

Memoria
'07

EL AÑO 2007 EN LA ATM



JOAQUIM NADAL I FARRERAS
Consejero de Política Territorial
y Obras Públicas y
presidente de la ATM

Pasados diez años de la creación de la ATM, esta Memoria de 2007 contiene muchos elementos de gran importancia y singularidad que señalan el orden de prioridades del Govern de la Generalitat y de todas las administraciones consorciadas.

En primer lugar, un repaso del Plan Director de Infraestructuras (PDI) 2001-2010, del cual se desprende la urgente necesidad de su revisión y actualización, ya iniciadas. El dato financiero clave es que a 2007 se ha superado en mucho, en términos absolutos, la cantidad de dinero comprometida para todo el período de vigencia del PDI. Más dinero y, no obstante, todavía no todas las obras. Y algunas de ellas discutidas o modificadas. Es el caso de la línea 12 del metro, la cual se ha acordado sustituir por la prolongación de algunas líneas y la construcción de una nueva línea ferroviaria, Cornellà-Castelldefels. Es, pues, urgente disponer de un PDI revisado y adaptado a la nueva realidad.

La traducción física de las obras previstas en el PDI se acredita sobradamente en el mapa de seguimiento. El mapa es espectacular y expresa la dimensión del proceso de modernización, cambio y adaptación a la accesibilidad de toda la red de transporte público de la región metropolitana. El hecho de que este enorme volumen de obras sea aún poco visible plantea un problema que debemos resolver. Se trata de hacer compatible el proceso de obras y las molestias correspondientes a su materialización, con el disfrute sucesivo de las mejoras que se van realizando y finalizando. La desviación del tráfico en la calle Balmes y el corte de la calle Rosselló pueden ser un paradigma de la distancia entre los inconvenientes visibles y la mejora todavía invisible. Tiene que llegar un día en que el mapa de las obras se convierta en el mapa de las realizaciones, y acredite así una labor de planificación y obras sin precedentes.

En segundo término debemos subrayar la importancia de los trabajos culminados de redacción del Plan Director de Movilidad de la Región Metropolitana. La ATM, constituida también en autoridad territorial de la movilidad, ha elaborado un trabajo ambicioso y muy consensuado que debe representar un salto cualitativo en la valoración integrada de los sistemas de transporte y en la mejora de las prestaciones, hasta hacer de la movilidad un derecho ejercido y disfrutado en plenitud por la ciudadanía, como respuesta a los retos de la congestión. Somos más y nos movemos más. Movernos de forma colectiva e inteligente es un reto para una sociedad avanzada.

El progreso de la integración tarifaria se ha transformado en el faro que guía el proceso de integración de todas las redes de transporte de Catalunya. Siguiendo el modelo de éxito de la integración tarifaria de la ATM, Catalunya se plantea conseguir la plena integración tarifaria de todo el territorio en 2012. Mientras, la creación de las ATM de Girona, Tarragona, Lleida y la Catalunya central ha anticipado el proceso de la integración tarifaria en estos territorios. Lejos quedan los primeros intentos de integración, y el horizonte de 2012 ha dejado de ser una utopía y es ahora una realidad ya plausible.

En cuarto lugar quisiera destacar el proceso cada vez más sólido de integración entre los municipios de la primera corona metropolitana y los de la segunda, integrados en la AMTU y cada vez más comprometidos con los mismos objetivos por una movilidad inteligente que en su día dieron origen a la ATM.

Finalmente, la vigencia del contrato programa para el período 2007-2008 nos marca la agenda de un nuevo contrato programa, que debería contener todos los ingredientes para abordar el salto de escala y de dimensión que realizará el sistema con la finalización del sistema tranviario, la apertura de las líneas 3 y 5 del metro en todos los tramos en obras y el inicio de la puesta en servicio de la línea 9, como punto álgido de un ambicioso plan que el Govern de Catalunya está comprometido en culminar al servicio de todos los ciudadanos, que esperan respuestas eficaces a los nuevos retos de una nueva sociedad.

La ATM avanza con paso firme y una gestión esmerada por el complejo camino del transporte público, y supera las tormentas coyunturales que ponen en entredicho algunos de los servicios. La superación de este horizonte de crisis por uno de clara esperanza es la tarea que la ATM tiene por delante y que está dispuesta a desplegar.

Índice

| | |
|---|------------|
| C1 Presentación del consorcio | 8 |
| El consorcio ATM | 10 |
| Órganos de gobierno, asesoramiento y consulta | 11 |
| Estructura organizativa de la ATM | 14 |
| C2 Actuación del ejercicio 2007 | 16 |
| Planificación de infraestructuras | 18 |
| Estado de ejecución de las actuaciones | 19 |
| Inversiones en curso | 27 |
| Estudios derivados del PDI 2001-2010 | 32 |
| Plan Director de Movilidad de la RMB | 33 |
| Gestión del sistema tranviario | 36 |
| Tranvía Diagonal - Baix Llobregat | 36 |
| Tranvía Sant Martí - Besòs | 40 |
| Evolución de la demanda del sistema tranviario | 44 |
| Sistema tarifario integrado | 45 |
| Títulos y tarifas | 47 |
| Ventas y utilización del sistema | 48 |
| Índice de intermodalidad | 51 |
| Financiamiento del sistema | 53 |
| Otras actuaciones | 55 |
| Material móvil | 55 |
| Sistema de ayuda a la explotación - SAE | 56 |
| Sermetra, SL | 57 |
| Proyección exterior | 59 |
| C3 Estadísticas del sistema | 62 |
| TransMet Cifras 2007 | 64 |
| Las encuestas | 67 |
| Resultados de la encuesta de movilidad cotidiana 2006 (EMQ) | 67 |
| La encuesta de movilidad en día laborable 2007 (EMEF) | 76 |
| C4 Informe de auditoría | 80 |
| C5 Presupuesto 2008 | 124 |



01



Presentación del consorcio

EL CONSORCIO ATM

La Autoritat del Transport Metropolità (ATM) es un consorcio interadministrativo de carácter voluntario, creado en 1997, al cual pueden adherirse todas las administraciones titulares de servicios públicos de transporte colectivo, individualmente o a través de entidades que las agrupen y representen, que pertenezcan al ámbito formado por las comarcas de Alt Penedès, Baix Llobregat, Barcelonès, Garraf, Maresme, Vallès Occidental y Vallès Oriental.

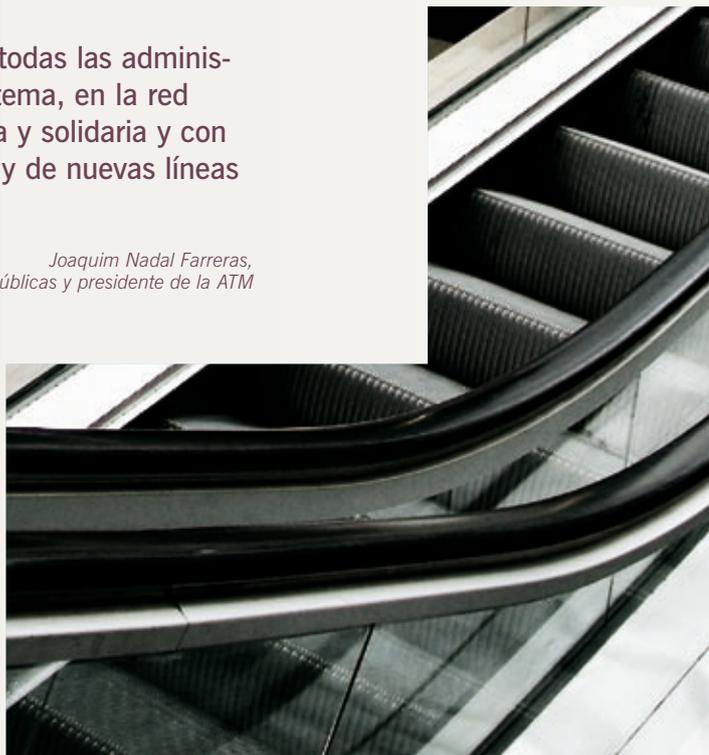
El consorcio está integrado por la Generalitat de Catalunya (51%) y por las administraciones locales (49%): Ayuntamiento de Barcelona, Entitat Metropolitana del Transport (EMT) y Agrupación de Municipios titulares de servicios de Transporte Urbano de la región metropolitana de Barcelona (AMTU). Cabe destacar la presencia de representantes de la Administración General del Estado en los órganos de gobierno de la ATM, en calidad de observadores.

La ATM tiene como finalidad articular la cooperación entre las administraciones públicas titulares de los servicios y de las infraestructuras del transporte público colectivo del área de Barcelona que integran la ATM, así como la colaboración con aquellas otras que, como la Administración del Estado, están comprometidas financieramente o son titulares de servicios propios o no traspasados.

“ ATM, 10 años de historias

Es el esfuerzo más notable de participación conjunta de todas las administraciones en la toma de decisiones en relación con el sistema, en la red de transporte público, con una clara vocación integradora y solidaria y con la creciente incorporación de nuevas autoridades locales y de nuevas líneas de transporte.”

*Joaquim Nadal Ferreras,
Consejero de Política Territorial y Obras Públicas y presidente de la ATM*





ÓRGANOS DE GOBIERNO, ASESORAMIENTO Y CONSULTA

En los órganos de gobierno, asesoramiento y consulta de la ATM están representados los diferentes organismos y administraciones relacionados con el transporte público colectivo.

1. Consejo de Administración

El Consejo de Administración es el órgano rector de la ATM. Se compone de dieciocho miembros de pleno derecho –nueve en representación de la Generalitat de Catalunya, siete en representación de las administraciones locales constituyentes (Ayuntamiento de Barcelona y EMT), dos en representación de la AMTU–, y dos en representación de la Administración del Estado, con carácter de observadores. Asiste también a las reuniones el director técnico de la ATM.

La composición del Consejo de Administración el 31 de diciembre de 2007 era la siguiente:

| | |
|--------------------------|---------------------------|
| Presidente | Joaquim Nadal Ferreras |
| Vicepresidente 1º | Ramon García-Bragado Acín |
| Vicepresidente 2º | Antoni Poveda Zapata |
| Vocales | Antonio Balmon Arévalo |
| | Martí Carnicer Vidal |
| | Assumpta Escarp Gibert |
| | Jordi Follia Alsina |
| | Josep Mayoral Antigas |
| | Lluïsa Melgares Aguirre |
| | Manel Nadal Ferreras |
| | Oriol Nel·lo Colom |
| | Eduard Pallejà Sedó |
| | Jordi Portabella Calvete |
| | Matilde Sala Manuel |
| | Lluís Tejedor Ballesteros |
| | Esteve Tomàs Torrens |
| | Manel Villalante Llauradó |
| Vocal y director general | Ramon Seró Esteve |
| Observadores | José Luis Marbán García |
| | Ángel Rodríguez González |
| Secretaria | Carme Sardà Vilardaga |

ÓRGANOS DE GOBIERNO, ASESORAMIENTO Y CONSULTA

2. Comité Ejecutivo

El Comité Ejecutivo del Consejo de Administración está formado por seis miembros, tres en representación de la Generalitat de Catalunya, dos en representación de las administraciones locales constituyentes y uno en representación de la AMTU.

Tiene la función general de examinar y elevar al Consejo de Administración las propuestas sobre instrumentos de planificación del Sistema Metropolitano de Transporte Público Colectivo, convenios de financiación y contratos de servicio con administraciones y operadores, sistema tarifario y presupuestos anuales, entre otros.

El Comité Ejecutivo, el 31 de diciembre de 2007, tenía la composición siguiente:

| | |
|------------|---------------------------|
| Presidente | Ramon Seró Esteve |
| Vocales | Assumpta Escarp Gibert |
| | Manel Nadal Farreras |
| | Antoni Poveda Zapata |
| | Antoni Prunés Santamaria |
| | Manel Villalante Llauredó |
| Secretaria | Carme Sardà Vilardaga |

3. Comisión de Asesoramiento Jurídico

Esta comisión presta asistencia y asesoramiento jurídico al Consejo de Administración y a la dirección general de la ATM. Está formada por representantes de la Generalitat de Catalunya, del Ayuntamiento de Barcelona, de la EMT, de la AMTU y de la propia ATM.

4. Ponencia Técnica de Operadores

La Ponencia Técnica de Operadores del Transporte Colectivo Metropolitano es el órgano de colaboración y consulta del Consorcio en cuestiones de carácter técnico y está compuesta por representantes de los operadores de transporte público de la región metropolitana.





5. Consejo de la Movilidad

La aprobación de la Ley de la Movilidad 9/2003, de 13 de junio, comportó la modificación de los estatutos de la ATM al objeto de convertirse en Autoridad de la Movilidad. Esta ley también prevé la constitución de consejos territoriales de la movilidad.

Los nuevos estatutos de la ATM, aprobados en junio de 2005, definen el Consejo de la Movilidad de la ATM como el órgano de consulta y participación cívica y social en el funcionamiento del sistema de transporte público colectivo y de la movilidad.

Está integrado por los siguientes miembros:

- Presidente: el vicepresidente segundo de la ATM.
- Un vocal del Consejo de Administración de la ATM por cada administración consorciada y entidad adherida.
- Representantes de la Federación de Municipios de Catalunya y de la Asociación Catalana de Municipios y Comarcas.
- Representantes de las organizaciones empresariales con más implantación en Catalunya.
- Representantes de los sindicatos con más implantación en Catalunya.
- Representantes de las asociaciones de consumidores y usuarios más representativas en Catalunya.
- Representantes de asociaciones o colectivos de especial relevancia en el transporte público y la movilidad.
- El director general de la ATM.
- Actúa como secretario del Consejo un miembro del cuadro directivo del Consorcio, propuesto a tal efecto por el director general.

ESTRUCTURA ORGANIZATIVA DE LA ATM

El 31 de diciembre de 2007 la composición de la plantilla de la ATM era la siguiente:

Directivos y responsables de gestión

Ramon Seró Esteve
Director general

Marc A. Garcia López
Director técnico

Lluís Alegre Valls
Jefe del servicio de Movilidad

Josep Caldú Cebrián
Jefe del servicio de Administración

Francesc Calvet Borrull
Jefe del servicio de Planificación

Mayte Capdet Sorribes
Jefe del servicio de Integración tarifaria y Comunicación

Carme Fàbregas Casas
Jefe del servicio de Sistemas

Xavier Roselló Molinari
Adjunto al director técnico

Àngel Sangrós Bondia
Jefe del servicio de Desarrollo de proyectos

Maria Montaner Maragall
Jefe de la unidad de Relaciones con operadores

Lluís Rams Riera
Jefe de la unidad de Financiación del sistema





Personal técnico y de soporte

Montserrat Alegri Garcia

Xavier Andreu Sedó

Lluís Avellana Pla

Magda Baró Callejas

Elisabet Bassi Riera

Jordi Clària Martínez

Marta De Domingo Peña

Anna Farrero Vallès

Núria Fontova Jordana

Sonia Gómez Gil

Montserrat Hernández Rovira

Carolina Lages Llopis

Miquel Lamas Sánchez

Mònica Lladó Garcia

Agustí López Marín

Mireia Lora Falip

Alberto Miguel Sans

Josep Moya Matas

Alfred Pallardó Beltran

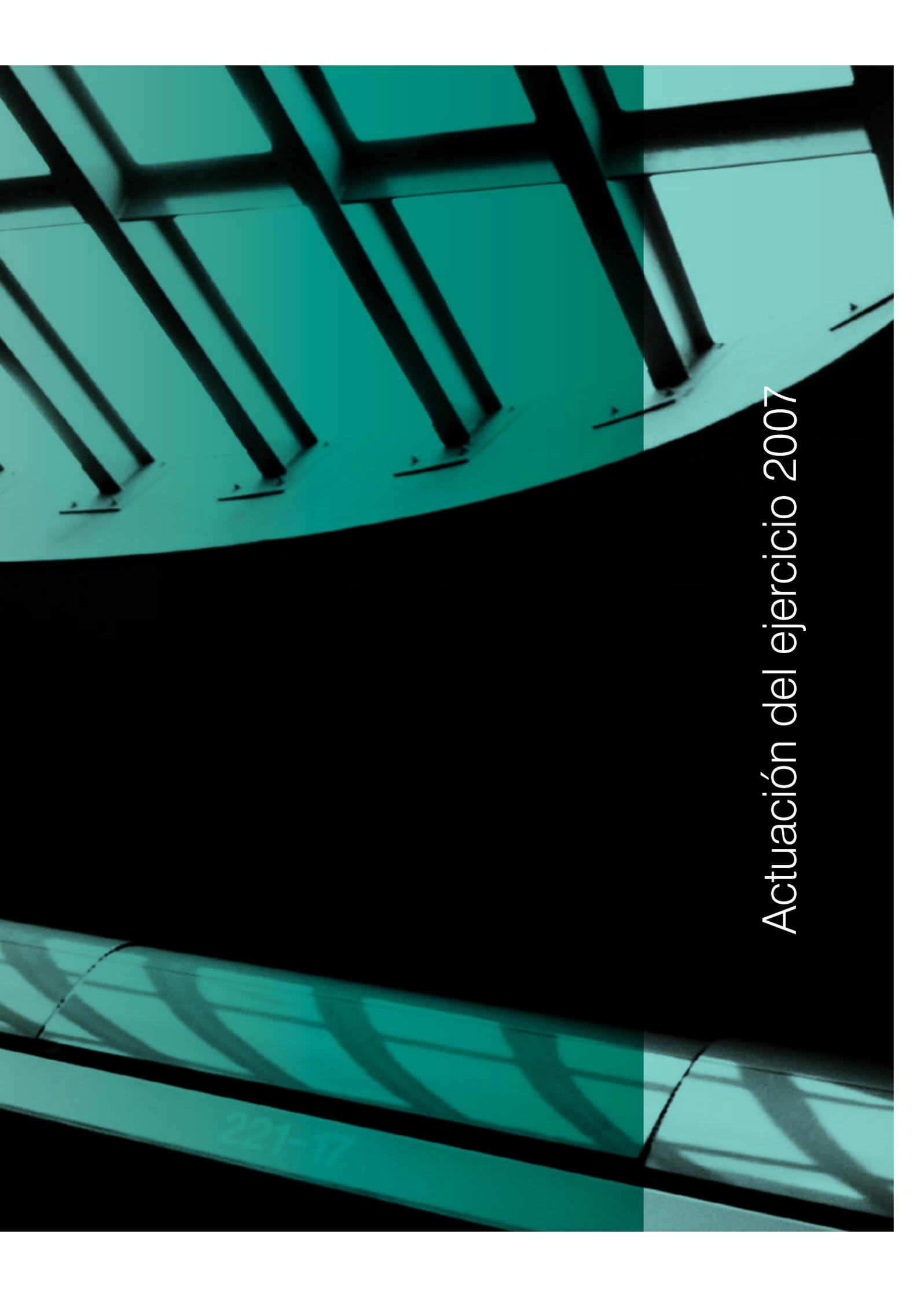
Sílvia Sanchón Llausí

Rosa Solans Castells



C2

Deixeu sortir / Dejen sair / Allow way out



Actuación del ejercicio 2007

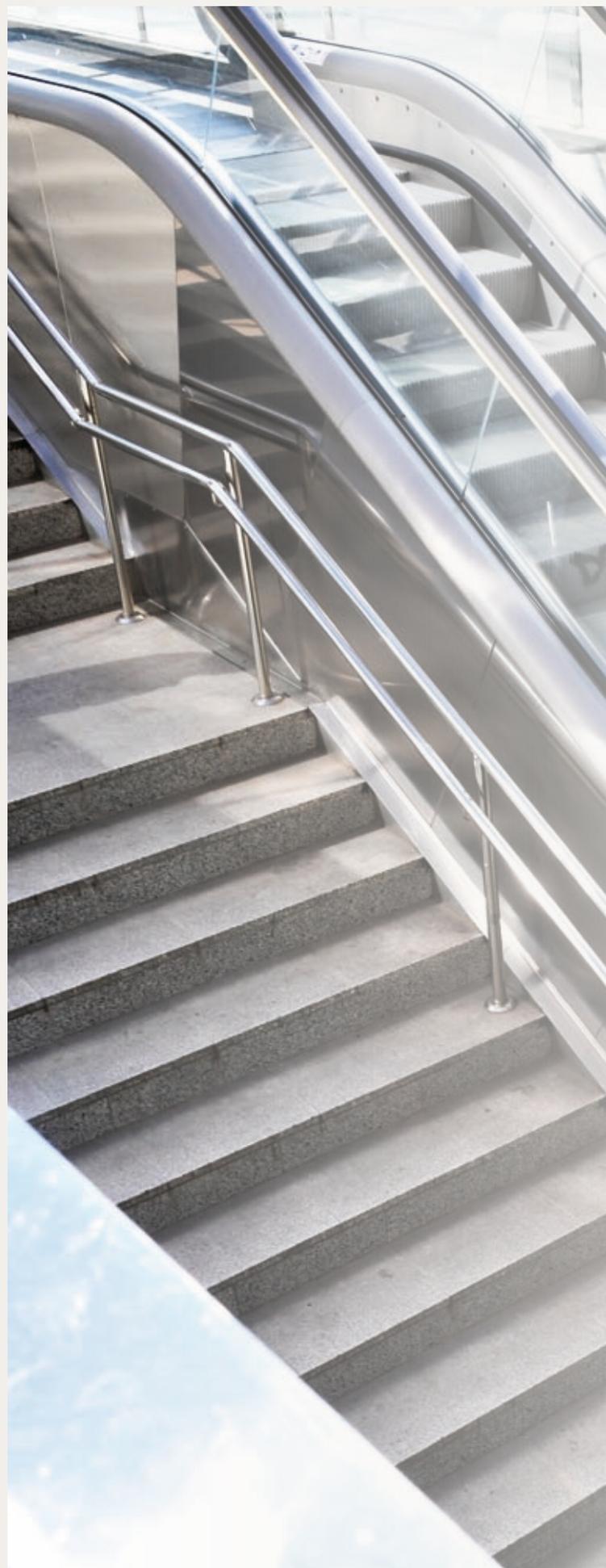
221-17

Planificación de infraestructuras

El Consejo de Administración de la ATM aprobó el PDI 2001-2010, en su versión definitiva, el 25 de abril de 2002. El PDI (Plan Director de Infraestructuras) se concibe como un plan flexible, deslizando, a desarrollar en programas quinquenales que sean la base de los Convenios de Financiación a firmar entre la Generalitat y la Administración General del Estado. El seguimiento se efectúa en dos ritmos temporales mediante:

- Un informe anual, que indica el grado de realización de las actuaciones previstas en el PDI y las contrasta con la evolución de la población y la movilidad vehículo privado/ transporte público en los distintos ámbitos territoriales.
- Una revisión quinquenal del cumplimiento del programa de actuaciones y de las previsiones de localización residencial, de actividad y de grandes centros de atracción/generación de viajes, y de la movilidad que de ellos deriva, que permita definir el nuevo programa de actuaciones introduciendo incluso, llegado el caso, nuevas infraestructuras que se considerasen necesarias.

Se ha realizado ya el quinto informe anual de seguimiento del PDI 2001-2010, analizando la evolución socioeconómica de la región metropolitana de Barcelona (RMB), comparando la situación actual (datos 2006-2007) de las principales magnitudes –población e índice de motorización– con los datos de los últimos años.





1. Estado de ejecución de las actuaciones

Se describe el estado de cada una de las actuaciones incluidas en el PDI, por programas: ampliación de red (AX), intercambiadores (IN) y modernización y mejora (MM), con el detalle de la inversión ejecutada en cada actuación.

El programa de red estatal (XE), la responsabilidad de la cual corresponde a la AGE, se ha excluido del análisis económico agregado dado que no se dispone de información suficientemente detallada.

Los datos utilizados para realizar este informe han sido proporcionados principalmente por la Dirección General del Transporte Terrestre y GISA, y complementariamente por los operadores públicos TMB (actuaciones MM01 a MM08 del Programa de modernización y mejora) y FGC (actuaciones MM09 a MM16). La fuente de información correspondiente a la red tranviaria son los propios servicios técnicos de la ATM.

En la tabla resumen adjunta se indica el estado de ejecución de las distintas actuaciones del PDI el 31.12.2007, con la siguiente clasificación según grado de ejecución:

- Obras finalizadas (■)
- Obras ya licitadas y/o en ejecución (■)
- Actuaciones cuyo proyecto ya se ha realizado o se está redactando (estudio informativo o proyecto constructivo) (■)
- Actuaciones pendientes de proyecto (■)

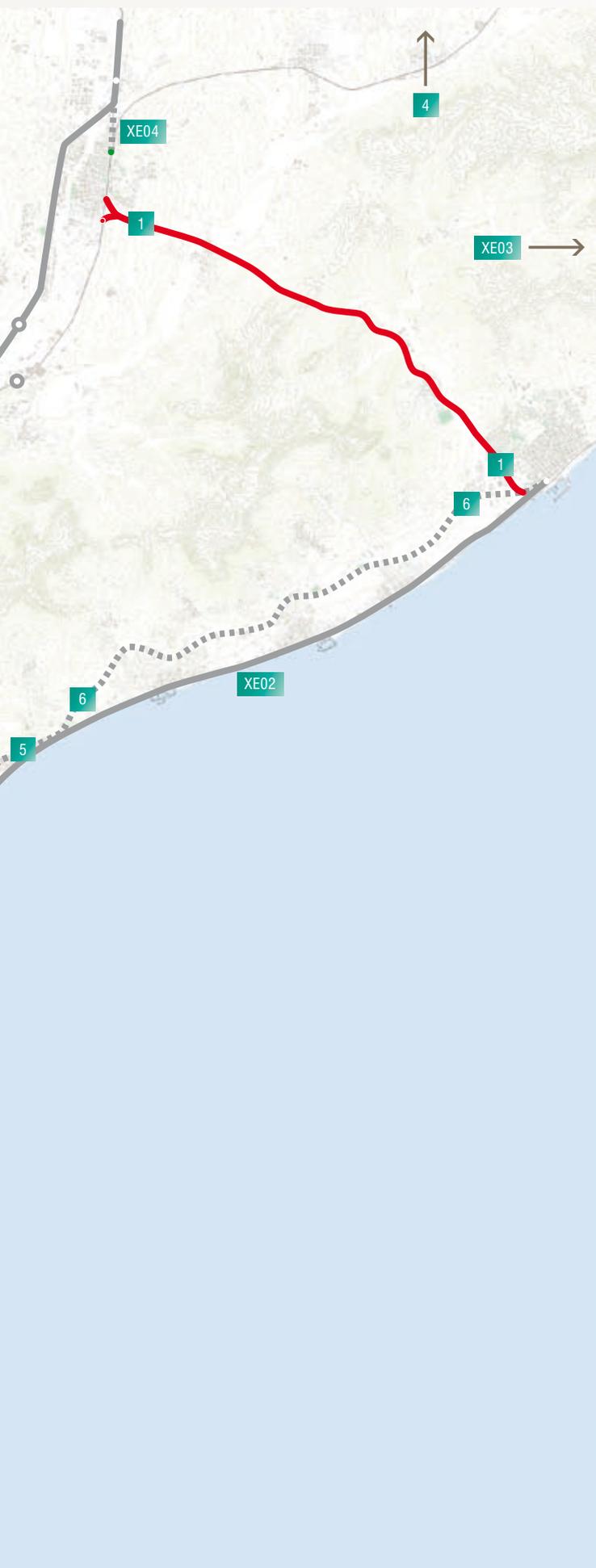
“ El PDI 2001-2010, aprobado por el Consejo de Administración de la ATM, se concibe como un plan flexible, estructurado en programas quinquenales, que son la base de los convenios de financiación entre la Generalitat y el Estado.”

Planificación de infraestructuras

| Código | Actuación | Importe PDI (M€, IVA excl.) |
|--------------------------|---|--------------------------------|
| Ampliación de red | | |
| AX01 | L1 Feixa Llarga - El Prat | 114,0 |
| AX02 | L1 Fondo - Badalona Centre | 111,1 |
| AX03 | L2 St. Antoni - Fira 2 | 126,6 |
| AX04 | L2 Pep Ventura - Can Ruti | 103,6 |
| AX05 | L3 Canyelles - Trinitat Nova | 74,8 |
| AX06 | L4 La Pau - Sagrera TAV | 69,1 |
| AX07 | L5 Horta - Vall d'Hebron | 119,4 |
| AX08 - AX11 | L9 Metro | 1.938,3 |
| | Material móvil L9 | 234,4 |
| AX12a | Tranvía Diagonal - Baix Llobregat | 241,2 |
| AX12b | Tranvía Diagonal - Besòs | 168,9 |
| AX13 | FGC Pl. Espanya - Gràcia/Provença | 137,6 |
| AX14 | FGC Terrassa Rambla - Can Roca | 123,3 |
| AX15 | FGC Sabadell Estació - Pl. Espanya | 117,8 |
| AX16 | Aéreo Olesa - Esparreguera | 3,1 |
| AX17 | Línea Castelldefels - St. Boi - Sarrià | 652,8 |
| AX18 | Metro ligero Trinitat Nova - Can Cuiàs | 33,6 |
| AX19 | Plataforma reservada bus corredor de Caldes | 62,1 |
| AX20 | Material móvil L1 | - |
| Subtotal | | 4.431,9 |
| Intercambiadores | | |
| IN01 | Pl. Catalunya | 110,2 |
| IN02 | L'Hospitalet Centre | 26,7 |
| IN03 | Sagrera Meridiana | 19,1 |
| IN04 | Arc de Triomf | 8,3 |
| IN05 | Intercambiadores relacionados con el TAV | 25,9 |
| IN06 | Martorell Central | 2,6 |
| IN07 | Intercambiadores El Papiol - Mollet | 9,8 |
| IN08 | Intercambiadores Castelldefels - St. Boi - Sarrià | 13,0 |
| IN09 | Intercambiador Quatre Camins | 4,6 |
| IN10 | Aparcamientos de disuasión | 2,4 |
| IN11 | Nuevas estaciones de bus | 3,7 |
| Subtotal | | 226,2 |

| Código | Actuación | Importe PDI (M€, IVA excl.) |
|-------------------------------|--|--------------------------------|
| Modernización y mejora | | |
| MM01 | Conversión L4 a L2 | 18,7 |
| MM02 | Nuevas estaciones | 25,0 |
| MM03 | Mejora de estaciones | 135,0 |
| MM04 | Adaptaciones a PMRs | 100,5 |
| MM05 | Renovación de vía | 21,8 |
| MM06 | Mejoras en explotación y mantenimiento | 34,7 |
| MM07 | Seguridad en la red | 15,5 |
| MM08 | Conducción automática (ATO) a L4 | 15,5 |
| MM09 | Semisoterramiento en Pallejà | 50,8 |
| MM10 | Desdoblamiento El Palau - Martorell | 18,9 |
| MM11 | Desdoblamiento Martorell - Olesa | 9,3 |
| MM12 | Supresión pasos a nivel | 4,7 |
| MM13 | Adaptación a PMRs | 11,6 |
| MM14 | Prolongación de andenes | 10,1 |
| MM15 | Señalización y control de la circulación | 11,1 |
| MM16 | Nueva estación Amadeu Torner | 5,2 |
| MM17 | Material móvil Metro. Renovación TMB | 198,3 |
| MM18 | Material móvil FGC | 78,1 |
| Subtotal | | 764,8 |
| Total | | 5.422,9 |

Nota: en el programa de modernización y mejora, las actuaciones MM01 a MM08 corresponden a la red de metro de TMB y las actuaciones MM09 a MM16, a FGC



PDI 2001-2010

Estado de ejecución – 31 diciembre 2007

Actuaciones

Ampliaciones de red ferroviaria

| | |
|-------|---|
| AX01 | Metro L1 Prolongamiento Feixa Llarga - El Prat - Pl. Catalunya |
| AX02 | Metro L1 Prolongamiento Fondo - Badalona Centre |
| AX03 | Metro L2 Conexión Sant Antoni - Fira 2 |
| AX04 | Metro L2 Prolongamiento Pep Ventura - Badalona Centre - Casagemes - Morera - Can Ruti |
| AX05 | Metro L3 Prolongamiento Canyelles - Roquetes - Trinitat Nova |
| AX06 | Metro L4 Prolongamiento La Pau - Sagrera TAV |
| AX07 | Metro L5 Prolongamiento Horta - Vall d'Hebron |
| AX08 | Metro L9 Tramo Aeroport - Parc Logístic |
| AX09 | Metro L9 Tramo Parc Logístic - Zona Universitària |
| AX10 | Metro L9 Zona Universitària - Sagrera Meridiana |
| AX11 | Metro L9 Tramo Sagrera Meridiana - Gorg/Can Zam |
| AX12a | Tranvía Diagonal (Pl. Francesc Macià) - Baix Llobregat |
| AX12b | Tranvía Diagonal (Pl. Glòries) - Besòs |
| AX13 | FGC Prolongamiento Pl. Espanya - Pl. Francesc Macià - Gràcia/Provença |
| AX14 | FGC Prolongamiento Terrassa Rambla - Can Roca |
| AX15 | FGC Prolongamiento Sabadell Estació - Pl. Espanya |
| AX16 | FGC Aéreo Olesa - Esparreguera |
| AX17 | Línia Castelldefels - Sant Boi - Sarrià |
| AX18 | Metro Lleuger Trinitat Nova - Can Cuiàs |
| AX19 | Plataforma reservada para bus en el corredor Caldes - Mollet/Santa Perpètua |

Modernización y mejora de la red (Metro y FGC)

| | |
|------|---|
| MMO1 | Metro Conversión de L4 a L2 |
| MMO2 | Metro Nuevas Estaciones: Maresme - Fòrum, Virrei Amat y Cardenal Reig |
| MMO3 | Metro Mejora de estaciones (no grafiada) |
| MMO4 | Metro Adaptación a PMRs (no grafiada) |
| MMO5 | Metro Renovación de vía (no grafiada) |
| MMO6 | Metro Mejoras en explotación y mantenimiento (no grafiada) |
| MMO7 | Metro Seguridad en la red (no grafiada) |
| MMO8 | Metro Conducción automática de trenes (ATO) a L4 (no grafiada) |
| MMO9 | FGC Semisoterramiento en Pallegà |
| MM10 | FGC Desdoblamiento El Palau - Martorell |
| MM11 | FGC Desdoblamiento Martorell - Olesa |
| MM12 | FGC Supresión pasos a nivel (no grafiada) |
| MM13 | FGC Adaptación PMRs (no grafiada) |
| MM14 | FGC Alargamiento de andenes y nuevo acceso a Reina Elisenda (no grafiada) |
| MM15 | FGC Señalización y control de la circulación (no grafiada) |
| MM16 | FGC Nueva estación en Amadeu Torner |

