

FGC i el transport públic a Catalunya.

Coneixements generals.



**Document
de suport.**



**© Ferrocarrils
de la Generalitat de Catalunya**

Carrer dels Vergós, 44
08017 Barcelona

Generalitat de Catalunya
Departament de Territori

Edició electrònica, agost 2023



Aquesta obra està subjecta a llicència
Creative Commons Reconeixement-
NoComercial-SenseObraDerivada 3.0
Espanya
(<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/es/legalcode.ca>). Està permès de
reproduir-la, distribuir-la i fer-ne comunicació
pública, sempre que es faci sense afany de
lucre i que es reconegui explícitament l'autoria
de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.

FGC i el transport públic a Catalunya. Coneixements generals

Document de suport



Índex

Capítol 1.....	6
1. Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.....	6
1.1. Què és FGC?.....	6
1.1.1. Missió, visió i estratègia.....	7
1.1.2. Organigrama.....	7
1.2. Història.....	8
1.3. Ferrocarril.....	9
1.3.1. Línies metropolitanes.....	9
1.3.2. Línia Lleida-la Pobla de Segur.....	10
1.3.3. Estacions de muntanya.....	11
1.3.4. Trens turístics.....	12
1.3.5. Altres activitats lúdiques.....	14
1.3.6. Mercaderies.....	14
1.4. Altres informacions sobre l'empresa.....	16
Capítol 2.....	17
2. El transport públic i la seva implementació en el territori català.....	17
2.1. Panorama general de la xarxa ferroviària catalana.....	17
2.2. Sistemes Integrats de Transport.....	19
Capítol 3.....	22
3. Línies i serveis de transport d'FGC.....	22
3.1. Línia Barcelona-Vallès.....	23
3.2. Línia Llobregat-Anoia.....	25
3.3. Línia Lleida-la Pobla de Segur.....	27
3.4. Funicular de Gelida.....	29
3.5. Altres serveis de transport.....	29
3.5.1. Cremallera de Montserrat i funiculars de Sant Joan i Santa Cova.....	29
3.5.2. Cremallera de Núria.....	30
3.5.3. Trens turístics: Tren del Ciment i Tren dels Llacs.....	31
3.5.4. Serveis de mercaderies.....	32
Capítol 4.....	34
4. El sistema tarifari integrat metropolità.....	34
4.1. L'Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona.....	34
4.2. Com funcionen les tarifes integrades?.....	37
4.3. Tipus de títols integrats.....	40
4.3.1. Títols integrats no bonificats.....	40
4.3.2. Títols integrats bonificats FM/FN.....	42
4.3.3. Altres títols integrats.....	44
4.4. Tarifes pròpies d'FGC.....	45
4.4.1. Bitllets senzills.....	45
4.4.2. T-Regional.....	48
4.5. Tarifes a Lleida-la Pobla de Segur.....	48
4.6. Tarifes d'FGC Turisme.....	49



Capítol 1

1. Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya

En aquest primer tema es presenta l'empresa Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya amb l'objecte d'oferir una visió de conjunt d'FGC, la seva identitat i la seva raó de ser. També s'explica breument la seva història i les seves funcions i objectius, a més d'algunes altres dades que interessa conèixer sobre l'empresa.

1.1. Què és FGC?

A continuació s'exposa què són els Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya des d'una perspectiva social i legal. També es mostren les competències i tasques de manera molt succinta i es visualitza el seu organigrama per saber què fa cada àrea de l'empresa i on se situa, dins d'aquest organigrama, el personal d'atenció al client.

FGC són les sigles de **Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya**.

És una empresa pública de la Generalitat de Catalunya que opera en els sectors del transport i el turisme. Té com a objectiu general contribuir a la millora de la mobilitat i del lleure a Catalunya.

La descripció oficial és la següent: entitat de dret públic, amb personalitat jurídica pròpia i independent, que actua en règim d'empresa mercantil i gaudeix d'autonomia en la seva organització, de patrimoni propi i de capacitat plena per a l'exercici de les seves finalitats.



És a dir, tot i que pertany a la Generalitat de Catalunya, FGC té autonomia per gestionar el seu pressupost, organitzar-se internament i decidir i posar en marxa les línies d'actuació que consideri adequades per dur a terme la seva tasca.

Es tracta, doncs, d'una empresa totalment independent pel que fa al funcionament. No obstant això, les funcions d'FGC tant en matèria de transports com en matèria de lleure venen determinades per l'interès públic de Catalunya.

1.1.1. Missió, visió i estratègia

Com a un dels operadors del sistema de transport públic a Catalunya, FGC té una missió i una visió, i assumeix una sèrie d'objectius generals que enuncia en la seva Carta de Serveis. És necessari que les treballadores i els treballadors els coneguin per tal de poder desenvolupar les tasques pròpies del seu lloc de treball prenent-los com a referència.

Missió

La missió de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya és:

Contribuir a la millora de la mobilitat dels nostres clients i clientes, a l'equilibri territorial de Catalunya i al desenvolupament de les àrees de muntanya promovent-ne l'impuls demogràfic i econòmic, a través d'una gestió en règim d'autonomia organitzativa i econòmica basada en criteris de rendibilitat, eficiència, productivitat i ètics, dels serveis i les infraestructures encomanats.

Visió

D'acord amb aquesta missió, la visió de futur de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya es formula de la manera següent: Ser l'empresa pública catalana de la mobilitat i de serveis de turisme i lleure capdavantera per la innovació, per la seguretat, pel comportament ètic i per la contribució a l'equilibri social, ambiental, econòmic i territorial de Catalunya.

Estratègia

Amb l'objectiu d'avançar cap a la visió de futur de l'empresa, s'estableix aquesta estratègia:

Maximitzar el valor global i la reputació de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya mitjançant les línies d'actuació següents:

- La satisfacció i la confiança dels clients i interlocutors d'FGC.
- L'optimització dels recursos que la societat confia a FGC, fent-ne un ús eficient i responsable.
- La participació i el compromís de totes les persones d'FGC amb els resultats empresarials, l'ètica i la responsabilitat social.

1.1.2. Organigrama

Per tal de conèixer millor FGC és interessant fer un cop d'ull ràpid a la radiografia de l'empresa: l'organigrama.

- **Presidència:** planifica la política general de l'empresa. Defineix els principis d'FGC i vetlla perquè s'apliquin les polítiques establertes i es compleixin els objectius. Representa l'empresa en els fòrums nacionals i internacionals.
- **FGC Operadora:** assegura la prestació del servei al client, proporcionant-li el transport, l'atenció i la informació necessàries, assegurant el millor servei que els i les clients esperen rebre d'acord amb els principis de: seguretat, regularitat i confort.



- **FGC Turisme:** administra les estacions de muntanya, els trens turístics, el Cremallera i Funiculars de Montserrat.
- **Desenvolupament de nous negocis:** realitza el pilotatge dels nous encàrrecs que fa la Generalitat de Catalunya a FGC per poder garantir la posada en marxa de les diferents fases així com la coordinació transversal dels mateixos.
- **Xarxa Ferroviària i Projectes:** gestiona per especialitats tots els projectes d'infraestructura, superestructura i edificació en les diferents fases d'elaboració, i també totes les tasques de manteniment preventiu, correctiu i predictiu de les instal·lacions fixes.
- **Material mòbil:** gestiona els projectes de construcció i manteniment del material ferroviari en les diferents fases d'elaboració, i també totes les tasques de manteniment preventiu, correctiu i predictiu dels trens, funiculars i altre material ferroviari d'FGC.
- **Tecnologies de la Informació i les Comunicacions:** s'ocupa de dissenyar, implantar i mantenir els sistemes d'informació d'FGC, de millorar de manera continuada l'eficiència dels processos empresarials dirigint-los cap a l'excel·lència operativa i de garantir la continuïtat del suport informàtic.
- **FGC Direcció Economicofinancera:** dona una imatge fidel de l'estat econòmic i financer d'FGC, gestiona els pressupostos i garanteix el finançament de les activitats que es deriven dels plans d'empresa.
- **FGC Organització i Persones:** impulsa les activitats empresarials relacionades amb el personal, les accions en els àmbits de la prevenció i de la responsabilitat social, i representa FGC davant les institucions en el seu àmbit jurídic-laboral.
- **Planificació estratègica i Prospectiva:** proporciona una visió global i transversal de l'activitat de l'empresa, que permeti la generació i desenvolupament d'iniciatives a mig i llarg termini.
- **Assessoria jurídica:** dona suport a la resta d'àrees de l'empresa en tots els aspectes jurídics i legals a excepció de la contractació pública, promovent les accions legals oportunes i representant aquesta en els àmbits legals i jurídics.

1.2. Història

Per tal d'entendre adequadament la composició de la xarxa ferroviària d'FGC cal conèixer-ne una mica la història i també els antecedents que la van portar a convertir-se en el que és avui dia.

Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) és hereva de tot un seguit d'empreses de llarga tradició ferroviària. És va constituir el 5 de setembre de l'any 1979 per gestionar l'explotació de dues línies històriques transferides per l'Estat, la línia que unia Barcelona amb Martorell i ramals a Igualada i Manresa, i la línia que unia Barcelona amb Sant Cugat i ramals fins a Terrassa i Sabadell, en la qual també s'integrava el funicular de Vallvidrera.

Així, FGC es convertia en la primera empresa pública creada pel primer govern de la Generalitat restaurada.

Durant els primers anys, la seva tasca principal fou rehabilitar les línies que li havien estat transferides per l'Estat, que es trobaven en una situació propera a la clausura a causa de la manca d'inversions de la dècada anterior. Molt aviat es van començar a fer paleses les millores en les diferents línies, especialment a partir del 1983, amb l'entrada en servei dels nous trens tipus 111 a la línia Catalunya i Sarrià, actualment línia Barcelona-Vallès.

A la línia Catalans, actualment línia Llobregat-Anoia, també es va iniciar un procés de modernització del material mòbil existent, amb l'entrada en servei dels nous trens tipus 211 i la modernització dels serveis de mercaderies, la qual cosa va permetre la continuïtat de la indústria minera del Bages. Ara bé, la inversió més rellevant es va efectuar en la infraestructura, amb la renovació completa de la xarxa i també amb la construcció de traçats nous, tant en la línia Catalunya i Sarrià –amb l'entrada en servei del nou ramal de la Universitat Autònoma de Barcelona l'any 1984–, com en la línia Catalans –amb la construcció de les noves línies de Sallent i del port de Barcelona i el soterrament de la via entre Sant Boi i Barcelona (1985-87).

La creació de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya va representar una nova filosofia de servei, basada en l'adaptació a les noves necessitats de la societat.

1.3. Ferrocarril

1.3.1. Línies metropolitanes

Línia Barcelona-Vallès

La història de la línia Barcelona-Vallès es remunta a l'any 1863, quan va començar a circular el primer tren de la *Compañía del Ferrocarril de Barcelona a Sarrià*. Malgrat l'èxit de la línia, l'any 1866 la companyia va tenir problemes financers i finalment va ser absorbida per la nova societat Ferrocarril de Sarrià a Barcelona, que es va crear el 1874.

L'enginyer Carles Emili Montañés va plantejar al financer nord-americà Frank S. Pearson la compra del ferrocarril de Barcelona a Sarrià i la seva prolongació. L'any 1912 es va constituir la societat *Ferrocarriles de Cataluña*. L'any 1917 es va inaugurar el tram de doble via fins a Sant Cugat del Vallès. El 1919 la línia va arribar a Terrassa i el 1922, a Sabadell.

L'any 1929 es van soterrar les vies des de Barcelona-Pl. Catalunya fins a Muntaner i entre els anys 50 i 70 va continuar estenent-se el túnel a la resta de la línia de Barcelona. Al final de l'any 1953 també es va inaugurar el ramal entre Gràcia i Av. Tibidabo.

El 1977, un any després que s'inaugurés el ramal de Sarrià fins a Reina Elisenda, una situació econòmica precària va portar l'empresa a l'abandonament del servei. Des d'aleshores, i fins al traspàs a la Generalitat de Catalunya el 1978, la companyia estatal *Ferrocarriles de Vía Estrecha* (FEVE) es va fer càrrec de la línia.

