir, el 7 de juny de 2017, La Jornada centrada en el paper del món local en la governança de la mobilitat. Es tractava de replantejar el paper que cadascun dels agents implicats hauran de tenir en un futur proper de cara a la gestió del transport i la mobilitat, i per fer-ho, es van donar a conèixer tres models in-

ternacionals: Torí, Lió i Viena. Davant l'èxit de les jornades, aquell mateix any, i també a Castellbisbal, se'n va fer una segona edició el 25 d'octubre per parlar de les noves tecnologies al servei de la millora de la qualitat de l'aire.

La Jornada Catalana de la Mobilitat de 2018 es va fer els dies 6 i 7 de juny en un nou escenari: el Campus Motor Anoia, al terme municipal de Castellolí. Una nova mobilitat, amb els vehicles autònoms com a protagonistes, començava a obrir-se pas, i per això la jornada va plantejar interrogants al voltant d'aquest model innovador, i va obrir el ventall als escenaris de futur que això comporta per al transport públic. Les ciutats intel·ligents, el combustible net i el mirall dels programes europeus de mobilitat van ser alguns dels temes destacats d'aquesta jornada.

COM A NOVETAT L'ANY 2019 LA JORNADA INAUGURA UN NOU ESPAI DE TROBADA: EL FÒRUM MOBILICAT, PER FOMENTAR EL NETWORKING

L'última jornada que es va poder fer abans de la pandèmia de la COVID-19 va ser el 2019 a Caldes de Montbui, els dies 10 i 11 d'abril. El tema estrella fou el transport flexible, el futur de la mobilitat pública i urbana. Al voltant d'aquest sistema més eficient i sostenible es van obrir debats sobre, per exemple, el *blockchain* aplicat al transport flexible, les solucions en àrees rurals, o la tecnologia aplicada a aquesta modalitat de transport que, sens dubte, revolucionarà la manera d'entendre la mobilitat. I com a novetat, es va inaugurar un nou espai de trobada: el Fòrum MobiliCat, per fomentar el networking entre els agents implicats per consultar, contractar i descobrir noves propostes.

< 15a Jornada Catalana de la Mobilitat. Espai Fòrum MobiliCat. Caldes de Montbui, 10 i 11 d'abril de 2019

Presentació de l'International Mobility Congress. A la foto (d'esquerra a dreta): Aurora Carbonell, presidenta de l'AMTU; Isidre Gavín, secretari de Territori i Mobilitat de la Generalitat de Catalunya, i Joan Serra, director general de l'AMTU i director del congrés (2021)

Primer Congrés Internacional de la Mobilitat

A partir del 2021, l'AMTU impulsa l'organització del congrés de la mobilitat i transport públic, el primer que es fa a Catalunya: l'International Mobility Congress (IMC21). L'esdeveniment se celebra els dies 21 i 22 de setembre a Sitges, coincidint amb el 20è aniversari de l'AMTU, i porta per lema "Drive to innovation". L'Associació vol que el Congrés es celebri periòdicament i es faci un lloc en el calendari internacional de fires i congressos sobre mobilitat.

A la presentació que es va fer al juliol, la presidenta de l'AMTU, Aurora Carbonell, va remarcar que l'IMC21 "*té l'objectiu de posar Catalunya al centre del debat sobre la nova mobilitat, i aportar solucions reals a la mobilitat pública i local*". Joan Serra, director del congrés, va afegir que "*El congrés serà un punt de trobada professional per entendre l'entorn post COVID, assolir els objectius de desenvolupament sostenible i exprimir tot el potencial de la innovació cap a aquest nou model de mobilitat, amb solucions aplicades i analitzant casos d'èxit mundial*".

EL 2021 S'IMPULSA LA CELEBRACIÓ DE L'INTERNATIONAL MOBILITY CONGRESS QUE TINDRÀ LLOC EL 21 I 22 DE SETEMBRE A SITGES, COINCIDINT AMB EL 20È ANIVERSARI DE L'AMTU

A la presentació també hi va assistir el secretari de Territori i Mobilitat de la Generalitat de Catalunya. Isidre Gavín.

Organitzadors de l'International Mobility Congress (2021)

ELS 10 ÈXITS DE L'AMTU

10. EL PROJECTE MOBILICAT: REVISTA I PREMIS

Primera revista de mobilitat en català

Durant l'Assemblea General de l'AMTU que es va celebrar el 24 d'abril del 2015 a Cardedeu, es va presentar el projecte MobiliCat, la primera revista en català especialitzada en temes de mobilitat i transport públic impulsada i editada íntegrament per l'associació, i destinada a tots els tècnics, regidors, empreses i agents implicats en la gestió de la mobilitat d'arreu de Catalunya. La revista MobiliCat no neix per ser la revista de l'AMTU sinó un producte de divulgació científica i tècnica de l'àmbit de la mobilitat, i que doni veu a diversos experts del sector.