Intercambiadores

| | |
|------|--|
| IN01 | Intercambiador Pl. Catalunya (Metro L1-L2-L3-L4, FGC y RENFE) |
| IN02 | Intercambiador L'Hospitalet Centre (Metro L1-L9 y RENFE) |
| IN03 | Nueva estación intermodal en Sagrera Meridiana (Metro L1-L5-L9 y RENFE) |
| IN04 | Intercambiador Arc de Triomf (Metro L1, RENFE, Estación Bus) |
| IN05 | Intercambiadores relacionados con el TAV |
| IN06 | Intercambiador Martorell Central (FGC, RENFE y Estación Bus) |
| IN07 | Intercambiadores línea El Papiol - Mollet (RENFE y FGC) |
| IN08 | Intercambiadores en la línea Castelldefels - Sant Boi - Sarrià |
| IN09 | FGC Intercambiador Quatre Camins (FGC y Estación Bus) |
| IN10 | FGC Aparcamiento de disuasión (no grafiada) |
| IN11 | Nuevas estaciones de autobús y aparcamiento en estaciones de metro (no grafiada) |

Ampliaciones, modernización y mejora de red ferroviaria estatal

| | |
|------|--|
| XE01 | Reconversión en viajeros línea El Papiol - Mollet |
| XE02 | Ampliación de capacidad Tramo Badalona - Mataró |
| XE03 | Desdoblamiento de vía Arenys de Mar - Tordera |
| XE04 | Conexión de las líneas de Vic y Girona |
| XE05 | Desdoblamiento de vía Montcada - La Garriga |
| XE06 | Túnel de Montcada |
| XE07 | Nuevas estaciones en Sabadell, Terrassa, Sant Adrià y Granollers |
| XE08 | Soterramiento de vía en Sant Feliu de Llobregat |
| XE09 | Nuevo Túnel Sants - Sagrera (Actuaciones GIF) |
| XE10 | Remodelación nudo Aeropuerto |
| XE11 | Estación de Vilafranca del Penedès |
| XE12 | Soterramiento parcial en Mas Rampinyo |
| XE13 | Servicio ferroviario en el túnel de Meridiana |
| XE14 | Mejora del acceso sur a la estación de Sants |
| XE15 | Mejora de acceso norte de la estación en Sagrera TAV |
| XE16 | Nuevas instalaciones logísticas (no grafiada) |
| XE17 | Modernización y mejora de las instalaciones de seguridad (no grafiada) |
| XE18 | Aparcamiento de disuasión (no grafiada) |
| XE19 | Nuevo material móvil de Rodalies (no grafiada) |

Estudios de viabilidad y trazado de nuevas actuaciones

| | |
|----|--|
| 1 | Estudio conjunto de nueva línea ferroviaria orbital Mataró - Granollers, Granollers - Sabadell, Terrassa - Martorell y Vilafranca - Vilanova |
| 2 | Nueva línea Tibidabo - UAB (FGC) |
| 3 | Nueva línea Montcada - Sabadell |
| 4 | Desdoblamiento La Garriga - Vic |
| 5 | Variante de Badalona (o permeabilización de la línea existente) |
| 6 | Estudio de desplazamiento de la línea del Maresme hacia el interior |
| 7 | Metro ligero Can Cuiàs - Ripollet |
| 8 | Tranvía Cerdanyola - Centre Direccional - Sant Cugat |
| 9 | Paso del tranvía Diagonal - Baix Llobregat por Laureà Miró (Esplugues de Llobregat) |
| 10 | Prolongamiento tranvía Sant Feliu - Quatre Camins |
| 11 | Prolongamiento tranvía Cornellà Centre - Almeda |
| 12 | Estudio de capacidad del corredor Castelldefels - El Prat (3ª y 4ª vías) |

Planificación de infraestructuras

Programa de ampliación de la red

| Actuación | Situación actual (31 de diciembre de 2007) |
|---|--|
| AX01 – Prolongación L1 Hospital de Bellvitge - El Prat (Pl. Catalunya) | Talleres y cola de maniobras: en ejecución |
| AX02 – Prolongación L1 Fondo - Badalona Centre | Estudio informativo en redacción (final previsto: julio 2008) |
| AX03 – Conexión L2 St. Antoni - Fira Montjuïc 2 | Proyecto constructivo en redacción (aprobación prevista: julio 2008) |
| AX04 – Prolongación L2 Pep Ventura - Badalona Centre* | Obra en ejecución (previsión puesta en servicio: septiembre 2009) |
| AX05 – Prolongación L3 Canyelles - Trinitat Nova* | Obra en ejecución (previsión puesta en servicio: septiembre 2008) |
| AX06 – Prolongación L4 La Pau - Sagrera TAV | Pendiente proyecto constructivo estación Santander L4 y desafección L9 |
| AX07 – Prolongación L5 Horta - Vall d'Hebron* | Obra en ejecución (previsión puesta en servicio: septiembre 2010) |
| AX13 – Prolongación FGC Pl. Espanya - F. Macià-Gràcia/Provença | Entregado estudio informativo y pendiente de tramitación |
| AX14 – Prolongación Terrassa Rambla - UPC/Vallparadís* | Obra en ejecución (previsión puesta en servicio: inicio 2011) |
| AX15 – Prolongación FGC Sabadell Rambla - Pl. Espanya | Obra adjudicada (previsión puesta en servicio: finales 2012, hasta Ca n'Oriac) |
| AX16 – Teleférico Esparreguera - Olesa* (incluida en actuación MM11) | Obra inaugurada |
| AX17 – Línea Castelldefels - St. Boi - Sarrià | En redacción los estudios informativos y de impacto ambiental de la prolongación de L3 de FMB Zona Universitària - St. Feliu y prolongación de L6 de FGC Reina Elisenda - St. Joan de Déu (final previsto: junio 2008). El MIFO está redactando el estudio informativo del tramo Cornellà - Castelldefels de la línea C3 de cercanías. |
| AX18 – Metro ligero Trinitat Nova - Can Cuiàs* | En servicio desde el 14 de diciembre de 2003 |
| AX19 – Plataforma reservada autobuses Caldes de Montbui - Mollet/ Sta. Perpètua | Estudio informativo redactado |
| Línea L9 (Actuaciones AX08-11) | |
| L9 Tramo Sagrera Meridiana - Can Zam/Gorg | Obras en ejecución (previsión puesta en servicio tramo Can Zam - Fondo (septiembre 2009) |
| L9 Tramos Aeroport - Parc Logístic - Zona Universitària - Sagrera Meridiana | Obras en ejecución |
| L9 Túnel Aeroport - Parc Logístic | Obras en ejecución |
| L9 Proyectos sectoriales (ascensores, escaleras mecánicas, sistema peaje) | Obras en ejecución |
| Tranvía | |
| AX12a – Tranvía Diagonal - Baix Llobregat | En servicio desde el 3 de abril de 2004 |
| AX12b – Tranvía Glòries - Besòs | En servicio desde el 8 de mayo de 2004 (línea T4). Pendiente puesta en servicio ramal Rambla de la Mina (junio 2008) |
| Material móvil (L9, renovación L5 y otros) | Adjudicado |

* Actuación incluida en los Convenios de Financiación de Infraestructuras

Programa de intercambiadores

| Actuación | Situación actual (31 de diciembre de 2007) |
|--|--|
| IN01 – Intercambiador Pl. Catalunya (Metro L1-L2-L3-L4, FGC y Renfe) | Estudio informativo de la cola de maniobras Pl. Catalunya en redacción |
| IN02 – Intercambiador L'Hospitalet Centre (Metro L1-L9 y Renfe) | Redactado proyecto básico (en colaboración con el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de L'Hospitalet) |
| IN03 – Intercambiador Sagrera Meridiana | En servicio el trasbordo L1 - L5 desde el 13 de marzo de 2007 |
| IN04 – Intercambiador Arc de Triomf* | Obra en ejecución (trabajos previos) |
| IN05 – Intercambiadores relacionados con el TAV | Actuación desprogramada |
| IN06 – Intercambiador Martorell Central (FGC, Renfe y Estación Bus) | En servicio la estación FGC desde el 21 de mayo de 2007 |
| IN07 – Intercambiadores línea El Papiol - Mollet (Renfe y FGC) | En redacción el proyecto constructivo de la estación de Vulpalleres |
| IN08 – Intercambiadores línea Castelldefels - St. Boi - Cornellà | Actuación vinculada a la AX17 |
| IN09 – Intercambiador Quatre Camins* | En servicio, inaugurado el 4 de julio de 2003 |
| IN10 – Aparcamientos de disuasión (FGC) | Finalizado el estudio de alternativas y demanda de la PI. Doctor Pearson en Rubí |
| IN11 – Nuevas estaciones de autobús y aparcamientos en estaciones de metro | Desprogramada la estación de autobuses de Cerdanyola del Vallès |

* Actuación incluida en los Convenios de Financiación de Infraestructuras

Planificación de infraestructuras

Programa de modernización y mejora

| Actuación | Situación actual (31 de diciembre de 2007) |
|--|---|
| MM01 – Conversión de L4 en L2 La Pau - Pep Ventura* | En servicio |
| MM02 – Nuevas estaciones de metro Maresme (L4)* Metro Cardenal Reig (L5)* Virrei Amat (L5)* | En servicio En curso desvío de servicios y redacción nuevo proyecto constructivo (previsión puesta en servicio: julio 2010) Actuación no programada |
| MM03 – Mejora de estaciones + nuevos vestíbulos (Vallcarca, Sants, Hospital de Bellvitge) | Obra en ejecución: Llacuna, Bogatell y Selva de Mar (L4). Poble Nou (L4): obra por licitar. Ciutadella - Vila Olímpica (L4): proyecto en redacción. Vallcarca (L3): reestudio de la solución proyectada; requerirá un nuevo proyecto. |
| MM04 – Adaptación estaciones metro a PMRs (L1, L3, L4 y L5)* | Proyectos a redactar: intercambiador de Urquinaona (proyecto redactado, pero requiere redactarse uno nuevo). Proyectos en redacción: intercambiador Pl. de Sants (L1). Proyectos en revisión: Virrei Amat (L5) e intercambiadores de Clot, Maragall, Verdaguier y Pl. Espanya. El resto: obras en ejecución. |
| MM05 – Renovación de vía de metro | Tramos finalizados en L3. En ejecución tramo Bogatell-Selva de Mar de L4 (final: marzo 2008) |
| MM06 – Mejoras en explotación y mantenimiento | A cargo de FMB |
| MM07 – Seguridad en la red de metro | A cargo de FMB |
| MM08 – ATP-ATO Línea 4 | No iniciado |
| MM09 – Semisoterramiento en Pallejà (FGC)* | En ejecución obras de urbanización. En servicio la obra ferroviaria desde octubre de 2007 |
| MM10 – Desdoblamiento vía El Palau - Martorell (FGC)* | Desdoblamiento en servicio desde el 21 de mayo de 2007 |
| MM11 – Desdoblamiento Martorell - Olesa (FGC)* | Obra en ejecución (fase I: apartador de Olesa, obra acabada); en finalización fases II y III |
| MM12 – Supresión pasos a nivel (FGC)* | Callús: cuatro pasos a nivel finalizados. Masquefa: dos pasos a nivel finalizados (56 y 57). Masquefa: finalizada la obra de mejora de la permeabilidad transversal. Vallbona: redactado el proyecto constructivo |
| MM13 – Adaptación a PMR (FGC) | Almeda: finalizado el nuevo vestíbulo y la mejora de accesibilidad. Primera fase finalizada (Valldoreix, Bellaterra y St. Esteve Sesrovires). Segunda y tercera fases en obras. Reina Elisenda: obra acabada. Sarrià: en redacción el proyecto de remodelación de vías y adaptación a PMRs (aprobación prevista: octubre 2008); en proyecto, acceso desde C. Cardenal Sentmenat (aprobación prevista: mayo 2008). |
| MM14 – Prolongación de andenes en Bonanova y Tres Torres (FGC)* | En servicio: Bonanova y Tres Torres. St. Gervasi - Pl. Molina: en obras. Gràcia: entregado el proyecto constructivo |
| MM15 – Señalización y control de la circulación (FGC) | A cargo de FGC |
| MM16 – Nueva estación en Amadeu Torner | Obra finalizada (mayo 2007) |

* Actuación incluida en los Convenios de Financiación de Infraestructuras

2. Inversiones en curso

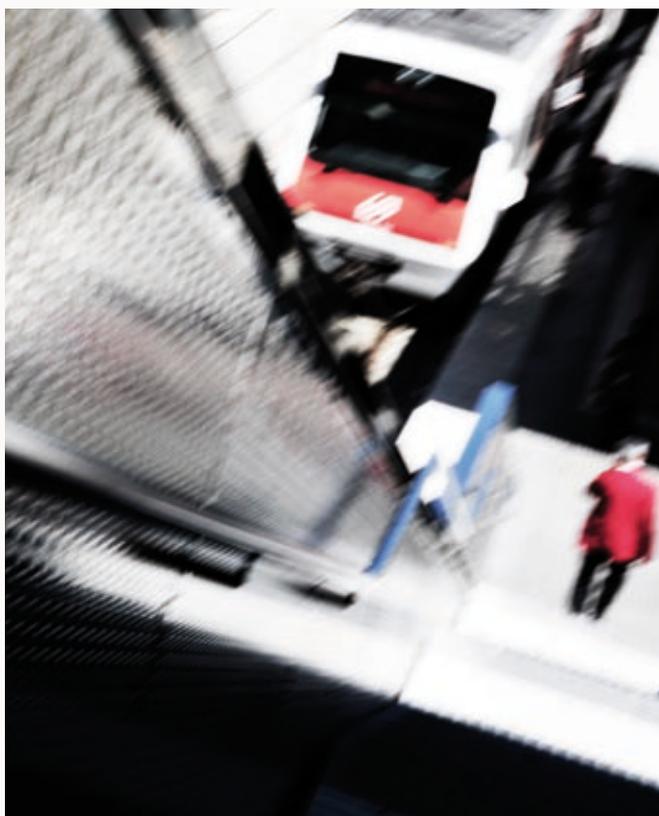
El resumen de la inversión realizada en el marco del PDI el 31.12.2007 es el siguiente (en M€, IVA excluido):

| Programa | Importe PDI (M€) | Estimación coste total | Importe de licitación | Importe de adjudicación | Complementarios | Pendiente licitación |
|------------------------|------------------|------------------------|-----------------------|-------------------------|-----------------|----------------------|
| Ampliación de red | 4.431,9 | 9.394,7 | 4.673,8 | 4.479,4 | 1.959,4 | 2.955,8 |
| Intercambiadores | 226,2 | 341,3 | 144,1 | 119,4 | 18,6 | 203,2 |
| Modernización y mejora | 764,8 | 1.570,6 | 988,8 | 866,8 | 96,7 | 607,2 |
| Total (1) | 5.423,0 | 11.306,6 | 5.806,7 | 5.465,7 | 2.074,8 | 3.766,2 |

(1) No incluye las inversiones de la Administración General del Estado en la red estatal

Los datos económicos que se proporcionan para cada actuación son:

- Importe PDI: inversión estimada inicialmente en el PDI, en M€, IVA excluido.
- Mejor estimación actual del coste total de la obra: previsión del coste total de la actuación, en M€, IVA excluido, obtenida a partir del importe de proyecto, el de licitación o el de adjudicación, y del coste adicional por modificados, revisión de precios y proyectos complementarios. En el caso de las obras acabadas, este coste total equivale al importe de liquidación.
- Importe de las obras licitadas: importe de licitación en M€, IVA excluido.
- Importe de las obras adjudicadas: importe de adjudicación en M€, IVA excluido.
- Modificados, revisión de precios, complementarios: sobre coste de la obra adjudicada por estos conceptos, en M€, IVA excluido.
- Pendiente de licitación y adjudicación: mejor estimación actual del coste de las obras que quedan por licitar y adjudicar, en M€, IVA excluido.



Planificación de infraestructuras

Actuaciones finalizadas (en M€, IVA excluido)

La principal actuación del PDI que está en servicio es la red de tranvías (Trambaix y Trambesòs); durante el año 2007 ha llegado a St. Feliu y a Gorg, y para el año 2008 se prevé la llegada a la Rambla de la Mina. El metro ligero de Can Cuiàs (L11), la conversión de la línea L4 a L2 (MM01) y el aéreo Olesa - Esparreguera también son actuaciones plenamente en servicio.

Durante el año 2007 destacan la finalización del desdoblamiento del metro Llobregat - Anoia en el tramo El Palau - Martorell (MM10), el semisoterramiento de Pallejà (MM09) y el intercambiador de Martorell Central (IN06).

Por otra parte, la principal realización del programa de intercambiadores hasta la fecha es la puesta en servicio de Quatre Camins.

| Código | Actuación | Importe PDI (M€) | Mejor estimación del coste total de la obra | Importe de las obras licitadas | Importe de las obras adjudicadas | Modificados, revisión de precios y complementarios | Pendiente de licitación y adjudicación |
|--------|---|------------------|---|--------------------------------|----------------------------------|--|--|
| AX12a | Tranvía Diagonal - Baix Llobregat | 241,2 | 279,3 | 217,3 | 217,3 | 62,0 | 0,0 |
| AX12b | Tranvía Diagonal - Besòs | 168,9 | 233,0 | 205,2 | 205,2 | 27,8 | 0,0 |
| AX16 | Aéreo Olesa - Esparreguera | 3,1 | 4,5 | 4,8 | 4,5 | 0,0 | 0,0 |
| AX18 | Metro ligero Trinitat Nova - Can Cuiàs ⁽¹⁾ | 33,6 | 49,0 | 42,2 | 42,2 | 6,8 | 0,0 |
| AX20 | Material móvil L1 | - | 77,9 | 77,9 | 77,9 | 0,0 | 0,0 |
| IN06 | Martorell Central | 2,6 | 8,0 | 8,1 | 8,0 | 0,0 | 0,0 |
| IN09 | Intercambiador Quatre Camins | 4,6 | 4,4 | 3,7 | 2,3 | 2,1 | 0,0 |
| MM01 | Conversión L2 a L4 | 18,7 | 21,7 | 21,7 | 20,8 | 0,9 | 0,0 |
| MM09 | Semisoterramiento en Pallejà | 50,8 | 71,4 | 72,2 | 63,3 | 8,1 | 0,0 |
| MM10 | Desdoblamiento El Palau - Martorell | 18,9 | 79,9 | 58,9 | 57,5 | 22,2 | 0,0 |
| MM16 | Nueva estación Amadeu Torner | 5,2 | 17,0 | 16,6 | 16,6 | 0,4 | 0,0 |
| MM17 | Material móvil metro. Renovación TMB | 198,3 | 214,5 | 214,5 | 214,5 | 0,0 | 0,0 |
| | | 746,0 | 1.060,5 | 943,1 | 930,1 | 130,4 | 0,0 |

(1) Incluye inversión 2º Convenio de Infraestructuras

Actuaciones en ejecución (en M€, IVA excluido)

Dentro del programa de ampliación de red cabe destacar las obras de prolongación de la línea L2 Pep Ventura - Badalona Centre, que están en plena ejecución.

Las obras de prolongación de la línea L3 hasta Trinitat Nova están en ejecución avanzada y acabarán en 2008. Las obras de prolongación de la línea L5 se reemprendieron en 2007 y avanzan a buen ritmo.

En la red de FGC se están ejecutando las obras de prolongación Terrassa Rambla - UPC / Vallparadís - Can Roca, y se han iniciado las obras de prolongación Sabadell Estació - Ca n'Oriac.

La construcción de la línea L9 de metro sigue su curso, una vez analizado y confirmado el método constructivo del tramo central (Barcelona). La inauguración del tramo Can Zam - Fondo está prevista para el mes de septiembre de 2009.

Dentro del programa de modernización y mejora, continúa la ejecución de las obras relativas al tramo Martorell - Olesa; su finalización se prevé para mediados de 2008.

También se está culminando la adaptación de las estaciones de FGC a personas de movilidad reducida (PMR) y la supresión de los pasos a nivel de la línea Llobregat - Anoia. En la



red de FMB se está acabando la adaptación de las estaciones sin correspondencia y se ha emprendido la adaptación de las estaciones de trasbordo.

Dentro del programa de intercambiadores cabe destacar especialmente la remodelación del intercambiador de Sagrera Meridiana, que entró en servicio el primer trimestre de 2007. La remodelación del intercambiador de Arc de Triomf se ha iniciado.

Por lo que se refiere al resto de actuaciones incluidas en el programa de modernización y mejora del PDI 2001 - 2010, están en ejecución en su totalidad (algunas ya han finalizado).

Planificación de infraestructuras

| Código | Actuación | Importe PDI (M€) | Mejor estimación del coste total de la obra | Importe de las obras licitadas | Importe de las obras adjudicadas | Modificados, revisión de precios y complementarios | Pendiente de licitación y adjudicación |
|-------------|---|------------------|---|--------------------------------|----------------------------------|--|--|
| AX01 | L1 Feixa Llarga - El Prat ⁽¹⁾ | 114,0 | 192,4 | 66,2 | 48,9 | 0,4 | 143,2 |
| AX04 | L2 Pep Ventura - Can Ruti | 103,6 | 153,3 | 52,2 | 32,9 | 2,1 | 118,3 |
| AX05 | L3 Canyelles - Trinitat Nova | 74,8 | 180,6 | 134,8 | 85,0 | 7,3 | 88,3 |
| AX07 | L5 Horta - Vall d'Hebron | 119,4 | 261,1 | 221,4 | 186,4 | 15,4 | 59,3 |
| AX08 - AX11 | L9 de metro ⁽²⁾ | 1.938,3 | 4.857,8 | 3.074,7 | 3.074,7 | 1.783,1 | 0,0 |
| AX08 - AX11 | Material móvil ⁽³⁾ | 234,4 | 304,9 | 304,9 | 304,9 | 0,0 | 0,0 |
| AX14 | FGC Terrassa Rambla - Can Roca | 123,3 | 324,9 | 254,8 | 199,6 | 54,6 | 70,7 |
| AX15 | FGC Sabadell Estació - Pl. Espanya | 117,8 | 396,6 | 17,4 | 0,0 | 0,0 | 396,6 |
| IN03 | Sagrera Meridiana ⁽⁴⁾ | 19,1 | 93,1 | 93,1 | 78,6 | 14,5 | 0,0 |
| IN04 | Arc de Triomf | 8,3 | 37,2 | 37,2 | 28,7 | 2,0 | 6,6 |
| IN07 | Intercambiadores El Papiol - Mollet ⁽⁵⁾ | 9,8 | 16,7 | 1,9 | 1,9 | 0,0 | 14,8 |
| MM02 | Nuevas estaciones | 25,0 | 147,0 | 111,9 | 71,5 | 14,9 | 60,5 |
| MM03 | Mejora de estaciones | 135,0 | 135,0 | 40,4 | 40,4 | 0,0 | 94,6 |
| MM04 | Adaptaciones a PMR | 100,5 | 163,2 | 89,1 | 76,6 | 10,6 | 76,0 |
| MM05 | Renovación de vía | 21,8 | 21,8 | 10,2 | 10,2 | 0,0 | 11,6 |
| MM06 | Mejoras en explotación y mantenimiento ⁽⁶⁾ | 34,7 | 169,2 | 25,6 | 23,6 | 0,0 | 145,6 |
| MM07 | Seguridad en la red | 15,5 | 15,5 | 12,4 | 12,4 | 0,0 | 3,1 |
| MM08 | Conducción automática (ATO) en L4 | 15,5 | 15,5 | 7,4 | 7,4 | 0,0 | 8,1 |
| MM11 | Desdoblamiento Martorell - Olesa | 9,3 | 73,6 | 61,4 | 51,5 | 0,3 | 21,8 |
| MM12 | Supresión pasos a nivel | 4,7 | 11,2 | 9,7 | 7,0 | 1,3 | 2,9 |
| MM13 | Adaptación a PMR | 11,6 | 42,0 | 25,6 | 19,5 | 0,5 | 22,0 |
| MM14 | Prolongación de andenes y nuevos accesos | 10,1 | 70,0 | 33,6 | 17,8 | 1,7 | 50,5 |
| MM18 | Material móvil. Renovación FGC | 78,1 | 127,7 | 127,7 | 127,7 | 0,0 | 0,0 |
| | Otras actuaciones en estaciones FGC ⁽⁷⁾ | 0,0 | 133,4 | 50,1 | 28,5 | 35,8 | 69,1 |
| | | 3.324,8 | 7.943,6 | 4.863,6 | 4.535,6 | 1.944,4 | 1.463,7 |

(1) En construcción talleres y cola de maniobras

(2) El importe de adjudicación incluye los modificados. Fuente: GISA

(3) No incluye gastos financieros

(4) Fuente: GISA

(5) Incluye remodelación Sants-Estació y cuatro vestíbulos de L4

(6) Incluye integración tarifaria, tracción eléctrica y actuaciones en el triángulo ferroviario

(7) Incluye las actuaciones en Diagonal-Provença y Pl. Espanya

Actuaciones en proyecto (en M€, IVA excluido)

Las principales actuaciones que están en proyecto corresponden a las prolongaciones de la línea L8 por el centro de Barcelona (pendiente de la publicación del estudio informativo) y de la línea L2 entre St. Antoni y Fira 2 (proyecto constructivo listo y pendiente de aprobación).

Otras actuaciones destacables en proyecto son la prolongación de la línea L4 entre La Pau y Sagrera TAV y la prolongación de la línea L1 hasta El Prat.

La línea Castelldefels - St. Boi - Sarrià ha sido objeto de reconsideración, y durante el año 2007 se han iniciado los estudios informativos para la prolongación de la línea L3 hasta St. Feliu de Llobregat y de la L6 hasta Finestrelles; ambos estudios se hallan actualmente en fase de redacción.

En relación con el intercambiador de Pl. Catalunya y la conexión del FGC Barcelona - Vallès, se ha iniciado la redacción del estudio informativo de una nueva cola de maniobras.

También en el último trimestre de 2007 se ha iniciado la redacción del estudio informativo correspondiente a la prolongación de la línea L1 hasta Badalona Centre.

| Código | Actuación | Importe PDI (M€) | Mejor estimación del coste total de la obra | Importe de las obras licitadas | Importe de las obras adjudicadas | Modificados, revisión de precios y complementarios | Pendiente de licitación y adjudicación |
|--------|---|------------------|---|--------------------------------|----------------------------------|--|--|
| AX02 | L1 Fondo - Badalona Centre | 111,1 | 111,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 111,1 |
| AX03 | L2 St. Antoni - Fira 2 | 126,6 | 518,7 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 518,7 |
| AX06 | L4 La Pau - Sagrera TAV | 69,1 | 69,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 69,1 |
| AX13 | FGC Pl. Espanya - Gràcia / Provença ⁽¹⁾ | 137,6 | 560,3 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 560,3 |
| AX17 | L12 Castelldefels - St. Boi - Sarrià | 652,8 | 758,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 758,1 |
| AX19 | Plataforma reservada bus corredor Caldes | 62,1 | 62,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 62,1 |
| IN01 | Pl. Catalunya | 110,2 | 110,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 110,2 |
| IN08 | Intercambiadores Castelldefels - St. Boi - Cornellà | 13,0 | 13,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 13,0 |
| IN10 | Aparcamientos de disuasión | 2,4 | 2,4 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 2,4 |
| SN3 | Apartadores metros comarcales | 0,0 | 30,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 30,2 |
| IN02 | L'Hospitalet Centre | 26,7 | 26,7 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 26,7 |
| IN05 | Intercambiadores relacionados con el TAV | 25,9 | 25,9 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 25,9 |
| | | 1.337,4 | 2.287,6 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 2.287,6 |

(1) Inversión de 650 M€ hasta Glòries según el estudio informativo

Planificación de infraestructuras

Actuaciones pendientes de proyecto (en M€, IVA excluido)

Dentro del programa de ampliación de red ya no queda ninguna actuación pendiente de estudio informativo o proyecto.

| Código | Actuación | Importe PDI (M€) | Mejor estimación del coste total de la obra | Importe de las obras licitadas | Importe de las obras adjudicadas | Modificados, revisión de precios y complementarios | Pendiente de licitación y adjudicación |
|--------|--|------------------|---|--------------------------------|----------------------------------|--|--|
| IN11 | Nuevas estaciones de bus | 3,7 | 3,7 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 3,7 |
| MM15 | Señalización y control de la circulación | 11,1 | 11,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 11,1 |
| | | 14,8 | 14,8 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 14,8 |

Programa de actuaciones en la red ferroviaria estatal

Como principal actuación cabe mencionar que el Ministerio de Fomento ha iniciado la redacción del estudio informativo del nuevo tramo Castelldefels - St. Boi - St. Joan Despí - Cornellà de la red de cercanías de ancho ibérico.

3. Estudios derivados del PDI 2001-2010

De los estudios de viabilidad que el Consejo de Administración de la ATM acordó que se llevaran a cabo cuando se aprobó el PDI, quedaban pendientes los siguientes con fecha de 31.12.2007:

- Nueva línea Montcada - Sabadell
- Variante de Badalona
- Estudio de desplazamiento de la línea del Maresme hacia el interior
- Desdoblamiento La Garriga - Vic
- Estudio de capacidad del corredor Castelldefels - El Prat (3ª y 4ª vías)



Otros estudios en ejecución

Dentro del proceso de actualización del PDI 2008-2015, también se han contratado los siguientes trabajos:

- Dimensionamiento y localización de los aparcamientos de intercambio modal en las redes ferroviarias
- Previsión de futura implantación de un modo ferroviario en plataformas reservadas para autobús
- Formalización del programa de infraestructuras de transporte público por carretera del PDI
- Informe de sostenibilidad ambiental del PDI

Plan Director de Movilidad de la RMB

Marco legal y contenido

La Ley de la Movilidad tiene por objeto “establecer los principios y los objetivos a los que debe responder una gestión de la movilidad de las personas y del transporte de las mercancías dirigida a la sostenibilidad y la seguridad, y determinar los instrumentos necesarios para que la sociedad catalana alcance dichos objetivos y para garantizar a todos los ciudadanos una accesibilidad con medios sostenibles” (art. 1.1).

La elaboración del Plan Director de Movilidad de la RMB es una consecuencia de las Directrices Nacionales de Movilidad, que constituyen el marco orientador para la aplicación de la Ley de la Movilidad.

En septiembre de 2005 los servicios técnicos de la ATM recibieron del Comité Ejecutivo del consorcio el encargo de redactar el Plan Director de Movilidad (PDM) de la RMB. El plan se aprobó inicialmente por el consejero de Política Territorial y Obras Públicas en julio de 2007, y está prevista su aprobación definitiva por el Govern de la Generalitat durante el primer semestre de 2008. La Ley de la Movilidad establece que el PDM debe revisarse cada 6 años; consecuentemente el horizonte del Plan es el año 2012.



El PDM se ha concebido como un documento unitario estructurado en cinco partes y cinco anexos (documentos que pueden consultarse en www.atm.cat):

D1–Marco y aspectos metodológicos

D2–Diagnosís

D3–La propuesta del Plan

D4–Las medidas del Plan

D5–Memoria ambiental

Anexo 1. Proyecciones de tráfico interurbano

Anexo 2. Evaluación de las emisiones

Anexo 3. Programa de participación ciudadana

Anexo 4. Informe de sostenibilidad ambiental del Plan

Anexo 5. Programa de nuevos servicios públicos regulares de transporte de viajeros por carretera en la RMB

Los objetivos generales del PDM se formulan a partir de la Ley de la Movilidad y las Directrices Nacionales de Movilidad, teniendo en cuenta que la región metropolitana de Barcelona presenta unas características específicas respecto al resto de Catalunya. En particular, las altas densidades de población y equipamientos favorecen un contexto apropiado para alcanzar altas cotas de movilidad sostenible.

Se ha optado por evaluar las propuestas del PDM utilizando una medida cuantitativa de la sostenibilidad. Así, además de las variables físicas convencionales (Tn de CO₂ y otros gases y partículas emitidas a la atmósfera, energía consumida, niveles de emisión e inmisión de ruido, víctimas en accidentes, etc.), se utiliza como indicador agregado de sostenibilidad el coste total de la movilidad metropolitana en modos mecánicos motorizados, que incluye tanto los costes internos como las externalidades.

El PDM ha sido objeto de una evaluación ambiental estratégica de acuerdo con la legislación establecida por la autoridad medioambiental.

“ El Plan Director de Movilidad tiene por objeto planificar la movilidad de la región, teniendo en cuenta todos los modos de transporte, tanto de las personas como de las mercancías.”

Plan Director de Movilidad de la RMB

Trabajos realizados durante el ejercicio 2007

En el año 2005 se definió el guión de contenidos y la metodología de trabajo del PDM. Se contrataron 13 estudios instrumentales para apoyar el desarrollo de diversos aspectos del Plan, que permitieron presentar la diagnosis del mismo a mediados de 2006.

