

# INFORME SOBRE LA T-MOBILITAT - MESA POPULAR DEL TRANSPORT

Aquest és un informe fet per la Mesa Popular del Transport basat en les dades que hem pogut recopilar i que hem trobat al nostre abast sobre el projecte de la T-Mobilitat. La informació pública sobre el projecte és escassa, més enllà del concurs de licitació que s'ha engegat, i aquest informe s'anirà actualitzant a mesura que n'anem obtenint més dades.

## Què és?

El projecte de la T-Mobilitat suposa la implantació d'un nou sistema d'accés al conjunt de serveis per a la mobilitat basat en una única targeta, amb la qual la ciutadania podrà utilitzar tots els serveis per a la mobilitat a Catalunya.

Aquest nou sistema implica modificar la tecnologia, les tarifes i la gestió del transport públic, i l'usuari ja no adquirirà títols de transport, sinó que n'adquirirà el dret d'ús. (1)

## Qui ho farà?

- Es farà mitjançant un contracte de col·laboració entre el sector públic i el sector privat (2), mitjançant un diàleg competitiu (3). Inicialment hi van participar quatre UTE que eren liderades, respectivament, per CaixaBank, Informàtica El Corte Inglés, IBM España i Ricoh España (4). A la fase d'obertura d'ofertes, que es va iniciar el 27 de juliol amb l'oferta tècnica (5) i que s'acabarà el 23 de setembre amb l'obertura de l'oferta econòmica, només hi ha arribat l'agrupació empresarial composta per Caixa Bank SA, Fujitsu Technology Solutions SA, Indra Sistemas SA i Marfina SL (grup Moventia).

- El guanyador haurà d'invertir inicialment 66 milions d'euros (6) per adquirir el nou maquinari i fer-ne el manteniment, per crear un sistema de gestió i transferència de les dades dels usuaris, per crear i gestionar un centre d'atenció al client i un centre de gestió de la informació del transport, per comercialitzar la targeta, etc. (7)

- L'adjudicatari del projecte obtindrà els ingressos via diversos conceptes: tarifa de gestió per validació de bitllets, comissió per venda o recàrrega de la targeta, pagament fix per la gestió dels dos centres (atenció al client i gestió de la informació del transport), per prestacions de serveis a altres operadors o per altres conceptes com la publicitat. (8)

## Com es farà?

- Se substituiran les màquines de validació actuals per unes de noves de gestió privada (s'instal·laran més de 30.000 màquines nous) (9)

- Tres tipus nous de targetes: (10)

- **Per a usuaris amb bonificacions** (targeta personal de plàstic amb xip i antena, pagament domiciliat i factura; s'haurà de contractar la targeta i es donaran molts descomptes...).

- **Per a usuaris recurrents** (targeta multipersonal de plàstic amb xip i antena, de prepagament, amb descomptes per ús i que s'haurà de registrar per obtenir descomptes addicionals)

- **Per a usuaris esporàdics:** de cartró, sense necessitat de registre i sense dret a descomptes

- El preu dels viatges s'establirà en funció del nombre de viatges fets al mes (com més viatges, més econòmic), però aquests descomptes només es donaran en el cas de desplaçaments reiterats (en el mateix nombre de zones). En principi, les noves targetes permetran aplicar les polítiques de tarificació social vigents. (11)

- La targeta tindrà un xip d'altres prestacions i una antena, i es validarà a l'entrada, si és un servei urbà, i a la entrada i la sortida en serveis interurbans. Amb això es calcularà la tarificació, es tindrà informació de la demanda en temps real i se n'adaptaran les ofertes. (12)

- L'operador gestionarà les dades personals dels usuaris, que quedaran en una base de dades propietat de l'ATM, i crearà un centre de gestió de la informació del transport, que rebrà tota la informació en temps real. També crearà i gestionarà un centre d'atenció al client. (13)

- La usuària, amb la T-mobilitat, serà tractada com a "clienta de la mobilitat", podrà fer moltes transaccions via mòbil (recàrrega, informació, etc.) i, en un futur, es vol que també inclogui l'accés a altres serveis no públics com les autopistes, els pàrquings o el Bicing dins la mateixa targeta de transport, implicant a nous actors externs en l'entorn del transport. (14)