Línia Llobregat-Anoia

La línia Llobregat-Anoia té els orígens en els darrers anys del segle XIX i els primers del segle XX, en les línies de ferrocarril existents entre Manresa i Guardiola de Berguedà, Martorell i Igualada i Barcelona i Martorell.



Arribada del primer tren a Igualada.

La línia entre Manresa i Guardiola de Berguedà, que era coneguda amb el nom de «carrilet» per l'estretor de la via, es va posar en servei el 1885, a partir de la constitució de la companyia *Tranvía o Ferrocarril Económico de Manresa a Berga*.

El 1893 va néixer el *Ferrocarril Central Catalán*, que enllaçava també amb via estreta Martorell i Igualada. El creixement demogràfic de la zona va motivar la construcció d'un tram entre Barcelona i Martorell, gestionat per l'empresa *Camino de Hierro del Nordeste de España*, que es va fundar el 1908. La línia es va posar en funcionament el 1912.

El 1919 es van unir les diferents empreses sota el nom de *Compañía General de Ferrocarriles Catalanes (CGFC)*. Amb més o menys penúries, la línia es va anar renovant fins que l'any 1977, i a causa també de la situació econòmica precària, va ser traspasada a *Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE)* i posteriorment assumida per la Generalitat de Catalunya el 1978.

1.3.2. Línia Lleida-la Pobra de Segur

La línia va ser posada en servei per l'Estat espanyol entre els anys 1924 i 1951. El primer dia de gener de 2005 es va transferir a la Generalitat de Catalunya la línia de Lleida a la Pobra de Segur, segregada de la xarxa estatal. S'acomplia així una reivindicació històrica de vint anys. L'explotació fou encarregada a FGC.

Des de llavors, FGC ha procedit a una millora integral de la línia, que inclou la renovació de la via entre Balaguer i la Pobra de Segur, la rehabilitació de túnels i ponts, l'estabilització de roques i talussos potencialment perillosos, entre d'altres; i també la renovació del parc mòbil i la millora dels horaris de servei.

1.3.3. Estacions de muntanya

La Molina

La Molina, l'estació d'esquí pionera de tot l'Estat espanyol, va rebre els primers esquiadors l'any 1909. Aquí va tenir lloc la primera prova oficial d'esquí el 1911, s'hi va disputar la primera competició internacional celebrada a l'Estat espanyol l'any 1920 i s'hi va instal·lar el primer telesquí també de l'Estat el 1943.

Durant el període dels anys 1945-1972 es van crear diverses empreses per explotar l'estació, entre el 1972 i el 1978 es van unificar totes les empreses en un sol grup financer. El 1982 el Fondo de Garantía de Depósitos es va fer càrrec de l'estació i el 1983 la Generalitat de Catalunya la va adquirir a través de Ferrocarrils de Muntanya de Grans Pendents. L'any 1986 La Molina va passar a formar part d'FGC.

Vall de Núria

Al començament del segle XX cada vegada era més gran el nombre de persones que anaven a la Vall de Núria i es va plantejar la creació d'un sistema de transport adient per a un lloc tan particular. El 1917 es va presentar un projecte de funiculars i telefèrics que es va abandonar per la impossibilitat de finançar-lo.

L'any 1924 *Ferrocarriles de Montaña de Grandes Pendientes, SA*, que explotava el F.C. de cremallera de Monistrol de Montserrat, es va interessar per construir un tren d'aquest tipus que unís el Santuari de Núria amb l'estació de ferrocarril de Ribes de Freser. Aquest tren cremallera es va inaugurar el 22 de març de 1931.

Els anys trenta van ser difícils a causa de la crisi econòmica i la Guerra Civil, que va provocar una davallada de viatgers. En canvi, durant els anys seixanta i setanta el panorama va canviar arran del creixement del mercat turístic. Als anys vuitanta l'empresa no va poder afrontar la modernització que calia i la Generalitat de Catalunya se'n va fer càrrec. Concretament, va passar a formar part d'FGC l'any 1986.

Espot i Port Ainé

A mitjans dels anys seixanta els esports d'hivern van arribar al Pallars Sobirà. L'estació d'Espot es va inaugurar la temporada 1967-1968. Al llarg de les dècades dels vuitanta i noranta el complex hivernal va canviar de titularitat en diverses ocasions fins que la temporada 2005-2006 va passar a mans de l'Institut Català de Finances per evitar-ne el tancament després d'haver fet fallida.

L'any 1986 es va obrir l'estació de Port Ainé. La temporada 2007-2008, després que fes fallida, també va passar a mans de l'Institut Català de Finances.

L'octubre de 2011, FGC va passar a gestionar les estacions d'esquí d'Espot i Port Ainé per encàrrec del Govern de la Generalitat.



Vallter

L'estació, situada en el circ d'origen glacial de Morens-Ull de Ter (comarca del Ripollès), va obrir les portes l'any 1976. L'any 2013 la Generalitat de Catalunya decideix adquirir la majoria de les accions de l'empresa i la incorpora al grup FGC d'estacions de muntanya.

Boí-Taüll

Situada al Pirineu de Lleida, a les portes del Parc Nacional d'Aigüestortes i de l'Estany de Sant Maurici i encarada al nord, l'estació de muntanya de Boí Taüll ofereix tot allò necessari per gaudir de l'esport d'hivern. Amb les cotes més altes del Pirineu, l'estació ofereix un domini esquiable de 550 ha. amb més de 45 km de pistes d'esquí. Disposa de 42 pistes d'esquí, 4 itineraris d'esquí de muntanya i una pista exclusiva de trineus.

Gràcies a la seva privilegiada situació en un paratge únic a la comarca de l'Alta Ribagorça, és un dels indrets més espectaculars del Pirineu català gràcies al patrimoni romànic de la Vall de Boí. La tardor del 2020 el Govern de la Generalitat va traspasar la gestió de l'estació d'esquí de Boí Taüll a Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.

1.3.4. Trens turístics

Els viatges en tren poden despertar un interès especial, ja sigui perquè es vol arribar a algun lloc o perquè el tren, en si mateix, suposa una autèntica experiència. En el cas dels trens turístics d'FGC n'hi ha dos tipus: els trens amb destinacions històriques i els trens d'experiència.

Trens amb destinacions històriques

FGC gestiona els dos únics trens cremallera de l'Estat espanyol.

Cremallera i funiculars de Montserrat

L'11 de juny de 2003 es va inaugurar el cremallera de Montserrat, hereu històric del que havia circulat entre els anys 1892 i 1957, gestionat per la societat *Ferrocarriles de Montaña de Grandes Pendientes, SA*.

Els orígens es remunten a final del segle XX per la necessitat de millorar l'accés al Monestir de Montserrat. Després de la inauguració, es va convertir en un dels ferrocarrils més populars de Catalunya, fins al punt que forma part de les tradicions del país.

La dècada dels anys vint va ser la de més esplendor per al cremallera. La primera meitat de la vida del ferrocarril va estar marcada per ampliacions constants. Del 1922 és la connexió amb l'estació de Monistrol Enllaç de la línia explotada per la *Compañía General de Ferrocarriles Catalanes (CGFC)*.

El 1931 va patir una primera crisi financera, després va arribar la guerra i l'any 1953 un accident dissortat va marcar el declivi de la línia fins al tancament definitiu.

A Montserrat també hi ha dos funiculars, el de Sant Joan, que va ser inaugurat el 1926, i el de la Santa Cova, de l'any 1929. Es van incorporar a FGC l'any 1986. Al llarg dels anys s'han anat renovant i actualment disposen d'uns vehicles moderns i panoràmics.

Cremallera de Núria

El mateix cas es troba a la Vall de Núria, on arriba el cremallera de Núria. És l'únic mitjà de transport amb el qual s'hi pot accedir i que garanteix la preservació de la salut mediambiental de la vall. El cremallera de Núria surt de Ribes de Freser i recorre 12,5 km en els quals supera un desnivell de més de 1.000 metres. Amb un caràcter singular, el cremallera fa possible gaudir còmodament de la bellesa i l'espectacularitat del paisatge que travessa el Parc Natural de les Capçaleres del Ter i del Freser. Es va incorporar a FGC l'any 1986.

Trens d'experiència

Hi ha trens que per si mateixos ja són la destinació. És el cas del Tren del Cement i del Tren dels Llacs.

Tren del Cement

El trajecte del Tren del Cement, o Ferrocarril Turístic de l'Alt Llobregat, comença als afores de la Pobla de Lillet i segueix el recorregut que històricament unia l'antiga fàbrica de ciment Asland de Castellar de n'Hug amb Guardiola de Berguedà. Amb més de cent anys d'història, el trajecte fa un recorregut de 3,5 quilòmetres i té parada al centre de la Pobla, als Jardins Artigas, una de les obres més desconegudes d'Antoni Gaudí, i finalment al museu del ciment Museu Asland, que permet recórrer la història i les galeries de l'antiga indústria.



L'antic del ciment.



Tren dels Llacs

El Tren dels Llacs és un tren amb una locomotora històrica que travessa un territori únic. El temps s'atura al Tren dels Llacs. Des de la primavera fins a la tardor, les locomotores històriques i els cotxes d'època fan retornar la nostàlgia i les sensacions d'èpoques llunyanes.

L'itinerari comença a Lleida i arriba fins a la Pobla de Segur després de travessar 41 túnels i 31 ponts d'una bellesa exuberant i de passar per la vora de quatre grans llacs. Per les finestres del tren es poden observar els embassaments de Sant Antoni, Terradets, Camarasa i Sant Llorenç de Montgai.

Funicular de Gelida

A més d'aquests dos trens d'experiència, FGC també gestiona el servei del funicular de Gelida com a atractiu turístic.

1.3.5. Altres activitats lúdiques

Parc Astronòmic del Montsec

El Parc Astronòmic Montsec (PAM) és una iniciativa del Govern de Catalunya, per tal d'aprofitar les aptituds i potencialitats de la zona del Montsec per a la realització de recerca, formació i divulgació de la ciència, en especial de l'Astronomia.

El PAM aprofita unes característiques úniques que fan del Montsec el lloc més adequat de Catalunya per a la instal·lació d'un centre de referència. Per tal de poder aprofitar al màxim una instal·lació astronòmica, cal que es compleixin unes condicions de l'entorn, que n'afavoreixin el seu rendiment i explotació. En particular, cal avaluar la qualitat de les imatges que s'hi poden obtenir, les condicions meteorològiques del lloc i l'afectació de la contaminació lumínica de l'emplaçament.

El Parc Astronòmic Montsec (PAM), situat al municipi d'Àger i gestionat per Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya des del 2020, és un gran multiespai lúdic i és un referent a Catalunya en la docència i la divulgació de l'astronomia i les ciències de l'espai. El PAM és un nexa d'unió entre el públic i el coneixement científic, acostant el visitant a l'apassionant món de la ciència i al descobriment de l'entorn del Montsec.

1.3.6. Mercaderies

A més dels trens dedicats al transport de viatgers, per la línia Llobregat-Anoia també circulen trens de transport de mercaderies, tradicionalment potassa des de Sallent i Súria fins a Martorell i al Port de Barcelona.

Actualment, el servei Autometro transporta vehicles entre la factoria SEAT de Martorell i el port de Barcelona, mentre que el servei de Cargometro transporta components d'automoció entre les factories de SEAT Zona Franca i SEAT Martorell. Cargometro és el primer servei en el qual FGC fa circular un tren per la xarxa estatal administrada per ADIF.

Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya ha fet grans inversions per tal de modernitzar aquestes línies pel que fa a material mòbil, però també ha fet millores importants, reformes i ampliacions de caràcter infraestructural en les seves línies, i ha augmentat el seu àmbit de gestió d'estacions de muntanya. Aquestes en són les fites principals:



- **1984:** Construcció del ramal de la Universitat Autònoma de Barcelona.
- **1987:** Soterrament de la línia entre Sant Boi i Barcelona.
- **1999:** Electrificació del ramal Martorell-Igualada.
- **2003:** Reinauguració del Cremallera de Montserrat, construït també per FMGP i fora de servei des del 1957.
- **2004:** Centralització d'Operacions a Rubí.
- **2005:** Posada en marxa del Tren del Cement (la Pobla de Lillet-Castellar de n'Hug) sobre la línia construïda l'any 1923.
- **2006:** Reformes importants a la línia Lleida-la Pobla de Segur.
- **2007:** Desdoblament de la línia del Metro del Baix Llobregat entre Barcelona i Martorell.
- **2008:** Inauguració del Centre de Comandament integrat (CCI). Posada en marxa d'Autometro.
- **2009:** Inauguració del Tren dels Llacs (Lleida-la Pobla de Segur). Posada en marxa de Cargometro.
- **2011:** Encàrrec per part de Generalitat de Catalunya a FGC de la gestió de les estacions de muntanya d'Espot i Port Ainé, en mans de l'Institut Català de Finances des dels anys 2005 i 2007, respectivament.
- **2013:** Incorporació a FGC de l'estació de muntanya Vallter 2000.
- **2015:** Ampliació del ramal de Terrassa del Metro del Vallès amb tres estacions.