Durante el año 2006 se encargaron diversos trabajos de compleción del Plan, encaminados a establecer estrategias en determinados aspectos del mismo. Algunos de ellos se han concluido durante el primer trimestre de 2007:

| Título | Descripción |
|---|--|
| Análisis del transporte de mercancías de la RMB | Estudio de propuestas concretas de actuación en el ámbito del transporte de mercancías |
| Evaluación de los consumos energéticos y de las emisiones del sistema de movilidad de la RMB | Cálculo de consumo de combustible y de emisiones de CO ₂ y contaminantes del aire en 2004, en los distintos escenarios del PDM. Incidencia de las medidas propuestas en la reducción de emisiones |
| Análisis de la evolución de los tráficos de la RMB una vez aplicadas las distintas políticas de movilidad del PDM | Estudio del impacto sobre la red viaria de las distintas medidas propuestas para reducir el tráfico. Elaboración de mapas para vehículos ligeros y pesados, y por niveles de servicio |
| Estudio de experiencias europeas de reducción de la movilidad en vehículo privado | Dossier de experiencias europeas, en las que se han establecido políticas para disminuir la movilidad en coche, y análisis de su viabilidad en el entorno metropolitano de la RMB |

También en 2007 se realizaron diversos trabajos para conocer la evolución de las variables de movilidad y las externalidades 2004 - 2006. Por otra parte se encargaron los siguientes estudios al objeto de profundizar en algunas de las propuestas del PDM:

| Título | Descripción |
|--|--|
| Cálculo de emisiones de gases efecto invernadero y de contaminantes emitidos por el transporte en la RMB. Año 2006 | Cálculo y evolución de las variables de movilidad, de consumo de combustibles y de emisiones de CO ₂ y contaminantes del aire |
| Cálculo de costes sociales y ambientales del transporte. Año 2006 | Cálculo y evolución de costes sociales y ambientales por modos y totales Evolución previsible hasta 2015 |
| Medidas de soporte a la logística nocturna | Estudio de propuestas concretas en el ámbito de transporte de mercancías para potenciar la logística nocturna |
| Buenas prácticas de logística urbana | Dossier de buenas prácticas para mayor eficiencia en la distribución urbana de mercancías |

Servicio de Movilidad

La ATM, como autoridad territorial de la movilidad, informa los planes de movilidad urbana, los planes de servicios y los estudios de movilidad generada.

Conforme al Decreto 344/2006, de 19 de septiembre, de regulación de los estudios de evaluación de la movilidad generada (EAMG), se han informado en el 2007 un total de 67 estudios:

| | |
|-----------------------|-----------|
| Implantación singular | 5 |
| Planeamiento general | 27 |
| Planeamiento derivado | 35 |
| Total | 67 |

Para facilitar la redacción de los EAMG la ATM ha elaborado y facilita un aplicativo informático: mediante un CD interactivo se proporciona una guía para la aplicación del Decreto 344/2006. El aplicativo se presentó en una jornada técnica que contó con una gran participación de municipios, consultorías especializadas y otras administraciones.



También la ATM coordina, por encargo de la Secretaría para la Movilidad de la Generalitat de Catalunya, la redacción de los planes de movilidad específicos relativos a los siguientes centros generadores de movilidad:

- Ciudad de la Justicia, en Barcelona y L'Hospitalet de Llobregat
- Universidad Autónoma de Barcelona, en Cerdanyola del Vallès
- Aeropuerto del Prat de Llobregat
- Polígonos Almeda, Est, Famades y Solanes en Cornellà de Llobregat
- Polígono Camí del Mig en L'Hospitalet de Llobregat
- Polígono Can Sant Joan en Sant Cugat del Vallès y Rubí
- Polígonos Can Mitjans, Can Mir y Can Trias de Viladecavalls

Estos centros generadores de movilidad generan en conjunto más de 550.000 viajes / día, muchos de los cuales se realizan en vehículo privado. Los planes proponen la creación de nuevas líneas de autobús así como reforzar las actuales, crear redes bien conectadas, tanto para la circulación de bicicletas como para la marcha a pie, e incorporar la figura del gestor de la movilidad, entre otras medidas. El objetivo de todos ellos es un cambio en el reparto modal hacia modos más sostenibles, transporte público y modos no motorizados, y garantizar a todas las personas la posibilidad de acceder a un puesto de trabajo o a la prestación de un servicio, evitando la exclusión social generada por una accesibilidad deficiente o la falta de medios de transporte.

Gestión del sistema tranviario

1. Tranvía Diagonal-Baix Llobregat

Proyectos

El pasado 21 de febrero de 2007, el Comité Ejecutivo de la ATM aprobó la propuesta de protocolo de colaboración con el Ayuntamiento de Sant Feliu de Llobregat, para elaborar de manera coordinada un anteproyecto que llegara a concretar las actuaciones necesarias para la mejor materialización del tranvía a lo largo de la nueva avenida que surgirá como consecuencia del soterramiento de la infraestructura ferroviaria de ancho ibérico en este municipio.

También el pasado 21 de febrero de 2007 el Comité Ejecutivo acordó incorporar al proyecto modificado núm. 5 la implantación de una marquesina, una máquina expendedora de títulos de transporte y equipos de interfonía, megafonía y comunicación en el apeadero de Sant Martí de l'Erm (línea T2), por un importe de 300.444,41 euros, IVA excluido.

Obras

El pasado 21 de abril de 2007 entró en servicio el tramo de la línea T3 entre Torreblanca (P31) y Sant Feliu / Consejo Comarcal (P32), hecho que supone la llegada del tranvía al término municipal de Sant Feliu de Llobregat.

El volumen de obra tranviaria se ha centrado durante el año 2007 en la ejecución del proyecto modificado núm 5, que recoge las obras para la llegada del tranvía a Sant Feliu de Llobregat, así como un conjunto de actuaciones en la zona de confluencia de la N-340 y la riera Pahissa. Estas actuaciones finalizaron en abril de 2007.

También se ha ejecutado la adenda al proyecto modificado núm 5 referente a la instalación de equipamiento en el apeadero de Sant Martí de l'Erm.

Además ha finalizado la ejecución de los acabados del proyecto complementario núm 4 en Sant Just Desvern que quedaban pendientes, referentes a algunos elementos de mobiliario urbano y pavimentos en la urbanización de la Carretera Reial.

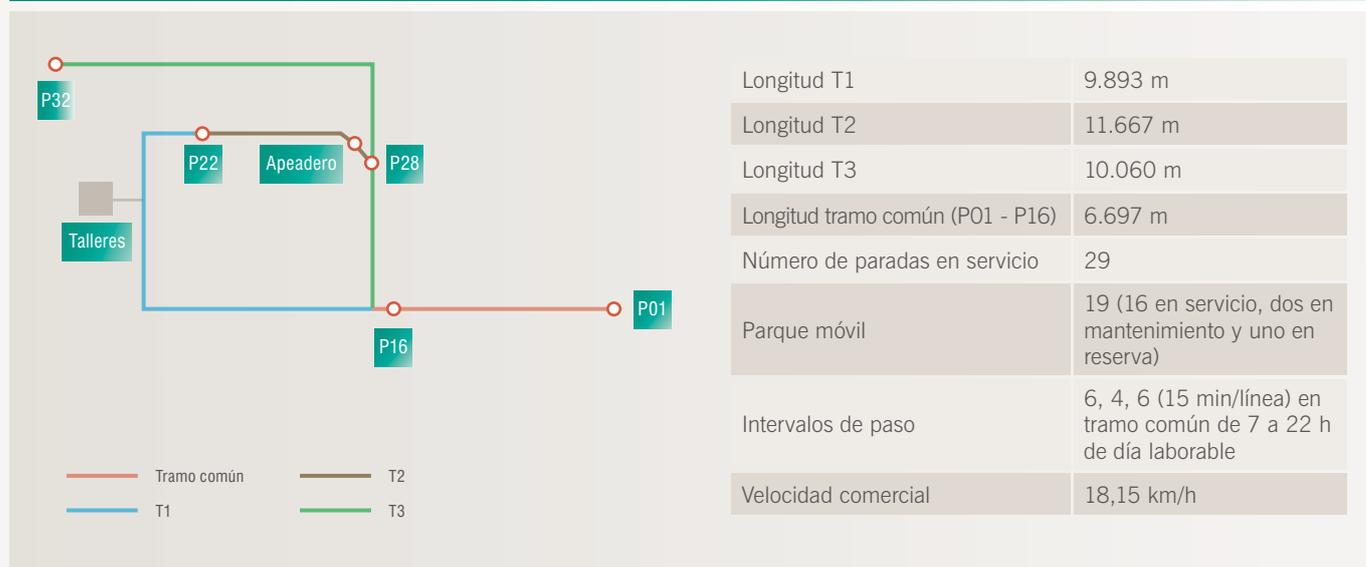


“ Durante el año 2007 el Trambaix ha consolidado su condición de medio de conexión entre la ciudad de Barcelona y el Baix Llobregat.”

Resumen de certificaciones a origen

| Capítulos | Importe certificado a origen (€) |
|---|----------------------------------|
| Proyecto constructivo (modificado num. 5) | |
| Obra civil | 131.118.962,06 |
| Sistemas | 39.866.176,67 |
| Material móvil | 47.139.428,80 |
| Paso inferior de la A2 | 3.367.740,24 |
| Adenda mejora acceso polígono Sant Just | 297.587,77 |
| Adenda equipamiento P28 | 300.444,42 |
| Proyecto complementario de urbanización núm. 1 | |
| Obra civil | 10.234.468,59 |
| Sistemas | 238.674,24 |
| Proyecto complementario de urbanización núm. 2 | |
| Obra civil | 2.352.048,96 |
| Proyecto de señalización y seguridad vial | |
| Obra civil | 1.246.345,35 |
| Semaforización | 515.461,83 |
| Proyecto complementario de urbanización núm. 4 | |
| Obra civil | 1.936.479,58 |
| Sistemas | 122.264,67 |
| TOTAL CERTIFICADO | 238.435.638,76 |

Datos técnicos del sistema tranviario Diagonal - Baix Llobregat a 31.12.2007



Gestión del sistema tranviario

Operación

Durante el año 2007 el Trambaix ha consolidado su condición de medio de conexión entre la ciudad de Barcelona y el Baix Llobregat, incorporando un nuevo municipio a la red tranviaria con la prolongación de la línea T3 hasta Sant Feliu de Llobregat.

La tendencia al alza de estos últimos años se mantiene, presentando este 2007 un incremento de 1.431.959 viajeros anuales respecto al año anterior (el 11%). Ello supone un incremento mensual equivalente a 119.330 viajeros.

El número máximo de validaciones mensuales se alcanzó en octubre, con un total de 1.413.545.

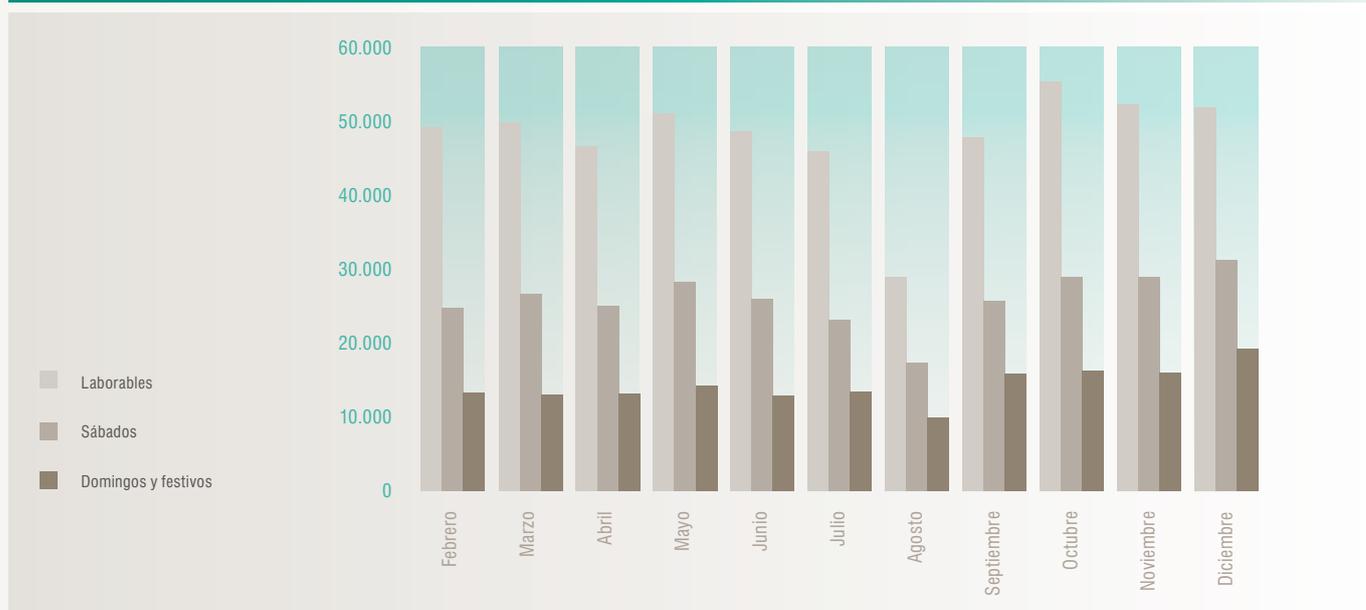
A continuación se adjunta una gráfica representativa de la evolución de carga media mensual por expedición durante 2007.

Evolución de la carga media por expedición (número de usuarios). Trambaix



La siguiente gráfica muestra las diferencias existentes en el número de validaciones registradas mes a mes por tipo de día:

Validaciones por tipo de día. Trambaix



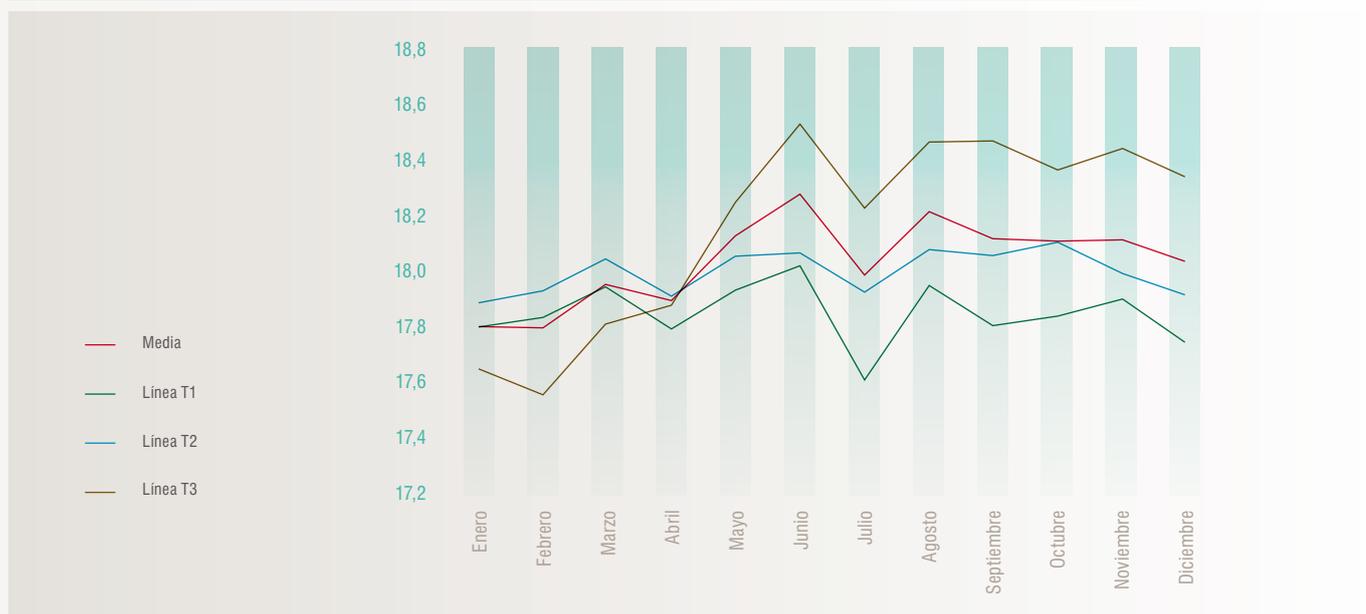
La velocidad comercial ha mejorado considerablemente durante el año 2007, sobre todo en la línea T3 desde la entrada en funcionamiento del tramo Sant Feliu / Consejo Comarcal - Torreblanca.

Por otro lado, en el mes de julio de 2007 se realizaron unas pruebas de explotación para analizar la posibilidad de aumen-

tar la frecuencia de paso de los tranvías en hora punta, poniendo en circulación el tranvía de reserva.

A continuación se adjunta una gráfica con la evolución de las velocidades comerciales de cada línea, mes a mes, así como la velocidad media resultante de la ponderación de las tres líneas.

Velocidad comercial media real de cada mes. Trambaix



Gestión del sistema tranviario

2. Tranvía Sant Martí - Besòs

Obras

Durante el año 2007 ha entrado en servicio la totalidad de la línea T5 en dos fases distintas. El tramo comprendido entre Glòries y Besòs se había puesto en funcionamiento el 14 de octubre de 2006.

En abril de 2007 se inauguró el tramo Besòs - Sant Joan Baptista de la línea T5 incorporando 4 nuevas estaciones al trazado. De esta forma el municipio de Sant Adrià de Besòs quedaba conectado al sistema tranviario.

Posteriormente, en el mes de septiembre de 2007, se inauguró el último tramo de la línea T5, completando su trazado, desde Sant Joan Baptista hasta Gorg, incorporando Badalona a la red tranviaria.

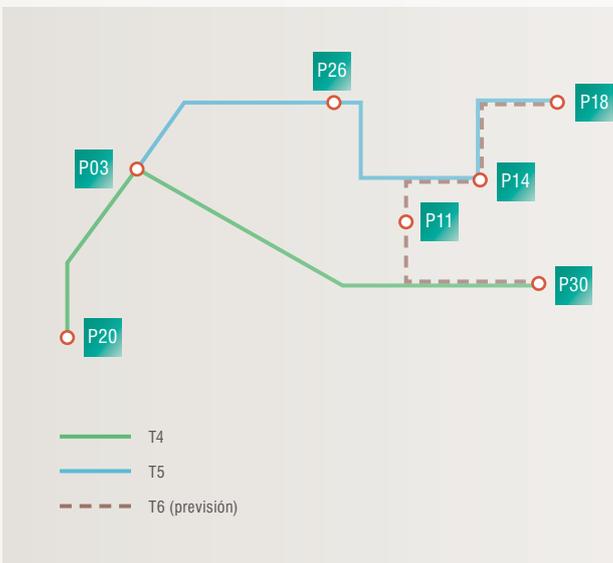
Por tanto, durante el año 2007 se han finalizado todas las obras en ejecución relacionadas con el trazado de esta línea.

Por otra parte, se han emprendido las obras en la Rambla de la Mina dentro del ámbito del proyecto modificado núm 4, para la construcción y puesta en servicio de la tercera línea del sistema tranviario Sant Martí - Besòs, la T6.

Resumen de certificaciones a origen

| Capítulos | Importe certificado a origen (€) |
|--|----------------------------------|
| Proyecto constructivo (Modificados 3.2 y 4) | |
| Obra civil | 123.171.748,44 |
| Sistemas | 44.364.961,75 |
| Material móvil | 45.184.934,21 |
| Adenda enclavamiento Glòries | |
| Obra civil | 115.497,05 |
| Sistemas | 384.501,95 |
| Proyecto Complementario Intercambiador Renfe - Sant Adrià | |
| Obra civil | 569.037,65 |
| Proyecto complementario núm 3. Reposición de los SSAA aparcamiento Cristòfol de Moura | |
| Obra civil | 1.721.609,18 |
| Proyecto complementario núm 4. Limitar accesibilidad paradas Gran Via | |
| Obra civil | 2.383.186,88 |
| Sistemas | 1.657.213,70 |
| Proyecto complementario de señalización y seguridad vial | |
| Obra civil | 283.325,21 |
| Adenda Actuación TERSA | |
| Obra civil | 13.483,66 |
| Sistemas | 19.320,92 |
| Operadores (M3.2 Servicio Autobús) | |
| Obra civil | 437.017,95 |
| Total certificado | 218.148.625,85 |

Datos técnicos del sistema tranviario Sant Martí - Besòs a 31.12.2007



| | |
|-------------------------------|--|
| Longitud T4 | 6.458 m |
| Longitud T5 | 7.028 m |
| Longitud T6 | 4.609 m (646 m en construcción) |
| Número de paradas en servicio | Para la fase 2B-2, 26 paradas (de un total de 27) |
| Parque móvil | 18 (15 en servicio, dos en mantenimiento y uno en reserva) |
| Intervalos de paso | 8 min. en hora punta |
| Velocidad comercial | 19,27 km/h |

Operación

El incremento del número de usuarios en 2007 ha sido notable. Se ha producido un aumento anual de cerca de 2 millones y medio de viajeros respecto al año anterior (el 60%), cifra que supone el equivalente a 207.000 viajeros mensuales más que en el último período.

“ Durante el año 2007 se han finalizado todas las obras en ejecución relacionadas con el trazado de la línea T5 Sant Martí - Besòs.”

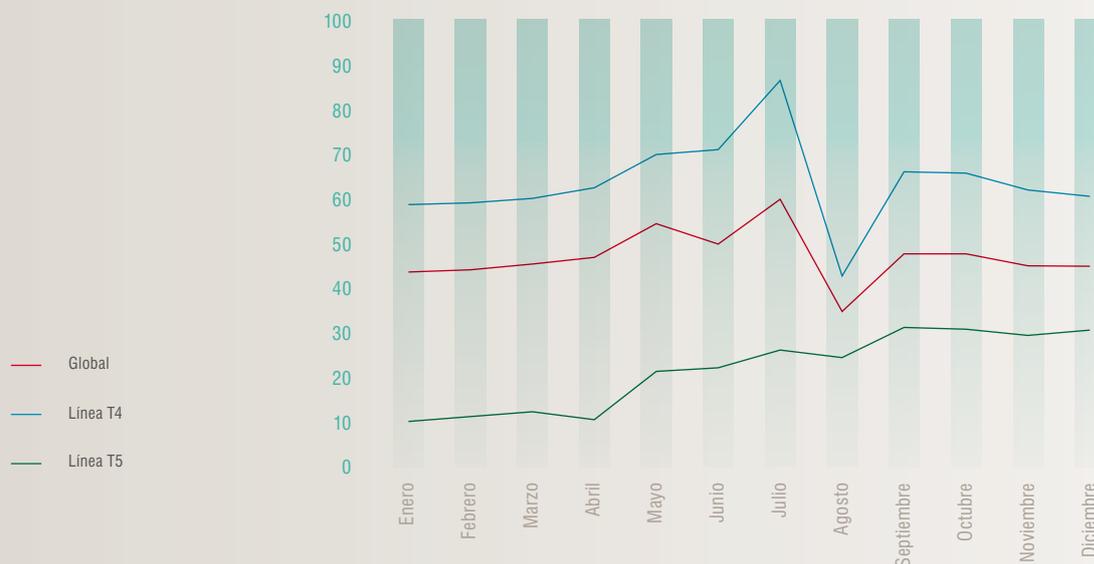


Aun con la puesta en servicio de la totalidad de la línea T5, el peso de la demanda del Trambesòs recae sobre la T4. A pesar de ello, cabe señalar el progresivo aumento de viajeros en la nueva línea a partir de las fechas de inauguración de los nuevos tramos: desde la inauguración del tramo Sant Joan Baptista - Gorg el número de viajeros de la T5 ha sido más del doble que a principios de año, cuando sólo se hallaba en funcionamiento el tramo Glòries - Besòs.

A continuación se muestra una gráfica representativa de la evolución de la carga media mensual por expedición durante 2007. Ésta refleja la ocupación media de los tranvías mes a mes.

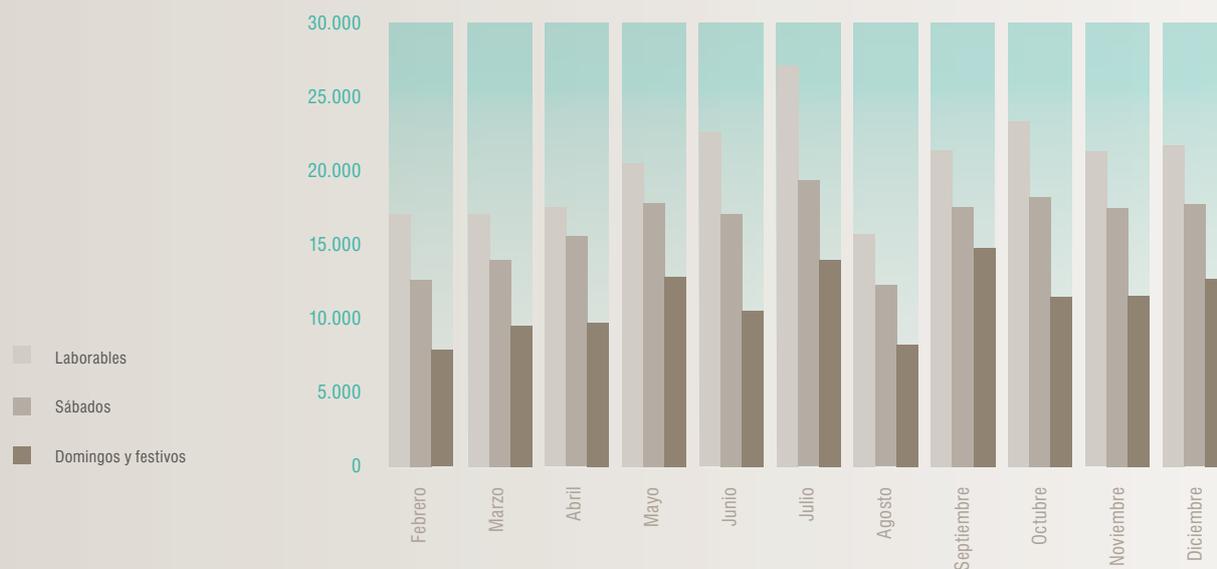
Gestión del sistema tranviario

Evolución de la carga media por expedición (número de usuarios). Trambesòs



La siguiente gráfica muestra las diferencias existentes en el número de validaciones registradas mes a mes según el tipo de día:

Validaciones por tipo de día. Trambesòs

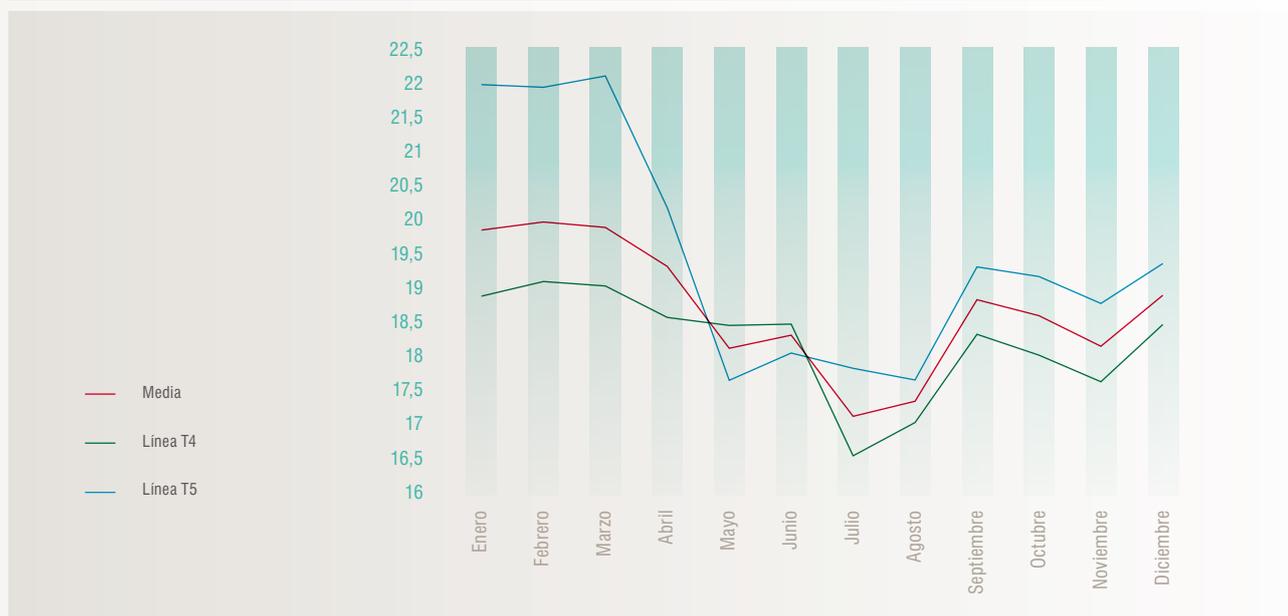


La máxima cifra mensual de validaciones se consiguió el pasado mes de julio y tiene relación con la interrupción, por obras, de la línea L4 del metro de Barcelona entre las estaciones de Ciutadella / Vila Olímpica y La Pau.

Respecto a la velocidad comercial, cabe mencionar la disminución sufrida en la línea T5 en mayo. Esta disminución coincide con la puesta en servicio del segundo tramo de línea: Besòs – Sant Joan Baptista, y es lógica, ya que en el tramo de túnel los tranvías alcanzan una velocidad de hasta 70 km/h, pero, en cambio, el tramo Besòs – Sant Joan Baptista comienza con una curva sinuosa con velocidad limitada a 10 km/h y una zona donde la velocidad máxima que puede alcanzar el tranvía es de 30 km/h. Por otro lado, distintas actuaciones han permitido cierta recuperación de la velocidad comercial durante el segundo semestre del año.

La siguiente gráfica muestra la evolución de las velocidades comerciales de cada línea, mes a mes, así como la velocidad media resultante de la ponderación de las dos líneas.

Velocidad comercial media real de cada mes. Trambesòs



Gestión del sistema tranviario

Evolución de la demanda del sistema tranviario

| Trambaix | 2006 | 2007 | TAM (*) |
|--------------|-------------------|-------------------|------------|
| Enero | 1.026.685 | 1.203.528 | 13.012.678 |
| Febrero | 1.015.960 | 1.133.740 | 13.130.458 |
| Marzo | 1.193.901 | 1.281.796 | 13.218.353 |
| Abril | 1.010.725 | 1.077.257 | 13.284.885 |
| Mayo | 1.187.612 | 1.306.340 | 13.403.613 |
| Junio | 1.092.627 | 1.204.983 | 13.515.969 |
| Julio | 1.038.163 | 1.167.786 | 13.645.592 |
| Agosto | 646.254 | 751.381 | 13.750.719 |
| Septiembre | 1.061.873 | 1.148.617 | 13.837.463 |
| Octubre | 1.224.611 | 1.414.854 | 14.027.706 |
| Noviembre | 1.238.792 | 1.351.477 | 14.140.391 |
| Diciembre | 1.098.632 | 1.226.035 | 14.267.794 |
| Total | 12.835.835 | 14.267.794 | |

(*) TAM: promedio anual móvil, últimos 12 meses

| Trambesòs | 2006 | 2007 | TAM (*) |
|--------------|------------------|------------------|-----------|
| Enero | 264.016 | 444.251 | 4.283.812 |
| Febrero | 258.414 | 414.190 | 4.439.588 |
| Marzo | 295.261 | 473.355 | 4.617.682 |
| Abril | 312.292 | 460.095 | 4.765.485 |
| Mayo | 372.524 | 587.470 | 4.980.431 |
| Junio | 339.003 | 591.927 | 5.233.355 |
| Julio | 359.437 | 746.525 | 5.620.443 |
| Agosto | 286.589 | 436.108 | 5.769.962 |
| Septiembre | 332.496 | 604.787 | 6.042.253 |
| Octubre | 426.109 | 644.973 | 6.261.117 |
| Noviembre | 443.358 | 605.920 | 6.423.679 |
| Diciembre | 414.078 | 578.335 | 6.587.936 |
| Total | 4.103.577 | 6.587.936 | |

(*) TAM: promedio anual móvil, últimos 12 meses

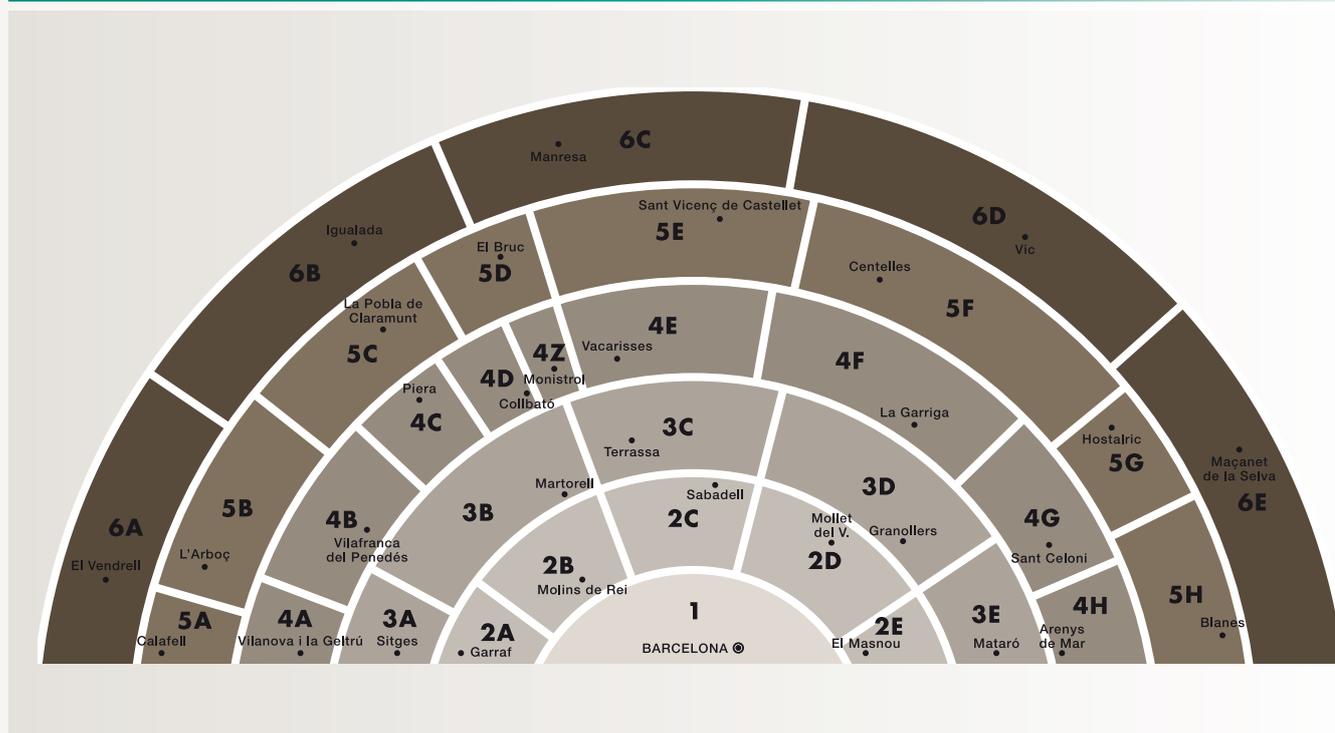
Sistema Tarifario Integrado

El proyecto de la Integración Tarifaria en el conjunto de la RMB, promovido por las administraciones consorciadas, fue aprobado por el Consejo de Administración de la ATM el 15 de noviembre de 2000, y tenía como objetivos:

- Crear un sistema de tarifas fácil de comprender y basado en principios aceptados por los usuarios
- Favorecer la percepción del sistema metropolitano de transporte público colectivo como red integrada
- Contribuir a posicionar el transporte público como sistema atractivo para los usuarios

La zonificación adoptada fue de 6 coronas tarifarias sectorizadas en zonas.