- Àmbit d'implantació: a tot el territori català, tot i que s'iniciarà pels operadors de la primera corona, i el desplegament per tot el territori no es farà fins a finals de la segona fase (15)
- Calendari d'implantació:
  - o 2014 – inici de la implantació
  - o 2015 – prova pilot
  - o 2016 – desplegament, i coexistència amb les targetes actuals
  - o 2017-2018- sistema únic
- La justificació del projecte es basa que existeix una manifesta obsolescència tecnològica de la banda magnètica, fet que s'aprofita per posar al dia la tecnologia. El sistema generarà uns estalvis (en inversió i manteniment, fabricació, distribució i comercialització de títols de transport, etc.) i nous ingressos (augment de demanda del transport públic, reducció del frau i altres ingressos –publicitat, etc.–) que en sufraguen la implementació. (16)
- L'empresa adjudicatària només té l'obligació de finançar el projecte amb un 20% de fons propis, podent finançar amb deute el 80% restant. A més només tindrà un 4% del seu capital en mans públiques (FGC i TMB). (17)

## **Dubtes i ombres de la T-Mobilitat**

- En el context de crisi actual, de retallades de despeses i amb l'ATM amb un deute de més de 500 milions d'euros, cal implantar un nou sistema si l'actual funciona bé? No caldria finalitzar les línies i les infraestructures pendents, eixugar el deute i consolidar el sistema d'integració tarifària, que ha estat un èxit?
- Per què ha de ser el projecte de la T-Mobilitat gestionat per una empresa privada? El mateix projecte pot ser gestionat per ens públics, i no és necessari que hi hagi una empresa privada intermediària entre l'ATM i els operadors del transport. Com en totes les privatitzacions, els beneficis del projecte aniran a parar a les empreses privades i no a la mateixa societat i, a més, les empreses privades escapen de la fiscalitat del govern en les seves actuacions.
- Hi ha dubtes que el nou sistema no suposi cap despesa pressupostària, com diu l'ATM. De moment, que sapiguem, ja ha costat gairebé 200.000 euros per l'informe que va fer el 2013 Deloitte sobre el marc econòmic financer i es gastaran 423.500 euros en el concurs d'assistència tècnica per definir el model tarifari, la zonificació i la integració tarifària de tot Catalunya. (18) A més, l'equilibri financer del sistema es basa en el fet hipotètic que hi haurà un augment de demanda del transport públic i una reducció del frau, entre d'altres (16), la qual cosa és incerta.
- No s'ha fet cap tipus de procés participatiu, ni documents previs explicatius per als mitjans i el gran públic. L'Administració només ha dialogat amb les empreses, que han participat dissenyant i adaptant el projecte, i la ciutadania n'ha quedat totalment al marge, sense incloure cap tipus de participació social. A banda d'això, no veiem normal que en un concurs només arribi al final una sola empresa de les quatre inicials, i potser s'ha de repensar si alguna cosa no ha funcionat correctament.
- Hi ha una manca de transparència en el projecte. La informació que es troba disponible està subjecte a modificacions en el diàleg competitiu i no reflecteix ni les condicions ni els imports finals, que són incerts.
- Amb el nou sistema no serà fàcil establir els preus del viatge, ja que deixarà d'existir una taula senzilla de preus comuna per a tothom, que serà substituïda per una matriu de preus. Segons l'ATM, la T-Mobilitat no comportarà un augment de tarifes per a l'usuari, i això és dubtós. Amb el nou sistema, qui pagarà més serà l'usuari esporàdic, que en cap cas vol dir usuari ociós, d'alt nivell adquisitiu o amb poques necessitats de desplaçament (pensem, per exemple, en usuaris que treballen a temps parcial uns quants dies a la setmana).
- El sistema de zones sembla que es mantindrà semblant a l'actual, que penalitza els desplaçaments fora de la primera zona i castiga els usuaris que fan desplaçaments no repetitius. En aquest sentit, amb la T-Mobilitat, només s'obtiniran descomptes si es fan desplaçaments d'igual nombre de zones, és a dir, si es fan desplaçaments reiterats.
- El sistema implica que es coneixerà molta informació personal i dels desplaçaments de les usuàries, i no queda clar com es protegirà aquesta informació i qui en tindrà les dades, especialment quan la T-Mobilitat s'obri a nous actors privats (pàrkings, peatges, etc.). Això suposa una invasió de la privacitat personal, que quedarà en mans d'empreses que ja han tingut en el passat comportaments ètics qüestionables, i s'emmarca dins la

tendència d'anar controlant progressivament i digitalment àrees cada vegada més grans de les nostres vides. A més, el sistema penalitza i fa xantatge a les persones que no vulguin donar les seves dades, ja que aquestes no gaudiran dels descomptes que tindran les usuàries que les donin.