- **2017:** Ampliació del ramal de Sabadell del Metro del Vallès amb cinc estacions.
- **2018:** Renovació del funicular de Sant Joan de Montserrat.
- **2019:** FGC assumeix la gestió, conjuntament amb Actius de Muntanya, de Boí-Taüll.
- **2022:** Inici de les obres per a la connexió de les línies Llobregat-Anoia i Barcelona-Vallès.

1.4. Altres informacions sobre l'empresa

Algunes dades*

60.990.000 viatgers (línies metropolitanes).	2.125 persones treballadores.	81.800 desplaçaments de camions evitats (3,1M litres de gasoil).
990.000 visitants d'estacions de muntanya.	875.000 visitants de trens turístics.	484.000 tones de mercaderies transportades.
Puntualitat: 99,51 % (línies metropolitanes).	Índex de Satisfacció al Client: 77,09 / 100 (línies metropolitanes).	Índex de Control de Qualitat: 98,98 / 100 (línies metropolitanes).

*dades de l'any 2021

Seus i localitzacions principals

- L'edifici corporatiu central es troba a l'edifici NEO al carrer Vergós de Barcelona.
- El COR i el COM. Els Centres Operatius són a Rubí i a Martorell.
 - En el COR es porta a terme el manteniment de primer nivell de la línia Barcelona-Vallès i inclou els tallers centrals, on es realitza el manteniment de segon nivell de totes les línies d'FGC.
 - En el COM es realitza el primer nivell de manteniment de viatgers de la línia Llobregat - Anoia, de mercaderies i de material històric (línia Llobregat-Anoia).
- El CCI. Centre de Comandament Integrat inclou el Control de Trànsit Centralitzat (CTC), el Centre de Supervisió d'Estacions, el Centre d'Informació al Client i el Telecomandament d'Energia. Es situa a Rubí.
- Els CAC. Hi ha tres Centres d'Atenció al Client:
 - Estació Pl. Catalunya (línia Barcelona-Vallès).
 - Estació Pl. Espanya (línia Llobregat-Anoia).
 - Balaguer, carrer Noguera Pallaresa s/n.

Capítol 2

2. El transport públic i la seva implementació en el territori català

En aquest tema abordarem de manera molt esquemàtica el panorama del transport públic català en general, i pararem una atenció especial a la complexa xarxa ferroviària catalana. També presentarem el concepte de Sistema Integrat de Transport i indicarem quins sistemes d'aquesta mena hi ha a Catalunya. Al final del manual parlarem més detingudament del més important d'aquests sistemes, el de l'Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona.

Els mitjans de transport públics són molt diversos i comprenen els transports per la xarxa de carreteres, els transports ferroviaris i els transports per cable.

- **Transports per la xarxa de carreteres:** els autobusos i els taxis.
 - Els **autobusos** són el mitjà de transport públic col·lectiu per excel·lència. Poden ser urbans o interurbans, i poden pertànyer a l'àmbit públic o privat. A Catalunya hi ha més de 300 línies de transport públic urbà i moltes més de caràcter interurbà, entre les quals destaca la Xarxa d'Altes Prestacions de la Generalitat de Catalunya, coneguda amb el nom d'Exprés.cat (37 línies en quatre demarcacions).
 - Els **taxis** són l'únic transport públic per a ús individual d'aquesta llista. Només a l'àrea metropolitana de Barcelona hi ha 10.300 vehicles, 274 parades i més de 100 km de carril taxi.
- **Transports ferroviaris:** són els trens, els metros, els tramvies i els trens cremallera.
 - Els **trens** pertanyen a dues grans xarxes: la de Renfe Operadora i la d'FGC. Aquestes dues companyies proporcionen des dels serveis de llarga distància als urbans, passant per regionals i rodalies (o suburbans). Entre totes dues sumen 26 línies i 339 estacions. A la zona urbana de Barcelona un bon nombre d'estacions tenen transbordament amb altres xarxes.
 - L'únic **metro** (tren metropolità principalment subterrani) de Catalunya és el Metro de Barcelona, amb 12 línies i 180 estacions.
 - Actualment només hi ha **tramvia** en l'àrea metropolitana de Barcelona; amb 6 línies i 55 parades.
 - A Catalunya existeixen dos **trens cremallera**, el de Montserrat i el de Núria.
- **Transports per cable:** funiculars i telefèrics. No solen ser considerats transport públic, llevat de casos puntuals com ara els funiculars de Vallvidrera, Gelida i Montjuïc.

La major part de les xarxes de transport s'operen en **intermodalitat**, és a dir, a través de diversos mitjans de transport.

En l'apartat següent analitzem amb detall la xarxa ferroviària catalana.

2.1. Panorama general de la xarxa ferroviària catalana

En aquest apartat veurem amb més detall les **línies ferroviàries que es troben en territori català**, la diversitat morfològica que presenten i les adscripcions territorials que existeixen. També esmentarem els diversos operadors que són responsables de fer-ne el manteniment i els serveis que s'ofereixen (amb atenció especial a FGC, evidentment).



A Catalunya trobem diferents **línies ferroviàries i també diversos operadors en aquestes línies**. De vegades aquesta diversitat fa difícil que qui no hi està iniciat sàpiga a qui pertany cada línia o qui la gestiona, ja que sovint hi ha diferents tipus de vies i diferents empreses operant una mateixa xarxa de transport.

Una de les diferències més importants que trobem entre les línies a Catalunya és la **diversitat que presenten pel que fa a l'ample de la via**. Així, en el traçat català trobem:

- **Línies d'FGC:**
 - Línia Lleida-la Pobla de Segur (ibèric, 1668 mm).
 - Línia Barcelona-Vallès (internacional, 1435 mm).
 - Línia Llobregat-Anoia (mètric, 1000 mm).
 - Funiculars de Gelida i Vallvidrera (mètric, 1000 mm).
 - Cremallera de Montserrat i funiculars de Sant Joan i Santa Cova (mètric, 1000 mm).
 - Cremallera de Núria (mètric, 1000 mm).
- **Altres operadors:**
 - Línia 1 del Metro de Barcelona, TMB (ibèric antic, 1674 mm). - Xarxa de llarga distància, Adif (ibèric).
 - Xarxa Rodalies de Catalunya, Adif (ibèric).
 - Línia d'Alta Velocitat, Adif (internacional).
 - Tramvia de Barcelona, Tram (internacional).
 - Metro de Barcelona, TMB (internacional).
 - Funicular de Montjuïc, TMB (ample diferent, 1200 mm).
 - Funicular del Tibidabo, Ajuntament de Barcelona (mètric).

Així, podem veure que entre les línies d'FGC hi ha tres amplituds de via diferents. Una altra manera de diferenciar els traçats ferroviaris catalans té en compte el **rang o implantació territorial**. A Catalunya, com en qualsevol altre indret, conviuen diverses xarxes que donen servei a diferents àmbits geogràfics: les grans ciutats del territori, el territori pròpiament dit i un àmbit geogràfic més ampli que el territori en qüestió.

- **Urbans:** els trens urbans per excel·lència són els metros i els tramvies, tot i que també hi ha trens que donen servei urbà (com en el cas d'algunes línies d'FGC). A Catalunya aquest tipus de xarxa ferroviària només existeix a Barcelona:
 - Metro de Barcelona, 12 línies (TMB i FGC).
 - Tramvia, 3 línies (Tram i TMB).
- **Suburbans i rodalies:** són els trens que donen servei dins d'una àrea metropolitana o en la zona propera. És també el cas d'algunes línies d'FGC, que tant a Barcelona com a Lleida ofereixen un servei suburbà. A Catalunya n'hi ha quatre:
 - Rodalia Barcelona, 15 línies (Rodalies de Catalunya/Adif i FGC).
 - Rodalia del Camp de Tarragona, 2 línies (Rodalies de Catalunya/ Adif).
 - Rodalia Girona, 1 línia (Rodalies de Catalunya/Adif).
 - Rodalia Lleida, 3 línies (Rodalies de Catalunya/Adif i FGC).
- **Regionals:** es tracta de la xarxa ferroviària que uneix diferents poblacions de Catalunya i alguna de fora del territori. Són 10 línies (Adif i FGC).

Llarga Distància: es refereix a la xarxa d'un rang territorial superior al de Catalunya, i que la connecta amb la resta d'Espanya i d'Europa, bona part amb origen a Barcelona. Inclou línies d'alta velocitat, i són un total de 23 línies (Adif).



Pel que fa a la **denominació de les línies ferroviàries de Catalunya**, l'any 2003 es crea una nova nomenclatura per distingir-ne les diferents línies. Aquesta nomenclatura, que es va desenvolupar en un inici a Barcelona, actualment s'està estenent arreu de Catalunya i va substituint denominacions més antigues:

- Línies del Metro de Barcelona: **L**, gestionades per **TMB**. També tenen aquesta denominació les línies d'FGC amb servei urbà que recorren la ciutat.
- Línies suburbanes de Barcelona: **S**, gestionades per FGC.
- Línies de rodalies: **R**, gestionades per Rodalies de Catalunya o FGC.
 - **RT**, Rodalia de Tarragona.
 - **RL**, Rodalia de Lleida.
 - **RG**, Rodalia de Girona.
- Línies de tramvia: **T**, gestionades per Tram.
- Línies regionals: **Ca**, gestionades per Rodalies/Renfe.

2.2. Sistemes Integrats de Transport

Tradicionalment, el transport ferroviari es dividia en els rangs que hem vist abans (urbà, suburbà, regional...). Actualment, les nostres ciutats i les seves conurbacions són cada vegada més extenses i tenen més necessitats d'estar interconnectades, de manera que els seus habitants necessiten gaudir d'una mobilitat més àgil i simplificada.

Per aquesta raó s'han creat els **sistemes integrats de transport**: un conjunt relacionat dels diferents



mitjans de transport públic d'una conurbació per tal de prestar als ciutadans un servei eficient, de qualitat, segur i assequible, amb una cobertura i una freqüència tan àmplies com sigui possible.

Els SITP (les sigles habituals per als Sistemes Integrats de Transport) són la resposta a les realitats urbanes del segle XXI, i molt especialment als nous patrons de mobilitat laboral dels ciutadans i les seves expectatives pel que fa a la **qualitat de vida**.

Resol, o almenys atenua, **dos problemes tradicionals** a les nostres ciutats:

- la congestió del transport privat en automòbil, basat en la promoció de transports col·lectius, elèctrics i/o no motoritzats (i de vegades en la limitació del seu ús), i
- la ineficiència del sistema de transport públic tradicional (en el qual de vegades diferents xarxes se solapaven i competien) mitjançant una millor gestió del conjunt.

Evidentment, aquests sistemes d'integració inclouen tot tipus de transport públic col·lectiu, d'acord amb la intermodalitat que esmentàvem anteriorment. La **intermodalitat** és la peça clau de qualsevol SITP. La participació de diferents mitjans de transport i diverses xarxes implica una integració operacional, física i tarifària.