Els objectius de la revista eren clars des del principi, i així ho explica l'aleshores director general Joan Prat: "*Havia de ser una revista independent, professional, divulgativa però també útil per als tècnics del sector. En cada edició intentem oferir continguts rellevants sobre innovacions, tendències i experiències que ajudin a transformar i millorar tot allò relacionat amb la mobilitat. El segon objectiu era que la gent del sector se la sentís seva, volgués aportar-hi continguts i coneixements, per tal de fer possible també el primer objectiu. Una revista de tots i per a tots.*" La presentació oficial, ja no com a projecte sinó com una realitat, es va fer al llarg de la Jornada Catalana de Mobilitat d'aquell mateix any a Mataró.

MOBILICAT NO ÉS LA REVISTA DE L'AMTU SINÓ UN PRODUCTE DE DIVULGACIÓ CIENTÍFICA I TÈCNICA DE L'ÀMBIT

A data de juliol de 2021 la revista ja compta amb setze números publicats, tant en paper com en format digital. A la publicació hi ha sempre un editorial de la presidència de l'AMTU; enguany de la presidenta Aurora Carbonell, també alcaldessa de Sitges i primera dona que presideix l'associació. A grans trets, Aurora Carbonell aposta per promoure la mobilitat sostenible i respectuosa amb el medi ambient reduint l'emissió de diòxid de carboni, i creu fermament en potenciar un servei de transport públic més segur i accessible per a tothom.

"HAVIA DE SER UNA REVISTA INDEPENDENT, PROFESSIONAL, DIVULGATIVA PERÒ TAMBÉ ÚTIL PELS TÈCNICS DEL SECTOR"

La revista compta amb diverses seccions que inclouen entrevistes amb experts en mobilitat, tècnics, i alcaldes de diferents municipis de Catalunya, amb l'objectiu d'explicar les seves experiències i projectes de futur. També hi ha articles que donen a conèixer les últimes novetats del sector de la mobilitat des de tots els àmbits, ja sigui tecnològic, amb els avenços més innovadors, o social, sobre el transport públic enfocat a la ciutadania.

A més, des de juny de 2016, cada número de la revista inclou un monogràfic dedicat al transport urbà d'un dels municipis associats a l'AMTU.

LA REVISTA COMPTA JA AMB SETZE NÚMEROS PUBLICATS, TANT EN PAPER COM EN FORMAT DIGITAL

Premis MobiliCat

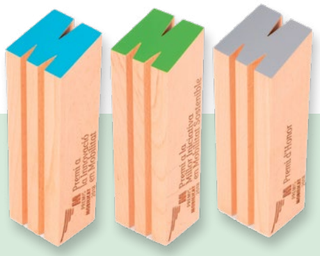
Una de les últimes novetats sorgides a propòsit de la revista són els Premis MobiliCat, estrenats el 2018. Els premis reconeixen la tasca que fan ajuntaments, organitzacions, institucions, emprenedors, entitats o empreses al sector del transport públic, la mobilitat i les seves infraestructures. S'hi poden presentar totes aquelles empreses o organitzacions que hagin desenvolupat un projecte concret relacionat amb l'àmbit de la mobilitat a Catalunya, i persones que hi treballin o hi hagin treballat.

Els premis consten de tres categories: Premi a la Innovació en la Mobilitat, Premi a la Millor Iniciativa en Mobilitat Sostenible i un Premi d'Honor. El Premi a la Innovació és per al projecte, *start up* o aplicació que destaqui per presentar una solució innovadora en l'àmbit de la mobilitat; el Premi a la Millor Iniciativa va destinat a l'organisme, empresa o entitat que hagi implementat a Catalunya una iniciativa que promogui l'ús del transport públic o que desenvolupi plans de millora en aquest àmbit. Per últim, el Premi d'Honor es dona en reconeixement a una trajectòria personal, empresarial, social o institucional que s'hagi distingit per la seva dedicació i esforç continuat en l'àmbit del transport públic.

L'any 2020, i amb motiu de la pandèmia de la COVID-19, només es va atorgar el Premi d'Honor, i va ser per totes les empreses públiques i privades, ferroviàries i per carretera, i també a les empreses que presten serveis de neteja, vigilància o manteniment per la gran tasca feta i l'esforç extra per adaptar-se als protocols dictats per les autoritats sanitàries i de mobilitat.