- En el mateix sentit, l'opacitat actual pel que fa a les dades d'oferta i demanda dels serveis de transport públic sembla que es mantingui i que amb el nou sistema, a més de l'ATM, l'empresa gestora tindrà informació privilegiada de la mobilitat dels usuaris.
- S'incorporarà en un servei públic una visió clarament mercantilista, on s'ha de veure com hi encaixaran els criteris socials.
- Dins del contracte s'incorpora el risc de demanda, la qual cosa vol dir compensar l'adjudicatari per qualsevol reducció de la demanda de transport (caiguda de les vendes). Segons el model financer, això es fa per garantir el pagament del 80% del deute (que hipotèticament tindrà l'empresa) si les vendes baixessin i, per tant, baixessin els seus ingressos de gestió (19). Això vol dir que, com sempre, l'empresa privada i la banca mai no perden.
- Tot i això, si el sistema té estalvis i nous ingressos (publicitat, augment de demanda, etc.) tal com diu l'ATM, (16) aquest superàvit hauria de traduir-se, per exemple, en una baixada de les tarifes, i no en més ingressos per a l'empresa adjudicatària.
- El nou sistema suposa un transvasament de fons públics cap a la UTE que el gestionarà, liderada per CaixaBank. El negoci per a la UTE derivarà de les condicions finals del concurs, però també a aquest benefici s'ha d'afegir el que obtindrà l'entitat bancària que financii l'operació (i que acabarà essent un cost financer important en el sistema). Així mateix, la UTE assolirà, amb la implantació de la T-mobilitat, un coneixement tecnològic pagat amb fons públics que podrà exportar i implantar a altres ciutats, i està per definir quin tipus de contraprestació es pagarà per a aquest ús (20)
- L'any 2012 l'ATM tenia un deute de 355,55 milions d'euros (21), que al 2014 és de més de 500 milions. Cal veure com i quina entitat acaba refinançant aquest deute que, en teoria, s'eixugarà totalment l'any 2030. (22)

## Documentació

1. [Projecte T-Mobilitat informació base.pdf](#) pàgina 1

2. Els contractes de col·laboració entre el sector públic i el sector privat estan descrits a l'article 11 de l'RD 3/2011 -Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público (TRLCSP), als articles 134, 135 i 136 (avaluació prèvia de la necessitat de fer aquest tipus de contractes, programa funcional i clàusules del mateix) i art. de 179 a 183 (diàleg competitiu). És una eina de contractació pensada per ser utilitzada quan l'administració té una necessitat concreta però que, per si mateixa, no pot establir com satisfer-la; llavors inicia un diàleg competitiu (3) mitjançant el qual l'òrgan de contractació dirigeix un diàleg amb els candidats per tal de desenvolupar la solució que satisfaci les seves necessitats i perquè els candidats puguin presentar posteriorment una oferta (veure art. 179 a 183 del TRLCSP)

RD 3/2011 -Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público (TRLCSP)

<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2011-17887>

4. Empreses seleccionades per participar en el diàleg competitiu [Comunicació empreses seleccionades](#)

1) Agrupació empresarial composta per: Caixa Bank, SA, Fujitsu Technology Solutions, SA, Indra Sistemas, SA i Martina, SL

2) Agrupació empresarial composta per: Informática El Corte Inglés, SA, Electronic Trafic, SA, Affiliated Computer Services Solutions France, SA Alsina Graells de Autotransportes, Transportes Urbanos y Servicios Generales, SAL, Empresa Sagalés, SA, Teresa y José Plana Empresa Plana, SL, Transportes Eléctrics Interurbans, SA, Mohn, SL, Oliveras, SL, Autocares Cana~, SA, Mael Gamón, SL, Rosanbus, SL