Zonificación del STI



“ El ámbito del sistema abarca 202 municipios, con una población de 5,2 millones de habitantes.”

Sistema Tarifario Integrado

El calendario de incorporación al proyecto de los diferentes operadores ha sido el siguiente:

Año 2001

Barcelona Bus (antes Asser), Authosa, Autocars R. Font, Autocorb, Autos Castellbisbal, Cingles Bus, Cintoï Bus, Empresa Casas, Empresa Plana, Empresa Sagalés, Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya (FGC), Fytsa, Hispano Igualadina, La Vallesana, Martí Colomer, Mohn, Oliveras, Rodalies Renfe (primera corona), Rosanbus, Sarbus, Soler i Sauret, Transportes Metropolitanos de Barcelona (TMB), Transports Generals d'Olesa, Transports Lydia, Transports Públics, Tusgsal y los servicios urbanos de Sabadell (TUS) y Sant Cugat del Vallès (Sarbus y Saiz Tour).

Año 2002

Todos los servicios de Rodalies Renfe, Bus Castellví, 25 Osona Bus (antes E. Pous), Hispano Llacunense, Marès-Trans, Montferri Hnos. y los servicios urbanos de Castellbisbal (A. Castellbisbal), Mataró (Mataró Bus) y Rubí (Transports Públics), y el servicio de autobús del puerto de Barcelona (TCC).

Año 2003

Servicios urbanos de Terrassa (TMESA), El Papiol (Autos Castellbisbal), Granollers (Autobusos de Granollers), Vallirana (Soler i Sauret), Molins de Rei (Molins Bus UTE), Cerdanyola del Vallès (Sarbus), Vilassar-Cabrera de Mar (Empresa Casas), Igualada (TUISA); se integraron también el servicio interurbano instado por el municipio de Mollet del Vallès y los servicios interurbanos de las empresas Hispano Llacunense y SA Masats Transports Generals.

Año 2004

Trambaix y Trambesòs. Servicios interurbanos de CRA La Hispania, SA, Autocars Vendrell, SL y La Hispano Hilarriencia, SA.

Año 2005

Servicios interurbanos de Autocars Julià, SL y los servicios urbanos de Cervelló, Sant Vicenç dels Horts, Sant Esteve Sesrovires y lanzadera de Rubí, entre las estaciones de FGC y Renfe Rodalies de esta ciudad.

Año 2006

Servicios urbanos de Castellar del Vallès (Martí i Renom) y de Vilanova i la Geltrú (TCC, SA) y la línea PR4 de El Prat de Llobregat a ZAL (TCC, SL).

Año 2007

- Servicio urbano de Manresa (Manresa Bus) en fecha 1 de enero.
- Servicio urbano de Hostalets de Pierola (Montferri Hermanos) en fecha 5 de marzo.
- Se han firmado los convenios de adhesión al sistema tarifario integrado de los servicios urbanos de El Masnou, Sitges y Vilafranca del Penedès.

1. Títulos y tarifas

Gama de títulos

Billete sencillo

Título unipersonal, no integrado.



T-10

10 desplazamientos integrados en todos los modos de transporte según las zonas a atravesar (de 1 a 6 zonas). Título multipersonal con límite horario.



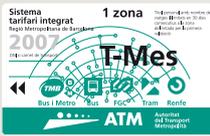
T-50/30

50 desplazamientos integrados en todos los modos de transporte según las zonas a atravesar (de 1 a 6 zonas). Validez: 30 días consecutivos desde la primera cancelación. Título unipersonal con límite horario.



T-Familiar (70/30)

70 desplazamientos integrados en todos los modos de transporte según las zonas a atravesar (de 1 a 6 zonas). Validez: 30 días consecutivos desde la primera cancelación. Título multipersonal con límite horario.



T-Mes

Desplazamientos ilimitados dentro de las zonas delimitadas por la primera validación, en los diferentes modos de transporte según las zonas a atravesar (de 1 a 6 zonas). Validez: 30 días consecutivos desde la primera cancelación. Título personalizado mediante DNI o carnet acreditativo de los operadores.



T-Trimestre

Desplazamientos ilimitados dentro de las zonas delimitadas por la primera validación, en los diferentes modos de transporte según las zonas a atravesar (de 1 a 6 zonas). Validez: 90 días consecutivos desde la primera cancelación. Título personalizado mediante DNI o carnet acreditativo de los operadores.



T-Día

Desplazamientos ilimitados dentro de las zonas delimitadas por la primera validación, en los diferentes modos de transporte según las zonas a atravesar (de 1 a 6 zonas). Validez: 1 día desde la primera cancelación hasta la finalización del servicio de transporte. Título unipersonal.



T-Jove

Desplazamientos ilimitados dentro de las zonas delimitadas por la primera validación, en los diferentes modos de transporte según las zonas a atravesar (de 1 a 6 zonas). Validez: 90 días consecutivos desde la primera cancelación. Título personalizado mediante DNI o carnet acreditativo de los operadores para personas menores de 21 años.

En el caso de estar cursando estudios reglados en facultades y centros docentes, puede ampliarse la edad de utilización de la T-Jove hasta cumplir los 25 años, con la obtención previa de un carnet que acredite dicha condición.

Sistema Tarifario Integrado

Precios 2007 (en euros)

| | 1 zona | 2 zonas | 3 zonas | 4 zonas | 5 zonas | 6 zonas |
|-------------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|
| T-10 | 6,90 | 13,80 | 19,00 | 24,40 | 27,95 | 29,90 |
| T-50/30 | 28,60 | 47,95 | 67,30 | 83,75 | 99,25 | 110,00 |
| T-Familiar | 42,00 | 59,25 | 81,20 | 100,00 | 115,00 | 124,00 |
| T-Mes | 44,35 | 63,95 | 86,40 | 103,00 | 118,00 | 126,00 |
| T-Trimestre | 122,00 | 176,00 | 239,00 | 284,00 | 324,00 | 335,00 |
| T-Jove | 104,00 | 150,00 | 202,00 | 242,00 | 275,00 | 285,00 |
| T-Dia | 5,25 | 8,30 | 10,50 | 11,85 | 13,50 | 15,00 |

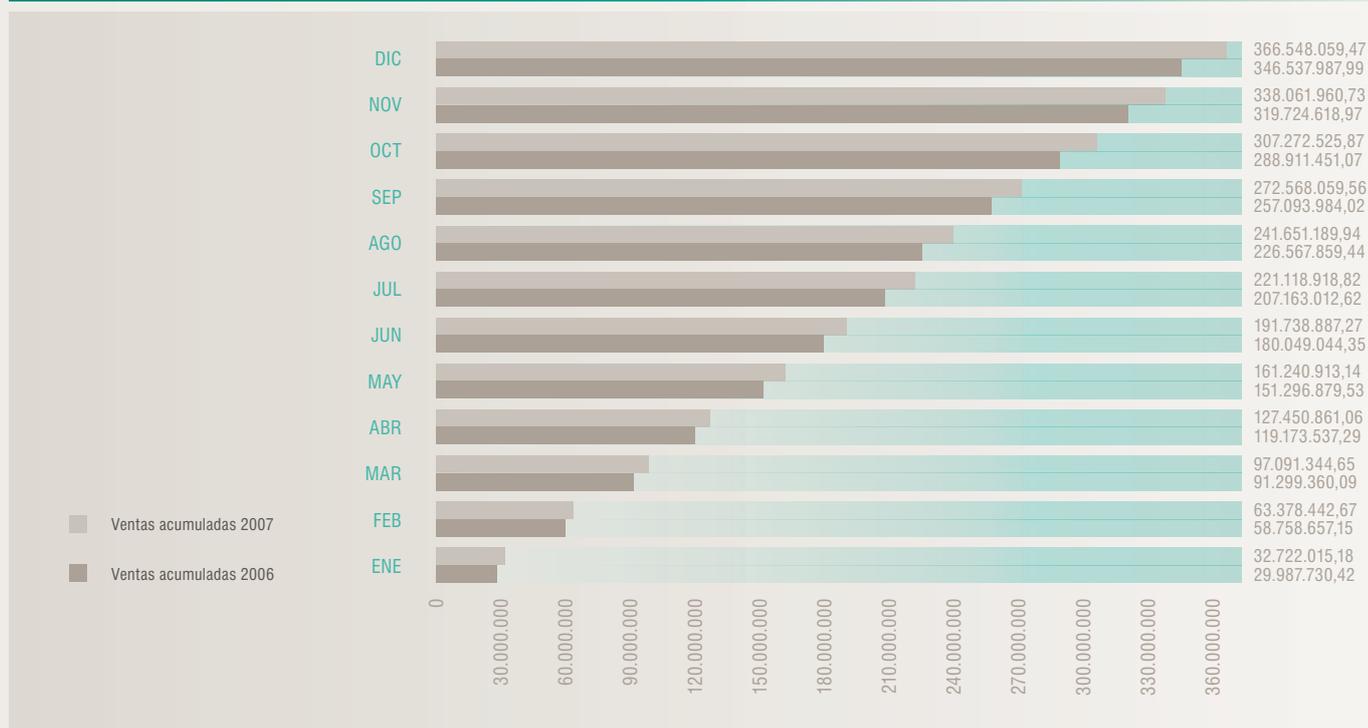
Las tarjetas compradas en el ejercicio 2006 podrán utilizarse hasta el 28 de febrero de 2007 excepto la T-Trimestre y la T-Jove, que podrán ser utilizadas hasta el 31 de marzo de 2007

2. Ventas y utilización del Sistema Tarifario Integrado (STI)

En 2007 se ha recaudado 366.548.059,49 € (sin IVA) por la venta de títulos integrados. Este dato de recaudación representa un crecimiento del 5,77% respecto de la cifra de cierre del año 2006, que fue de 346.537.987,99 € (sin IVA).

La recaudación mensual acumulada del año 2007 respecto al 2006 se presenta en el siguiente gráfico.

Ventas ATM acumuladas



A continuació se detalla, per tipus de títol ATM i nombre de zones, la recaudació del exercici 2007.

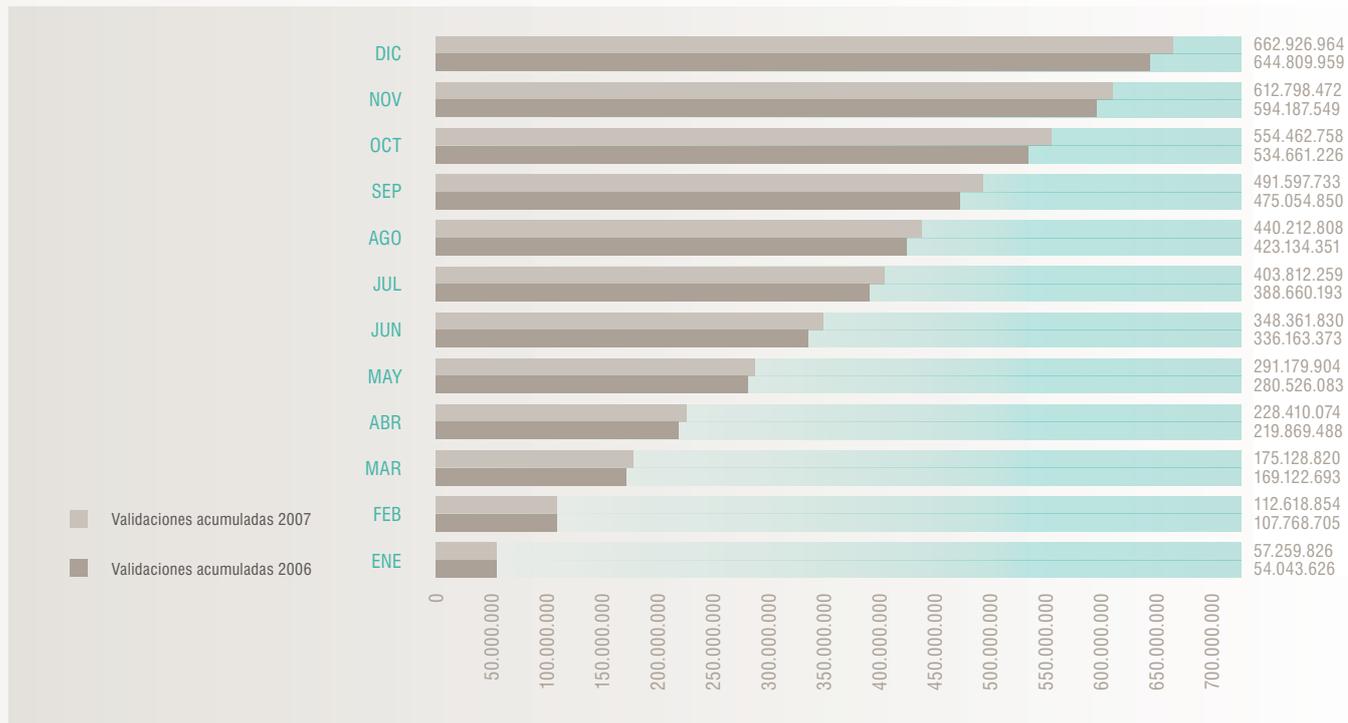
Venta de títulos integrados por tipo de título y número de zonas

| Recaudación por título y zona 2007 | | | | | | | | | |
|------------------------------------|--------------|-----------------------|----------------------|----------------------|---------------------|---------------------|---------------------|-----------------------|----------------|
| Código | Título | 1 zona | 2 zonas | 3 zonas | 4 zonas | 5 zonas | 6 zonas | Total | |
| 401 | T-Dia | 1.333.897,43 | 54.361,12 | 25.602,34 | 18.339,81 | 7.128,50 | 9.448,60 | 1.448.777,80 | 0,40% |
| 402 | T-10 | 219.752.876,64 | 30.643.467,48 | 14.839.728,04 | 4.685.962,99 | 1.555.352,20 | 3.209.359,81 | 274.686.747,15 | 74,94% |
| 403 | T-50/30 | 41.286.585,79 | 6.952.346,68 | 3.810.500,84 | 1.144.557,24 | 209.723,60 | 244.364,49 | 53.648.078,64 | 14,64% |
| 404 | T-Mes | 22.795.692,76 | 2.946.361,78 | 926.175,70 | 348.756,07 | 107.743,93 | 141.897,20 | 27.266.627,43 | 7,44% |
| 406 | T-3GSM/ECC | 270.921,87 | | | | | | 270.921,87 | 0,07% |
| 407 | T-Trimestre | 1.422.269,16 | 442.138,32 | 82.868,22 | 51.757,01 | 11.809,35 | 65.537,38 | 2.076.379,44 | 0,57% |
| 408 | T-Jove | 1.796.672,90 | 1.491.308,41 | 631.485,98 | 368.201,87 | 92.780,37 | 209.887,85 | 4.590.337,38 | 1,25% |
| 409 | T-Familiar | 1.864.957,01 | 381.248,83 | 149.802,62 | 89.906,54 | 29.878,50 | 34.302,80 | 2.550.096,31 | 0,70% |
| 419 | T-2 Comerç | 10.093,46 | | | | | | 10.093,46 | 0,00% |
| | Total | 290.533.967,01 | 42.911.232,62 | 20.466.163,74 | 6.707.481,54 | 2.014.416,45 | 3.914.798,13 | 366.548.059,49 | 100,00% |
| | | 79,26% | 11,71% | 5,58% | 1,83% | 0,55% | 1,07% | 100,00% | |

La cifra total de validaciones efectuadas con títulos integrados ATM durante el año 2007 ha sido de 662.926.964. Ello supone un incremento del 2,81% respecto de las validaciones del ejercicio 2006, que fueron 644.809.959.

Las validaciones mensuales acumuladas del año 2007 respecto del año 2006 se representan a continuación.

Validaciones ATM acumuladas



Sistema Tarifario Integrado

Del total de validaciones de los títulos ATM en el año 2007, la tarjeta T-10 representa el 71,05% de los viajes con títulos integrados, seguida de la T-50/30, que representa el 16,56%, y la T-Mes, que supone el 9,64% de los viajes, tal

como muestra el siguiente cuadro. Por zonas, los títulos de una zona representan el 86,84% de las validaciones, seguido de los de 2 zonas, con el 8,6%.

Validaciones títulos ATM 2007 por tipo de título y número de zonas

| Validaciones por título y zona 2007 | | | | | | | | | |
|-------------------------------------|--------------|--------------------|-------------------|-------------------|------------------|------------------|------------------|--------------------|----------------|
| Código | Título | 1 zona | 2 zonas | 3 zonas | 4 zonas | 5 zonas | 6 zonas | Total | |
| 401 | T-Día | 1.187.610 | 31.989 | 12.587 | 7.775 | 2.851 | 4.856 | 1.247.668 | 0,19% |
| 402 | T-10 | 413.605.906 | 37.073.124 | 13.798.890 | 3.478.955 | 1.046.043 | 1.989.777 | 470.992.695 | 71,05% |
| 403 | T-50/30 | 92.723.715 | 11.028.337 | 4.555.383 | 1.111.466 | 193.795 | 171.178 | 109.783.874 | 16,56% |
| 404 | T-Mes | 56.828.751 | 5.256.512 | 1.225.310 | 344.142 | 105.741 | 116.237 | 63.876.693 | 9,64% |
| 406 | T-3GSM/ECC | 233.306 | | | | | | 233.306 | 0,04% |
| 407 | T-Trimestre | 3.141.550 | 653.055 | 115.121 | 60.549 | 21.562 | 97.106 | 4.088.943 | 0,62% |
| 408 | T-Jove | 4.062.182 | 2.330.087 | 753.944 | 321.181 | 69.732 | 162.781 | 7.699.907 | 1,16% |
| 409 | T-Familiar | 3.893.676 | 661.435 | 205.946 | 93.659 | 30.653 | 114.176 | 4.999.545 | 0,75% |
| 419 | T-2 Comerç | 4.333 | | | | | | 4.333 | 0,00% |
| | Total | 575.681.029 | 57.034.539 | 20.667.181 | 5.417.727 | 1.470.377 | 2.656.111 | 662.926.964 | 100,00% |
| | | 86,84% | 8,60% | 3,12% | 0,82% | 0,22% | 0,40% | 100,00% | |

Esta distribución en el uso de títulos integrados muestra estabilidad si se compara con la distribución de los últimos ejercicios, aunque aumentó la utilización de otros títulos de más fidelización.

El título más usado es la tarjeta T-10, con el 71,05% de las validaciones realizadas con títulos integrados, seguida de la T-50/30 y la T-Mes.

Evolución de validaciones de títulos integrados

| | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
|------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| T-10 | 71,80% | 72,34% | 72,18% | 71,80% | 71,58% | 71,39% | 71,05% |
| T-50/30 | 11,70% | 13,33% | 13,32% | 13,70% | 14,73% | 15,73% | 15,56% |
| T-Mes | 16,32% | 12,30% | 11,90% | 11,69% | 10,94% | 10,06% | 9,64% |
| Otros integrados | 0,18% | 2,03% | 2,60% | 2,81% | 2,75% | 2,82% | 3,75% |
| Total | 100% |

Por lo que respecta a la incidencia de títulos integrados en el global de los desplazamientos, se constata la consolidación

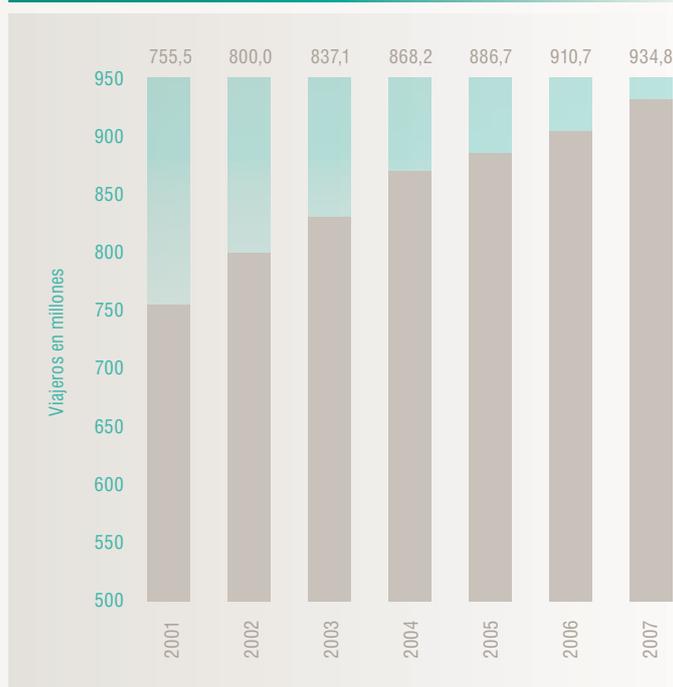
del uso de títulos integrados, alcanzando una cuota del 70,92% de las validaciones del sistema.

Incidencia de los títulos integrados en el sistema

| | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
|---------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Utilización de los títulos integrados | 61,1% | 69,0% | 69,7% | 70,5% | 70,8% | 71,0% | 71,2% |

En el siguiente gráfico se observa la evolución, desde la entrada en servicio del sistema tarifario integrado, de la demanda del sistema de transporte público colectivo, que desde su inicio ha crecido en 179,3 millones de viajeros, un incremento del 23,75%.

Evolución de la demanda del sistema



3. Índice de intermodalidad

La intermodalidad de los títulos integrados ha aumentado hasta la actual estabilización. En 2007, de cada 100 desplazamientos realizados con títulos integrados, 24 utilizaron cadena modal.

El índice de intermodalidad es distinto en función del número de zonas del título: un título de una zona tiene un índice situado en torno al 20%, mientras que los títulos de más de una zona de transporte realizan cadena modal en un porcentaje superior al 50%.

| Año 2007 | Porcentaje % |
|------------------------|--------------|
| Intermodalidad total | 23,73% |
| T-10 de 1 zona | 18,78% |
| T-10 resto de zonas | 50,13% |
| T-50/30 de 1 zona | 23,59% |
| T-50/30 resto de zonas | 53,55% |



Sistema Tarifario Integrado

La evolución del índice de intermodalidad de cada uno de los títulos integrados durante los 5 últimos ejercicios se presenta en la siguiente tabla.

Evolución del índice de intermodalidad

| | Índice 2003 (%) | Índice 2004 (%) | Índice 2005 (%) | Índice 2006 (%) | Índice 2007 (%) |
|-------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| T-Día | 6,66 | 9,55 | 10,59 | 10,79 | 10,74 |
| T-10 | 19,85 | 20,14 | 21,38 | 21,92 | 21,82 |
| T-50/30 | 26,19 | 26,22 | 27,72 | 28,76 | 28,22 |
| T-Mes | 14,00 | 20,27 | 23,74 | 24,56 | 24,53 |
| T-Trimestre | 12,64 | 18,99 | 22,91 | 23,40 | 23,28 |
| T-Jove | 19,52 | 21,56 | 23,72 | 24,04 | 24,27 |
| T-Familiar | 17,36 | 20,11 | 22,36 | 23,63 | 23,62 |



Financiamiento del sistema

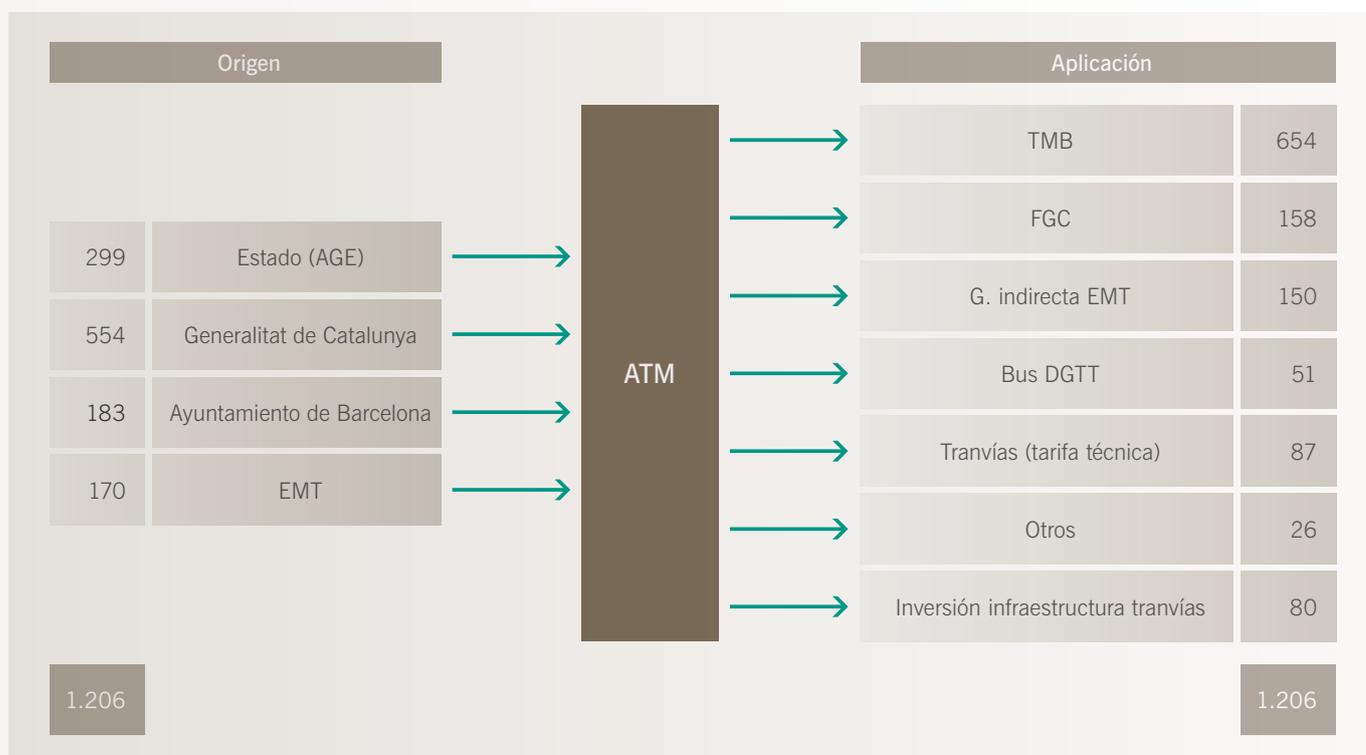
Liquidación del contrato programa 2005-2006

La comisión de seguimiento del contrato programa AGE-ATM, en reunión celebrada el día 18 de junio de 2007, aprobó la liquidación definitiva de los años 2005 y 2006, de la cual se desprende un exceso de aportación de 21,095 millones de euros por parte de las administraciones consorciadas y un déficit de aportación de la AGE de 10,185 millones de euros, que esta administración ya ha consignado en los Presupuestos Generales del Estado del año 2008. Cabe recordar que 21 millones de euros de menor necesidad son debidos directamente al efecto de la sentencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas del mes de octubre de 2005 sobre la determinación de la regla de prorrata del IVA.

Contrato programa AGE-ATM 2007-2008

Cabe destacar que en el momento de editar la presente memoria ya se ha firmado el contrato programa 2007-2008 entre la Administración General del Estado y la ATM. El nuevo contrato programa comporta unas aportaciones de 1.206 millones de euros para el transporte público metropolitano y supone un incremento del 24% respecto al anterior.

Las subvenciones a aportar en este periodo por parte de las distintas administraciones, así como su aplicación en el conjunto de empresas de transporte del sistema, se encuentran resumidas en el siguiente cuadro.



Cifras en millones €

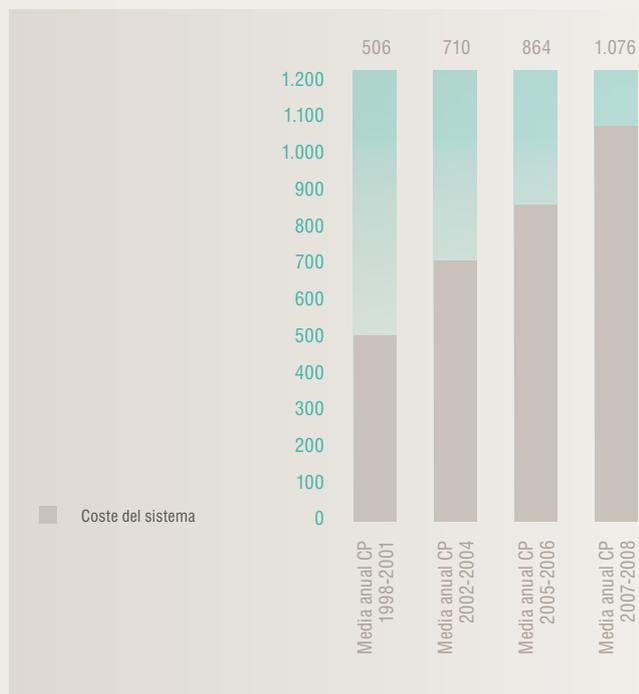
Financiamiento del sistema

El conjunto de subvenciones anuales aportadas por las distintas administraciones supone un incremento del 23,7% respecto al contrato programa 2005-2006 y del 137,4% respecto al contrato programa 1998-2001.

Este contrato programa requiere la aprobación del Consejo de Ministros previa formalización de la firma por parte de la Administración General del Estado y la ATM.

Evolución del coste y financiamiento del sistema de transporte público en la RMB

La comparativa entre los cuatro contratos programa (CP) acordados por la ATM, permite ver que el coste del sistema de transporte público en la región metropolitana de Barcelona, financiado vía tarifas y subvenciones de las administraciones, ha pasado de 506 millones de euros anuales en el CP 1998-2001 a 1.076 millones de euros anuales en el CP 2007-2008, lo cual supone más que doblar la cifra en 10 años, tal y como puede observarse a continuación.



El coste del sistema de transporte público en la RMB tiene dos vías de financiación, la recaudación derivada de la venta de títulos de transporte y las subvenciones que aportan las administraciones públicas.

En los últimos 10 años el peso relativo de las tarifas ha pasado de ser el 50% al 44% de la financiación del transporte público, mientras que las subvenciones de las administraciones públicas han aumentado su participación del 50% al 56%.

En el cuadro siguiente puede verse, en valores absolutos, el crecimiento tanto de las subvenciones de las administraciones como de la recaudación, en millones de euros.



Las cifras ponen de manifiesto el gran esfuerzo del conjunto de las administraciones en el financiamiento del sistema de transporte público metropolitano, que ha permitido llevar a cabo actuaciones tan importantes como la implantación del sistema tarifario integrado, la puesta en servicio de la nueva red de tranvías, el programa de renovación de material móvil tanto en el Metro de Barcelona como en Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, y todo el conjunto de programas de mejora de las distintas redes de autobús.

Otras actuaciones

1. Material móvil

En el transcurso de los últimos años la ATM ha formalizado las siguientes operaciones de arrendamiento operativo de material móvil, con el objetivo de ampliar y rejuvenecer la flota de trenes de la red de metro:

- Arrendamiento de 39 trenes para las líneas L5, L2 y L3, formalizado con CAF y la Sociedad Arrendadora “Alquiler de Trenes AIE” el día 8 de agosto de 2003.
- Arrendamiento de 50 trenes para la línea L9, formalizado con la sociedad de propósito específico “Arrendadora Ferroviaria, SA” y Alstom Transporte, SA el día 23 de julio de 2004.
- Arrendamiento de 10 trenes para la línea L1, formalizado con CAF y la Sociedad Arrendadora “Trenes en Arrendamiento, AIE” el día 18 de abril de 2005.

El tipo de contrato es de arrendamiento operativo y se establece por un período de 18 años; una vez transcurrido este periodo la ATM podrá optar por prorrogar el arrendamiento o bien por adquirir definitivamente los trenes a un precio en torno al 50% de su precio inicial.

El día 5 de septiembre de 2006 se firmó una adenda al Contrato Marco y de Arrendamiento de los 50 trenes destinados a la línea L9, con el objetivo de adaptar técnicamente estos trenes para que puedan ser utilizados transitoriamente en el resto de la red de metro, a la espera de que finalicen las obras de infraestructura de la línea L9. Esta actuación ha supuesto una inversión adicional de 8,325 millones de euros respecto a la inversión inicial de los 50 trenes, que ya se habían acordado en el contrato marco por un total de 296,605 millones de euros.

Por otra parte, el día 27 de septiembre de 2007 se firmó un acuerdo entre la ATM y Alstom que comprendía los siguientes aspectos:

1º) Modificación del calendario de entrega de los últimos 16 trenes: retrasándolo un año respecto a lo establecido en adenda de 5 de septiembre de 2006, con el fin de adaptarlo al calendario de disponibilidad de la infraestructura de la línea L9.

2º) Gastos de diferimiento de la entrega de los últimos 16 trenes: la ATM se compromete a compensar a Alstom los gastos fijos y variables en que debe incurrir por causa del diferimiento en la entrega de los últimos 16 trenes.

3º) Modificación del régimen de revisión de precios: se acuerda limitar el impacto total de la revisión de precios de los 50 trenes a un importe máximo de 94.503.000 euros. Dicha cuantía deriva de calcular cuál habría sido el impacto de la revisión de precios, utilizando la fórmula que prevé el contrato, pero suponiendo que éste se hubiera firmado un año antes.

4º) Piezas de parque: se acuerda que el objeto del Contrato Marco y de Arrendamiento se ampliará a las piezas de parque necesarias para el mantenimiento de los 50 trenes sin revisión de precios aplicable.

“ A 31 de diciembre de 2007 ya se habían firmado las actas de entrega de los 39 trenes de la serie 5000, los 10 trenes de la serie 6000 y 27 trenes del total de 50 trenes a entregar de la serie 9000.”

Otras actuaciones

2. Sistema de ayuda a la explotación - SAE

En el ejercicio 2007 se ha completado el proyecto de migración del sistema de comunicaciones del SAE, dando como resultado la adaptación de todos los autobuses y paneles de información a un sistema basado en GPRS/GSM de altas prestaciones.