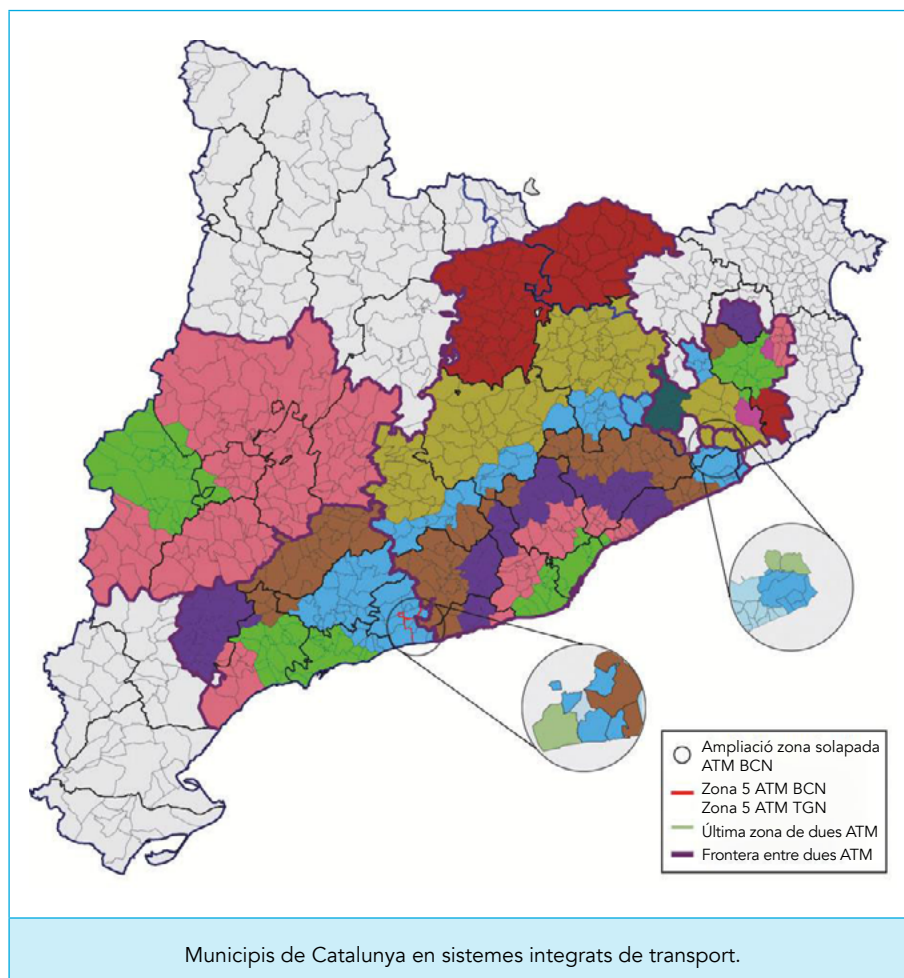
S'inclouen en aquest llistat xarxes ferroviàries de diferents naturaleses, orígens, amplituds i operadors; serveis d'autobusos urbans i interurbans, privats i públics; i, eventualment, qualsevol altre mitjà de transport que es consideri necessari per tal de facilitar el transport i la mobilitat en una zona determinada (tramvies, transbordadors, telefèrics, taxis col·lectius...).

Així, la posada en marxa, el manteniment i el funcionament d'un SITP pot requerir la construcció o remodelació d'infraestructures, l'actualització del parc mòbil, l'optimització de la connexió de xarxes preexistents (transbordaments, intercanviadors, vies exclusives) i, sobretot, **la coordinació d'operadors i un sistema tarifari únic**.

Si el recurs a la intermodalitat és important, no ho és menys una gestió adequada per part d'agències o autoritats creades a aquest efecte. **A Catalunya hi ha quatre sistemes** d'aquesta mena, que donen servei a les conurbacions urbanes de les capitals catalanes:

- **Autoritat del Transport Metropolità.** Sistema operat per TMB (FMB per al metro i TB per als autobusos), **FGC**, Tram i Rodalies de Catalunya, a més d'altres empreses d'autobusos. Comprèn 346 municipis i 7 corones (subdividides en 39 sectors).
- **Autoritat Territorial de la Mobilitat del Camp de Tarragona.** Sistema operat per Transports Públics de Catalunya, EMT, Reus Transports, Rodalies de Catalunya i exprés.cat. Comprèn 132 municipis i 5 zones.
- **Autoritat Territorial de la Mobilitat de l'Àrea de Lleida.** Sistema operat per Transports Públics de Catalunya, Autobusos de Lleida, FGC, Rodalies de Catalunya i Exprés.cat. Comprèn 145 municipis i 2 zones.
- **Autoritat Territorial de la Mobilitat de l'Àrea de Girona.** Sistema operat per Transports públics de Catalunya, TMG i per Rodalies de Catalunya. Comprèn 49 municipis i 8 zones.

Aquestes autoritats arriben a solapar-se en alguns municipis. A més, hi ha una cinquena ATM en desenvolupament, anomenada Comarques Centrals, que comptaria entre d'altres amb l'R5 d'FGC com una de les seves línies.





Capítol 3

3. Línies i serveis de transport d'FGC

En aquest tema parlarem de les **línies que FGC operen dins de la xarxa ferroviària catalana** i les analitzarem en profunditat. Algunes d'aquestes línies, les més importants, estan integrades en l'ATM de Barcelona, i una altra línia es troba en l'àmbit de l'ATM de Lleida. També sabem que hi ha altres explotacions ferroviàries de caràcter principalment turístic que no formen part de cap sistema tarifari integrat, i també diversos serveis de transport de mercaderies.

Integrades a l'ATM	ATM Barcelona	Barcelona-Vallès (+ funicular de Vallvidrera)	
		Llobregat-Anoia	
		Funicular de Gelida	
	ATM Lleida	Lleida-la Pobla de Segur	
No integrades	Turístics	Cremallera de Montserrat (+ funiculars de Sant Joan i Santa Cova)	
		Cremallera de Núria	
		Trens turístics	Tren de l'Alt Llobregat
			Tren dels Llacs
	Mercaderies	Ramal Súria-Manresa	
		Ramal Sant Boi-Port de Barcelona	

A més, quan parlem de cada línia, proporcionarem totes les informacions rellevants dels anomenats **"serveis d'aportació"**.

Abans de començar volem presentar alguns **planificadors de ruta** que són a disposició de les persones usuàries per orientar-se. Aquests planificadors permeten veure de manera ràpida i senzilla les possibles combinacions de transports, els horaris, els transbordaments... Resulta molt útil conèixer l'existència i les característiques de cada un per tal d'ajudar qui ho necessiti.

En són alguns exemples:

- Cercador d'horaris i itineraris de FCG (enllaç: <https://www.fgc.cat/linies-i-horaris/>)
- Planificador Mou-te del Departament de Territori (enllaç: <https://mou-te.gencat.cat/itinerary>)

3.1. Línia Barcelona-Vallès

La línia Barcelona-Vallès, també coneguda com el **Metro del Vallès**, és una de les dues línies d'FGC que presten serveis de transport públic metropolità i suburbà. Té una terminal d'origen sud a la plaça de Catalunya (Barcelona) i es bifurca tres vegades en el camí cap al nord, en direcció a Terrassa i Sabadell. A més, el funicular de Vallvidrera es considera part de la línia a tots els efectes.



El territori al qual dona servei és, com indica el seu nom, la comarca del Vallès Occidental a l'altre vessant de la serra de Collserola, principalment a les ciutats de Terrassa i Sabadell. A més de les parades centrals (Provença, Gràcia, Muntaner) i la del barri de Sarrià, algunes de les més concorregudes són Sant Cugat Centre, UAB, Bellaterra, Valldoreix...

Aquesta línia permet enllaçar el centre de Barcelona amb zones residencials i industrials de primer ordre, com per exemple el polígon Can Sant Joan (on es troben empreses com ara RTVE, Hewlett Packard, Roche, Sharp, Deutsche Bank, Salvesen o Dermofarm, entre d'altres).

Serveis

- Tres línies que formen part del servei urbà de Barcelona:
 - L6: Pl. Catalunya-Sarrià.
 - L7: Pl. Catalunya-Av. Tibidabo.
 - L12: Sarrià-Reina Elisenda.
- Dues línies que formen part del servei suburbà:
 - S1: Pl. Catalunya-Terrassa Nacions Unides.
 - S2: Pl. Catalunya-Sabadell Parc del Nord.

En la taula següent resumim la informació més important de cada línia, incloent-hi entre altres dades la **cadència** en minuts, és a dir, la freqüència amb la qual passen els trens per una estació, tant en les hores punta com en les hores vall (la freqüència de dissabtes i festius redueix aproximadament a la meitat):



Barcelona-Vallès, informació bàsica					
Itinerari	Servei	Estacions	Zones	Cad. punta	Cad. vall
Pl. Catalunya-Sarrià	Urbà	8	1	2:30	3:20
Pl. Catalunya-Av. Tibidabo	Urbà	7	1	7:30	7:30
Sarrià-Reina Elisenda	Urbà	2	1	6:00	10:00
Pl. Catalunya-Terrassa Nacions Unides	Suburbà	22	1-2C-3C	5:00 (2:50 fins a Sant Cugat Centre)	10:00
Pl. Catalunya-Sabadell Parc del Nord	Suburbà	24	1-2C	5:00 (2:50 fins a Sant Cugat Centre)	10:00

Connexions

Aquesta taula recull totes les estacions amb correspondències entre les línies d'FGC i les d'altres operadors, o bé amb altres serveis d'FGC (a continuació detallem més en profunditat aquests últims).

Barcelona-Vallès, connexions		
Nom de l'estació	Línies d'FGC amb parada	Altres línies
Pl. Catalunya	Totes	L1, L3, R1, R3, R4, R12
Provença	Totes	L3, L5
Av. Tibidabo	L7	Tramvia Blau
Peu del Funicular	S1, S2	Funicular de Vallvidrera
Volpelleres	S2	R8
Sabadell Nord	S2	R4, R12
Terrassa Estació del Nord	S1	R4, R12

Funicular de Vallvidrera

El funicular de Vallvidrera va ser construït l'any 1906 per FSB i sempre s'ha considerat que forma part d'aquesta línia. Reformat íntegrament l'any 1998, funciona de manera totalment automàtica.

Serveis d'aportació

<http://www.tmesa.com/index.asp?lang=ca&proces=horaris>

<https://www.moventis.es/es/lineas-horarios/poligon-sant-joan>

La línia Llobregat-Anoia és coneix també com el **Metro del Baix Llobregat** (en el seu traçat fins a Olesa), i popularment rebia el nom de Carrilet, ja que la via té un ample de només un metre. És una de les dues grans línies d'FGC, amb serveis metropolitans, suburbans i de rodalies. Té origen (terminal sud) a l'estació Pl. Espanya de Barcelona i en el camí cap al nord es bifurca en dos grans ramals, un en direcció a Manresa i un altre en direcció a Igualada.



25



Serveis

- **Una línia que forma part del servei urbà de Barcelona:** L8, Pl. Espanya-Molí Nou. Té 11 estacions, a la zona 1.
- **Quatre línies que formen part del servei suburbà:**
 - S3: Pl. Espanya-Can Ros.
 - S4: Pl. Espanya-Olesa de Montserrat.
 - S8: Pl. Espanya-Martorell Enllaç.
 - S9: Pl. Espanya-Quatre Camins.
- **Quatre línies que formen part del servei de rodalies:**
 - R5: Pl. Espanya-Manresa Baixador.
 - R50: Pl. Espanya-Manresa Baixador.
 - R6: Pl. Espanya-Igualada.
 - R60: Pl. Espanya-Igualada.

La taula següent resumeix les dades principals de cada itinerari. Els dissabtes i els festius la cadència es redueix considerablement.

Llobregat-Anoia, informació bàsica					
Itinerari	Servei	Estacions	Zones	Cad. punta	Cad. vall
Pl. Espanya-Molí Nou	Urbà	11	1	4:00	5:00
Pl. Espanya-Can Ros	Suburbà	15	1	5:00	7:30
Pl. Espanya-Olesa de Montserrat	Suburbà	24	1-2B-3B	12:00	30:00
Pl. Espanya-Martorell Enllaç	Suburbà	22	1-2B-3B	6:40	8:35
Pl. Espanya-Quatre Camins	Suburbà	16	1	6:00	8:35
Pl. Espanya-Manresa Baixador	Rodalies	28	1-2B-3B-4Z-5E-6D	20:00	30:00
Pl. Espanya-Manresa Baixador	Rodalies	20	1-2B-3B-4Z-5E-6D	20:00	30:00
Pl. Espanya-Igualada	Rodalies	30	1-2B-3B-4Z-5E-6D	20:00	30:00
Pl. Espanya-Igualada	Rodalies	21	1-2B-3B-4Z-5E-6D	20:00	30:00

Connexions

Llobregat-Anoia, connexions		
Nom de l'estació	Línies d'FGC amb parada	Altres línies
Pl. Espanya	Totes	L1, L3
Europa Fira	Totes	L9Sud
Gornal	Totes	R2, R2Nord, R2Sud
L'Hospitalet Av. Carrilet	Totes	L1
Martorell Central	S4, S8, R5, R50, R6, R60	R4, R8
Aeri de Montserrat	R5	Aeri de Montserrat
Monistrol de Montserrat	R5, R50	Cremallera de Montserrat

Montserrat: com que es tracta d'una explotació d'FGC no integrada en la xarxa ATM en parlarem detalladament més endavant.