3) Agrupació empresarial composta per: IBM Global Services España, SA i Telvent Tráfico y Transporte, SA

4) Agrupació empresarial composta per: Ricoh España, SLU, Prodata Mobility Systems, NV/SA i Mastercard Europe, SPRL, Sucursal España"

5. [Obertura sobre A](#) Proposta tècnica, enfocament de negoci i sostenibilitat de l'oferta

6. Pàg. 18 i 117-118 del [Document descriptiu.pdf](#) i pregunta 42 del document [Preguntes, suggeriments i sol·licitud d'aclaracions](#)

7. Pàg. 13 i 14 i 75-77 del [Document descriptiu.pdf](#)

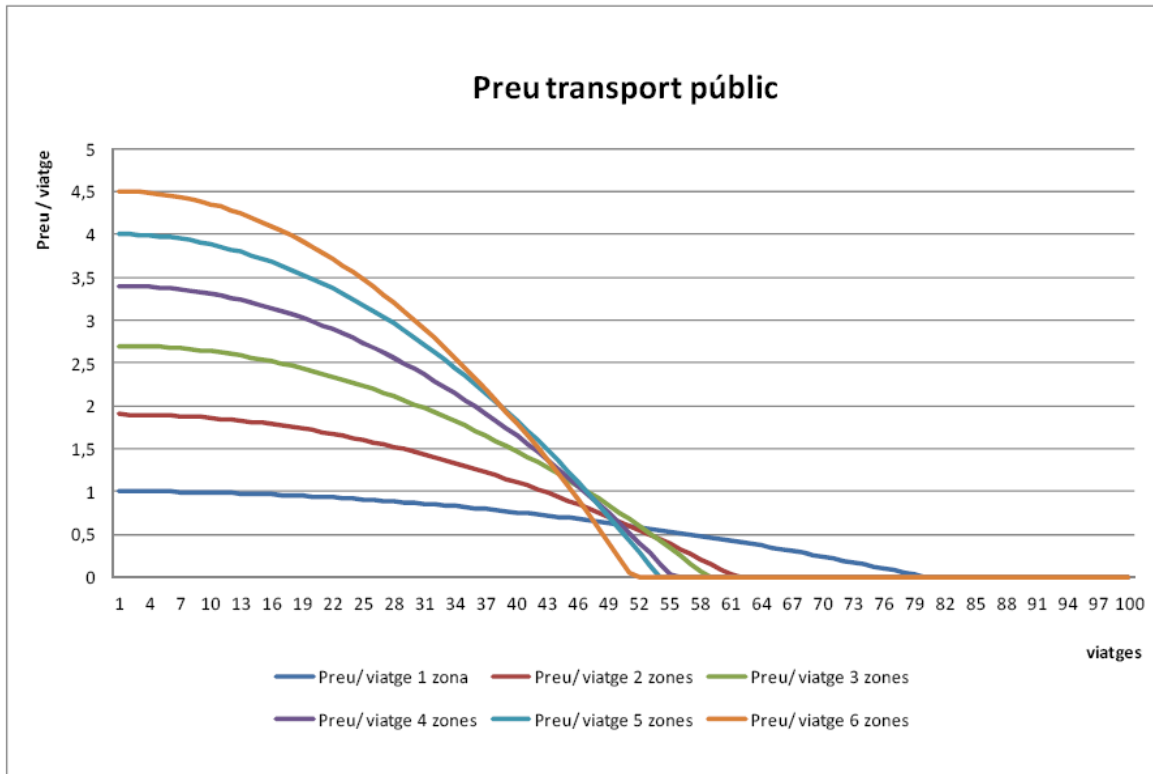
8. Pàg. 19-20, 77-78 i 121-130 del [Document descriptiu.pdf](#) i pàg. 8 del [Marco economico T-Mobilitat 5-07-13.pdf](#)