El funcionamiento de este nuevo sistema ha constatado su gran fiabilidad en la eliminación de sombras, así como la capacidad de esta red para servir de plataforma de comunicaciones para nuevos sistemas de futuro.

Las ventajas de este nuevo sistema se pueden situar en todos los terrenos: el de los operadores de transporte, el de las administraciones titulares de las concesiones y el de la ATM.

Desde el punto de vista de la explotación del sistema, no solamente se mantienen las prestaciones anteriores, sino que aparece una nueva, como es la posibilidad de comunicación directa hacia y desde los vehículos desde cualquier punto, eliminando las restricciones físicas territoriales que imponía el anterior sistema basado en radio.

Ello ha comportado un alto grado de satisfacción al sector, y, desde el primer momento, un incremento exhaustivo en la utilización del sistema SAE, lo cual a corto o medio plazo debe revertir necesariamente en una mejora en la gestión del binomio oferta / demanda por parte de las empresas.

Un ejemplo que demuestra estos aspectos es el crecimiento principal que se ha producido en los últimos tiempos por la integración o adhesión de empresas prestadoras de servicios urbanos, las cuales se han beneficiado de la flexibilidad de la plataforma SAE multiflota, implantada en su día para las líneas interurbanas integradas tarifariamente.



Desde la perspectiva de la administración, las ventajas que el nuevo sistema supone se sitúan principalmente en la capacidad del sistema de ofrecer una mayor fiabilidad en la explotación de indicadores de calidad de servicio, consecuencia directa de la mayor utilización del sistema por parte de las empresas. Todo ello además de destacar la mejora económica del nuevo sistema, que comporta en este caso para la ATM un ahorro en costes de explotación por comunicaciones superior al 50%.

A la vista de este escenario y de la responsabilidad centralizada en la ATM de garantizar el funcionamiento de la plataforma de SAE 24X7 todos los días del año, se ha promovido la externalización para el alojamiento y mantenimiento operativo de los servidores de comunicaciones y datos en un entorno especializado, aspecto que se ha gestionado administrativamente en el último trimestre del año, mediante el correspondiente concurso público, y que se prevé ejecutar a lo largo del próximo ejercicio.

3. Sermetra, SL

Durante el año 2007 Sermetra, SL ha insistido en la constante mejora en los estándares de calidad en relación con los servicios de mantenimiento de los sistemas a bordo de los autobuses, Validación y Venta (SVV) y Ayuda a la Explotación (SAE), que incluyen también la gestión eficiente de compras, tanto de elementos fungibles como de equipos.

“ En 2007 se ha completado el proyecto de migración del sistema de comunicaciones del SAE. El resultado es la adaptación de todos los autobuses y paneles de información a un sistema basado en GPRS/GSM de altas prestaciones.”

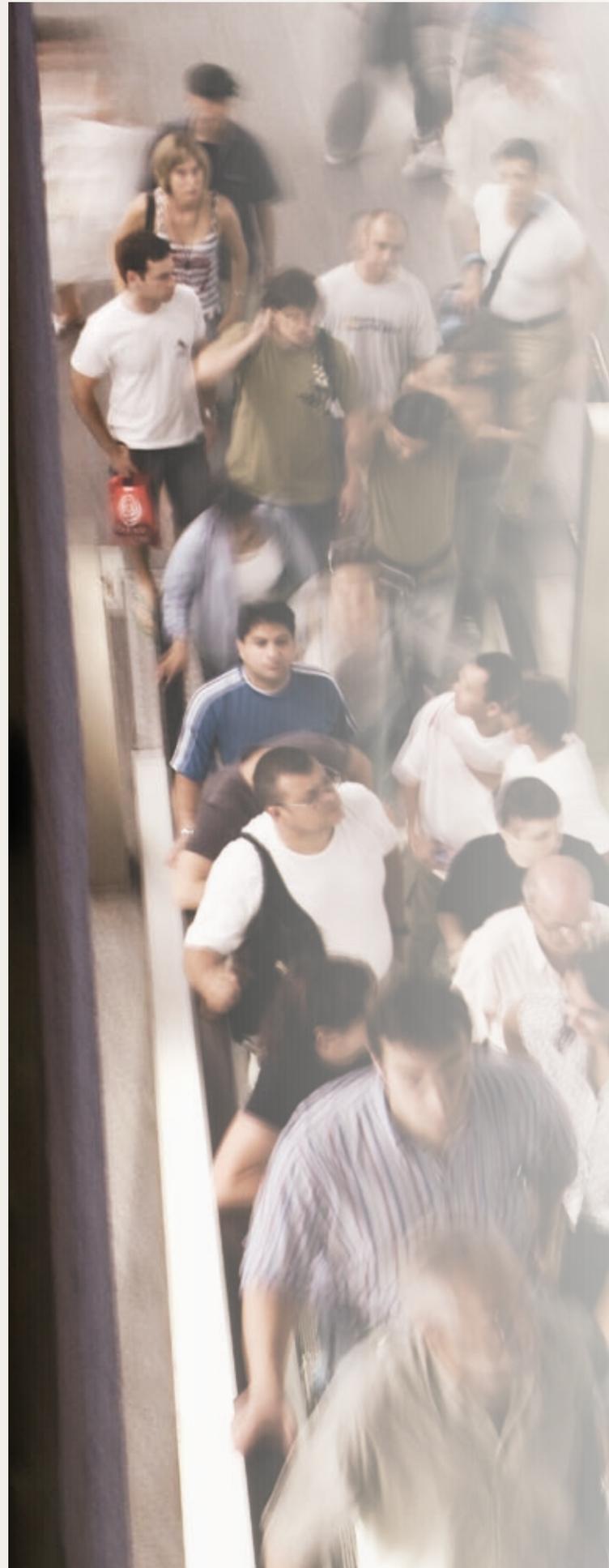
Otras actuaciones

Por lo que se refiere a los operadores, tras el *boom* del año 2006 con la entrada de 12 empresas a sumar a las 18 iniciales, durante el año 2007 se ha incorporado una más, totalizando 31 clientes actuales de Sermetra. Paralelamente se ha seguido dando soporte técnico a operadores externos a Sermetra, cuando éstos lo han solicitado, principalmente en ocasiones relacionadas con la creación de nuevos títulos (T2-Comerç) o problemas en el envío de información a la ATM, consolidándose Sermetra de esta forma como empresa prestadora de servicios de mantenimiento preventivo, correctivo y evolutivo de los actuales sistemas tecnológicos del transporte en la RMB.

Concretamente referido a los Sistemas de Venta y Validación, la evolución positiva iniciada en 2006 en relación con la disminución del volumen de equipos objeto de mantenimiento correctivo gracias a las tareas de mantenimiento preventivo, se ha consolidado durante el año 2007. A destacar que uno de los aspectos que más positivamente ha influido en ello es la consecución de un inventario actualizado de todo el parque de equipos SVV, inventario que se ha llevado a cabo a lo largo del año.

En relación con el SAE, durante el año 2007 y coincidiendo con la finalización por parte de la ATM del proceso de migración del sistema de comunicaciones a GSM/GPRS, se ha iniciado una etapa muy activa en la utilización del SAE por parte de los operadores, de manera que se ha comprobado la consolidación del modelo de gestión de incidencias promovido por Sermetra. Este modelo, procedimentado documentalmente, atiende asimismo la gestión de nuevas instalaciones, sobre las cuales se realiza un seguimiento pormenorizado. Cabe destacar que el número de incidencias ha disminuido en relación con el número total de autobuses, como indicador objetivo de la eficacia de los servicios prestados por la sociedad.

Finalmente cabe destacar que el boletín de información trimestral de Sermetra ha empezado a editarse al inicio del año 2007 y se está consolidando como una herramienta importante de comunicación de todo aquello relacionado con el funcionamiento de Sermetra, acompañándose de indicadores, estadísticas y reseñas de hechos notables relacionados con el transporte y ocurridos durante el período de análisis en cuestión.



4. Proyección exterior

Proyecto Avatars

Se trata de un proyecto europeo dentro del sexto Programa Marco, en el cual participa la ATM, junto con FGC como socios catalanes. Tiene por objeto la modelización de movimientos de grupos humanos en espacios cerrados, como son las estaciones de metro o de tren, o los intercambiadores. El socio líder es la Universidad de Greenwich, responsable del desarrollo del motor de la simulación.

El objetivo de la ATM en este proyecto es analizar la idoneidad del diseño físico del futuro Intercambiador Central de la Pl. Catalunya y Passeig de Gràcia, que consta en el PDI, y que debe permitir la conexión de 4 líneas de metro, la nueva terminal de FGC y dos estaciones de Renfe.

El proyecto se inició en mayo de 2005 y se ha concluido en el mes de noviembre de 2007. Durante este último año, se ha llevado a cabo la prueba del *software* con la carga prevista para el Intercambiador Central en 2015. Los hitos del proyecto durante el año han sido:

- 3 y 4 de mayo: reunión de seguimiento en Barcelona, en la sede de ATM.
- 8 y 9 de octubre: reunión de clausura del proyecto en Greenwich, en la sede de su universidad.

European Metropolitan Transport Authorities - EMTA

La EMTA es la sociedad europea de autoridades del transporte, de la cual la ATM forma parte. Durante 2007 ha participado en las reuniones generales de Bilbao y de Estocolmo.

Además de las sesiones plenarias, la ATM participa en dos grupos de trabajo. El primero, sobre accesibilidad, celebró una reunión en la sede de París. El otro grupo de trabajo, sobre *E-ticketing*, inició su actividad en la reunión de constitución el 10 de octubre, también en París.

Por otra parte, la EMTA participó en el grupo de trabajo EUR-Forum, que celebró la reunión en Bruselas, contando con la asistencia de la ATM.

Otras actuaciones

Observatorio de la Movilidad del Ministerio de Medio Ambiente

El Observatorio de la Movilidad es un grupo de trabajo promovido por los Ministerios de Medio Ambiente y de Fomento, que reúne las distintas autoridades del transporte españolas. Es un grupo en crecimiento constante, que ya reúne quince regiones metropolitanas. Además de constituir un grupo de discusión que organiza seminarios sobre temas de interés para los participantes, edita anualmente el Observatorio de la Movilidad y lo presenta en una de las ciudades miembro en el transcurso de una jornada de trabajo.

Este año se celebró la IV Jornada, donde se presentó la versión del año 2005, teniendo la ATM el honor de acoger la jornada y colaborar en la preparación del acontecimiento. El acto se celebró el 27 de marzo en la sede del Institut d'Estudis Catalans de Barcelona.

Presencia exterior

Durante el año 2007 se han realizado los siguientes actos de representación exterior, ya sea presentando ponencias en diversos congresos u ocupando la totalidad del acto:

- Jornada sobre el sistema Galileo. San Lorenzo de El Escorial
- Jornada técnica en la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Granada
- VII Congreso Nacional sobre Sistemas Inteligentes de Transporte. Valencia
- Congreso de ITS en Santiago de Chile. Presentación de la ATM, el SAE y el proceso de integración tarifaria
- Salón BCN Rail
- Conferencia sobre IT en la Fundación Tarraco (Tarragona)
- Jornada sobre Sistemas Integrados. ATM de Lleida
- Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Madrid. Jornada "Infraestructuras nodales asociadas a la intermodalidad"





Visitas atendidas en la ATM

Las visitas recibidas en la ATM han sido numerosas, y muchas de ellas con el propósito de recibir asesoramiento en temas en que nuestro consorcio es experto. En otros casos se ha tratado de acoger visitas recibidas por otros organismos barceloneses, como el Ayuntamiento de Barcelona o TMB.

Se recibió la visita de la ministra de Movilidad de Flandes y el equipo directivo de la empresa operadora de esta nación, De Lijn, interesados en los contratos de concesión de los sistemas tranviarios. En la misma línea cabe mencionar la visita del secretario de Estado de Transporte de Rumanía y del equipo dirigente de Metrorex de Bucarest.

Se ha recibido a las delegaciones del ministro de Transportes de Israel, representantes electos de la región de Noruega del Este, la directora general de Transporte de la Xunta de Galicia, Trenno Transportes, engenharia, modelação de Portugal, representantes del Ayuntamiento de Amsterdam, representantes de la región de Rogaland, Noruega, directivos de empresas de transporte de Lituania, Ayuntamiento de Montevideo, Uruguay, el alcalde de Tours (Francia), Urban Transport & Planning Consultant, el Conseller de Movilidad y Territorio de Islas Baleares, representantes de la región metropolitana de Amsterdam, el ministro de la Movilidad de la región de Bruselas, el grupo de trabajo europeo Cities Emissions Zero, el Consejo Insular de Menorca y directivos de empresas de transporte de Rusia, Ucrania, Kazajstán i Uzbekistán, entre otros.



C3



Estadísticas del sistema

TransMet Cifras 2007

| | Líneas | Red (km) | Veh-km (millones) | ↑ oferta 07 / 06 (%) | Viajes (millones) | ↑ demanda 07 / 06 (%) | Recaudación (M €) |
|-----------------------|------------|-----------------|----------------------|-------------------------|----------------------|--------------------------|----------------------|
| Metro FMB | 6 | 86,6 | 73,2 | 7,0% | 366,4 | 3,7% | 188,74 |
| FGC | 2 | 143,9 | 30,1 | 2,6% | 79,1 | 1,4% | 56,61 |
| Renfe Rodalies | 6 | 447,7 | 78,6 | 15,6% | 117,1 | -4,1% | 113,19 |
| Tranvía metropolitano | 5 | 28,4 | 2,2 | 12,7% | 20,9 | 23,1% | 9,14 |
| Subtotal ferroviario | 19 | 706,6 | 184,1 | 9,8% | 583,5 | 2,3% | 367,68 |
| Bus TB (Barcelona) | 109 | 921,5 | 44,1 | 4,8% | 210,5 | 1,3% | 116,60 |
| Otros bus 1a corona | 101 | 1.166,7 | 31,4 | 19,2% | 71,6 | 8,4% | 40,85 |
| Bus interurbano | 306 | 6.866,5 | 30,2 | 6,6% | 29,2 | 2,9% | 30,19 |
| Otros bus urbanos | 108 | 967,5 | 13,1 | 14,9% | 40,0 | 5,4% | 21,57 |
| Subtotal bus | 624 | 9.922,2 | 118,8 | 9,8% | 351,3 | 3,3% | 209,21 |
| TOTAL | 643 | 10.628,8 | 302,9 | 9,8% | 934,8 | 2,7% | 576,89 |



| Modo ferroviario | Líneas | Red (km) | Estaciones | Trenes / h punta y sentido | Veh-km (millones) | Viajes (millones) | Recaudación (M €) |
|----------------------------------|-----------|--------------|------------|-------------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| Primera corona STI | | | | | | | |
| Metro | | | | | | | |
| L1 | | 20,7 | 30 | 17 | 18,0 | 112,3 | |
| L2* | | 13,2 | 19 | 23 | 12,2 | 41,1 | |
| L3 | | 16,6 | 24 | 19 | 14,3 | 84,3 | |
| L4 | | 17,2 | 22 | 15 | 12,5 | 46,1 | |
| L5 | | 16,6 | 23 | 22 | 15,9 | 81,6 | |
| L11 | | 2,3 | 5 | 9 | 0,4 | 0,9 | |
| Subtotal | 6 | 86,6 | 123 | 105 | 73,2 | 366,4 | 188,74 |
| FGC | | | | | | | |
| Barcelona - Vallès | | 12,0 | 18 | 30 | 7,3 | 31,2 | |
| Llobregat - Anoia | | 12,0 | 11 | 11 | 4,7 | 12,0 | |
| Subtotal | 2 | 24,0 | 29 | 41 | 12,0 | 43,2 | 17,96 |
| Renfe Rodalies | | | | | | | |
| R1 | | 29,1 | 7 | 10 | nd | 5,4 | |
| R2 | | 35,1 | 10 | 8 | nd | 6,0 | |
| R3 | | 3,3 | 6 | 3 | nd | 1,3 | |
| R4 | | 26,5 | 4 | 8 | nd | 5,8 | |
| R7 | | - | - | 3 | nd | 0,6 | |
| R10 | | 3,9 | 2 | 2 | 1,9 | 3,2 | |
| Subtotal | 6 | 97,9 | 29 | 34 | 1,9 | 22,4 | nd |
| Tranvía metropolitano | | | | | | | |
| Trambaix | 3 | 15,1 | 29 | 12 | 1,3 | 14,3 | |
| Trambesòs | 2 | 13,3 | 26 | 8 | 0,9 | 6,6 | |
| Subtotal | 5 | 28,4 | 55 | 20 | 2,2 | 20,9 | 9,14 |
| Total primera corona STI | 19 | 236,8 | 236 | 200 | 89,3 | 452,8 | 215,84 |
| Resto STI | | | | | | | |
| FGC | | | | | | | |
| Barcelona - Vallès | | 32,0 | 14 | 20 | 9,3 | 27,6 | |
| Llobregat - Anoia | | 87,0 | 31 | 7 | 8,8 | 8,1 | |
| Funicular de Gelida | | 0,9 | 3 | 2 | 0,0 | 0,1 | |
| Subtotal | 2 | 119,9 | 48 | 29 | 18,1 | 35,8 | 38,65 |
| Renfe Rodalies** | | | | | | | |
| R1 | | 61,8 | 16 | 10 | 22,4 | 26,5 | |
| R2 | | 94,8 | 20 | 8 | 23,5 | 29,5 | |
| R3 | | 56,4 | 12 | 3 | 3,1 | 6,6 | |
| R4 | | 119,0 | 27 | 8 | 24,4 | 28,6 | |
| R7 | | 17,8 | 3 | 3 | 3,4 | 3,5 | |
| Subtotal | 5 | 349,8 | 78 | 32 | 78,6 | 94,8 | 113,19 |
| Total resto STI | 7 | 469,7 | 126 | 61 | 94,8 | 130,6 | 151,84 |
| TOTAL SISTEMA FERROVIARIO | 19 | 706,5 | 362 | 202 | 184,1 | 583,4 | 367,68 |

* L2 incluye el funicular de Montjuïc

** Los datos de recaudación y vehículos-km de Renfe Rodalies son del total STI

TransMet Cifras 2007

| Modo bus | Líneas | Red (km) | Vehículos en servicio | Veh-km (millones) | Viajes (millones) | ↑ demanda 07 / 06 (%) | Recaudación (M €) |
|--|------------|----------------|-----------------------|-------------------|-------------------|-----------------------|-------------------|
| Primera corona STI: bus de titularidad EMT | | | | | | | |
| Transports de Barcelona, SA | 109 | 921,5 | 901 | 44,1 | 210,5 | 1,3% | 116,60 |
| Authosa | 2 | 8,1 | 8 | 0,4 | 2,4 | 8,4% | 0,82 |
| Mohn, SL | 22 | 379,7 | 125 | 8,6 | 15,0 | 12,7% | 7,41 |
| Oliveras, SL | 12 | 112,7 | 41 | 2,9 | 6,4 | 6,4% | 2,65 |
| Rosanbus, SL | 9 | 89,5 | 47 | 2,8 | 9,1 | 8,7% | 3,89 |
| TCC (SA, SL) | 3 | 33,4 | 28 | 2,8 | 4,0 | 13,0% | 11,17 |
| Tusgsal | 41 | 483,2 | 259 | 12,9 | 32,9 | 6,5% | 14,27 |
| Soler i Sauret, SA | 8 | 39,5 | 12 | 0,7 | 1,4 | 8,6% | 0,50 |
| Transports Lydia, SL | 4 | 20,5 | 4 | 0,3 | 0,4 | -1,3% | 0,14 |
| Total primera corona STI | 210 | 2.088,2 | 1.425 | 75,5 | 73,2 | 3,1% | 157,45 |
| Resto STI: bus de titularidad DGTT - transporte interurbano | | | | | | | |
| Autocars R. Font, SA | 8 | 116,0 | 10 | 0,8 | 0,9 | 5,3% | 0,76 |
| Barcelona Bus, SL | 7 | 191,0 | 26 | 0,9 | 0,2 | 30,3% | 0,37 |
| Cingles Bus, SA | 24 | 385,0 | 18 | 1,6 | 1,2 | 9,8% | 1,21 |
| CRA La Hispania, SA | 18 | 294,0 | 16 | 1,5 | 1,7 | 10,7% | 1,41 |
| Empresa Casas, SA | 17 | 316,0 | 33 | 3,4 | 3,0 | 6,7% | 3,31 |
| Empresa Sagalés, SA | 53 | 884,0 | 37 | 3,2 | 2,9 | 7,4% | 3,00 |
| Empresa Plana, SL | 4 | 85,9 | 11 | 0,6 | 1,4 | -1,8% | 1,06 |
| FY TSA | 28 | 623,5 | 30 | 2,6 | 2,9 | 2,8% | 3,22 |
| La Hispano Igualadina, SA | 41 | 1.688,0 | 61 | 2,9 | 1,7 | 3,3% | 3,00 |
| La Vallesana, SA | 8 | 293,0 | 10 | 1,1 | 1,2 | 4,5% | 0,95 |
| Sarbus (Marfina Bus, SA) | 16 | 303,0 | 34 | 3,4 | 4,7 | -3,3% | 4,02 |
| Soler i Sauret, SA | 21 | 386,0 | 35 | 2,1 | 3,0 | -5,7% | 2,47 |
| Otros (16) | 61 | 1.301,1 | 114 | 6,1 | 4,3 | 5,8% | 5,41 |
| Total interurbano resto STI | 306 | 6.866,5 | 435 | 30,2 | 29,2 | 2,9% | 30,19 |
| Resto STI: bus de titularidad municipal - transporte urbano | | | | | | | |
| Autobusos de Granollers | 5 | 56,3 | 8 | 0,3 | 1,3 | 15,8% | 0,91 |
| CTSA - Mataró Bus | 6 | 34,9 | 22 | 1,2 | 5,3 | 2,6% | 2,92 |
| CTSA - Rubí Bus | 3 | 30,5 | 10 | 0,5 | 1,2 | -4,5% | 0,63 |
| Manresa Bus, SA | 4 | 67,6 | 12 | 0,6 | 2,1 | 11,9% | 0,93 |
| Sarbus + Saiz (Sant Cugat) | 9 | 72,1 | 15 | 1,0 | 1,1 | 5,0% | 0,35 |
| TCC (Vilanova i la Geltrú) | 4 | 19,7 | 10 | 0,5 | 0,8 | 5,3% | 0,53 |
| TMESA (Terrassa) | 12 | 96,5 | 45 | 2,5 | 11,0 | 3,2% | 6,12 |
| TUS, S. Coop. CL (Sabadell) | 13 | 114,5 | 65 | 3,1 | 14,0 | 4,5% | 7,10 |
| Otros (24) | 52 | 475,5 | 53 | 3,5 | 3,3 | 19,4% | 2,07 |
| Total urbano resto STI | 108 | 967,5 | 240 | 13,1 | 40,0 | 5,4% | 21,57 |
| TOTAL SISTEMA BUS | 624 | 9.922,2 | 2.100 | 118,8 | 351,4 | 3,3% | 209,21 |

Las encuestas

1. Resultados de la encuesta de movilidad cotidiana 2006

La encuesta de movilidad cotidiana (EMQ) en Catalunya del año 2006 es una estadística oficial que, a través de los datos recogidos por encuesta telefónica a una muestra de más de 100.000 personas residentes en Catalunya, proporciona información sobre distintos aspectos de la movilidad cotidiana.

La actuación fue promovida por la ATM y el departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Catalunya, y la encuesta EMQ 2006 fue presentada públicamente en el mes de julio de 2007. A modo de resumen de los principales resultados de la encuesta en todo el ámbito de Catalunya cabe destacar:

Desplazamientos diarios en Catalunya

Los 6,8 millones de personas residentes en Catalunya realizan 147,9 millones de desplazamientos semanales, 21,64 desplazamientos por persona a la semana. En un día laborable el promedio es de 3,38 desplazamientos por persona y en un día festivo es de 2,37 desplazamientos / persona.

147,9 millones de desplazamientos semanales

21,64 desplazamientos / persona a la semana

23,1 millones de desplazamientos en día laborable

16,2 millones de desplazamientos en fin de semana y festivo

3,38 desplazamientos / persona en día laborable

2,37 desplazamientos / persona en fin de semana y festivo

Los desplazamientos en día laborable se refieren al promedio diario de los desplazamientos realizados de lunes a viernes, mientras que los datos de desplazamientos en fin de semana y festivo se refieren al promedio diario de los realizados en sábado, domingo y días festivos.

“ Más de 100.000 catalanes y catalanas informan sobre la realidad de la movilidad cotidiana.”

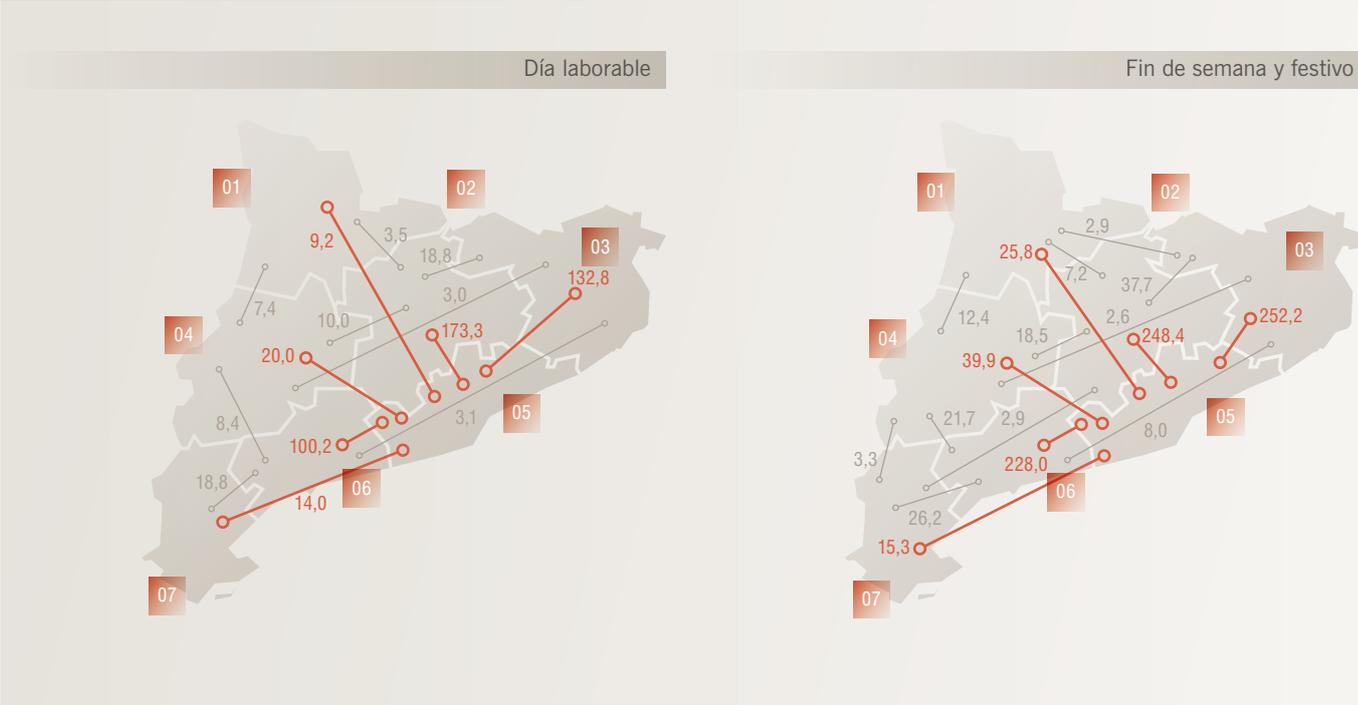
Las encuestas

II Desplazamientos según ámbito territorial

| Ámbito territorial | Desplazamientos | | | Desplazamientos / persona | | |
|--------------------------|-------------------|-------------------------|--------------------|---------------------------|-------------------------|--------------|
| | Día laborable | Fin de semana y festivo | Total | Día laborable | Fin de semana y festivo | Total |
| Región metropolitana BCN | 15.801.351 | 11.095.768 | 101.198.291 | 3,41 | 2,39 | 21,83 |
| Comarcas de Girona | 2.049.407 | 1.447.875 | 13.142.785 | 3,18 | 2,25 | 20,41 |
| Camp de Tarragona | 1.849.355 | 1.310.330 | 11.867.435 | 3,51 | 2,48 | 22,49 |
| Terres de l'Ebre | 581.128 | 411.687 | 3.729.014 | 3,39 | 2,40 | 21,77 |
| Comarcas centrales | 1.475.502 | 1.031.365 | 9.440.240 | 3,21 | 2,24 | 20,53 |
| Ponent | 1.076.164 | 724.629 | 6.830.078 | 3,33 | 2,24 | 21,13 |
| Alt Pirineu y Aran | 251.383 | 192.912 | 1.642.739 | 3,63 | 2,78 | 23,70 |
| TOTAL CATALUNYA | 23.084.291 | 16.214.568 | 147.850.591 | 3,38 | 2,37 | 21,64 |

III Desplazamientos de conexión entre ámbitos territoriales y autocontención municipal

Principales desplazamientos de conexión entre ámbitos territoriales



* Sólo se han considerado los flujos > 2.500 desplazamientos
 * Resultados expresados en miles de desplazamientos
 * No se incluyen los desplazamientos, realizados por los residentes en Catalunya, que tengan origen y destino fuera de Catalunya

Día laborable: media diaria de lunes a viernes
 Fin de semana y festivo: media sábado, domingo y festivo

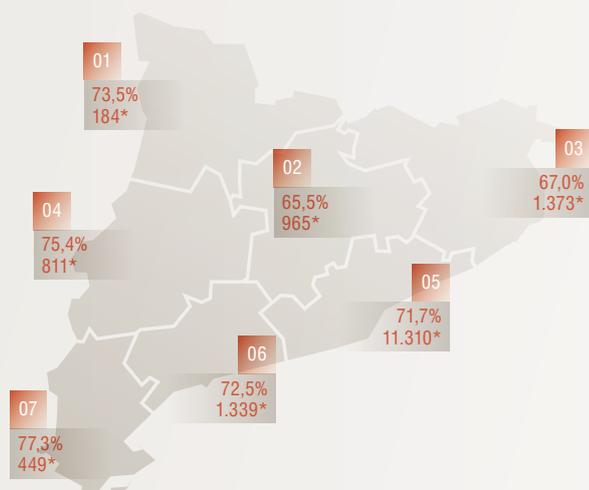
- 01. Alt Pirineu y Aran
- 02. Centrales
- 03. Girona
- 04. Ponent
- 05. RMB
- 06. Tarragona
- 07. Ebre

Autocontención municipal según ámbito de residencia

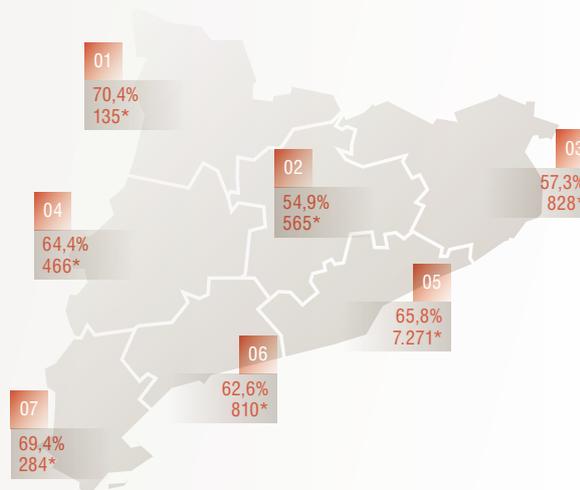
La autocontención municipal corresponde al porcentaje de desplazamientos intramunicipales respecto al total de desplazamientos realizados en cada uno de los ámbitos territoriales de Catalunya.

En día laborable la autocontención municipal del conjunto de Catalunya es del 71,2%, mientras que en fin de semana y festivo desciende al 64,2%.

Día laborable



Fin de semana y festivo



* Resultados expresados en miles de desplazamientos

Día laborable: media diaria de lunes a viernes
Fin de semana y festivo: media sábado, domingo y festivo

- 01. Alt Pirineu y Aran
- 02. Centrales
- 03. Girona
- 04. Ponent
- 05. RMB
- 06. Tarragona
- 07. Ebre

IV Desplazamientos diarios en la región metropolitana de Barcelona (RMB)

101,2 millones de desplazamientos semanales

21,83 desplazamientos / persona a la semana

15,8 millones de desplazamientos en día laborable

11,1 millones de desplazamientos en fin de semana y día festivo

3,41 desplazamientos / persona en día laborable

2,39 desplazamientos / persona en fin de semana y día festivo

Los 4,6 millones de personas residentes en la RMB realizan 101,2 millones de desplazamientos semanales, 21,83 desplazamientos por persona a la semana. En un día laborable el promedio es de 3,41 desplazamientos por persona, y en un día festivo es de 2,39 desplazamientos / persona.

Los datos de desplazamientos en día laborable hacen referencia a la media diaria de los desplazamientos realizados de lunes a viernes, mientras que los datos de desplazamientos en fin de semana y festivo hacen referencia a la media diaria de sábados, domingos y días festivos.

Las encuestas

V Desplazamientos de conexión entre comarcas y autocontención municipal. RMB

Principales desplazamientos intercomarcales

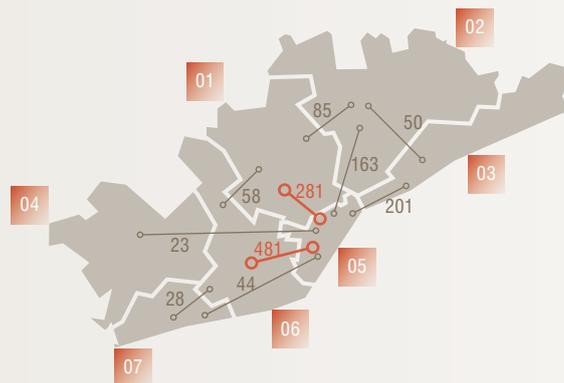
El 83,2% de los desplazamientos intercomarcales en día laborable y el 78,4% en fin de semana y festivo, tienen a la comarca del Barcelonès como origen o

destino. Las relaciones de mayor magnitud se dan entre el Barcelonès y dos de sus comarcas vecinas: Baix Llobregat y Vallès Occidental.