Serveis d'aportació

Hi ha nombroses estacions amb serveis d'aportació prestats per autobusos de diverses companyies. Com que enumerar-los aquí resultaria massa extens, a tall d'exemple presentem el cas de l'estació d'Olesa de Montserrat.

Estació Olesa de Montserrat (línies S4, R5 i R50): direcció Esparreguera, a càrrec de l'empresa TGO (línia M3) i amb dos autobusos cada hora (un per hora els diumenges, els festius, els dissabtes i durant el mes d'agost). El recorregut de la línia és més llarg, però de l'estació d'FGC a Esparreguera Centre el recorregut passa per quatre parades.

<http://www.tgo.net/index.php/ca/m3-olesa-esparreguera>

3.3. Línia Lleida-la Pobla de Segur

La línia Lleida-la Pobla de Segur té una història llarga i complexa. Concebuda com a tram d'una línia internacional de llarga distància (el projecte d'una línia Lleida-Saint Giron data del 1880 i les obres van començar l'any 1907), el 1924 arriba de Lleida a Balaguer. No arribarà a la Pobla de Segur fins al 1951. Convertida en regional sota la denominació Ca7, propietat per FGC des de l'any 2005 i operada per FGC des de 2016, l'any 2018 s'ha desdoblada en dos serveis, un de rodalies (RL1, integrat en l'ATM de Lleida) i un altre de regional (RL2).





La línia connecta Lleida i la seva comarca, el Segrià, i diverses localitats importants de la Noguera i el Pallars Jussà: Balaguer, Tremp i la Pobla de Segur. Després de Balaguer la línia abandona la vall del Segre i segueix un recorregut tortuós per la Noguera-Pallaresa amb ni més ni menys que 41 túnels i 31 ponts fins a la destinació final. Té una longitud total de 88 kilòmetres.

Serveis

- Una línia que forma part del servei de rodalies d'ATM Lleida: RL1, Lleida Pirineus-Balaguer.
- Una línia que forma part del servei regional d'FGC: RL2, Lleida Pirineus-la Pobla de Segur.

Segueix el quadre resum d'aquests serveis.

Lleida-la Pobla de Segur, informació bàsica			
Itinerari	Servei	Estacions	Zones
Lleida Pirineus-Balaguer	Rodalies	6 (2 facult.)	1-2
Lleida Pirineus-La Pobla de Segur	Regional	17 (11 facult.)	-

Cadència i durada

- **RL1:** hi circulen 5 trens diaris de dilluns a divendres laborables, 8 els dissabtes, i 7 els diumenges i festius, amb diferents horaris (26 minuts de trajecte).
- **RL2:** hi circulen 5 trens diaris de dilluns a divendres laborables, 2 trens els dissabtes i 3 els diumenges i festius, amb horaris diferents (95 minuts de trajecte).

Connexions

Aquesta línia té connexions exclusivament a l'estació Lleida-Pirineus amb altres línies de tren de regionals, de llarg recorregut (Avant i Alvia) i d'alta velocitat (AVE) que la connecten amb Catalunya (Barcelona) i la resta del territori de l'Estat espanyol (Pamplona, Irún/Bilbao, Gijón, La Corunya, Vigo, Valladolid, Madrid i Sevilla/Màlaga).

Lleida-la Pobla de Segur, connexions		
Nom de l'estació	Línies d'FGC amb parada	Altres línies
Lleida-Pirineus	RL1, RL2	R12, R13, R14, XC04, AV21

Serveis d'aportació i complementaris

Estació Lleida-Pirineus (línia RL1): direcció Balaguer, a càrrec de l'empresa ALSA (línea 103), amb un mínim de 14 serveis diaris de dilluns a divendres laborables, 9 dels quals per Corbins. N'hi ha un cada hora aproximadament i el trajecte dura entre 25 i 40 minuts.

Estació la Pobla de Segur (línia RL2): direcció València d'Àneu, a càrrec de l'empresa ALSA (línia 106), amb 4 serveis diaris des de l'estació d'FGC, de 07.10 a 21.10. Fa 12 parades (entre les quals Sort o Rialp) en un trajecte d'uns 60 minuts. Hi ha dos autobusos diaris des de Lleida fins a València d'Àneu.

3.4. Funicular de Gelida

El Funicular de Gelida enllaça el poble de Gelida, a l'Alt Penedès, amb la xarxa de l'ATM de Barcelona de la qual forma part, a través de l'estació del mateix nom de la línia R4 de Rodalia de Barcelona.

El funicular, que aviat complirà cent anys de vida, va ser construït amb materials reaprofitats d'una renovació del funicular de Tibidabo. Va funcionar ininterrompudament sota la gestió d'FGC des del 1982 fins l'any 2011. Des d'aleshores només funciona els caps de setmana mentre que la resta del temps el servei s'ofereix amb autobús.



Servei

Gelida Inferior-Gelida Superior. Té 3 estacions i és a la zona 3B. La ruta en autobús té quatre parades quan baixa i cinc quan puja, en comptes de les tres del funicular.

Cadència i durada

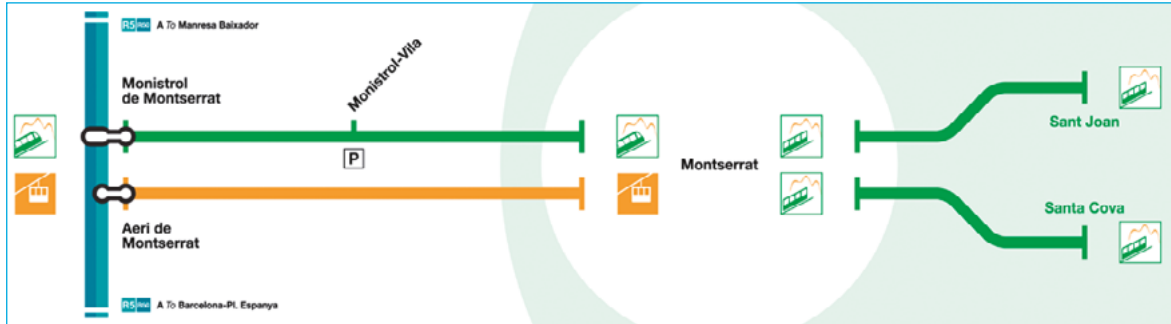
De dilluns a divendres, amb sortides cada mitja hora, en coordinació amb la circulació de trens de la línia R4. Els caps de setmana es manté pràcticament la mateixa cadència. El trajecte es realitza en uns 8 minuts en funicular i en l'autobús de baixada, i en uns 12 en l'autobús de pujada.

3.5. Altres serveis de transport

3.5.1. Cremallera de Montserrat i funiculars de Sant Joan i Santa Cova

A la serralada de Montserrat, entre el final del segle XIX i l'inici del XX, es va crear una petita xarxa de transports per tal de facilitar l'accés des del poble de Monistrol al santuari i a altres indrets emblemàtics associats. Aquesta línia va deixar de funcionar definitivament el 1957, fins que va ser "ressuscitada" per la Generalitat l'any 2003.

A Montserrat trobem **tres serveis diferents**. A part del cremallera pròpiament dit que porta al monestir, també en surten dos funiculars: el de Sant Joan (inaugurat l'any 1926, tot i que n'hi va haver un precedent el 1918) arriba a l'ermita homònima, i el de la Santa Cova (inaugurat el 1929) baixa fins al camí que porta a la cova on, segons la tradició, va aparèixer la Mare de Déu de Montserrat.



Els serveis de l'exploració de Montserrat no estan integrats en la xarxa tarifària única de l'ATM de Barcelona pel fet que són serveis turístics, tot i que sí que estan connectats amb la xarxa d'FGC.

Serveis

- **Cremallera de Montserrat. Monistrol de Montserrat-Montserrat.** Té 3 estacions. Surt de l'estació de Monistrol de Montserrat (línies R5 i R50 de la Línia Llobregat-Anoia). El veritable cremallera arrenca a Monistrol Vila.
- **Funicular de Sant Joan. Montserrat-Sant Joan.** 2 estacions. El funicular de Sant Joan fa un recorregut cada 15 minuts.
- **Funicular de Santa Cova. Montserrat-Santa Cova.** 2 estacions.

Cadència i durada

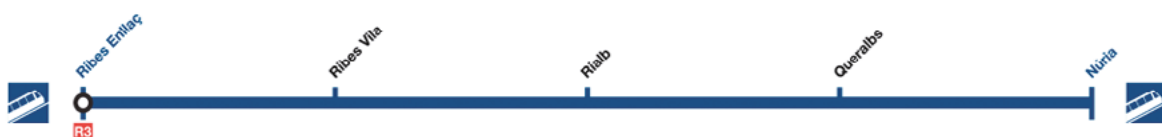
Varien entre laborables i cap de setmana, i també en funció de la temporada.

- **El cremallera** fa un recorregut cada hora entre Monistrol de Montserrat i Monistrol Vila i dos/tres recorreguts cada hora entre Monistrol Vila i Montserrat. La durada del trajecte total és de 20 minuts (3 de Monistrol de Montserrat a Monistrol Vila i 13 de Monistrol Vila a Montserrat).
- **El funicular de Sant Joan** fa un recorregut cada 15 minuts en temporada baixa i cada 12 minuts en temporada mitjana/alta. La durada del trajecte és de 7 minuts.
- **El funicular de la Santa Cova** fa un recorregut cada 20 minuts. La durada del trajecte és de 3 minuts.

Hi ha un funicular anomenat **Aeri de Montserrat** entre l'estació Aeri de Montserrat de la línia R5 de la línia Llobregat-Anoia i Montserrat, però no és operat per FGC.

3.5.2. Cremallera de Núria

El cremallera de Núria és un tren de tipus turístic situat als Pirineus. No està integrat en cap ATM, però és una de les explotacions més importants de la xarxa d'FGC. Dona accés al santuari de la Vall de Núria i a l'estació de muntanya que s'ha desenvolupat al seu voltant. Ha estat i continua sent l'únic transport mecànic terrestre per accedir a la vall.



Tot i que el projecte de FMGP data del 1924, no va entrar en servei fins a l'any 1931. Dels 12,5 kilòmetres de recorregut (en els quals supera més de mil metres de desnivell), només els últims set són realment de cremallera. L'any 2008 es va acabar la important obra del túnel del Roc del Dui que en va variar el recorregut per evitar caigudes de roques i allaus sobre la via.

Servei

Línia Ribes Enllaç-Núria. Ribes-Enllaç (la primera estació) rep aquest nom perquè el seu objectiu, encara vigent, era connectar la línia Barcelona-Puigcerdà amb el tren cremallera. La segona parada, Ribes-Vila, està situada dins del nucli urbà de Ribes de Freser. L'estació de Queralbs, just després de l'inici del tram de cremallera, és l'últim punt al qual es pot arribar en vehicle per carretera. Finalment, l'estació de Núria, a 1.964 metres d'altitud, representa el final d'un espectacular recorregut i el principi d'una gran experiència de contacte amb Vall de Núria. Hi ha un baixador a Rialp i a Fontalba, amb parades facultatives.

Cadència i horaris

Els horaris del Cremallera depenen de la temporada de l'any en què es viatja, hi ha horari de temporada alta (12 circulacions) i de temporada baixa (7 circulacions), afegint 2 circulacions més els divendres. Circula tot l'any, excepte entre setmana del mes de novembre. El recorregut dura 40 minuts.

Hi ha també un telefèric (de la Coma del Clot) d'FGC que des de l'any 1988 enllaça l'estació del complex de Vall de Núria (i, per tant, el santuari, l'hotel i la resta d'instal·lacions) amb l'alberg del Pic de l'Àliga.