9. Descripció detallada de l'equipament a substituir pàg. 96 a 107 del [Document descriptiu.pdf](#) i resum:

10. Resum del tipus de targetes de la T-Mobilitat que es deriva del [Document descriptiu.pdf](#) (pàg. 110/111)

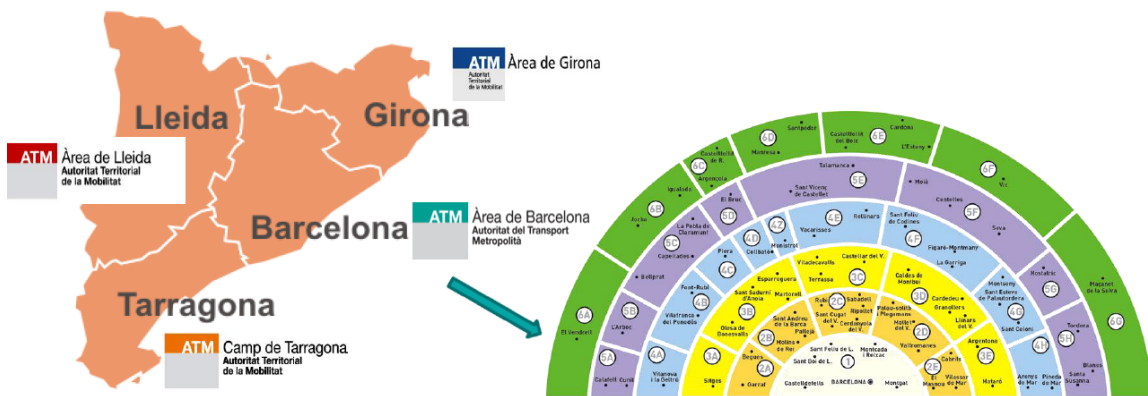
	<b>TARGETA USUARI ESPORÀDIC</b>	<b>TARGETA USUARI FIDELITZAT</b>	<b>TARGETA USUARI BONIFICAT</b>
<b>Pre pagament</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Suport cartró</li><li>• Multipersonal</li><li>• Sense caducitat</li><li>• Sense descompte per ús</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Suport PVC</li><li>• Multipersonal amb limitació de persones que poden viatjar al mateix temps</li><li>• Sense caducitat</li><li>• Amb descompte per ús per a 1 persona</li><li>• No hi ha descompte per a acompanyats</li><li>• Usuari registrat</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Suport PVC</li><li>• Unipersonal (personalitzat)</li><li>• Caducitat segons bonificacions (FM /Joves .)</li><li>• Amb descompte per ús per al titular</li><li>• Contractualització del servei</li></ul>
<b>Post pagament</b>	No n'hi ha	Igual que prepagament, excepte: <ul style="list-style-type: none"><li>• Unipersonal</li><li>• Amb descompte per ús per al titular</li><li>• Descompte addicional postpagament</li><li>• Contractualització del servei</li></ul>	Igual que prepagament, excepte <ul style="list-style-type: none"><li>• Descompte addicional postpagament</li><li>• Contractualització del servei</li></ul>