Día laborable



Fin de semana y festivo



Desplazamientos expresados en miles

Sólo se han considerado los flujos > 20.000 desplazamientos / día, excepto en las conexiones con el Barcelonès, que se han considerado todas

- 01. Vallès Occidental
- 02. Vallès Oriental
- 03. Maresme
- 04. Alt Penedès
- 05. Barcelonès
- 06. Baix Llobregat
- 07. Garraf

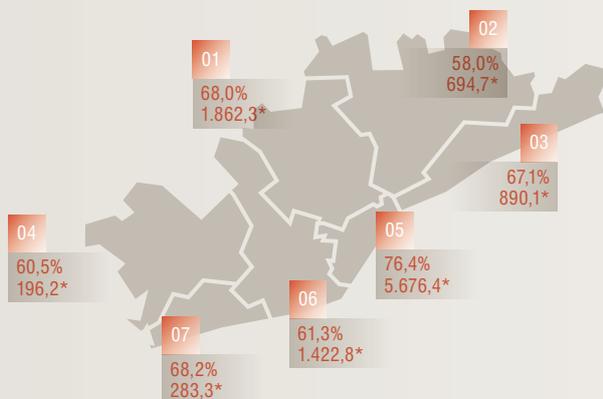
Día laborable: media diaria de lunes a viernes

Fin de semana y festivo: media sábado, domingo y festivo

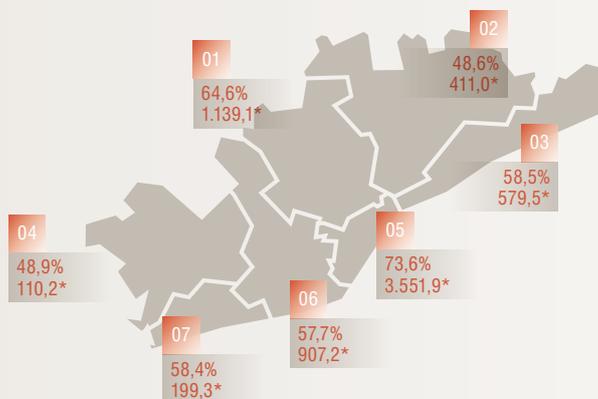
Autocontención municipal por comarca de residencia

La comarca que presenta un grado más elevado de autocontención municipal es el Barcelonès, y la que presenta un menor grado de autocontención municipal es el Vallès Oriental.

Día laborable



Fin de semana y festivo



Miles de desplazamientos de los residentes con origen y destinación en la comarca

Día laborable: media diaria de lunes a viernes

Fin de semana y festivo: media sábado, domingo y festivo

- 01. Vallès Occidental
- 02. Vallès Oriental
- 03. Maresme
- 04. Alt Penedès
- 05. Barcelonès
- 06. Baix Llobregat
- 07. Garraf

VI Motivos de los desplazamientos. RMB

En relación con el motivo de los desplazamientos se observan diferencias significativas según el día analizado. Mientras en fin de semana casi el 50% de los desplazamientos son por motivos personales, y sólo el 3,7% lo son por motivos ocupacionales, en día laborable 1 de cada 4 desplazamientos se realiza por motivos de trabajo (17,0%) o de estudios (7,8%).

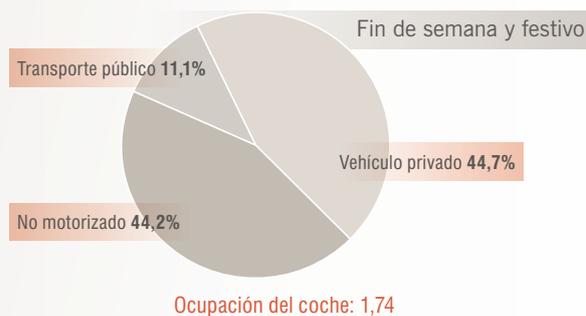
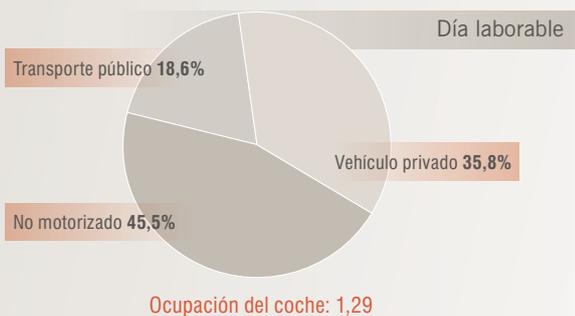
La importante proporción de desplazamientos de regreso al domicilio (45,5%) confirma la tendencia pendular de la movilidad.

| Motivo | Día laborable | Fin de semana y festivo | Total semanal | Día laborable | Fin de semana y festivo | Total semanal |
|---|-------------------|-------------------------|--------------------|---------------|-------------------------|---------------|
| Trabajo | 2.680.682 | 386.993 | 14.177.398 | 17,0% | 3,5% | 14,0% |
| Estudios | 1.228.705 | 23.360 | 6.190.245 | 7,8% | 0,2% | 6,1% |
| Movilidad ocupacional | 3.909.388 | 410.352 | 20.367.643 | 24,7% | 3,7% | 20,1% |
| Compras cotidianas | 943.992 | 772.533 | 6.265.023 | 6,0% | 7,0% | 6,2% |
| Compras no cotidianas | 212.695 | 259.279 | 1.582.034 | 1,3% | 2,3% | 1,6% |
| Acompañar a personas | 767.466 | 186.387 | 4.210.105 | 4,9% | 1,7% | 4,2% |
| Ocio / diversión | 721.978 | 1.514.235 | 6.638.359 | 4,6% | 13,6% | 6,6% |
| Paseo | 598.544 | 1.125.767 | 5.244.256 | 3,8% | 10,1% | 5,2% |
| Visita a amigo / familiar | 522.279 | 995.622 | 4.602.640 | 3,3% | 9,0% | 4,5% |
| Gestiones personales | 431.205 | 232.277 | 2.620.580 | 2,7% | 2,1% | 2,6% |
| Médico / hospital | 297.399 | 32.381 | 1.551.755 | 1,9% | 0,3% | 1,5% |
| Formación no reglada | 167.887 | 53.504 | 946.442 | 1,1% | 0,5% | 0,9% |
| Comida fuera no de ocio | 73.149 | 96.641 | 559.026 | 0,5% | 0,9% | 0,6% |
| Otros | 33.852 | 182.187 | 533.633 | 0,2% | 1,6% | 0,5% |
| Movilidad personal | 4.770.445 | 5.450.814 | 34.753.852 | 30,2% | 49,1% | 34,3% |
| Regreso al domicilio desde motivo ocupacional | 3.161.695 | 349.739 | 16.507.953 | 20,0% | 3,2% | 16,3% |
| Regreso al domicilio desde motivo personal | 3.959.824 | 4.884.863 | 29.568.846 | 25,1% | 44,0% | 29,2% |
| Regreso al domicilio | 7.121.519 | 5.234.602 | 46.076.799 | 45,1% | 47,2% | 45,5% |
| TOTAL DESPLAZAMIENTOS | 15.801.351 | 11.095.768 | 101.198.291 | 100,0% | 100,0% | 100,0% |

VII Uso de los modos de transporte: general, según género y según grupos de edad. RMB

De los 15,8 millones de desplazamientos realizados por los residentes en la RMB en día laborable, el modo de transporte más utilizado es el no motorizado (45,5%), el 35,8 de los desplazamientos se realizan en vehículo privado y el 18,6% en transporte público.

En fin de semana y festivo la proporción de desplazamientos realizados en vehículo privado se eleva al 44,7%, mientras que la proporción realizada en transporte público es inferior (11,1%).



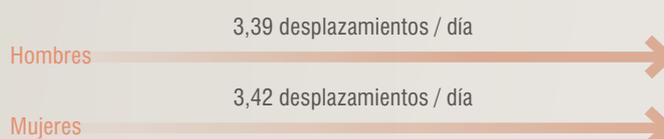
Día laborable: media diaria de lunes a viernes

Fin de semana y festivo: media sábado, domingo y festivo

Las encuestas

Movilidad según género. RMB

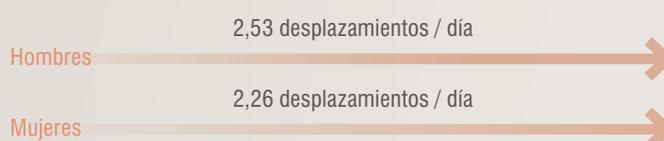
Día laborable



| Género | Medio de transporte | | | Total |
|--------|---------------------|--------------------|--------------------|--------|
| | No motorizado | Transporte público | Transporte privado | |
| Hombre | 39,8% | 16,0% | 44,2% | 100,0% |
| Mujer | 51,0% | 21,1% | 27,9% | 100,0% |
| Total | 45,5% | 18,6% | 35,8% | 100,0% |

| Género | Motivo del desplazamiento | | | Total |
|--------|---------------------------|--------------------|----------------------|--------|
| | Movilidad ocupacional | Movilidad personal | Regreso al domicilio | |
| Hombre | 28,9% | 26,0% | 45,1% | 100,0% |
| Mujer | 20,8% | 34,1% | 45,1% | 100,0% |
| Total | 24,7% | 30,2% | 45,1% | 100,0% |

Fin de semana y festivo



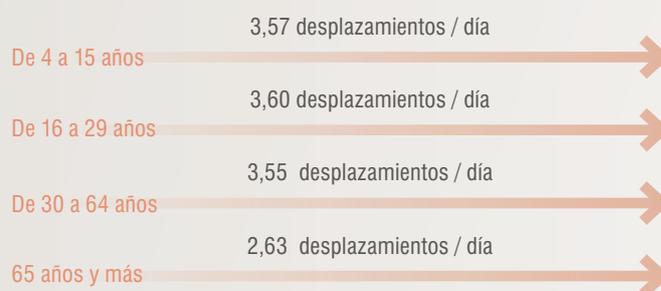
| Género | Medio de transporte | | | Total |
|--------|---------------------|--------------------|--------------------|--------|
| | No motorizado | Transporte público | Transporte privado | |
| Hombre | 42,8% | 9,7% | 47,5% | 100,0% |
| Mujer | 45,8% | 12,5% | 41,6% | 100,0% |
| Total | 44,2% | 11,1% | 44,7% | 100,0% |

| Género | Motivo del desplazamiento | | | Total |
|--------|---------------------------|--------------------|----------------------|--------|
| | Movilidad ocupacional | Movilidad personal | Regreso al domicilio | |
| Hombre | 4,0% | 48,6% | 47,4% | 100,0% |
| Mujer | 3,4% | 49,7% | 46,9% | 100,0% |
| Total | 3,7% | 49,1% | 47,2% | 100,0% |

Día laborable: media diaria de lunes a viernes
 Fin de semana y festivo: media sábado, domingo y festivo

Movilidad según grupos de edad. RMB

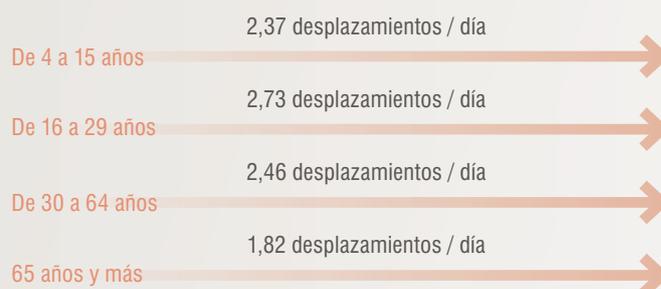
Día laborable



| Género | Medio de transporte | | | Total |
|-----------------|---------------------|--------------------|--------------------|---------------|
| | No motorizado | Transporte público | Transporte privado | |
| De 4 a 15 años | 65,7% | 9,0% | 25,4% | 100,0% |
| De 16 a 29 años | 33,7% | 27,7% | 38,6% | 100,0% |
| De 30 a 64 años | 39,9% | 17,6% | 45,2% | 100,0% |
| 65 años y más | 69,8% | 17,3% | 12,9% | 100,0% |
| Total | 45,5% | 18,6% | 35,8% | 100,0% |

| Género | Motivo del desplazamiento | | | Total |
|-----------------|---------------------------|--------------------|----------------------|---------------|
| | Mobilidad ocupacional | Mobilidad personal | Regreso al domicilio | |
| De 4 a 15 años | 38,5% | 15,2% | 46,2% | 100,0% |
| De 16 a 29 años | 30,0% | 24,8% | 45,2% | 100,0% |
| De 30 a 64 años | 25,3% | 30,5% | 44,2% | 100,0% |
| 65 años y más | 1,3% | 51,4% | 47,2% | 100,0% |
| Total | 24,7% | 30,2% | 45,1% | 100,0% |

Fin de semana y festivo



| Género | Medio de transporte | | | Total |
|-----------------|---------------------|--------------------|--------------------|---------------|
| | No motorizado | Transporte público | Transporte privado | |
| De 4 a 15 años | 46,3% | 6,3% | 47,5% | 100,0% |
| De 16 a 29 años | 34,1% | 16,2% | 49,7% | 100,0% |
| De 30 a 64 años | 43,4% | 8,9% | 47,7% | 100,0% |
| 65 años y más | 64,0% | 15,2% | 20,8% | 100,0% |
| Total | 44,2% | 11,1% | 44,7% | 100,0% |

| Género | Motivo del desplazamiento | | | Total |
|-----------------|---------------------------|--------------------|----------------------|---------------|
| | Mobilidad ocupacional | Mobilidad personal | Regreso al domicilio | |
| De 4 a 15 años | 0,5% | 51,5% | 48,1% | 100,0% |
| De 16 a 29 años | 5,1% | 49,8% | 45,1% | 100,0% |
| De 30 a 64 años | 4,6% | 47,9% | 47,5% | 100,0% |
| 65 años y más | 0,3% | 51,0% | 48,7% | 100,0% |
| Total | 3,7% | 49,1% | 47,2% | 100,0% |

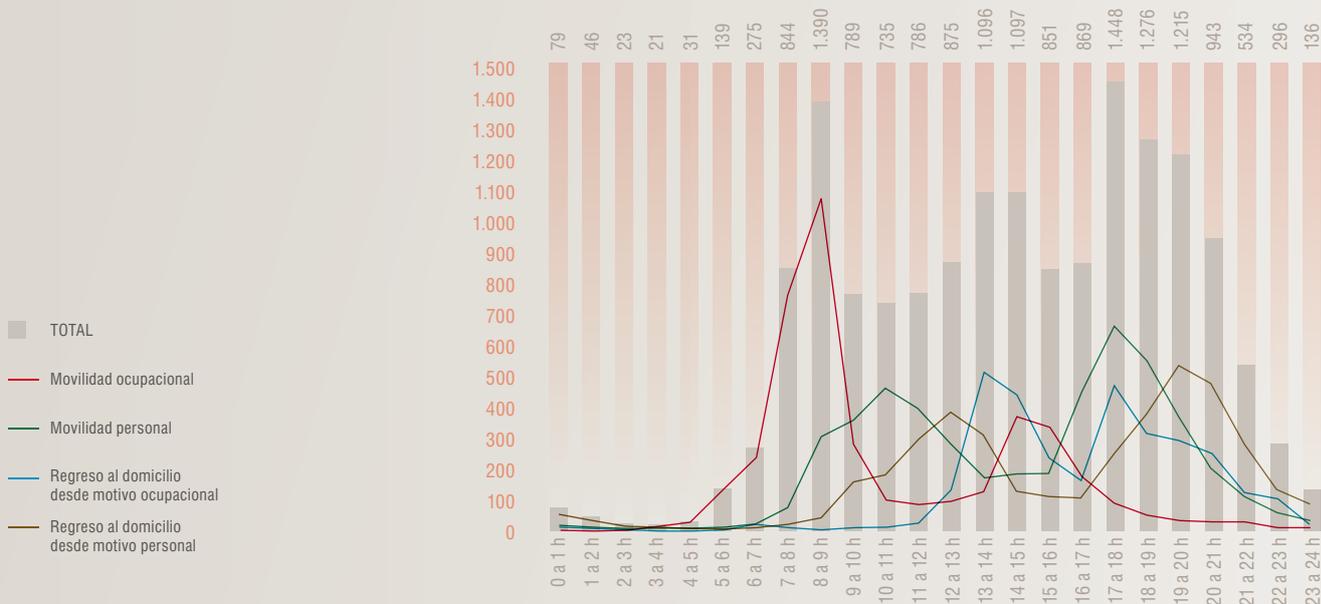
Día laborable: media diaria de lunes a viernes

Fin de semana y festivo: media sábado, domingo y festivo

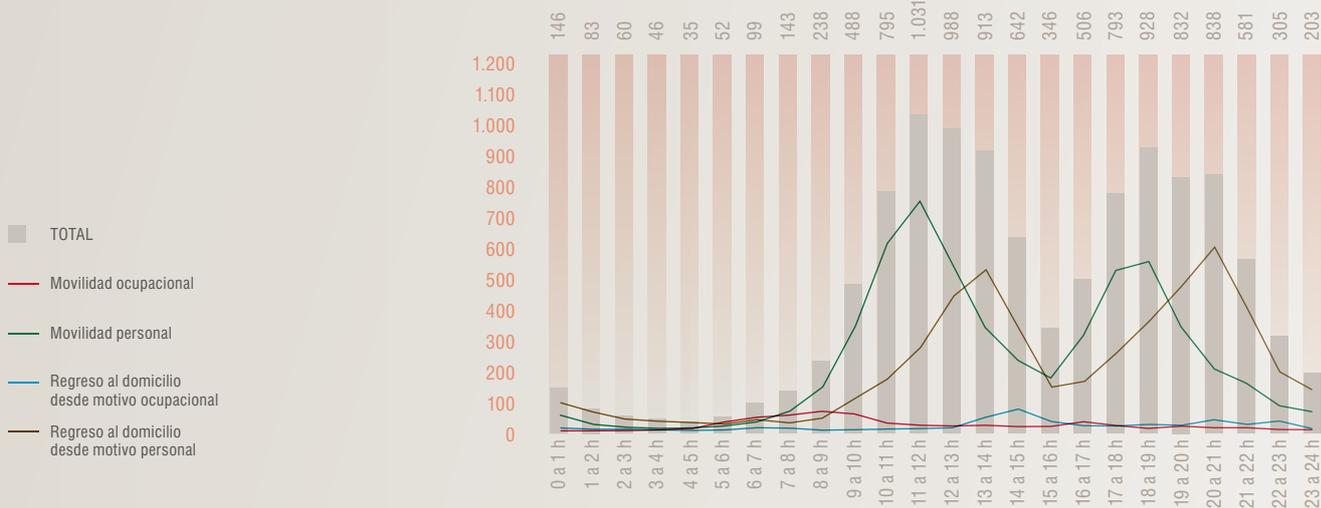
Las encuestas

VIII Distribución horaria de la movilidad. RMB

Día laborable



Fin de semana y festivo



Resultados expresados en miles de desplazamientos

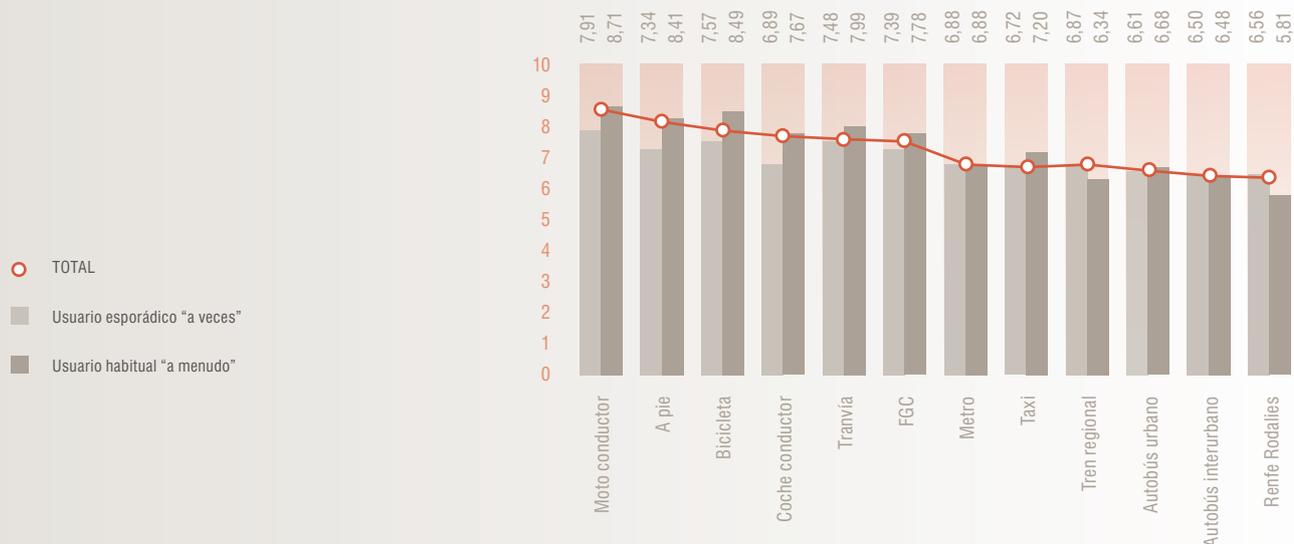
Día laborable: media diaria de lunes a viernes

Fin de semana y festivo: media sábado, domingo y festivo

IX Valoración de los medios de transporte. RMB

Los entrevistados han evaluado en una escala del 0 (satisfacción nula) al 10 (plena satisfacción) aquellos modos de desplazarse de los que se consideran

usuarios. El siguiente gráfico muestra la valoración otorgada a cada uno de los medios de transporte según el nivel de uso (esporádico o habitual).



X Gasto mensual percibido. RMB

Gasto mensual en transporte público y transporte privado

El gasto mensual en transporte, declarado por los usuarios de los diferentes medios en la RMB, es de 327,2 millones de euros: 88,8 millones en transporte público (27,1%) y 238,4 millones en transporte privado (72,9%).

| | Población usuaria | Gasto mensual medio por usuario | Gasto mensual global (en miles) |
|-------------------------------------|-------------------|---------------------------------|---------------------------------|
| Transporte público colectivo | 3.235.223 | 19,81 € | 64.090 € |
| Taxi | 1.122.852 | 21,98 € | 24.680 € |
| Total transporte público | 3.359.236 | 26,43 € | 88.770 € |
| Gasolina | 2.254.798 | 73,61 € | 165.976 € |
| Aparcamiento | 2.158.586 | 19,80 € | 42.740 € |
| Peaje | 2.025.979 | 14,66 € | 29.701 € |
| Total transporte privado | 2.254.798 | 105,74 € | 238.416 € |

Día laborable: media diaria de lunes a viernes

Fin de semana y festivo: media sábado, domingo y festivo

Las encuestas

2. La encuesta de movilidad en día laborable 2007

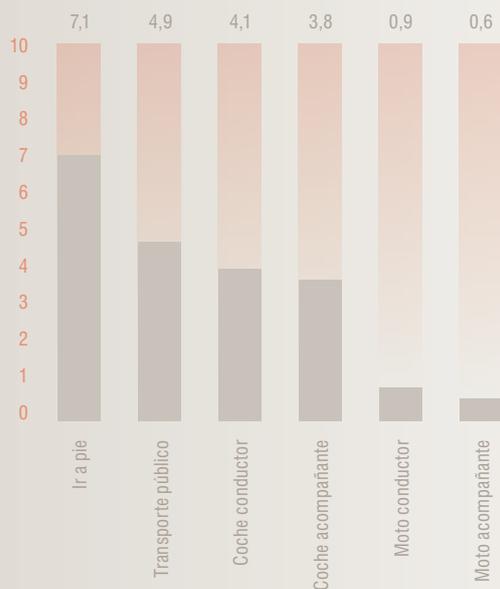
Desde el año 2003 se realiza, conjuntamente con el Ayuntamiento de Barcelona, una encuesta de movilidad en día laborable (EMEF) a los residentes en la región metropolitana de Barcelona mayores de 16 años.

Las cifras cuantitativas de la EMEF 2007 no presentan diferencias significativas respecto a años anteriores. En un día tipo se realiza un total de 15,7 millones de desplazamientos, que suponen un promedio de 3,8 desplazamientos por persona. De estos desplazamientos, cerca de un millón se realizan por parte de transportistas, mensajeros y otras profesiones que implican un gran número de desplazamientos laborales: por ello, la movilidad de la población general, sin incluir estos desplazamientos por motivos profesionales y de la logística, es de 14,7 millones de desplazamientos al día.

En la realización de la EMEF 2007 se ha puesto el acento en analizar la dimensión subjetiva de la movilidad, solicitando el autopercepción de la población respecto a los medios de transporte, los motivos de uso de los distintos medios y la valoración de los mismos.

Evaluación sobre el nivel de uso de los modos de transporte

Se ha invitado a los entrevistados a realizar una evaluación de su nivel de uso de los medios. En una escala de 0 a 10, los entrevistados declaran que el modo a pie es el que utilizan de forma más intensiva, seguido del modo transporte público.



Nivel de uso según ámbito de residencia

Como se puede observar en la tabla adjunta, según el ámbito de residencia de los entrevistados se establecen diferencias en el nivel de uso de los diferentes modos. Los residentes en la ciudad de Barcelona son quienes utilizan en mayor grado el transporte público.

| Modo de transporte | Corona | | | |
|--------------------|--------|-----------------|-----------|-----------|
| | BCN | Resto 1a corona | Resto RMB | Total RMB |
| A pie | 7,3 | 7,1 | 6,8 | 7,1 |
| Transporte público | 6,3 | 5,2 | 3,6 | 4,9 |
| Coche | 4,8 | 6,1 | 7,0 | 6,0 |
| Moto | 1,6 | 1,1 | 1,3 | 1,3 |

Nivel de uso según contexto urbano y tipo de vivienda

Vivir en el centro del municipio facilita los desplazamientos a pie y en transporte público. Por otro lado, ir a pie y en transporte público es más habitual si se habita en un bloque de pisos que si se habita en una casa adosada. En viviendas aisladas, el modo de transporte preferente es el coche.

| Modo de transporte | Contexto urbanístico | | |
|--------------------|----------------------|-------------------|-------------------|
| | Urbanización | Barrio periférico | Barrio del centro |
| A pie | 5,8 | 6,9 | 7,4 |
| Transporte público | 3,1 | 5,1 | 5,1 |
| Coche | 7,8 | 6,0 | 5,8 |
| Moto | 1,5 | 1,2 | 1,4 |

| Modo de transporte | Contexto arquitectónico | | |
|--------------------|-------------------------|--------------------------|-----------------------|
| | Bloque de pisos | Casa adosada / medianera | Casa aislada / chalet |
| A pie | 7,3 | 6,8 | 5,6 |
| Transporte público | 5,3 | 3,7 | 2,7 |
| Coche | 5,7 | 6,8 | 7,9 |
| Moto | 1,3 | 1,3 | 1,4 |

Uso del transporte privado

El principal motivo manifestado por los entrevistados para usar el transporte privado frente al público es su mayor comodidad (86,2%), seguido de la libertad de movimiento que proporciona (79,6%) y su mayor rapidez (75,9%).

| Motivos para la utilización del transporte privado | Ámbitos territoriales | | | |
|--|-----------------------|-----------------|-----------|-----------|
| | Barcelona | Resto 1a corona | Resto RMB | Total RMB |
| Porque es más cómodo | 83,2% | 85,9% | 88,4% | 86,2% |
| Porque tiene más libertad | 76,4% | 79,4% | 81,9% | 79,6% |
| Porque es más rápido que el transporte público | 68,9% | 74,9% | 81,3% | 75,9% |
| Porque es fácil aparcar donde va | 45,9% | 44,8% | 51,3% | 48,1% |
| Porque no tiene más remedio | 36,4% | 42,2% | 49,7% | 43,7% |
| Porque hace muchas gestiones | 24,3% | 26,3% | 35,0% | 29,5% |
| Porque es más barato que el transporte público | 20,9% | 20,7% | 23,8% | 22,1% |
| Porque desconoce el transporte público | 6,8% | 11,4% | 16,2% | 12,1% |
| Porque quedaría mal aparcado y sería sancionable | 8,1% | 8,1% | 5,3% | 6,9% |

Uso del transporte público

Asimismo el motivo más argumentado para no utilizar el transporte público es la corta distancia de los trayectos a realizar (57,8%), seguido de la falta de idoneidad del recorrido hacia el destino (47%) y la baja frecuencia del servicio (40,4%).

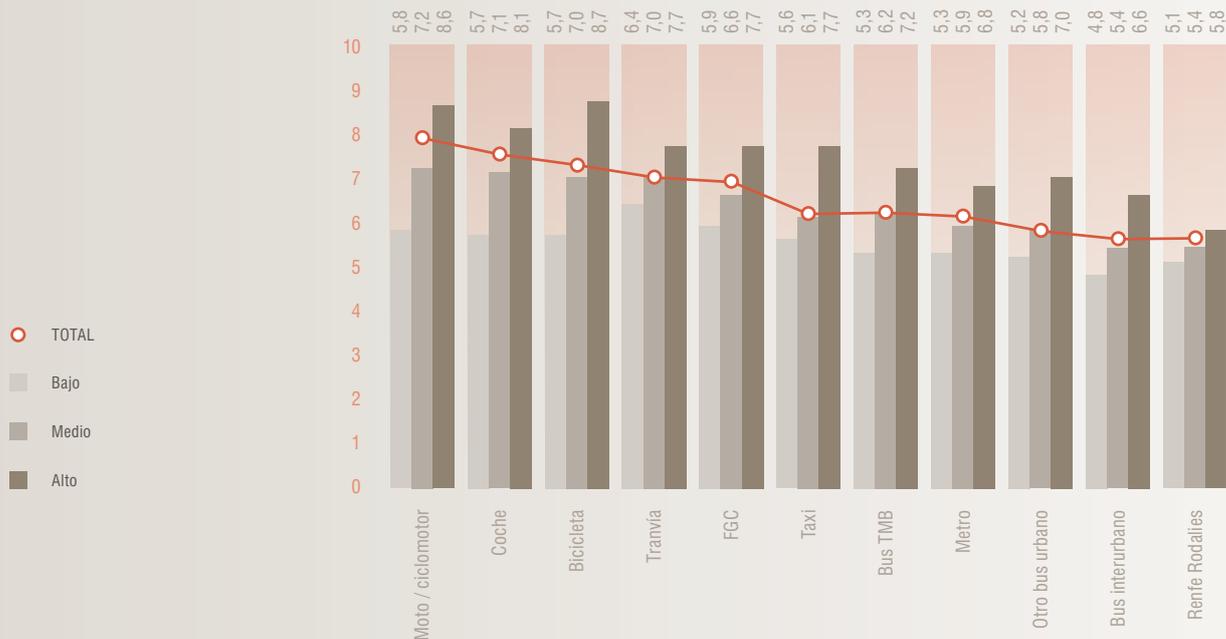
| Motivos para la no utilización del transporte público | Ámbitos territoriales | | | |
|---|-----------------------|-----------------|-----------|-----------|
| | Barcelona | Resto 1a corona | Resto RMB | Total RMB |
| Porque me muevo cerca y prefiero ir a pie | 53,0% | 55,1% | 59,8% | 57,8% |
| Porque no me lleva adonde voy habitualmente | 34,8% | 46,8% | 49,9% | 47,0% |
| Porque pasa poco a menudo | 31,1% | 42,0% | 42,3% | 40,6% |
| Porque es lento | 41,9% | 46,9% | 37,1% | 40,0% |
| Porque no hay parada cerca del domicilio | 30,7% | 33,5% | 37,2% | 35,4% |
| Porque debo realizar demasiados transbordos | 31,7% | 43,7% | 32,9% | 35,1% |
| Porque es poco puntual | 34,8% | 41,1% | 28,6% | 32,3% |
| Porque es incómodo | 30,3% | 28,4% | 22,3% | 24,9% |

Las encuestas

Modos de transporte según nivel de uso

La valoración media de los modos de transporte es bastante distinta según cuál sea el nivel de uso que se realiza, y cabe destacar el que los ciudadanos aprueban todos los modos de transporte público. La tendencia general es que las

personas que hacen un uso mayor de un modo de transporte, le dan una mejor valoración global respecto de los que presentan un nivel de uso inferior.



Nivel de calidad de los modos de transporte

Por lo que se refiere a la valoración específica de los parámetros de calidad de los distintos modos de transporte, los únicos aspectos que no reciben el apro-

bado de los ciudadanos son la seguridad en la bicicleta y la moto, y el impacto ambiental en el caso del coche.

| Ítem | A pie | Bicicleta | Transporte público | Transporte privado | |
|-------------------|-------|-----------|--------------------|--------------------|------|
| | | | | Coche | Moto |
| Rapidez | 6,22 | 5,93 | 6,68 | 7,30 | 8,65 |
| Comodidad | 6,70 | 5,73 | 6,82 | 8,55 | 7,78 |
| Seguridad* | 6,99 | 4,32 | 6,82 | 7,10 | 4,41 |
| Impacto ambiental | - | 8,54 | 6,27 | 4,51 | 5,14 |

* En el caso del transporte público se trata de la seguridad personal, mientras que en el resto de modos se refiere a la accidentalidad

Valores de los diversos medios de transporte

En la comparativa de los distintos aspectos entre los diversos medios de transporte público, destacan la comodidad del tranvía (8,01 puntos) y la rapidez del metro (7,79). Todos los modos de transporte público han obtenido una nota

superior a 5 puntos en todos los aspectos analizados, alcanzando una nota media de 6,6 puntos.

| Ítem | Tranvía | FGC | Metro | Bus TMB | Otro bus urbano | Bus interurbano | Renfe Rodalies | Transporte público |
|--------------------|---------|------|-------|---------|-----------------|-----------------|----------------|--------------------|
| Frecuencia de paso | 6,56 | 7,17 | 7,15 | 5,50 | 5,55 | 5,23 | 6,04 | 6,26 |
| Rapidez | 7,18 | 7,43 | 7,79 | 6,09 | 5,92 | 5,69 | 6,25 | 6,68 |
| Fiabilidad | 7,57 | 7,54 | 7,21 | 5,79 | 5,88 | 5,70 | 5,23 | 6,58 |
| Comodidad | 8,01 | 7,39 | 6,26 | 6,33 | 6,44 | 6,31 | 6,30 | 6,82 |
| Seguridad personal | 7,59 | 7,31 | 5,81 | 6,40 | 6,78 | 6,64 | 6,28 | 6,82 |
| Impacto ambiental | 7,48 | 6,78 | 6,50 | 5,41 | 5,74 | 5,43 | 6,18 | 6,27 |
| Valoración global | 7,04 | 6,82 | 6,22 | 6,18 | 5,85 | 5,58 | 5,46 | 6,61 |



C4

Castrosua



Ajuntament de Rubí



Informe de auditoría





**Gabinete Técnico
de Auditoría y Consultoría, s.a.**

**AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ,
CONSORCI PER A LA COORDINACIÓ DEL
SISTEMA METROPOLITÀ DE TRANSPORT
PÚBLIC DE L'ÀREA DE BARCELONA (ATM)**

**Informe de auditoría de Cuentas Anuales
del ejercicio 2007**

Marzo 2007



Gabinete Técnico de Auditoría y Consultoría, s.a.