EL 2020, AMB MOTIU DE LA COVID-19, ES VA ATORGAR EL PREMI D'HONOR A TOTES LES EMPRESES PÚBLIQUES I PRIVADES DE TRANSPORT I DE SERVEIS DE NETEJA, VIGILÀNCIA O MANTENIMENT PER LA TASCA FETA I L'ESFORÇ EXTRA PER ADAPTAR-SE ALS PROTOCOLS

< Premis MobiliCat 2019



CRONOLOGIA

Els guardonats als Premis MobiliCat

2018

PREMI A LA INNOVACIÓ EN MOBILITAT

Counterest, pel projecte "Passenger Analytics: Comptatge Avançat de Passatgers i Modelat"

PREMIS A LA MILLOR INICIATIVA EN MOBILITAT SOSTENIBLE

Ajuntament de Sant Cugat del Vallès, pel projecte de Promoció de la mobilitat sostenible a Sant Cugat

PREMI D'HONOR

Jaume Barceló, en reconeixement a la seva trajectòria en la recerca de l'optimització per a problemes en el transport i la seva contribució al desenvolupament de models de simulació de trànsit.

2019

PREMI A LA INNOVACIÓ EN MOBILITAT

Thigis Serveis Ambientals, pel projecte AtmOOs

PREMIS A LA MILLOR INICIATIVA EN MOBILITAT SOSTENIBLE

Som Mobilitat, pel projecte cooperatiu de cotxes compartits

PREMI D'HONOR

Jordi Follia, director general de carreteres del 2000 al 2012 (premi a títol pòstum) i **Francesc Sagalés**, president de l'empresa de transports de viatgers Sagalés

2020

PREMI A LA INNOVACIÓ EN MOBILITAT

Desert

PREMIS A LA MILLOR INICIATIVA EN MOBILITAT SOSTENIBLE

Desert

PREMI D'HONOR

Operadors, empreses i entitats dedicades al transport públic, per la gran tasca i l'esforç fet durant la pandèmia de la Covid-19

Premis MobiliCat 2018

Premis MobiliCat 2020

Premis MobiliCat 2019

Premis MobiliCat 2020

L'AMTU EN DADES

16
municipis
fundadors

120
entitats adherides

112
ajuntaments

1
entitat municipal
descentralitzada

7
consells
comarcals

2,5
milions
d'habitants

47
milions de
viatges
urbans/any

7
milions d'euros
anuals pels municipis associats
pels Plans de Millora del
Transport Públic urbà

116.000
títols de la T-16
actives

1.600
títols de la T-Verda
actives

29
activitats del
programa "Amb
tu, hi vaig segur!"*

317
activitats del
programa "Viatjo
amb tu!"*

300
trucades de
mitjana al dia,
ateses per l'OAC

* Fins al 2020

TAD CAT

gestions de transport a demanda a

16

municipis

+

3.000

sol·licituds de servei TAD al mes

1

prova de concepte del Transport Flexible a un municipi

Flexitransport Catalunya

Gira Èrica per

8

municipis

15

Jornades Catalanes de la Mobilitat

(10 Jornades AMTU + 5 Jornades Catalanes de la Mobilitat)

LA JORNADA CATALANA DE LA MOBILITAT

16

números de la revista MobiliCat

3 anys de premis MobiliCat

PREMIS MOBILICAT

6

enquestes de mobilitat interurbana

184

estudis pels ens locals associats*

6

convenis signats entre l'AMTU, la Generalitat i l'ATM

55

estudis d'interès general*

* Fins al 2020

L'EQUIP DE L'AMTU

ASSOCIACIÓ DE MUNICIPIS
PER LA MOBILITAT I

L'EQUIP DE L'AMTU

L'equip de l'AMTU avui

* a juliol de 2021

Aurora Carbonell
Presidenta

Joan Serra
Director General

M. Dolors Vilalta
Secretària-Tresorera

Joan Prat
Gerent

Mayte Capdet
Responsable economicofinancera

Carles Labraña
Responsable d'Estudis i Projectes

Elisenda Pifarré
Responsable de Premsa i Protocol

Cristina Dominici
Responsable de l'OAC

Pilar Garcia
Secretària de direcció

Víctor León
Tècnic

Isabel Blasi
Tècnica

Enric Consegal
Tècnic

Marta Ribot
Tècnica de comunicació

Josep Ceamanos
Comercial

Ester Vilardebò
Personal de l'OAC

Boi Prunés
Personal de l'OAC

Elsa Pubill
Personal de l'OAC

Montse Sala
Personal de l'OAC

Laura Velilla
Personal de l'OAC

Composició del Comitè Executiu (2019-2023)