11. Simulació del preu del viatge per zones i descomptes acumulats ([Document descriptiu.pdf](#) pàg. 109)



12. Pàgines 7 a 14 del document [T-Mobilitat trobada industria 5 juliol 2013.pdf](#)

## ÀMBIT DE LA T-MOBILITAT

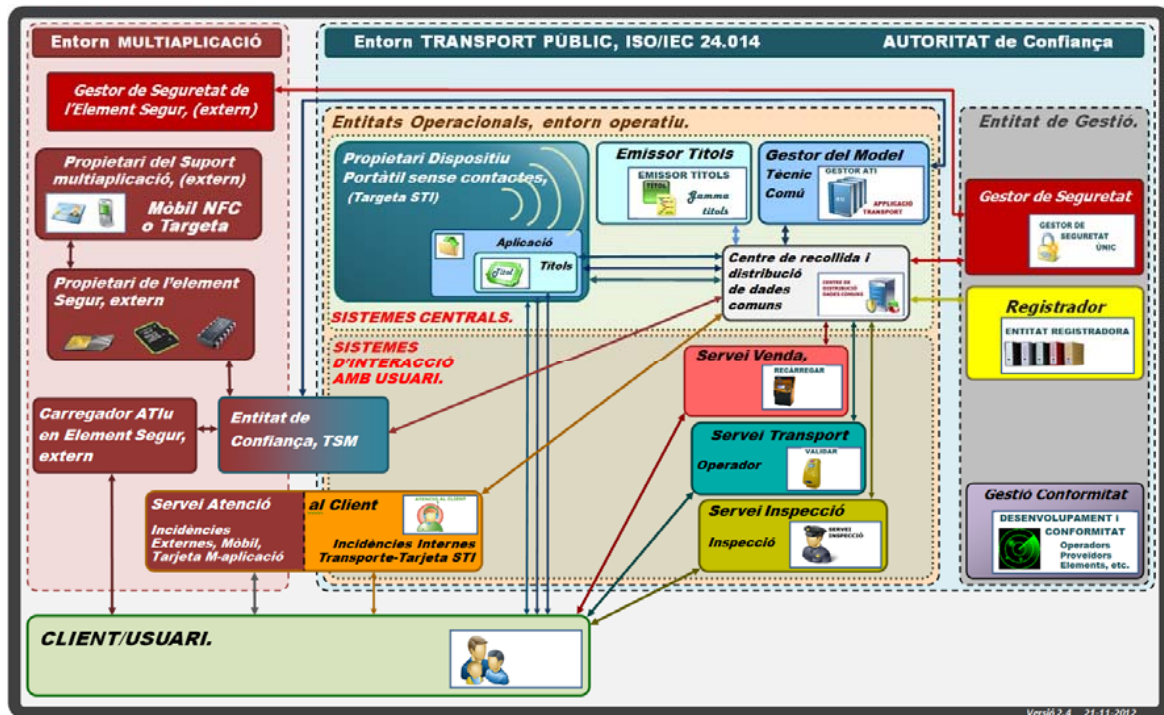


### 74 empreses de transport:

- 326 estacions ferroviàries
- 2.573 autobusos
- 7.846 punts de validació
- 1.338 màquines de venda

13. Pàgina 92-93 del [Document descriptiu.pdf](#)

14. Model de gestió de referència ampliat per incloure els nous actors externs a l'entorn del transport (entorn multiplicació)



15. Pàg. 112-113 del [Document descriptiu.pdf](#)

16. Pàg. 27-28 del [T-Mobilitat trobada industria 5 juliol 2013.pdf](#)

17. Pàg. 116-118 del [Document descriptiu.pdf](#)

18. Concurs d'adjudicació de l'informe del marc econòmic financer:

[https://contractaciopublica.gencat.cat/ecofin\\_pscp/AppJava/portalfileretrieving.pscp?reqCode=retrieveFile&docHash=agf92e88ca4bdb065dc5219620011021&fileId=5331544&capId=203711](https://contractaciopublica.gencat.cat/ecofin_pscp/AppJava/portalfileretrieving.pscp?reqCode=retrieveFile&docHash=agf92e88ca4bdb065dc5219620011021&fileId=5331544&capId=203711)

Concurs d'assistència tècnica a l'ATM en l'estudi de definició del model i processos necessaris per la definició del model tarifari, zonificació i avaluació econòmica per la integració tarifària de tot Catalunya:

[https://contractaciopublica.gencat.cat/ecofin\\_pscp/AppJava/notice.pscp?reqCode=viewCn&idDoc=8660022&](https://contractaciopublica.gencat.cat/ecofin_pscp/AppJava/notice.pscp?reqCode=viewCn&idDoc=8660022&)

19. Pàg. 131 del [Document descriptiu.pdf](#)

20. Pàg. 121 del [Document descriptiu.pdf](#)

21. Informe de la sindicatura de comptes Autoritat del Transport Metropolità. Exercicis 2010, 2011 i 2012

[http://www.sindicatura.cat/reportssearcher/download/14\\_14\\_ca.pdf](http://www.sindicatura.cat/reportssearcher/download/14_14_ca.pdf)

22. <http://www.elperiodico.cat/ca/noticias/barcelona/pacte-que-frenara-deute-del-transport-tocara-cop-tarifa-3112340>

Enllaç per trobar tots els documents de la contractació pública del projecte (Document descriptiu, marc econòmic, trobada amb industria, etc) :

[https://contractaciopublica.gencat.cat/ecofin\\_pscp/AppJava/notice.pscp?reqCode=viewPin&idDoc=6811007](https://contractaciopublica.gencat.cat/ecofin_pscp/AppJava/notice.pscp?reqCode=viewPin&idDoc=6811007)