3.5.3. Trens turístics: Tren del Ciment i Tren dels Llacs

Aquests serveis són molt diferents l'un de l'altre, però tenen en comú el fet de ser **trens turístics operats per FGC** i que no formen part de cap sistema integrat de transport públic.

El **Tren del Ciment**, també anomenat Ferrocarril turístic de l'Alt Llobregat, és un recorregut entre els municipis de la Pobla de Lillet i Castellar de n'Hug. Utilitza la via que comunicava la fàbrica de ciment Asland del Clot del Moro (construïda el 1901 i en funcionament fins al 1975) amb Guardiola de Berguedà i la línia cap a Manresa. Va funcionar entre els anys 1923 i 1963, i té 3,5 kilòmetres de recorregut. Des de l'any 2005 funciona com a ferrocarril turístic gestionat per FGC.

El **Tren dels Llacs** és un servei turístic en la línia Lleida-la Pobla de Segur, com s'ha descrit anteriorment, realitzat amb un tren històric (locomotores dièsel de 1968, de la sèrie Renfe 10800, conegudes amb el nom de "yeyé" i quatre cotxes històrics de viatgers de la sèrie Renfe 6000) que aprofita l'espectacularitat de les vistes. La denominació té a veure amb el fet que passa pel costat de diversos embassaments.



Serveis

- **Tren del Ciment. La Pobla de Lillet-Clot del Moro.** Té 4 estacions.
- **Tren dels Llacs. Lleida Pirineus-la Pobla de Segur.** Té 3 estacions.

Cadència i durada

- **Tren del Ciment:** obert entre els mesos de març i novembre, subjecte a reserves. El trajecte dura 20 minuts.
- **Tren dels Llacs:** els dies de circulació són dissabtes i es fixen a principi d'any (en solen ser tres o quatre per mes entre l'abril i l'octubre). El trajecte dura unes dues hores.

3.5.4. Serveis de mercaderies

Tot i que no donen servei de passatgers, hi ha uns altres serveis dedicats al **transport de mercaderies** que convé conèixer.

Connectats a la línia Llobregat- Anoia, són dos ramals que es fan servir per al transport de clorur potàssic i de vehicles i dels seus components. Els utilitzen ICL Iberia/Iberpotash (empresa minera del Bages) i SEAT (servei d'Autometro).

Serveis de mercaderies, informació bàsica			
Ramals	Itinerari	Any inici	Producte
Súria - Port	Súria – Port de Barcelona	1924	Potassa
SEAT Martorell - Port	SEAT Martorell – Port de Barcelona	2008	Cotxes

Fins a l'any 2017, també hi havia un servei de transport de sal entre Súria i la factoria de Inovyn (abans Solvay).

Fins l'any 2018, el ramal Sallent també s'emprava per al transport de clorur potàssic.

Hi ha un servei de transport de components de cotxes entre la factoria de SEAT a la Zona Franca i la factoria de SEAT a Martorell (Cargometro), que fa servir la xarxa d'ADIF.



Capítol 4

4. El sistema tarifari integrat metropolità

La **integració tarifària** és, des de la perspectiva de les persones usuàries, l'essència i la peça clau de qualsevol sistema integrat de transport. Per això és important tenir un coneixement ampli de les seves característiques, del seu funcionament i de les empreses de transport que s'hi troben integrades. Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya forma part de dues Autoritats del Transport Metropolità de Catalunya (ATM), la de Barcelona i la de Lleida.

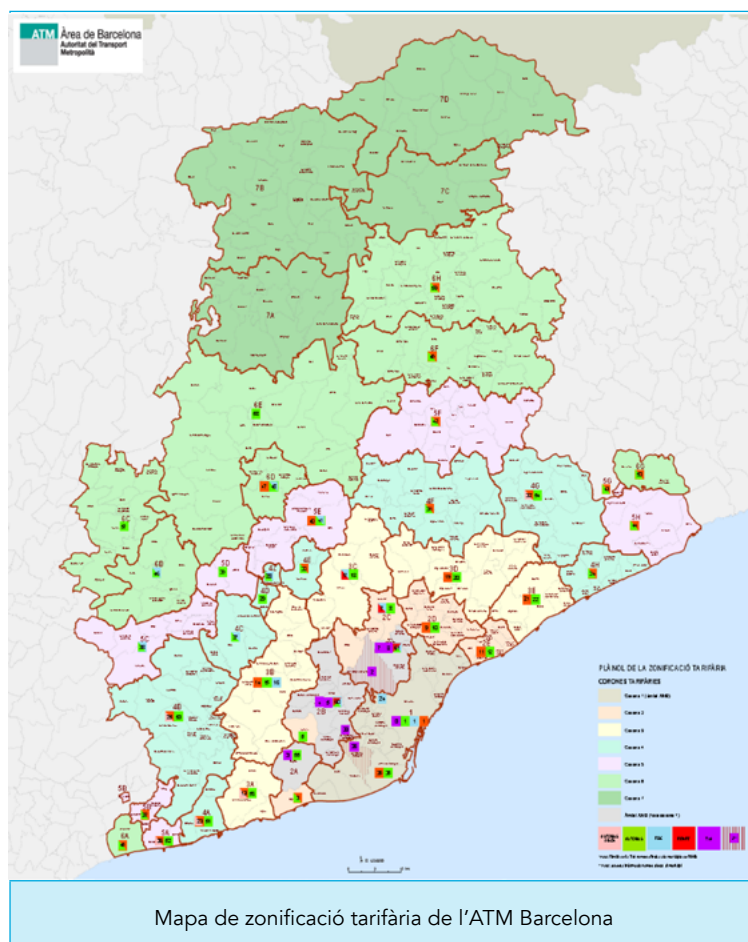
Atesa la complexitat de la xarxa de Barcelona, li dedicarem un apartat per entendre-la en profunditat. Després tractarem els dos grans tipus de títols tarifaris que es poden adquirir per viatjar amb FGC: els títols integrats i els títols propis d'FGC.

4.1. L'Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona

Ens centrem en l'**Autoritat del Transport Metropolità** de Barcelona perquè és amb molta diferència la més gran i la més densa i atapeïda de totes les ATM catalanes, s'hi desenvolupa la gran majoria de les activitats d'FGC i en certa manera serveix de model i referència a totes les altres agències.

Com es defineix l'ATM de Barcelona? **És un consorci voluntari entre administracions per tal d'articular la cooperació entre els titulars dels serveis i les infraestructures del transport públic col·lectiu de l'àrea metropolitana de Barcelona.** És, doncs, l'entitat que gestiona el transport públic en la conurbació barcelonina.

S'hi pot adherir qualsevol administració que pertanyi a l'àmbit de l'Alt Penedès, el Baix Llobregat, el Barcelonès, el Garraf, el Maresme, el Vallès Occidental i el Vallès Oriental. En realitat, l'àmbit geogràfic de l'ATM no s'ajusta al territori de cap administració, i des que va ser creada el 1997 ha conegut diverses ampliacions.



Les administracions que en formen part són la Generalitat de Catalunya (51 %) i entitats locals: l'Ajuntament de Barcelona, l'Àrea Metropolitana de Barcelona i l'Associació de Municipis per la Mobilitat i el Transport Urbà (49 %).





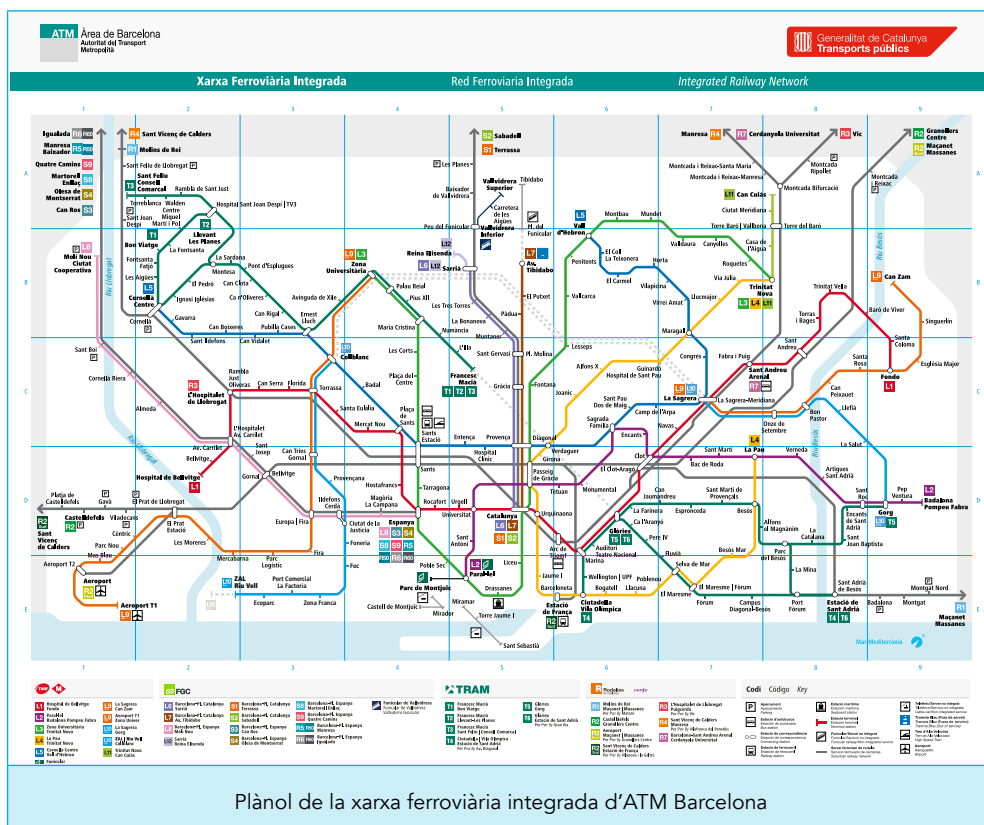
Les **funcions de l'ATM** són molt àmplies i fan referència als aspectes següents:

- Planificació d'infraestructures i serveis.
- Relacions amb operadors de transport col·lectiu.
- Finançament del sistema.
- Ordenació de tarifes.
- Comunicació.
- Marc normatiu futur.
- Altres.

L'Autoritat del Transport Metropolità dona servei ni més ni menys que a 5.700.000 persones. És, doncs, el marc per entendre el transport públic a Barcelona i la seva rodalia.

Les empreses operadores d'ATM són moltes, ja que inclouen tant autobusos (27 companyies municipals, DGTM, AMB, TMB –FCMB i TB–, fins a un total de 44 empreses adherides) com diversos transports ferroviaris, aquests últims amb quatre operadores:

- **FGC.** Opera una xarxa pròpia que combina dues línies amb diversos ramals que es consideren de metro (L6, L7, L8, L12), suburbans (S1, S2, S3, S4, S8 i S9) i de rodalies (R5, R50, R6 i R60), a més de dos funiculars: Gelida i Vallvidrera.
- **TMB-Metro.** S'encarrega de la gestió de les línies de metro L1, L2, L3, L4, L5, L9N, L9S, L10, L11, Funicular de Montjuïc i Tramvia Blau.
- **Rodalies de Catalunya/Renfe.** Una xarxa de rodalies formada per les línies R1, R2, R2N, R2S, R3, R4, i R7.
- **Tram.** L'únic operador de tramvia a través de Trambaix (T1, T2 i T3) i Trambesòs (T4, T5 i T6).



4.2. Com funcionen les tarifes integrades?

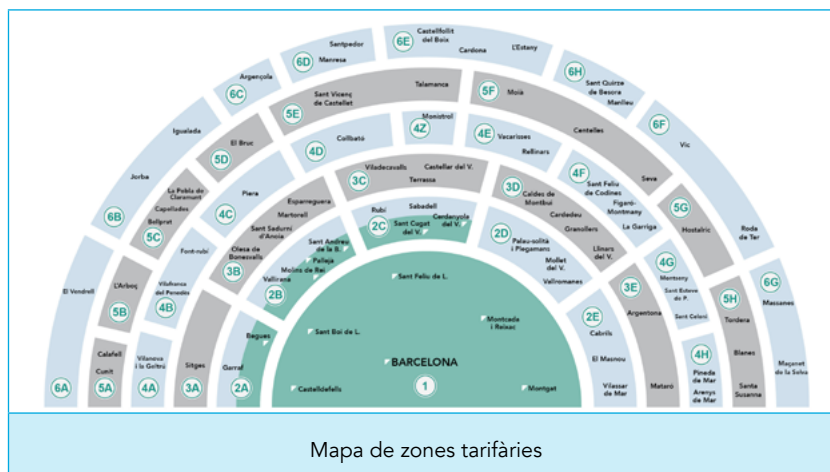
Les tarifes integrades permeten que una persona usuària del transport públic col·lectiu de Barcelona utilitzi les diverses xarxes integrades en el sistema (i, per tant, mitjans de transport diferents) amb **un sol títol de transport** (bitllet, targeta o abonament).