ENTITAT	REPRESENTANT TITULAR	CÀRREC	CÀRREC AMTU
SITGES	**Aurora Carbonell i Abella**	Alcaldessa	**Presidenta**
GRANOLLERS	**Josep Mayoral i Antigas**	Alcalde	**Vicepresident**
MONTORNÈS DEL VALLÈS	**José Antonio Montero i Domínguez**	Alcalde	**Vicepresident**
SANTA MARIA DE PALAUTORDERA	**Jordi Xena i Ibàñez**	Alcalde	**Vicepresident**
IGUALADA	**Miquel Vives i Singla**	Regidor de Sostenibilitat i Mobilitat	**Vicepresident**
ARENYS DE MUNT	**Àngel Castillo i Vallcorba**	Regidor de Seguretat i Espai Públic	**Vocal**
CARDEDEU	**Verònica Vidal i Oltra**	Regidora de Mobilitat, Serveis, Medi Ambient i Verd Urbà	**Vocal**
MANRESA	**Marc Aloy i Guàrdia**	Alcalde	**Vocal**
MATARÓ	**David Bote i Paz**	Alcalde	**Vocal**

ENTITAT	REPRESENTANT TITULAR	CÀRREC	CÀRREC AMTU
RIPOLLET	**Francisco Sánchez i Sierra**	Regidor de Mobilitat i Transport Públic	**Vocal**
RUBÍ	**Rafael Güeto i Ortiz**	Regidor de Planificació Territorial i Seguretat	**Vocal**
SABADELL	**Marta Farrés i Falgueres**	Alcaldessa	**Vocal**
SANT PERE DE VILAMAJOR	**Raquel Salcedo i Ramos**	Regidora de Transports i Urbanisme	**Vocal**
TEIÀ	**Andreu Bosch i Rodoreda**	Alcalde	**Vocal**
TERRASSA	**Lluïsa Megares i Aguirre**	Regidora de Mobilitat, Trànsit i Transport	**Vocal**
VIC	**Fabiana Palmero**	Regidora d'Urbanisme, Activitats i Mobilitat	**Vocal**
CC DE L'ALT PENEDÈS	**Xavier Lluch i Llopart**	President	**Vocal**

L'univers AMTU

Flexitransport Catalunya

www.flexitransport.cat
www.transportflexible.cat

TAD CAT

www.tadcat.com

aMtu

ASSOCIACIÓ DE MUNICIPIS PER LA MOBILITAT I EL TRANSPORT URBÀ

LA JORNADA CATALANA DE LA MOBILITAT

www.jornadamobilitat.cat

MobiliCat

www.mobilicat.cat

FÒRUM MOBILICAT

PREMIS MOBILICAT

IMC21 INTERNATIONAL MOBILITY CONGRESS

www.imcmobilitycongress.com

ÈRICA GIRA CATALANA DEL BUS AUTÒNOM

www.erica.cat

aMtu
#AMTU20anys
avancem amb tu

ASSOCIACIÓ DE MUNICIPIS
PER LA MOBILITAT I
EL TRANSPORT URBÀ

Anselm Clavé, 69-73 2a planta
08402 Granollers

93 159 84 83

T-16/T-verda 900 901 416

FlexiTransport 900 69 65 66

amtu@amtu.cat

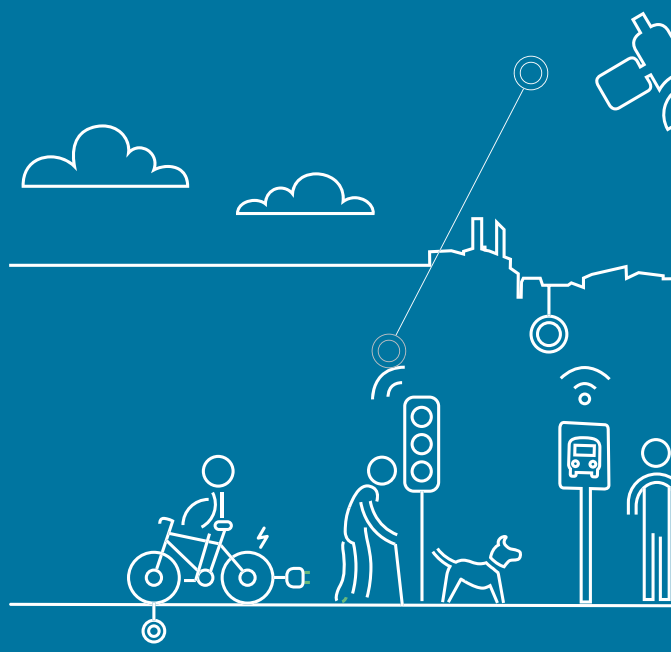
Twitter @amtu_cat

Facebook AMTU

LinkedIn AMTU

Instagram @amtu.cat

Youtube AMTU

Telegram AMTU / @amtu_bot

ww.amtu.cat