Balmes 89-91, 2º. 4º.
Tel. 933199622 – Fax 933101739
08008 Barcelona

Julián Hernández, 8, 1º. A
Tel. 913882180 – Fax 917599612
28043 Madrid

Barcelona, 3, 2º. 1º.
Tel. 972201959 – Fax 972220920
17001 Girona

INFORME DE AUDITORIA DE CUENTAS ANUALES

Al Consejo de Administración de la **AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ, CONSORCI PER A LA COORDINACIÓ DEL SISTEMA METROPOLITÀ DE TRANSPORT PÚBLIC DE L'ÀREA DE BARCELONA**

Hemos auditado las cuentas anuales de la **AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ, CONSORCI PER A LA COORDINACIÓ DEL SISTEMA METROPOLITÀ DE TRANSPORT PÚBLIC DE L'ÀREA DE BARCELONA** (en adelante ATM), que comprenden el balance de situación al 31 de Diciembre de 2007, la cuenta de resultados, la liquidación del presupuesto y la memoria correspondientes al ejercicio anual terminado en la fecha mencionada, cuya formulación es responsabilidad de los Administradores de la ATM. Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre las citadas cuentas anuales en su conjunto, basada en el trabajo realizado de acuerdo con las normas de auditoría generalmente aceptadas que requieren el examen, mediante la realización de pruebas selectivas, de la evidencia justificativa de las cuentas anuales y la evaluación de su presentación, de los principios contables aplicados en el ámbito de las administraciones públicas y de las estimaciones realizadas.

Los Administradores de la ATM presentan, a efectos comparativos, con cada una de las partidas del balance, de la cuenta de resultados y del cuadro de financiación, además de las cifras del ejercicio 2007, las correspondientes al ejercicio anterior. Nuestra opinión se refiere exclusivamente a las cuentas anuales del ejercicio 2007. Con fecha 19 de Marzo de 2007 emitimos nuestro informe de auditoría sobre las cuentas anuales del ejercicio 2006, en el cual expresamos una opinión favorable.

En nuestra opinión, las cuentas anuales del ejercicio 2007 adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera de la ATM al 31 de Diciembre de 2007, de los resultados de sus operaciones reflejados en la cuenta de resultados y en la liquidación del presupuesto adjuntos y de los recursos obtenidos y aplicados durante el ejercicio anual terminado en esa fecha, y contienen la información necesaria y suficiente para su interpretación y comprensión adecuada, de conformidad con los principios y normas de contabilidad para las administraciones públicas, que guardan uniformidad con los aplicados en el ejercicio anterior.

Barcelona, 12 de Marzo de 2008

GABINETE TECNICO
DE AUDITORIA Y CONSULTORIA, S.A.



Enrique Ribas Miràngels
Socio – Auditor de Cuentas

COL·LEGI
DE CENSORS
DE COMPTES
DE CATALUNYA



Membre exercent:

GABINETE TECNICO DE
AUDITORIA Y
CONSULTORIA, S.A.

Ay 2008 Núm. 23/08/00656
CÒPIA GRATUÏTA

.....
Aquest informe està subjecte a
la taxa aplicable establerta a la
Llei 44/2002 de 22 de novembre
.....



CUENTAS ANUALES DEL EJERCICIO 2007





AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

BALANCE DE SITUACIÓN A 31-12-2007 y 31-12-2006

| ACTIVO | | |
|---|-----------------------|-----------------------|
| | 2.007 | 2.006 |
| INVERSIONES INFR. Y BIENES USO GENERAL | 3.863.562,78 | 3.863.562,78 |
| INFRAESTRUCTURA Y BIENES DESTINADOS AL USO GENERAL | 3.863.562,78 | 3.863.562,78 |
| INMOVILIZADO INMATERIAL | 88.458,53 | 97.238,01 |
| SOFTWARE | 1.312.099,99 | 1.299.614,47 |
| OTRO INMOVILIZADO INMATERIAL | 22.926,81 | 22.926,81 |
| AMORTIZACIÓN ACUMULADA DEL INMOVILIZADO INMATERIAL | -1.246.568,27 | -1.225.303,27 |
| INMOVILIZADO MATERIAL | 3.394.686,01 | 3.564.533,51 |
| CONSTRUCCIONES | 309.881,90 | 309.881,98 |
| MAQUINARIA, INSTALACIONES Y UTILLAJE | 95.727,73 | 84.403,09 |
| MOBILIARIO | 102.235,66 | 92.322,15 |
| EQUIPOS PARA PROCESOS DE INFORMACIÓN | 700.533,73 | 841.951,39 |
| INSTALACIONES COMPLEJAS ESPECIALIZADAS | 7.362.544,76 | 6.801.571,45 |
| AMORTIZACIÓN ACUMULADA DEL INMOVILIZADO MATERIAL | -5.176.237,85 | -4.365.596,50 |
| INMOVILIZADO FINANCIERO | 97.478.709,93 | 146.201.709,93 |
| ACCIONES SIN COTIZACIÓN OFICIAL | 30.000,00 | 30.000,00 |
| INGRESOS DIFERIDOS A LARGO PLAZO | 97.448.709,93 | 146.171.709,93 |
| DEUDORES | 99.873.054,43 | 81.055.933,53 |
| DEUDORES POR DERECHOS RECONOCIDOS. PRESUPUESTO CORR | 94.469.048,85 | 75.190.612,24 |
| DEUDORES POR DERECHOS RECONOCIDOS. PRESUPUESTOS CER | 14.561,06 | 416.400,92 |
| HACIENDA PÚBLICA. DEUDORA POR IVA | 5.319.567,43 | 5.394.457,26 |
| OTROS DEUDORES NO PRESUPUESTARIOS | 69.637,08 | 54.463,11 |
| CUENTAS FINANCIERAS | 6.971.559,02 | 14.360.760,97 |
| FIANZAS A CORTO PLAZO | 21.189,03 | 21.189,03 |
| BANCOS E INSTITUCIONES DE CRÉDITO. CUENTAS OPERATIVAS | 6.950.369,99 | 14.339.571,94 |
| AJUSTES POR PERIODIFICACIÓN | 6.191.119,90 | 5.678.599,63 |
| INGRESOS DIFERIDOS | 6.191.119,90 | 5.678.599,63 |
| TOTAL ACTIVO | 217.861.150,60 | 254.822.336,36 |

El Director General,

El Jefe de Administración





AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

BALANCE DE SITUACIÓN A 31-12-2007 y 31-12-2006

| PASIVO | | |
|--|-----------------------|-----------------------|
| | 2.007 | 2.006 |
| PATRIMONIO Y RESERVAS | 12.254.959,14 | 9.657.447,32 |
| PATRIMONIO | 9.657.447,32 | 8.204.788,88 |
| RESULTADO DEL EJERCICIO | 2.597.511,82 | 1.452.658,44 |
| SUBVENCIONES DE CAPITAL | 6.462.272,86 | 7.051.932,38 |
| DEL SECTOR ESTATAL | 6.462.272,86 | 7.019.484,64 |
| DE COMUNIDADES AUTÓNOMAS | 0,00 | 32.447,74 |
| DEUDAS A LARGO PLAZO | 97.447.500,14 | 146.171.250,21 |
| PRÉSTAMOS A LARGO PLAZO FUERA SECTOR PÚBLICO | 97.447.500,14 | 146.171.250,21 |
| DEUDAS A CORTO PLAZO | 63.245.676,01 | 63.010.908,37 |
| ACREED. POR OBLIG. REC. Y PAG. ORDENADOS PTO. CT | 76.343.645,94 | 59.352.547,07 |
| ACREED. POR OBLIG. REC. PTOS. CERRADOS | 4.364,69 | 4.177,69 |
| HACIENDA PÚBLICA, ACREEDORA POR CONCEP. FISCAL | 36.546,86 | 29.284,82 |
| SEGURIDAD SOCIAL, ACREEDORA | 4.905,89 | 4.856,40 |
| OTROS ACREED. NO PRESUPUESTARIOS | 666.525,19 | 886.328,54 |
| FIANZAS A CORTO PLAZO | 32.697,68 | 27.940,68 |
| OPERADORES POR INTEGRACIÓN TARIFARIA | 6.156.930,96 | 3.305.793,27 |
| AJUSTES POR PERIODIFICACIÓN | 18.450.742,45 | 28.330.800,08 |
| GASTOS DIFERIDOS | 7.568.429,99 | 6.987.847,36 |
| INGRESOS AVANZADOS | 10.882.312,46 | 21.342.952,72 |
| TOTAL PASIVO | 217.861.150,60 | 254.822.338,36 |

El Director General,

El Jefe de Administración



AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

CUENTAS DE RESULTADOS CORRESPONDIENTES A LOS EJERCICIOS ACABADOS EL 31-12-2007 y 31-12-2006

| | 2007 | 2006 |
|---|-----------------------|-----------------------|
| INGRESOS EXPLOTACIÓN | 937.719.060,17 | 836.103.193,35 |
| VENTAS DE SERVICIOS | 419.310.719,91 | 380.445.003,04 |
| TRANSFERENCIAS DE LA ADM. GENERAL DEL ESTADO | 148.699.705,81 | 136.259.766,10 |
| TRANSFERENCIAS DE COMUNIDADES AUTÓNOMAS | 185.535.363,04 | 157.716.741,70 |
| TRANSFERENCIAS DE ENTIDADES LOCALES | 144.178.751,92 | 126.999.450,08 |
| OTRAS TRANSFERENCIAS | 423.971,66 | 333.121,52 |
| OTROS INGRESOS | 61.535,02 | 28.284,35 |
| TRANSF. CAPITAL DE COMUNIDADES AUTÓNOMAS | 39.508.662,61 | 34.320.926,56 |
| GASTOS DE EXPLOTACIÓN | 931.243.591,32 | 830.057.109,60 |
| SUELDOS Y SALARIOS | 1.468.835,68 | 1.369.594,55 |
| COTIZACIONES SOCIALES A CARGO DE LA ENTIDAD | 283.955,09 | 275.883,28 |
| OTROS GASTOS SOCIALES | 63.119,07 | 48.907,26 |
| ALQUILERES | 31.041.927,60 | 12.280.286,01 |
| REPARACIONES Y CONSERVACIÓN | 636.434,65 | 598.410,57 |
| SUMINISTROS | 26.296,61 | 25.816,14 |
| COMUNICACIONES | 140.911,49 | 130.212,67 |
| TRABAJOS REALIZADOS POR OTRAS EMPRESAS | 383.045.918,30 | 383.653.890,37 |
| PRIMAS DE SEGUROS | 5.312,95 | 5.134,32 |
| MATERIAL DE OFICINA | 33.403,42 | 25.425,40 |
| GASTOS DIVERSOS | 673.377,53 | 462.033,46 |
| TRANSFERENCIAS A OPERADORES PÚBLICOS | 338.567.845,58 | 297.845.000,00 |
| TRANSFERENCIAS A ENTIDADES LOCALES | 62.491.000,00 | 52.317.000,00 |
| TRANSFERENCIAS CORRIENTES A OTRAS EMPRESAS | 71.827.709,50 | 65.856.694,74 |
| TRANSFERENCIAS DE CAPITAL A EMPRESAS PRIVADAS | 40.937.543,45 | 34.965.000,63 |
| MARGEN BRUTO | 6.475.468,85 | 6.046.063,45 |
| INGRESOS FINANCIEROS | 806.353,77 | 998.338,85 |
| INGRESOS FINANCIEROS | 806.353,77 | 998.338,85 |
| GASTOS FINANCIEROS | 4.894.109,51 | 5.359.939,17 |
| INTERESES PRÉSTAMOS | 4.803.854,22 | 5.359.558,43 |
| OTROS GASTOS FINANCIEROS | 245,29 | 380,74 |
| RESULTADO FINANCIERO | -3.997.746,74 | -4.361.600,32 |
| AMORTIZACIONES Y PROVISIONES | 831.906,35 | 1.030.769,62 |
| AMORTIZACIÓN DEL INMOVILIZADO MATERIAL | 810.641,35 | 975.955,13 |
| AMORTIZACIÓN DEL INMOVILIZADO INMATERIAL | 21.265,00 | 54.814,49 |
| RESULTAT NETO | 1.645.815,76 | 653.713,51 |
| RESULTADO EXTRAORDINARIO | 951.696,06 | 798.944,93 |
| RESULTADOS EXTRAORDINARIOS | 951.696,06 | 656.243,89 |
| MODIFICACIÓN OBLIGACIONES PRESUPUESTOS CERRAD | 0,00 | 142.701,04 |
| RESULTADO DEL EJERCICIO | 2.597.511,82 | 1.452.658,44 |

El Director General,



El Jefe de Administración




AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

Ejercicio contable: 2007

RESUMEN DE LIQUIDACIÓN DEL PRESUPUESTO 2007

| CAPÍTULO | CONSIGNACIÓN INICIAL | MODIFICACIONES | CONSIGNACIÓN DEFINITIVA | DERECHOS RECONOCIDOS | DERECHOS RECAPTADOS | PENDIENTE COBRO | ESTADO DE EJECUCIÓN | % |
|------------------------------|-----------------------------|-----------------------|--------------------------------|---------------------------------|-----------------------------|-----------------------|----------------------------|---------------|
| | | | | | | | | |
| 3: Tasas y otros ingr. | 415.267.301,60 | 13.372.095,47 | 428.639.397,07 | 425.967.722,63 | 422.379.357,06 | 3.588.365,57 | 2.671.674,44 | 99,38% |
| 4: Transfer. corrientes | 505.718.000,00 | 3.700.000,00 | 509.418.000,00 | 509.439.099,84 | 418.558.416,55 | 90.880.683,29 | -21.099,84 | 100,00% |
| 5: Ingresos patrimonio. | 70.000,00 | 0,00 | 70.000,00 | 806.353,77 | 806.353,77 | 0,00 | -736.353,77 | 1151,93% |
| 7: Transferencias capital | 39.775.068,91 | 647.323,70 | 40.422.392,61 | 40.422.392,61 | 40.422.392,61 | 0,00 | 0,00 | 100,00% |
| 8: Rom. Tes. Fin. IRC | | 20.775.182,91 | 20.775.182,91 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 20.775.182,91 | 0,00% |
| TOTAL INGRESOS | 960.830.370,51 | 38.494.602,08 | 999.324.972,59 | 976.635.568,85 | 882.166.519,99 | 94.469.048,86 | 22.689.403,74 | 97,73% |
| CAPÍTULO | CONSIGNACIÓN INICIAL | MODIFICACIONES | CONSIGNACIÓN DEFINITIVA | OBLIGACIONES RECONOCIDAS | OBLIGACIONES PAGADAS | PENDIENTE PAGO | ESTADO DE EJECUCIÓN | % |
| 1: Personal | 1.787.000,00 | 0,00 | 1.787.000,00 | 1.713.617,03 | 1.690.172,67 | 23.444,36 | 73.382,97 | 95,89% |
| 2: Compra bienes y servicios | 412.999.016,54 | 8.292.158,08 | 421.291.174,62 | 415.616.914,78 | 414.796.177,30 | 820.737,48 | 5.674.259,84 | 98,65% |
| 3: Gastos financieros | 4.697.200,00 | 210.651,87 | 4.907.851,87 | 4.906.898,16 | 4.906.858,34 | 39,82 | 953,71 | 99,98% |
| 4: Transfer. corrientes | 452.528.000,00 | 25.645.805,96 | 478.173.805,96 | 472.282.457,61 | 397.272.150,99 | 75.010.306,62 | 5.891.348,35 | 98,77% |
| 6: Inversiones | 1.235.085,06 | 670.665,74 | 1.905.750,80 | 655.041,29 | 369.816,54 | 285.224,75 | 1.250.709,51 | 34,37% |
| 7: Transfer. Capital | 38.861.068,91 | 3.674.570,36 | 42.535.639,27 | 40.937.543,45 | 40.733.650,54 | 203.892,91 | 1.598.095,82 | 96,24% |
| 9: Pasivos Financieros | 48.723.000,00 | 750,07 | 48.723.750,07 | 48.723.750,07 | 48.723.750,07 | 0,00 | 0,00 | 100,00% |
| TOTAL GASTOS | 960.830.370,51 | 38.494.602,08 | 999.324.972,59 | 984.836.222,39 | 908.492.576,45 | 76.343.645,94 | 14.488.750,20 | 98,55% |

El Director General,

El Jefe de Administración



AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

Ejercicio contable: 2007

RESUMEN DE LIQUIDACIÓN DE EJERCICIOS CERRADOS

| CAPÍTULO | CONSIGNACIÓN INICIAL | MODIFICACIONES | CONSIGNACIÓN DEFINITIVA | DERECHOS RECONOCIDOS | DERECHOS RECAPTADOS | PENDIENTE COBRO | ESTADO DE EJECUCIÓN | % |
|-------------------------------|----------------------|----------------|-------------------------|--------------------------|----------------------|------------------|---------------------|----------------|
| 0.- Ejercicios cerrados | 75.607.013,16 | 0,00 | 75.607.013,16 | 75.607.013,16 | 75.592.432,10 | 14.581,06 | 0,00 | 100,00% |
| TOTAL INGRESOS | 75.607.013,16 | 0,00 | 75.607.013,16 | 75.607.013,16 | 75.592.432,10 | 14.581,06 | 0,00 | 100,00% |
| CAPÍTULO | CONSIGNACIÓN INICIAL | MODIFICACIONES | CONSIGNACIÓN DEFINITIVA | OBLIGACIONES RECONOCIDAS | OBLIGACIONES PAGADAS | PENDIENTE PAGO | ESTADO DE EJECUCIÓN | % |
| 0.- Ejercicios cerrados | 59.356.724,76 | | 59.356.724,76 | 59.356.724,76 | 59.352.360,07 | 4.364,69 | 0,00 | 100,00% |
| TOTAL GASTOS | 59.356.724,76 | 0,00 | 59.356.724,76 | 59.356.724,76 | 59.352.360,07 | 4.364,69 | 0,00 | 100,00% |
| DIFERENCIAS ING/GASTOS | 16.250.288,40 | 0,00 | 16.250.288,40 | 16.250.288,40 | 16.240.072,03 | 10.216,37 | | |

El Director General,




El Jefe de Administración



AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

Ejercicio contable: 2007



REMANENTE LIQUIDO DE TESORERIA A 31-12-2007

| | AÑO 2007 | | AÑO 2006 | |
|--|---------------|----------------------|---------------|----------------------|
| 1. (+) DEUDORES PENDIENTES DE COBRO A FINAL DEL EJERCICIO | | | | |
| De Presupuesto de Ingresos. Ejercicio Corriente | 94.469.048,86 | | 75.190.612,24 | |
| De Presupuesto de Ingresos. Presupuestos cerrados | 14.581,06 | | 416.400,52 | |
| De operaciones comerciales | 0,00 | | 0,00 | |
| De otras operaciones no presupuestarias | 5.410.613,54 | | 5.470.109,40 | |
| Menos = Saldos de cobro dudoso | 0,00 | | 0,00 | |
| Menos = Ingresos realizados pendientes de aplicación definitiva | 0,00 | | 0,00 | |
| | | 99.894.243,46 | | 81.077.122,56 |
| 2. (-) CREDITORES PENDIENTES DE PAGO A FINAL DEL EJERCICIO | | | | |
| De Presupuesto de gastos. Ejercicio Corriente | 76.343.645,94 | | 59.352.547,07 | |
| De Presupuesto de gastos. Presupuestos cerrados | 4.364,69 | | 4.177,69 | |
| De presupuesto de Ingresos | 0,00 | | 0,00 | |
| De operaciones comerciales | 0,00 | | 0,00 | |
| De otras operaciones no presupuestarias | 6.897.665,38 | | 4.254.183,61 | |
| Menos = Pagos realizados pendientes de aplicación definitiva | 0,00 | | 0,00 | |
| | | 83.245.676,01 | | 63.610.908,37 |
| 3. (+) FONDOS LIQUIDOS EN LA TESORERÍA A FINALES DEL EJERCICIO | | 6.950.369,99 | | 14.339.571,94 |
| 4. REMANENTE DE TESORERÍA AFECTADO A GASTOS CON FINANCIACIÓN AFECTADA | | 12.229.749,98 | | 22.642.522,57 |
| 5. REMANENTE DE TESORERÍA PARA GASTOS GENERALES (1-2+3-4) | | 11.369.187,46 | | 9.163.263,56 |
| REMANENTE DE TESORERÍA TOTAL | | 23.596.937,44 | | 31.805.786,13 |
| REMANENTE DE TESORERÍA PARA GASTOS GENERALES (1-2+3-4) | | 11.369.187,46 | | 9.163.263,56 |
| Gastos Comprometidos a 31/12/2007 (no financiación afectada) | | 1.057.028,47 | | 1.061.819,03 |
| Remanente de Tesorería Libre para Otros Gastos | | 10.312.158,99 | | 8.101.444,53 |



El Director General,

El Jefe de Administración

AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

Ejercicio contable: 2007

RESULTADO PRESUPUESTARIO A 31-12-2007

| | AÑO 2007 | AÑO 2006 |
|--|----------------|----------------|
| 1. DERECHOS RECONOCIDOS NETOS | 976.635.568,85 | 884.995.214,95 |
| 2. OBLIGACIONES RECONOCIDAS NETAS | 984.836.222,39 | 884.466.977,27 |
| 3. RESULTADO PRESUPUESTARIO (1-2) | -8.200.653,54 | 528.237,68 |
| 4. DESVIACIONES POSITIVAS DE FINANCIACIÓN | 6.427.966,03 | 7.732.863,95 |
| 5. DESVIACIONES NEGATIVAS DE FINANCIACIÓN | 0,00 | 0,00 |
| 6. GASTOS FINANCIADOS CON REMANENTES LÍQUIDOS DE TESORERÍA | 17.312.937,05 | 9.113.875,66 |
| 7. RESULTADO DE OPERACIONES COMERCIALES | 0,00 | 0,00 |
| 8. RESULTADO PRESUPUESTARIO AJUSTADO (3-4+5+6+7) | 2.684.317,48 | 1.909.249,39 |
| | 2.684.317,48 | 1.909.249,39 |

El Director General,



El Jefe de Administración,



**MEMORIA DEL EJERCICIO 2007 DE LA AUTORITAT
DEL TRANSPORT METROPOLITÀ, CONSORCI PER
A LA COORDINACIÓ DEL SISTEMA METROPOLITÀ
DE TRANSPORT PÚBLIC DE L'ÀREA DE BARCELONA**





Nota 1 - INFORMACIÓN GENERAL

1.1 - Naturaleza de la Entidad

La **AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ, CONSORCI PER A LA COORDINACIÓ DEL SISTEMA METROPOLITÀ DE TRANSPORT PÚBLIC DE L'ÀREA DE BARCELONA** (en adelante ATM), fue constituida en virtud del convenio suscrito el 19 de Marzo de 1997 por la Generalitat de Catalunya, Ajuntament de Barcelona y Entitat Metropolitana del Transport. Es una entidad de derecho público, con personalidad jurídica y patrimonio propios, de carácter voluntario y de duración indefinida. Se pueden adherir a la ATM todas las administraciones titulares de servicios públicos de transportes colectivos, individualmente o a través de entidades que las agrupen y representen, que pertenezcan al ámbito formado por las comarcas del Alt Penedès, el Baix Llobregat, el Barcelonés, el Garraf, el Maresme, el Vallès Occidental y el Vallès Oriental.

1.2 - Objetivo

La ATM tiene como finalidad articular la cooperación entre las administraciones públicas titulares de los servicios y de las infraestructuras del transporte público colectivo del área de Barcelona que forman parte de la misma, así como la colaboración con aquellas otras que, como la Administración del Estado (en adelante AGE), están comprometidas financieramente o son titulares de servicios propios o no traspasados, mediante la elaboración y el seguimiento de todos los instrumentos jurídicos, técnicos y financieros que se consideren convenientes y, en general, la realización de las funciones que le sean encargadas por las entidades que la forman.

De acuerdo con sus Estatutos, las funciones de la ATM son las siguientes:





- Planificació de les infraestructures i serveis de transport públic col·lectiu.
- Relacions amb els operadors de transport col·lectiu (concertació i seguiment de contractes-programa i altres convenis).
- Gestió de la financiació del sistema per part de les administracions i el control de les ingressos, costos i inversions de les empreses prestadores del servei.
- Ordenació de tarifes.
- Publicitat, informació i relacions amb els usuaris.
- Marco normatiu futur.
- Altres funcions relacionades amb la mobilitat.

1.3 - Organització

Los Órganos de Gobierno de la ATM previstos en sus Estatutos y Reglamento de Régimen Interior son los siguientes:

- El Consejo de Administración.
- El Presidente.
- El Comité Ejecutivo.
- El Director General.





Nota 2 - BASES DE PRESENTACIÓN

2.1 - Régimen contable

Estas cuentas anuales se han preparado a partir de los registros contables de la ATM que toman como plan contable marco el Plan General de Contabilidad Pública de la Generalitat de Catalunya, aplicando las normas contables oportunas para conseguir que las cuentas anuales expresen la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los recursos obtenidos y aplicados en el ejercicio.

Adicionalmente de acuerdo con pronunciamientos de la Intervención General de la Administración del Estado, son aplicables a los Consorcios las normas de carácter general vigentes para la administración local, con aquellas particularidades que puedan fijar sus Estatutos. Por este motivo, también se ha contemplado la normativa recogida en la siguiente legislación:

- a) Orden del Ministerio de Economía y Hacienda, del 6 de Mayo de 1994, de aprobación del Plan General de Contabilidad Pública.
- b) Documentos sobre principios contables, emitidos por la Comisión de Principios y Normas Contables Públicas, creada por Resolución de la Secretaría de Estado de Hacienda de 28 de Diciembre de 1990.
- c) Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de Marzo, por el cual se aprueba el Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales (LRHL).
- d) R.D. 500/1990 de 20 de Abril, por el cual se desarrolla la LRHL.





2.2 - Cuentas anuales

a) Las cuentas anuales del ejercicio 2007 están formadas por:

- Liquidación del Presupuesto.
- Balance de Situación.
- Cuenta de Resultados.
- Memoria.

b) Los saldos de las cuentas anuales son coincidentes con los que figuran en los registros de contabilidad de la ATM.

c) Las cuentas anuales del ejercicio 2007 están pendientes de aprobación por el Consejo de Administración.

2.3 - Comparabilidad de la información

Las cuentas anuales de los ejercicios 2006 y 2007 se han formulado siguiendo en su elaboración criterios uniformes de valoración, agrupación y clasificación, de forma que la información presentada es homogénea y comparable.

2.4 - Importes monetarios

A falta de indicación en contra, los importes monetarios de las cuentas se expresan en euros.





Nota 3 - NORMAS DE VALORACIÓN

Las normas de valoración más relevantes aplicadas en la preparación y presentación de las cuentas anuales son las siguientes:

3.1 - Inmovilizado inmaterial

Este epígrafe comprende los costes de adquisición del software informático y de la marca SMTPC y de la propia ATM. La amortización se realiza considerando unas vidas útiles de tres y cinco años respectivamente.

3.2 - Inmovilizado material e Inversiones en infraestructura y bienes destinados al uso general.

Figura valorado de acuerdo con los criterios que se indican a continuación:

- a) Las inversiones se valoran a precio de adquisición.
- b) Las reparaciones que no signifiquen una ampliación de la vida útil y los gastos de mantenimiento son cargados directamente a la cuenta de resultados. Los costes de ampliación o mejora que dan lugar a un aumento en la duración del bien son capitalizados como más valor del inmovilizado.
- c) Los estudios preliminares correspondientes a proyectos de inversión se imputan a gasto en el ejercicio que se realizan, excepto que la ATM reciba ingresos específicos para su financiación. En este caso, se registran en los epígrafes de inmovilizado (coste) y Subvenciones de capital (financiación).





d) Los coeficientes aplicados en el cálculo de las amortizaciones son los resultantes de considerar las siguientes vidas útiles:

| | <u>Años vida útil</u> |
|--|---------------------------|
| • Construcciones | 8 |
| • Maquinaria, instalaciones y herramientas | 8 |
| • Mobiliario | 10 |
| • Equipos proceso información | 4 |
| • Instalaciones complejas especializadas | 4 – 10 |

La vida útil de las construcciones e instalaciones ordinarias se ha adecuado a la duración del contrato de arrendamiento de la finca donde están situadas.

c) Las inversiones del ejercicio se empiezan a amortizar desde el momento en que entran en funcionamiento.

f) Las inversiones en infraestructura y bienes destinados al uso general, se entregarán a administraciones públicas con cargo a Subvenciones de capital.

3.3 - Inmovilizado financiero

Acciones sin cotización oficial corresponde al valor nominal de la participación del 50% en el capital de la sociedad Sermetra, S.L.



Los ingresos diferidos corresponden a las aportaciones comprometidas por las Administraciones Públicas para liquidar, en el periodo 2006-2009, las insuficiencias en las consignaciones presupuestarias correspondientes al Contrato Programa 2002-2004 y la liquidación del Contrato Programa 1998-2001. Sus vencimientos se corresponden con los del crédito de 195 millones de euros que fue concertado en el ejercicio 2005 (Nota 12.3).



3.4 - Deudores

Corresponde al valor nominal de los derechos pendientes de cobro los cuales son, en todos los casos, con vencimiento a corto plazo.

3.5 - Subvenciones de capital y ingresos avanzados

La ATM recibe financiación de las administraciones públicas para el desarrollo de proyectos de inversión o proyectos que tienen aplicación a la cuenta de resultados. Esta financiación se registra transitoriamente en el epígrafe de ingresos avanzados. Los traspasos al epígrafe de subvenciones de capital del balance de situación, o a la cuenta de resultados se realizan de forma correlacionada con la ejecución de los proyectos de inversión o de gastos que respectivamente financian.

3.6 - Deudas a largo y corto plazo

Reflejan el valor nominal de las obligaciones pendientes de pago. Se clasifican a largo o a corto plazo en función de que su vencimiento sea superior o inferior a doce meses.

Las deudas a largo plazo incluyen los vencimientos del ejercicio 2008 por correlación temporal con los ingresos diferidos a largo plazo asociados (Nota 12.3).

3.7 - Ingresos y gastos

Los ingresos y gastos son registrados en la contabilidad financiera atendiendo a los principios del devengo y de correlación de ingresos y gastos, independientemente del momento en que se cobran o pagan, y de aquél en que se produce el reconocimiento presupuestario.





Siguiendo el principio de prudencia, la ATM contabiliza los beneficios realizados en la fecha de cierre del ejercicio, mientras que los riesgos y pérdidas previsibles, incluidos eventuales, se contabilizan en cuanto son conocidos.

Por otro lado, los ingresos y gastos se incorporan a la Liquidación Presupuestaria en el momento en que se produce el acto administrativo de reconocimiento de los respectivos derechos y obligaciones.

3.8 - Impuesto sobre Sociedades

De acuerdo con la naturaleza de la ATM y en aplicación de la Ley del Impuesto sobre Sociedades, ésta se encuentra exenta del Impuesto y no está sujeta a retenciones a cuenta por los rendimientos financieros que obtenga.

3.9 - Medioambiente

Los gastos derivados de las actuaciones que tienen por objeto la protección y mejora del medio ambiente se contabilizan, si procede, como gastos del ejercicio en que se incurren. No obstante, si suponen inversiones como consecuencia de actuaciones para minimizar el impacto ambiental y la protección y mejora del medio ambiente, se contabilizan como un mayor valor del inmovilizado.

Nota 4 - INMOVILIZADO INMATERIAL

Los movimientos contables registrados por las cuentas que integran el epígrafe de inmovilizado inmaterial se detallan en el cuadro que se incluye en la página siguiente.





INMOVILIZADO INMATERIAL

VALOR DE COSTE

FONDO DE AMORTIZACIÓN

| | Saldo 1.1.2007 | Inversiones | Traspasos de Material | Saldo 31.12.2007 | Saldo 1.1.2007 | Dotaciones | Saldo 31.12.2007 | Valor Neto 31.12.2007 |
|--------------------------------|---------------------|------------------|--------------------------|---------------------|---------------------|------------------|---------------------|--------------------------|
| • Software | 1.299.614,47 | 12.485,52 | - | 1.312.099,99 | 1.204.911,71 | 19.353,55 | 1.224.265,26 | 87.834,73 |
| • Otro inmovilizado inmaterial | 22.926,81 | - | - | 22.926,81 | 20.391,56 | 1.911,45 | 22.303,01 | 623,80 |
| | 1.322.541,28 | 12.485,52 | - | 1.335.026,80 | 1.225.303,27 | 21.265,00 | 1.246.568,27 | 88.458,53 |

- Software
- Otro inmovilizado inmaterial





Nota 5 - INMOVILIZADO MATERIAL E INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA Y BIENES DESTINADOS AL USO GENERAL

- 5.1 - Los movimientos contables registrados por las cuentas que integran el inmovilizado material de la ATM a lo largo del ejercicio 2007 se detallan en el cuadro que se incluye en la página siguiente.
- 5.2 - Las inversiones del ejercicio corresponden principalmente instalaciones complejas especializadas (SAE).