La xarxa està dividida en corones i sectors (en parlarem en conjunt com a “zones”) que serveixen per tarifar el preu d'un desplaçament. Així doncs, el sistema tarifari de l'ATM es basa, en principi, en el **nombre de zones que recorre un viatger en un desplaçament, tenint en compte el temps utilitzat i el nombre de transbordaments realitzats.**

Abans de seguir aclarirem alguns conceptes:

- El **viatge o desplaçament** és la unitat bàsica de tarifa. És el trajecte que fa la persona usuària des d'un origen fins a una destinació.
 - Anada i tornada són dos viatges.
 - Quan s'interromp un viatge (passant per la màquina de validació) i es torna al mateix mitjà de transport, es considera que es fan dos viatges.
- El **transbordament** és la continuació del viatge en un mitjà de transport diferent. No es considera transbordament quan es realitza més d'una etapa en una mateixa xarxa o mitjà de transport (en aquest cas el sistema de validació considerarà que s'inicia un nou viatge); es considera una mateixa xarxa:
 - La línia FGC Barcelona-Vallès.
 - La línia FGC Llobregat- Anoia.
 - Metro.
 - Rodalies de Catalunya.
 - Una mateixa línia de TRAM (T1, T2, T3, T4, T5, T6).
 - Una mateixa línia d'autobús (urbà, metropolità o interurbà).
- El **L'etapa o trajecte** és cada una de les parts del viatge, diferenciades per transbordaments i realitzades en un mitjà de transport i una xarxa diferents.

Aquestes són les **zones** de les sis corones (n'hi ha set, tot i que la setena funciona a efectes tarifaris d'una manera peculiar). Com es pot veure, es numeren de dins cap enfora de l'1 al 6 i es designen amb lletres (de la A a la H) d'esquerra a dreta (excepte en el cas de la zona 4Z).





Evidentment, hi ha molts tipus de títols de transport, amb la idea d'adaptar-se de la millor manera possible a les necessitats dels usuaris. Cal diferenciar **dos grans grups de títols**, en funció del nombre de viatges que inclouen:

- **Títols multiviatge:** les usuàries d'aquests títols poden fer **viatges de quatre etapes** (1a validació + 3 transbordaments; cal validar el títol en cada transbordament) dins de les zones adquirides.
 - Hi ha un **límit temporal** per fer-ho: 1h 15 entre la primera i l'última validació si s'ha adquirit una zona; 15 minuts més per cada zona addicional (fins a un màxim de 2h 30 si s'han adquirit les sis zones).
 - **Excepcions:** Per als viatges en autobús entre municipis limítrofs en zones tarifàries diferents es pot utilitzar un títol d'una zona (no s'admeten transbordaments).

Per als viatges en tren entre municipis limítrofs en zones tarifàries diferents o entre estacions contigües quan n'hi ha una a la zona 1 es pot utilitzar el títol d'una zona (no s'admeten transbordaments).

Criteri per al desplaçament entre "Municipis contigus" a FGC:

Quan es tracti de les estacions assenyalades en el quadre i que es troben ubicades en municipis situats en dues zones diferents, es podrà viatjar entre aquestes amb un bitllet d'una zona sempre que el bitllet no sigui un abonament de viatges il·limitats (T-usual, T-dia o T-jove) i només utilitzant FGC, sense transbordament amb altres modes de transport.

Aquest criteri es va establir dins del sistema global de la integració per no penalitzar els trajectes curts, però només permet desplaçaments monomodals, és a dir, en un sol operador. Si es vol transbordar a un altre mode de transport integrat, encara que sigui dins d'aquests municipis, caldrà adquirir un bitllet de dues o més zones.

Bitllet o targeta	Municipis continguts	Número de zones tarifàries
Viatges limitats	Rubí Centre - Les Fonts - Terrassa	1
	St. Andreu de la Barca - Martorell Enllaç	1
	St. Esteve Sesrovires - can Parellada / Masquefa	1
Viatges il·limitats	Rubí Centre - Les Fonts - Terrassa	2
	St. Andreu de la Barca - Martorell Enllaç	2
	St. Esteve Sesrovires - can Parellada / Masquefa	2
Multi-modal (transbordament)	Bus + Rubí Centre - Les Fonts - Terrassa	2
	Rubí Centre - Les Fonts - Terrassa + Bus	2
	Bus + St. Andreu de la Barca - Martorell Enllaç	2
	St. Andreu de la Barca - Martorell Enllaç + Bus	2
	Bus + St. Esteve Sesrovires - can Parellada / Masquefa	2
	St. Esteve Sesrovires - can Parellada / Masquefa + Bus	2

- **Títols de viatges il·limitats (abonaments):** les persones usuàries d'aquests títols **no tenen límit** de nombre de viatges ni transbordaments dins del període de temps adquirit (i sempre dins de les zones adquirides). L'àmbit de validesa queda definit per la zona on es fa la primera validació de l'abonament.

A més, els títols poden ser de tres categories en funció del nombre de persones que en poden fer ús:

- **Personal:** només pot usar-los una persona amb identificació (DNI, NIE, passaport, permís de conduir) i acreditació que corrobore que pot fer-lo servir.
- **Unipersonal:** pot fer-lo servir una persona anònimament.
- **Multipersonal:** poden utilitzar-lo diverses persones mitjançant múltiples validacions.

És possible realitzar **bescanvis** dels títols quan no estan operatius a causa del mal funcionament de les màquines de validació. No es bescanviaran els títols malmesos per la persona usuària, caducats, perduts o sostrets.

T-mobilitat

La T-mobilitat és un nou model de gestió del sistema tarifari integrat del transport públic impulsat per l'ATM, que permet la incorporació dels títols de transport en una nova targeta i canvia el sistema actual magnètic a un sistema sense contacte (targeta contactless, mòbil). Els principals avantatges que proporciona aquest nou sistema són:

- Disposar de més i millor informació de la mobilitat dels usuaris (gestió del sistema, cadenes modals...).
- Un nou model d'atenció a les persones usuàries amb avantatges addicionals per a l'usuari de transport (restitució de títol perdut, bloqueig del suport...).
- Informació de millor qualitat de l'estat de la xarxa integrada.
- En un futur, permetrà evolucionar el sistema tarifari actual cap un nou sistema tarifari.



El sistema tarifari de la T-mobilitat és el mateix que existeix actualment i els títols actuals són els mateixos que es podran utilitzar amb la nova tecnologia.



4.3. Tipus de títols integrats

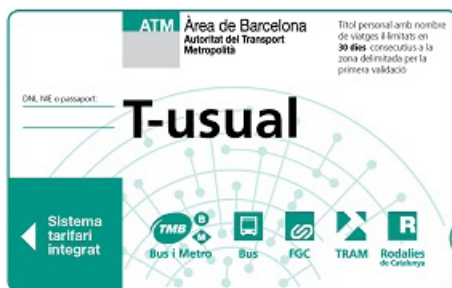
Hi ha diversos tipus de títols integrats segons si estan bonificats o no, a més d'altres títols diversos.

4.3.1. Títols integrats no bonificats

Per a persones usuàries que no gaudeixen de cap bonificació.

T-usual

Títol personal (intransferible). Vàlid per a un nombre il·limitat de viatges integrats en 30 dies consecutius, des de la primera validació, en tots els modes de transport segons les zones per les quals es transiti (màxim 6 zones).



T-casual

Títol unipersonal i horari. Vàlid per a 10 viatges integrats en tots els modes de transport segons les zones per les quals es transiti (màxim 6 zones). No és vàlid a les estacions de metro d'Aeroport T1 i Aeroport T2 de la línia L9 Sud.



T-grup

Títol multipersonal i horari. Vàlid per a 70 viatges integrats en 30 dies consecutius des de la primera validació, en tots els modes de transport segons les zones per les quals es transiti (màxim 6 zones). No és vàlid a les estacions de metro d'Aeroport T1 i Aeroport T-2 de la línia L9 Sud.



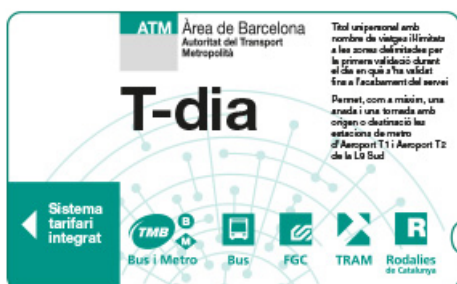
T-familiar

Títol multipersonal i horari. Vàlid per a 8 viatges integrats en 30 dies consecutius des de la primera validació, en tots els modes de transport segons les zones per les quals es transiti (màxim 6 zones). No és vàlid a les estacions de metro d'Aeroport T1 i Aeroport T2 de la línia L9 Sud.



T-dia

Títol unipersonal. Vàlid per a un nombre il·limitat de viatges integrats realitzats en 24 hores des de la primera validació en les zones tarifàries contractades (màxim 6 zones). Inclou una anada i una torna amb origen en o amb destinació a les estacions de metro d'Aeroport T1 i Aeroport T2 de la línia L9 Sud.





T-jove

Títol personal (intransferible) en format T-Mobilitat. Vàlid per a menors de 30 anys per a un nombre il·limitat de viatges integrats realitzats en 90 dies consecutius a partir de la primera validació en les zones tarifàries contractades delimitades (màxim 6 zones).



T-esdeveniment

Aquest és un bitllet creat per l'ATM, (no es ven a FGC), per a utilitzar en esdeveniments especials com són: congressos, campionats, etc.

Aquest bitllet està personalitzat amb el nom i dates de l'esdeveniment al qual correspongui i les zones i el temps de validesa dependran del desplaçaments que tinguin que fer els seus participants



4.3.2. Títols integrats bonificats FM/FN

Són títols dirigits a membres de famílies nombroses o monoparentals amb descomptes en el preu. Compten amb una tarifa general o especial en funció del que estipuli el carnet de família. Per viatjar amb aquests títols es necessita l'acreditació corresponent.

T-usual FM/FN

Títol personal (intransferible). Té les mateixes prestacions que el títol T-usual.



T-jove Trimestre FM/FN

Títol personal (intransferible). Té les mateixes prestacions que el títol T-jove.



T-70/90 FM/FN

Títol multipersonal i horari. Vàlid per a 70 viatges integrats realitzats en 90 dies consecutius a partir de la primera validació en les zones tarifàries contractades (màxim 6 zones).





4.3.3. Altres títols integrats

Hi ha diversos títols especials dirigits a altres col·lectius particulars.

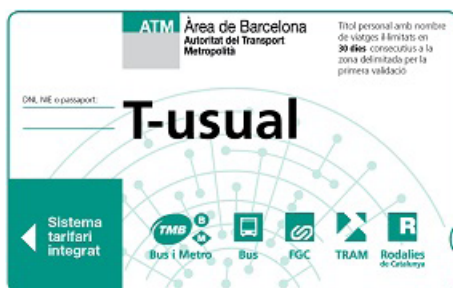
T-16

Títol personal (intransferible). Vàlid per a infants d'entre 4 i 16 anys (fins al 31 de desembre) per a un nombre il·limitat de viatges gratuïts en la zona tarifària en la qual resideixen. La tramitació serà gratuïta (caldrà abonar les despeses de gestió de duplicats per pèrdua, robatori o canvi de zona tarifària).



T-usual bonificada

Títol personal (intransferible) amb acreditació. Té les mateixes prestacions que el títol T-usual.



T-casual Treballadors/ores Aeroport

Títol personal (intransferible) amb acreditació. Té les mateixes prestacions que el títol T-casual, però a més és vàlid per a les estacions de metro Aeroport T1 i Aeroport T2 de la línia L9 Sud.



T-Aire

Títol multipersonal i horari. És un títol vàlid per a dos viatges realitzats en un dia de restricció de trànsit per contaminació en les zones tarifàries contractades (màxim 6 zones). El preu és el de dos viatges T-casual amb un 10 % de descompte. No és vàlid a les estacions de metro d'Aeroport T1 i Aeroport T2 de la línia L9 Sud.



T-Verda

Títol personal (intransferible) amb acreditació. Títol gratuït de tres anys de durada per a tota la xarxa integrada per a aquelles persones empadronades en l'àmbit de l'ATM que hagin desballestat un vehicle contaminant recentment i es comprometin a no adquirir-ne un altre en el temps de vigència del títol.



4.4. Tarifes pròpies d'FGC

Al marge de les tarifes integrades que hem vist, cada operador té unes tarifes pròpies. En aquest apartat coneixerem a fons les tarifes pròpies d'FGC. Són molt diverses. N'hi ha algunes que s'integren amb altres operadors, d'altres són exclusives per a la xarxa FGC, algunes són abonaments zonals i d'altres inclouen descomptes per a col·lectius específics. Però totes s'adeqüen a les normes següents:

4.4.1. Bitllets senzills

Els anomenats **bitllets senzills** serveixen per realitzar un únic viatge utilitzant la xarxa d'un únic operador i en fixa el preu l'ATM en funció del nombre de zones per les quals es transita. FGC ha creat dos bitllets multipersonals:

- **Bitllet senzill 2 en 1:** bitllet multipersonal de dos viatges per a un mateix recorregut.
- **Bitllet senzill 4 en 1:** bitllet multipersonal de quatre viatges per a un mateix recorregut.



Informació relativa a cada validació de qualsevol bitllet senzill. DDMM HHmm OOOEEZZ 00

D = Dia: 2 dígits
M = Mes: 2 dígits
H = Hora: 2 dígits
m = Minut: 2 dígits
O = Empresa operadora: 2 dígits
E = Codi autobús o estació de tren: 4 dígits
Z = Zona tarifària: 2 dígits
Saldo viatges: 2 dígits
Missatge de caducitat.

La tarifa del **funicular de Gelida** també és la d'un bitllet senzill (amb un descompte del 60 % per a pensionistes).

Hi ha altres tres tipus de bitllets o conjunts de bitllets que són en realitat **reduccions sobre el bitllet senzill i les versions multipersonals** que veurem a continuació, parant atenció als requisits per utilitzar-los.

Pensionista

Hi ha **dos tipus de reduccions per a pensionistes**. Els criteris d'emissió depenen de si el carnet va ser emès abans del 31 de desembre de 2013 o amb posterioritat a aquesta data. les renovacions del carnets de pensionista A anteriors a 31/12/13 han d'aportar la notificació de la millora de la pensió o del certificat de la pensió mensual de l'Institut Nacional de la Seguretat Social (INSS) de l'any en curs o bé en cas de no cobrar cap pensió aportar la fotocòpia del certificat negatiu de pensió.

- **Carnet de pensionista A:** per a més grans de 65 anys amb una **pensió inferior** al Salari Mínim Interprofessional (o amb ingressos personals inferiors a l'IPREM a partir de 2014) o que no reben cap pensió. Reduccions:
 - Carnets anteriors a l'any 2014: passi de pensionista (accés gratuït a tota la xarxa integrada de la zona 1 excepte serveis turístics i especials) i descomptes del 75 % en tots els trajectes de les línies Barcelona-Vallès i Llobregat-Anoia d'FGC (en funció de les zones contractades).
 - Carnets posteriors a l'any 2014: les persones empadronades en els municipis de les zones 2 a 6 no tenen dret al passi de pensionista.
- **Carnet de pensionista B:** per a més grans de 65 anys amb una **pensió superior** al Salari Mínim Interprofessional (o amb ingressos personals superiors a l'IPREM a partir de 2014; les persones amb ingressos superiors al doble de l'IPREM no tenen dret a la reducció). Reduccions:
 - Carnets anteriors a 2014: dret a comprar la Targeta T-Pensionista (accés il·limitat a tota la xarxa integrada de la zona 1 excepte serveis turístics i especials durant 1h 15) i descomptes del 50 % en tots els trajectes de les línies Barcelona-Vallès i Llobregat-Anoia d'FGC (en funció de les zones contractades).
 - Carnets posteriors a l'any 2014: les persones empadronades en els municipis de les zones 2 a 6 no tenen dret a comprar la Targeta T-Pensionista.

Tots els posseïdors del **Carnet de Pensionista A o B** també poden gaudir:

- D'un descompte del 10% en els bitllets senzills d'anada i tornada del Cremallera i Funiculars de Montserrat i del Cremallera de Núria.
- D'un descompte sobre el preu del bitllet Tren+Cremallera de Montserrat anada i tornada.
- D'un descompte del 75% pels posseïdors del Carnet A i un 50% pels posseïdors del Carnet B en els bitllets senzills de la línia Lleida-la Pobla de Segur.

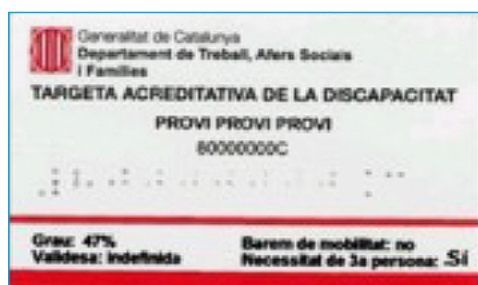
Qui tingui qualsevol tipus de Carnet de Pensionista, independentment del tipus de carnet i de la data d'emissió, gaudeix a més d'un 10 % de descompte en els bitllets senzills del Cremallera i els Funiculars de Montserrat i del Cremallera de Núria (anada i tornada), i també de descomptes en el bitllet d'anada i tornada Tren+Cremallera de Montserrat (anada i tornada).

També pot adquirir a preu reduït cada tipus de les versions 2 en 1 i 4 en 1. Tots són bitllets unipersonals (intransferibles) amb acreditació.



T-Acompanyament

La persona titular serà posseïdora de la targeta acreditativa de la discapacitat que atorga d'ofici la Generalitat de Catalunya, des del Departament de Drets Socials, on especifica la condició de necessitat de 3a persona: Sí o/i tenir la lletra A en el revers davant del número de la targeta que hi ha sota el codi de barra.

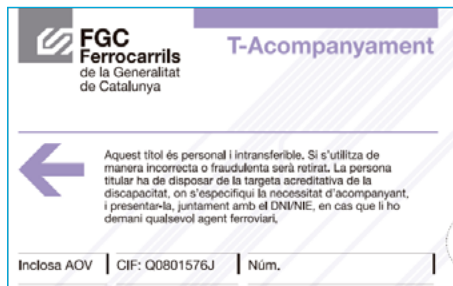


És vàlid per a viatjar per les línies metropolitanes d'FGC Barcelona-Vallès i Llobregat-Anoia, Metro i Autobusos de l'Àrea Metropolitana de la primera corona, línies de Trambaix y Trambesòs, línies interurbanes d'Autobús de la Generalitat de Catalunya i, parcialment, al transport urbà municipal dels 36 municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, on s'anirà implementant de manera progressiva. Per a més informació de les línies i dels operadors inclosos, podeu consultar la pàgina web <https://www.atm.cat/sistema-tarifari-integrat>



Aquest títol permet que la persona acompanyant de la persona amb necessitat viatgi gratuïtament. La persona titular que serà la persona amb la discapacitat, viatjarà amb el títol que li sigui més convenient: Passi pensionista, T-pensionista, T-casual, bitllet senzill amb descompte o sense, etc.

La utilització d'aquest títol només pot fer-se quan la persona titular i l'acompanyant viatgen junts/es i en el mateix trajecte, i té una vigència d'un any. Per a la confecció o cada renovació s'haurà d'abonar la tarifa vigent en concepte de gestió de la tramitació y confecció del títol.



4.4.2. T-Regional

És un títol exclusiu d'FGC de caràcter unipersonal vàlid per a **10 viatges en les zones tarifàries contractades** (2 o 3 zones).

Només es pot utilitzar en la línia Llobregat-Anoia en les estacions de les zones tarifàries 4, 5 i 6 integrades en l'ATM; és a dir, entre les estacions Montserrat Aeri i Manresa Baixador de les R5 i R50 (Bages) i les estacions de la Beguda i Igualada de les R6 i R60 (Anoia).



4.5. Tarifes a Lleida-la Pobla de Segur

En la línia i els serveis d'FGC de la **línia Lleida-la Pobla de Segur** passa el mateix que a Barcelona. Hi ha unes tarifes integrades a l'ATM Lleida, en aquest cas, que donen accés en intermodalitat a tots els sistemes de transport de l'àrea, i altres tarifes pròpies d'FGC que permeten que el viatger utilitzi únicament els seus serveis.

El funcionament i les característiques de les **tarifes integrades** són pràcticament iguals que els de l'ATM Barcelona. Hi trobem, a més, gairebé els mateixos títols: T-10, T-10/30, T-50/30, T-Mes, T-Mes FN/FM General o Especial, T-70/90 FN/FM General o Especial, T-Mes persones en situació d'atur, T-12 i alguns d'específics (Universitat de Lleida, Treballadors Hospital Santa Maria i Illerna Alumni).

Les tarifes pròpies d'FGC són també molt semblants a les que trobem a l'ATM Barcelona. Són les següents:

- Bitllet senzill
- T-10/60
- Bitllet pensionista (amb Targeta Daurada, Carnet A i Carnet B)
- Bitllet jove
- Bitllets FN/FM (General i Especial)
- Bitllets de grups (20-35, 36-100, 101-500 i +500)

Se'n pot trobar una informació més detallada a les **pàgines web** d'ATM Lleida i FGC:

<http://www.atmlleida.cat/es/gamma-de-titols>

<https://www.fgc.cat/bitllets/bitllets-lleida-la-pobla>

4.6. Tarifes d'FGC Turisme

Aquestes són les **tarifes de tipus turístic** que FGC ofereix per tal de fer ús de les seves instal·lacions de Montserrat i Núria. No hi entrarem en detall perquè no formen part del gran conjunt de tarifes del Sistema Tarifari Integrat i, per tant, no són objecte d'aquest manual.

Direm únicament que **hi ha bitllets normals i bitllets combinats** (amb un preu que varia en funció de la temporada). Al seu torn, poden ser senzills o d'anada i tornada, i inclouen els descomptes habituals per a infants, joves, tercera edat i famílies nombroses i monoparentals (tant de categoria general com especial).

- A Montserrat trobem, a més del bitllet bàsic per al cremallera o per a cada funicular, les combinacions de Cremallera+Funiculars i Tren+Cremallera (i altres), a part de bitllets més especials: 1r i 2n Cremallera, M5, M10, Trans Montserrat, Tot Montserrat, M-Museu.
- A Núria hi ha més franges d'edat i diferències tarifàries en funció de l'estació d'origen. També hi ha disponibles abonaments de temporada i combinacions com les de Cremallera+Forfet o Cremallera+Parc Lúdic.

Totes aquestes dades es poden consultar de manera detallada a les pàgines web d'FGC, del Cremallera de Núria i del Cremallera i Funiculars de Montserrat:

<https://turistren.cat/>

<http://www.cremallerademontserrat.cat/cremallera/horaris-tarifes/>

<http://www.valldenuria.cat/estiu/cremallera/horaris-i-tarifes/>

A tall d'exemple, descriurem un d'aquests bitllets combinats: el Trans Montserrat en la modalitat des de la plaça d'Espanya. Es pot adquirir en qualsevol estació d'FGC de la línia L-A de la corona 1 i a la web <https://turistren.cat/trens/cremallera-i-funiculars-de-montserrat/>. Inclou bitllet de Metro, bitllet d'anada i tornada amb tren FGC fins a l'estació de Monistrol de Montserrat (estació d'enllaç amb el cremallera), bitllet d'anada i tornada amb el Cremallera de Montserrat, bitllet d'anada i tornada del Funicular de Sant Joan (Funicular de Santa Cova inclòs quan està en servei), entrada a l'Espai Audiovisual de Montserrat i accés a la Basílica i al Tron de la Mare de Déu (segons aforament, no dona prioritat a les cues). No inclou accés al Cant de l'Escolania. En aquest cas no hi ha tarifes infantils, juvenils o sènior.