Nota 6 - DEUDORES Y AJUSTES POR PERIODIFICACIÓN DE ACTIVO

- 6.1 - El saldo al 31 de Diciembre de 2007 del epígrafe de Deudores por derechos reconocidos presenta la siguiente composición:

| | | |
|---|---------------|---------------|
| • Generalitat de Catalunya | | |
| - Contrato-Programa (Nota 12.3) | 86.475.083,29 | |
| - Instituto de Mayores y Servicios Sociales (IMSERSO) | 11.000,00 | 86.486.083,29 |
| | | <hr/> |
| • Ajuntament de Barcelona | (Nota 12.3) | 4.384.000,00 |
| | | <hr/> |
| • Ferrocarrils Generalitat Catalunya (FGC) | (Nota 12.3) | 3.189.000,00 |
| | | <hr/> |
| • Otros | | 424.546,63 |
| | | <hr/> |
| | | 94.483.629,92 |
| | | <hr/> <hr/> |



INMOVILIZADO MATERIAL E INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA Y BIENES DESTINADOS AL USO GENERAL

| | VALOR DE COSTE | | | | FONDO DE AMORTIZACIÓN | | | | Valor Neto 31.12.2007 | |
|--|---------------------|-------------------|---------------------------|----------|-----------------------|---------------------|-------------------|----------|--------------------------|---------------------|
| | Saldo 1.1.2007 | Altas | Traspasos a inmaterial | Bajas | Saldo 31.12.2007 | Saldo 1.1.2007 | Dotaciones | Bajas | | Saldo 31.12.2007 |
| • Construcciones | 309.881,96 | - | - | - | 309.881,96 | 217.695,84 | 38.735,24 | - | 256.431,08 | 53.450,88 |
| • Maquinaria, instalaciones y utensilios | 84.403,09 | 11.324,64 | - | - | 95.727,73 | 50.615,45 | 7.608,50 | - | 58.223,95 | 37.503,78 |
| • Mobiliario | 92.322,15 | 9.913,53 | - | - | 102.235,68 | 56.683,99 | 9.065,87 | - | 65.749,86 | 36.485,82 |
| • Equipos proceso información | 641.951,36 | 58.582,37 | - | - | 700.533,73 | 419.650,84 | 111.235,51 | - | 530.886,35 | 169.647,38 |
| • Instalaciones complejas especializadas | 6.801.571,45 | 560.973,31 | - | - | 7.362.544,76 | 3.620.950,38 | 643.996,23 | - | 4.764.946,61 | 3.097.598,15 |
| INMOVILIZADO MATERIAL | 7.930.130,01 | 640.793,85 | - | - | 8.570.923,86 | 4.365.596,50 | 810.641,35 | - | 5.176.237,85 | 3.394.686,01 |
| INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA Y BIENES DESTINADOS AL USO GENERAL | 3.863.562,78 | - | - | - | 3.863.562,78 | - | - | - | - | 3.863.562,78 |





- 6.2 - El epígrafe de ingresos diferidos (Ajustes por Periodificación) corresponde a la financiación prevista en el Contrato-Programa 2007-2008 (//) para financiar los gastos devengados por este concepto y reflejados en el epígrafe de gastos diferidos (Nota 10.4).

Nota 7 - CUENTAS FINANCIERAS

- 7.1 - El epígrafe “Bancos y Instituciones de Crédito” corresponde a saldos disponibles en diferentes entidades de crédito.
- 7.2 - La ATM tiene concertadas diversas operaciones de tesorería con entidades de crédito hasta un límite de 100.000 miles de euros, que a 31 de Diciembre de 2007 no estaban dispuestas.

Nota 8 - PATRIMONIO Y RESERVAS

Los fondos propios de la ATM han tenido el siguiente movimiento durante el ejercicio 2007:

| | Saldo 1.1.2007 | Aplicación Resultado 2006 | Resultado 2007 | Saldo 31.12.07 |
|---------------------------|---------------------|------------------------------|---------------------|----------------------|
| • Patrimonio | 8.204.788,88 | 1.452.658,44 | - | 9.657.447,32 |
| • Resultado del ejercicio | 1.452.658,44 | (-) 1.452.658,44 | 2.597.511,82 | 2.597.511,82 |
| | 9.657.447,32 | - | 2.597.511,82 | 12.254.959,14 |



(//) El Contrato-Programa 2007-2008 está aprobado por el Consejo de Administración de la ATM, pendiente de firma.



Nota 9 - SUBVENCIONES DE CAPITAL E INGRESOS ANTICIPADOS

9.1 - Las subvenciones procedentes del sector estatal corresponden a los siguientes conceptos:

a) Fondos de Contratos-Programas (Nota 12.3) aplicados al desarrollo de un sistema de gestión y ayuda a la explotación a la ATM y a las empresas de transporte público en régimen de gestión indirecta (ver Nota 5.1, epígrafe de Instalaciones complejas especializadas).

| | |
|---|----------------|
| • Saldo a 1 de Enero de 2007 | 3.155.922,60 |
| • Inversiones del ejercicio 2007 | 60.166,54 |
| • Aplicación a resultados (amortización económica) (Nota 12.5) | (-) 617.378,32 |
| • Saldo a 31 de Diciembre de 2007 | 2.598.710,82 |

b) Fondos del Ministerio de Fomento para la ejecución de las obras de construcción de un paso bajo la autopista A-2 para permitir la circulación del Tranvía Diagonal-Baix Llobregat (Nota 5.2 y 9.3). Importe certificado total de 3.863.562,04 euros.

9.2 - Las subvenciones de Comunidades Autónomas incluyen la financiación de las inversiones realizadas por la ATM relativas al sistema de validación integrada.

| | |
|---|---------------|
| • Saldo a 1 de Enero de 2007 | 32.447,74 |
| • Inversiones del ejercicio 2007 | - |
| • Aplicación a resultados (amortización económica) (Nota 12.5) | (-) 32.447,74 |
| • Saldo a 31 de Diciembre de 2007 | - |





9.3 - Los ingresos anticipados tienen la siguiente composición:

| | | |
|---|-------------------------|----------------------|
| • Transferencias a cuenta del Contrato-Programa 2007 pendientes de aplicación (Nota 12.3) | | <u>6.427.966,03</u> |
| • Reserva Contrato-Programa 2002-2004 por reintegros efecto sentencia europea prorata I.V.A. (parte ejecución directa y tranvías) | | <u>2.929.918,71</u> |
| • Transferencia del IMSERSO para el desarrollo de un programa de accesibilidad en las renovaciones de flota de las líneas regulares de autobuses: | | |
| - Aportaciones totales 2001-2006 | 2.663.137,51 | |
| - Aplicado a ingresos ejercicio 2000-2006 | (-) 942.515,79 | |
| - Ingreso avanzado año 2006 | <u>1.720.621,72</u> | |
| - Aportación 2007 | - | |
| - Aplicado a ingresos ejercicio 2007 | <u>(-) 402.371,86</u> | <u>1.318.249,86</u> |
| • Transferencia relativa al convenio de 2 de Junio de 2000 entre la Generalitat de Catalunya y la ATM para la financiación del sistema de validación y venta integrado: | | |
| - Aportación total | 7.212.145,25 | |
| - Aplicado a ingresos del ejercicio 2000-2006 | (-) 6.225.796,38 | |
| - Aplicado a Subvenciones de capital en los ejercicios 2001-2004 | <u>(-) 823.187,65</u> | <u>163.161,22</u> |
| • Aportación del Ministerio de Fomento para el paso bajo la A-2 (Nota 5.2): | 3.906.578,68 | |
| - Aplicado a Subvenciones de capital en los ejercicios 2003-2006 | <u>(-) 3.863.562,04</u> | <u>43.016,64</u> |
| | | <u>10.882.312,46</u> |





Nota 10 - ACREEDORES A LARGO Y CORTO PLAZO

- 10.1 - Las deudas a largo plazo corresponden al crédito concertado el 11 de Febrero de 2005 con el Royal Bank of Scotland, con un importe dispuesto a 31 de Diciembre de 2005 de 194.895 miles de euros. Este préstamo se amortiza mediante cuatro pagos anuales iguales en el período 2006-2009 con la cobertura de los ingresos diferidos a recibir a largo plazo de las Administraciones por este concepto (Nota 3.6 y 12.3). El interés de este crédito está referenciado al euríbor más un diferencial. En fecha 10 de Junio de 2005 se formalizó un Swap por un importe de 100.000 miles de euros cubriendo el euríbor a tres meses a un tipo fijo del 2,361%.

En el ejercicio 2007 se ha realizado la segunda amortización por un importe de 48.724 miles de euros, quedando un saldo dispuesto al 31 de Diciembre de 2007 por importe de 97.448 miles de euros.

- 10.2 - El saldo a 31 de Diciembre de 2007 del epígrafe de Acreedores por obligaciones reconocidas y pagos ordenados presenta la siguiente composición:

| | |
|---|----------------------|
| • TMB (Contrato-Programa) (1) | 54.074.912,56 |
| • FGC (Contrato-Programa) (2) | 11.325.833,30 |
| • Tramvia Metropolità del Besòs, S.A. | 3.876.815,71 |
| • Operadora del Tramvia Metropolità, S.A. | 3.080.879,40 |
| • Ayuntamientos de l'AMTU (3) | 2.417.161,67 |
| • Otros | 1.572.407,99 |
| | <u>76.348.010,63</u> |

El epígrafe de Otros corresponde en su mayor parte a la adquisición de servicios por parte de la ATM.

- (1) *Transports Metropolitans de Barcelona es la denominación con la que prestamos los servicios las empresas Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. y Transports de Barcelona, S.A.*
- (2) *Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.*
- (3) *Agrupación de municipios titulares de servicios de transporte urbano de la Región Metropolitana de Barcelona.*





Los saldos acreedores asociados a gastos de Contrato-Programa 2007 se detallan en la Nota 12.3.

- 10.3 - El epígrafe de “operadores por integración tarifaria” refleja el saldo neto acreedor relativo a importes a cobrar y a pagar a los operadores y comercializadores adheridos al Sistema Tarifario Integrado de la región metropolitana de Barcelona. El detalle del saldo neto es el siguiente:

| Operador | Saldo a pagar (a cobrar) |
|--|-----------------------------|
| • TMB | 4.448.853,38 |
| • FGC | 130.418,64 |
| • RENFE/ADIF | (-) 455.080,04 |
| • Transportes Urbanos y Servicios Generales, SAL | 912.287,70 |
| • Empresa Casas, S.A. | 475.395,31 |
| • Mohn, S.L. | 402.304,86 |
| • Logista, S.A. | (-) 1.899.953,48 |
| • Comercial Servicio Quinielas | (-) 613.901,75 |
| • Otros operadores y comercializadores | 2.756.606,34 |
| | <u>6.156.930,96</u> |

- 10.4 - El saldo del epígrafe “gastos diferidos” incluye los siguientes conceptos:

| | |
|--|---------------------|
| • Gastos a liquidar en el ejercicio 2007 por Integración Tarifaria (Nota 12.2.b) | 1.347.437,53 |
| • Compensaciones por Integración Tarifaria y otras del ejercicio 2007 (Nota 12.2.c) | 1.188.419,64 |
| • Compensación estimada a RENFE por Integración Tarifaria del ejercicio 2007 (Nota 12.2.c) | 4.800.000,00 |
| • Intereses devengados no vencidos | 202.700,26 |
| • Otros conceptos | 29.872,56 |
| | <u>7.568.429,99</u> |

La suma de los gastos diferidos por compensaciones e intereses, con un importe total de 6.191 miles de euros, están financiados por ingresos diferidos en concepto de Contrato-Programa (Nota 6.2).





Nota 11 - SITUACIÓN FISCAL

- 11.1 - De acuerdo con la legislación vigente, las liquidaciones de impuestos no pueden considerarse definitivas hasta no haber sido inspeccionadas por las autoridades fiscales o transcurrido el plazo de prescripción de cuatro años. La ATM tiene abiertos a inspección todos los ejercicios no prescritos y para todos los tributos a los que está sujeta. En opinión de los administradores de la ATM no se espera que se devenguen pasivos adicionales significativos como consecuencia de una eventual inspección.
- 11.2 - El saldo de la cuenta Hacienda Pública acreedora por conceptos fiscales refleja básicamente las retenciones practicadas a cuenta del I.R.P.F. en el mes de Diciembre de 2007.
- 11.3 - El saldo de la cuenta Hacienda Pública deudora por I.V.A. corresponde a la liquidación de Diciembre de 2007 presentada el 29 de Enero de 2008.

Nota 12 - INGRESOS Y GASTOS

- 12.1 - Ingresos por ventas de servicios



Al 31 de Diciembre de 2007 este epígrafe presenta la siguiente composición.

| | |
|--|-----------------------|
| • Venta de títulos integrados | 366.083.095,47 |
| • Repercusión de los gastos de gestión del sistema tarifario integrado | 22.037.654,46 |
| Ingresos del sistema tarifario integrado (Nota 12.2) | <u>388.120.749,93</u> |
| • Cesión trenes a TMB | <u>30.877.679,98</u> |
| • Facturaciones a terceros del Centro de Información TransMet | <u>312.290,00</u> |
| | <u>419.310.719,91</u> |



El 25 de Julio del 2006, la ATM formalizó la cesión a Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. de la explotación y operación de los trenes objeto del Contrato Marco y de Arrendamiento, previo suministro de 39 trenes para la red de metro, suscrito en fecha 8 de Agosto de 2003 por la ATM, Alquiler de Trenes Agrupación de Interés Económico, S.A. y CAF, S.A.

Con fecha 21 de Septiembre de 2006 se formalizó otro convenio relativo a la cesión de la explotación y operación de los trenes objeto del Contrato Marco y de Arrendamiento, previo suministro de 50 trenes para la red de metro, suscrito en fecha 23 de Julio de 2004 por la ATM, Alquiler de Trenes Agrupación de Interés Económico, S.A. y ALSTOM, S.A.

Finalmente, en fecha 2 de Julio de 2007 se formalizó un convenio relativo a la cesión de la explotación y operación de los trenes objeto del Contrato Marco y de Arrendamiento, previo suministro de 10 trenes para la red de metro, suscritos en fecha 18 de Abril de 2005 por la ATM, Alquiler de Trenes Agrupación de Interés Económico, S.A. y CAF, S.A.

En virtud de estos acuerdos de cesión, Ferrocarril Metropolita de Barcelona, S.A. tendrá que satisfacer anualmente a la ATM las contraprestaciones previstas por la cesión de la explotación y operación de los trenes, mediante la compensación con las subvenciones que TMB tenga que cobrar de la ATM anualmente por este concepto. Para el año 2007 este importe ha sido de 30.878 miles de euros.

12.2 - Gastos por trabajos realizados por otras empresas

- a) En el ejercicio 2001 se puso en marcha el Sistema Tarifario Integrado de la región metropolitana de Barcelona. En virtud de los diferentes convenios firmados con los operadores y los comercializadores, la ATM realiza las ventas de títulos integrados (T-10, T-50/30, T-MES y T-DIA y otros) y repercute a los operadores los gastos de gestión del sistema. Por otra parte la ATM se hace cargo de liquidar los ingresos asignados a cada operador en función de los viajeros transportados (validaciones y encuestas), de los gastos de gestión del sistema (edición de títulos, comisiones de comercialización, rechazo, auditoría, encuestas, comunicación y otros gastos de gestión) y de las compensaciones económicas acordadas con los operadores.





b) Los gastos del Sistema Tarifario Integrado asociados en el ejercicio 2007, en virtud de lo expuesto, se obtienen a partir del cálculo siguiente:

| | |
|--|-------------------------|
| • Gastos por servicios de transporte de viajeros, incentivo de seguridad y tasa de seguridad (ingresos asignados a los operadores) | <u>366.083.095,91</u> |
| • Gastos de gestión del sistema: | |
| – Comisiones y gastos por edición y comercialización de títulos | 15.738.491,14 |
| – Gastos gestión ATM (1) | 5.854.386,66 |
| – Otros gastos del sistema | 396.907,85 |
| | <u>21.989.785,65</u> |
| • Periodificación de gastos a liquidar al 31 de Diciembre de 2006 | <u>(-) 1.299.569,16</u> |
| • Periodificación de gastos a liquidar al 31 de Diciembre de 2007: | |
| – Gastos por servicios de transporte de viajeros | 1.071.935,82 |
| – Gastos de gestión | 275.501,71 |
| | <u>1.347.437,53</u> |
| • Gastos del sistema tarifario integrado (Nota 12.1) | <u>388.120.749,93</u> |

(1) Importe presupuestado





c) Adicionalmente la ATM liquida, con la financiación recibida del Contrato-Programa 2007 (Nota 12.3.c), las siguientes compensaciones por integración tarifaria, a las empresas operadoras (epígrafe de transferencias corrientes a otras empresas):

| | |
|--|------------------|
| • Compensaciones Integración Tarifaria | 22.353.856,98 |
| • Compensaciones servicio nocturno | 3.644.239,08 |
| • Compensaciones por Ayuntamientos AMTU | 2.417.161,67 |
| • Compensaciones por Integración Tarifaria y servicio nocturno periodificadas a 31 de Diciembre de 2006 | (-) 5.373.101,72 |
| • Compensaciones por Integración Tarifaria y servicio nocturno del ejercicio 2007 periodificadas a 31 de Diciembre de 2007 (Nota 10.4) | 5.988.419,64 |
| | 29.030.575,65 |

12.3 - Ingresos y gastos por transferencias corrientes (Contrato Programa)

a) El 22 de Diciembre de 2005 se firmó entre la AGE y la ATM el Contrato Programa 2005-2006 que tiene por objeto regular las relaciones recíprocas relativas a la financiación del transporte público regular de viajeros en el ámbito definido en el artículo 1 de los estatutos de la ATM, dando continuidad a diversos aspectos de los Contratos-Programa relativos a periodos anteriores. Este Contrato-Programa extiende su vigencia del 1 de Enero de 2005 hasta el 31 de Diciembre de 2006.

El Consejo de Administración de la ATM en sesión de 5 de Marzo de 2008 ha aprobado el nuevo Contrato-Programa 2007-2008 que da continuidad a los anteriores.



El Contrato-Programa recoge las necesidades del sistema de transporte gestionado por la ATM y su cobertura mediante las aportaciones de los usuarios y de las Administraciones públicas: AGE y Administraciones Consorciadas en la ATM (Generalitat de Catalunya, Ajuntament de Barcelona y Entitat Metropolitana del Transport).



- b) Con el mismo objeto el 13 de Diciembre de 2004 se firmó entre la AGE y la ATM el Contrato-Programa 2002-2004.

Dado que los presupuestos aprobados por las diferentes Administraciones publicas en los ejercicio 2002-2004 incorporaban unas aportaciones inferiores en 188 millones de euros respecto de las necesarias para cubrir las necesidades de aquellos ejercicios, el sistema recurrió a mecanismos transitorios de financiación, el coste de los cuales es asumido por las administraciones conjuntamente con la liquidación del Contrato-Programa 1998-2001 (7 millones de euros).

Estas insuficiencias que totalizan 195 millones de euros serán canceladas por las Administraciones según el calendario presupuestario siguiente (en miles de euros):

| | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | TOTAL |
|----------------------------|--------|--------|--------|--------|---------|
| • AGE | 18.590 | 18.590 | 18.591 | 18.591 | 74.362 |
| • Generalitat de Catalunya | 23.084 | 23.084 | 23.084 | 23.084 | 92.336 |
| • Ajuntament de Barcelona | 4.331 | 4.331 | 4.332 | 4.332 | 17.326 |
| • EMT | 2.717 | 2.718 | 2.718 | 2.718 | 10.871 |
| | 48.722 | 48.723 | 48.725 | 48.725 | 194.895 |

Según acuerdo del Consejo de Administración de la ATM de 3 de Diciembre de 2004, en el mes de Febrero de 2005 se formalizó un préstamo con el Royal Bank of Scotland por un importe de 195 millones de euros (Nota 3.6 y 10.1).

Dado que la Generalitat de Catalunya no ha consignado en su presupuesto 2008 un importe de 23.084 miles de euros relativo a sus compromisos de Contrato-Programa para la anualidad 2008, la ATM arbitrará en su momento los mecanismos financieros necesarios para su cobertura hasta que la Generalitat de Catalunya los materialice.





Con fecha 18 de Junio de 2007 la Comisión de Seguimiento aprobó la liquidación del Contrato Programa 2005-2006 con una desviación positiva de 21.095 miles de euros que, según acuerdo del Consejo de Administración de la ATM de 8 de Octubre de 2007, se aplica a la cobertura de parte de las necesidades del sistema para el ejercicio 2007.

La constitución y aplicación de la desviación del Contrato-Programa 2005-2006 ha supuesto los siguientes movimientos:

| | |
|--|--------------------------|
| • Desviación Contrato-Programa 2005-2006 a 31 de Diciembre de 2006 | 13.852 |
| • Reserva Contrato-Programa 2002-2004 incorporada según el acuerdo de la ATM | 2.634 |
| • Reintegro a recibir de FGC (menos necesidades) | 3.189 |
| • Transferencia 2007 de la AGE para cubrir necesidades 2005-2006 | 4.059 |
| • Liquidación a TMB para necesidades pendientes 2005-2006 | (-) 2.523 |
| • Otros | <u>(-) 116</u> |
| • Desviación Contrato-Programa 2005-2006 a aplicar | <u>21.095</u> |
| | |
| • Aplicación a transferencia 2007 de: | |
| - TMB | (-) 16.805 |
| - FGC | (-) 3.116 |
| - EMT | <u>(-) 1.174</u> |
| • Total aplicado en el ejercicio 2007 | <u><u>(-) 21.095</u></u> |

Queda incluido en la cuenta reserva del Contrato-Programa 2002-2004 (Nota 9.3) parte de los reintegros recibidos en concepto de devoluciones de I.V.A. deducible correspondientes a este período (2.930 miles de euros) a aplicar a necesidades del sistema en el período 2007-2008.





También se ha aplicado a cubrir las necesidades del ejercicio 2007, la cuenta reserva del Contrato-Programa 1995-1997 cobrado de TMB (3.248 miles de euros)

| | |
|--|-----------|
| • Reintegro recibido de TMB | 3.248 |
| • Aplicación a transferencia 2007 de TMB | (-) 3.248 |

- c) El Contrato-Programa 2007-2008 recoge los criterios de liquidación de la aportación de la AGE para este período así como la obligación de las Administraciones Consorciadas de cubrir la totalidad de las necesidades reales del sistema del transporte después de deducir de éstas las aportaciones devengadas por la AGE y los ingresos de los usuarios.

Este nuevo Contrato-Programa ratifica la aplicación, para cubrir las necesidades previstas por el sistema en el años 2007 y 2008, de las desviaciones de Contratos Programa anteriores comentadas y de los remanentes en concepto de devolución de prorrata I.V.A. recuperadas por los diferentes operadores.

- e) En el ejercicio 2007 la **ATM** ha reconocido como ingreso de transferencia por Contrato-Programa un importe de 4.305 miles de euros en concepto de compensación por gastos financieros (crédito de 195 millones de euros citado) y un importe de 170 miles de euros por el mantenimiento del SAE.

Se debe destacar que el importe reconocido en concepto de compensación por gastos financieros es neto en un importe de 500 miles de euros de intereses de cuentas corrientes a favor de la **ATM**.

- f) En el cuadro resumen de la hoja siguiente, se detallan los objetos presupuestarios de las transferencias corrientes y de capital recibidas en el ejercicio 2007 por la **ATM** de las Administraciones, así como las aportaciones que ésta ha realizado a los operadores en virtud de los acuerdos con cada uno de ellos, los gastos relativos a las actuaciones en relación a los operadores de transporte público interurbano en régimen de gestión indirecta y las de los sistemas tranviarios.





El resumen de los efectos en la cuenta de resultados es el siguiente, en miles de euros:

| | <u>Ingresos (//)</u> | <u>Gastos (//)</u> |
|--|----------------------|--------------------|
| Contrato Programa | | |
| • Administraciones | 517.176 | - |
| • Operadores públicos (TMB-FGC) | - | 338.568 |
| • EMT (gestión indirecta) | - | 62.491 |
| • Compensaciones por integración tarifaria, otras subvenciones a operadores y AMTU | - | 29.030 |
| • Otras transferencias | - | 1.937 |
| • Tramvia Baix Llobregat y Glòries Besòs (Nota 13) | - | 80.703 |
| Otras transferencias | <u>1.171</u> | <u>1.096</u> |
| Transferencias corrientes y de capital en cuenta de resultados | <u>518.347</u> | <u>513.825</u> |

12.4 - Gastos de personal

La plantilla de la ATM al 31 de Diciembre de 2007 distribuida por categorías profesionales, incluyendo una persona en comisión de servicios de TMB, se detalla a continuación:

| <u>Categoría</u> | <u>Hombre</u> | <u>Mujer</u> | <u>Número de empleados</u> |
|------------------------------|---------------|--------------|----------------------------|
| • Director general | - | 1 | 1 |
| • Jefe de Servicio | 2 | 6 | 8 |
| • Jefe de Unidad | 1 | - | 1 |
| • Técnico superior | - | 2 | 2 |
| • Técnico grado medio | 4 | 5 | 9 |
| • Administrativos | 8 | 1 | 9 |
| • Auxiliares administrativos | 1 | 1 | 2 |
| | <u>16</u> | <u>16</u> | <u>32</u> |



(//) Ingresos y Gastos incluyen un total de 6.191 miles de euros correspondientes a las compensaciones por integración tarifaria pendientes de aplicar a presupuesto (Nota 10.4 y 12.2). La periodificación de gastos se ha registrado con abono al epígrafe de Gastos Diferidos y la periodificación de ingresos con cargo al epígrafe de Ingresos Diferidos.



Durante el ejercicio 2007 la ATM ha dispuesto de un empleado adscrito en comisión de servicios (de acuerdo con el convenio suscrito al efecto con TMB). En este sentido el epígrafe de trabajos realizados por otras empresas incluye el gasto correspondiente a este concepto.

12.5 - Resultados extraordinarios

Este epígrafe de la Cuenta de resultados tiene la siguiente composición:

| | |
|---|------------|
| • Subvenciones de capital aplicadas, correlacionadas con la amortización económica (Nota 9.1 y 9.2) | 649.826,06 |
| • Otros | 301.870,00 |
| | 951.696,06 |

- 12.6 - La previsión de honorarios para la auditoría de las cuentas anuales del ejercicio 2007 es de 15.300 euros. La sociedad auditora ha facturado un importe total de 4.400 euros por otros conceptos.

Nota 13 - OTRAS CONSIDERACIONES

13.1 - Tranvía Baix Llobregat y Tranvía Sant Martí-Besòs

- a) El 27 de Abril de 2000 el Consejo de Administración de la ATM adjudicó la redacción del proyecto, la construcción y la explotación de un sistema de tranvía-metro ligero en el corredor Diagonal-Baix Llobregat del área de Barcelona que incluye sistema tranviario, servicios afectados y expropiaciones. El contrato correspondiente fue formalizado el 17 de Noviembre de 2000 con Tramvia Metropolita, S.A. con un presupuesto inicial de 217 millones de euros (antes de I.V.A.).





Los terrenos afectados por las expropiaciones relativas a este proyecto forman parte del dominio público del Consorcio de la ATM, que actúa como beneficiario en atención al riesgo asumido en relación con el justiprecio. El pago de éste es obligación de la empresa adjudicataria hasta el límite de la cifra de inversión prevista para las expropiaciones en el proyecto económico financiero del adjudicatario. La ATM no registrará contablemente la inversión en terrenos hasta el momento de su reversión. En el ejercicio 2005 la ATM comenzó a aprobar transferencias de capital por el exceso de expropiaciones respecto el límite previsto a cargo de la empresa adjudicataria, registrándolas cuando nace la obligación de pago.

- b) El 12 de Diciembre de 2002, el Consejo de Administración de la ATM aprobó el proyecto constructivo del Tranvía Sant Martí-Besòs, por un importe de 205 millones de euros (antes de I.V.A.), así como el contrato definitivo del adjudicatario (Tramvia Metropolitana del Besòs, S.A.).
- c) En el ejercicio 2004 se han puesto en servicio los dos sistemas tranviarios citados. Las transferencias corrientes y de capital entregadas por la ATM a las sociedades concesionarias de los servicios en el ejercicio 2007 se detallan en la Nota 12.3.

La ATM prevé financiar el coste de la inversión y de la explotación de los Tranvías con recursos de Contrato-Programa, que incluyen los fondos comprometidos por la Generalitat de Catalunya para este concepto según acuerdos de Gobierno de 31 de Julio de 2000 y de 24 de Diciembre de 2002.

Desde su adjudicación el Consejo de Administración de la ATM ha aprobado diversas modificaciones en la ejecución de estas actuaciones. Para la cobertura de las mayores necesidades de financiación que suponen estas actuaciones la ATM ha formalizado diversos convenios de pago con las sociedades concesionarias con cargo a los compromisos plurianuales asumidos por la Generalitat de Catalunya por estos conceptos:





- Con fecha 4 de Julio de 2005 la ATM y Tramvia Metropolità, S.A. formalizaron un convenio por el cual la ATM abonará a la sociedad concesionaria del Tramvia Diagonal-Baix Llobregat un importe total de 36.571 miles de euros en concepto de indemnización, revisiones de precios y modificaciones del contrato inicial. Este pago lo realizará la ATM de acuerdo con las anualidades de la subvención de capital finalista aprobada por el Gobierno de la Generalitat de Catalunya en sesión de 14 de Junio de 2005 a favor de la ATM por este concepto, y que incluye la compensación financiera derivada del calendario de fraccionamiento del pago (2006-2015).
- Con fecha 5 de Septiembre de 2006 la ATM y Tramvia Metropolità, S.A. formalizaron un convenio por el cual la ATM abonará a la sociedad concesionaria del Tramvia Diagonal-Baix Llobregat un importe total de 13.505 miles de euros en concepto de modificaciones del contrato inicial. Este pago lo realizará la ATM de acuerdo con las anualidades de la subvención de capital finalista aprobada por el Gobierno de la Generalitat de Catalunya en sesión de 29 de Agosto de 2006 a favor de la ATM por este concepto, y que incluye la compensación financiera derivada del calendario de fraccionamiento del pago (2007-2015).
- Con fecha 5 de Septiembre de 2006 la ATM y Tramvia Metropolità del Besòs, S.A. formalizaron un convenio por el cual la ATM abonará a la sociedad concesionaria del Tramvia Sant Martí-Besòs un importe total de 29.041 miles de euros en concepto de modificaciones del contrato inicial. Este pago lo realizará la ATM de acuerdo con las anualidades de la subvención de capital finalista aprobada por el Gobierno de la Generalitat de Catalunya en sesión de 29 de Agosto de 2006 a favor de la ATM por este concepto, y que incluye la compensación financiera derivada del calendario de fraccionamiento del pago (2007-2015).

La ATM sigue el criterio de no reconocer ninguna deuda por financiación de las inversiones con los concesionarios, hasta que no llega la correspondiente financiación acordada en origen, para mantener el equilibrio presupuestario.

Los eventuales importes adicionales correspondientes a las liquidaciones finales de las obras de los tranvías, revisiones de precios y expropiaciones serán a cargo de la financiación que por este concepto se reciba de la Generalitat de Catalunya.





- 13.2 - En sesiones de 12 de Diciembre de 2002 y de 3 de Diciembre de 2004 el Consejo de Administración de la ATM aprobó la adjudicación de diversos suministros de trenes para diferentes líneas del metro de Barcelona, por un valor total de los trenes de más de 650 millones de euros. Cabe citar que estos trenes no serán propiedad de la ATM sino que dispondrá de ellos mediante un contrato de "renting".

En este sentido el 8 de Agosto de 2003 se suscribió entre la ATM, CAF y una agrupación de entidades financieras un primer contrato marco para el arrendamiento de 39 trenes para las líneas 2, 3 y 5 del metro de Barcelona, posteriormente el 25 de Noviembre de 2003, se formalizó el contrato de suministro asociado. El 23 de Julio de 2004 se formalizó el contrato marco y de arrendamiento y el contrato de suministro con Alstom, el otro adjudicatario, para el suministro de 50 trenes para la futura línea 9 del metro de Barcelona. Tal y como se explica en la nota 12.1 en el ejercicio 2006 se han formalizado sendos contratos de cesión de la explotación y operación de estos trenes a TMB.

Finalmente, el 18 de Abril de 2005 se formalizó un contrato con CAF para el suministro de 10 nuevos trenes de la línea 1 del metro de Barcelona de acuerdo con la adjudicación del Consejo de Administración de la ATM de 3 de Diciembre de 2004 mencionada, y en este mismo ejercicio 2007 se ha firmado el correspondiente contrato de cesión de la explotación y depreciación de éstos trenes a TMB.

- 13.3 - Dado la actividad a que se dedica la ATM, la cual ha sido descrita en la Nota 1, esta no tiene responsabilidad, gastos, activos, ni provisiones y contingencias de naturaleza medioambiental que puedan ser significativos en relación con el patrimonio, la situación financiera y los resultados de la ATM.

Por este motivo, no se incluyen desgloses en esta memoria de los estados y cuentas anuales sobre la información de cuestiones medioambientales.

- 13.4 - Valores recibidos en depósito

La ATM ha recibido avales en depósito por un importe total de 44.981 miles de euros.





Nota 14 - CUADRO DE FINANCIACION

Los recursos obtenidos durante los ejercicios 2007 y 2006, así como su aplicación, y el efecto que han producido estas operaciones sobre el capital circulante se reflejan en el cuadro siguiente:

| <i>FONDOS PERMANENTES</i> | | | | | |
|--------------------------------|----------------------|----------------------|------------------------------------|----------------------|-----------------------|
| APLICACIONES | 2007 | 2006 | ORIGENES | 2007 | 2006 |
| Adquisiciones de inmovilizado: | | | Recursos generados en el ejercicio | 2.779.592,11 | 1.680.499,82 |
| Inmaterial | 12.485,52 | 53.457,10 | Subvenciones de capital | 60.166,54 | 268.849,44 |
| Material e Infraestructura | 640.793,85 | 367.196,08 | Ventas de inmovilizado | - | - |
| Ingresos diferidos | - | - | Créditos a largo plazo | - | - |
| Créditos a largo plazo | 48.723.750,07 | 48.723.750,07 | Ingresos diferidos | 48.723.000,00 | 48.723.750,07 |
| Aumento del capital circulante | 2.185.729,21 | 1.528.696,08 | Disminución del capital circulante | - | - |
| | 51.562.758,65 | 50.673.099,33 | | 50.673.099,33 | 196.976.889,41 |

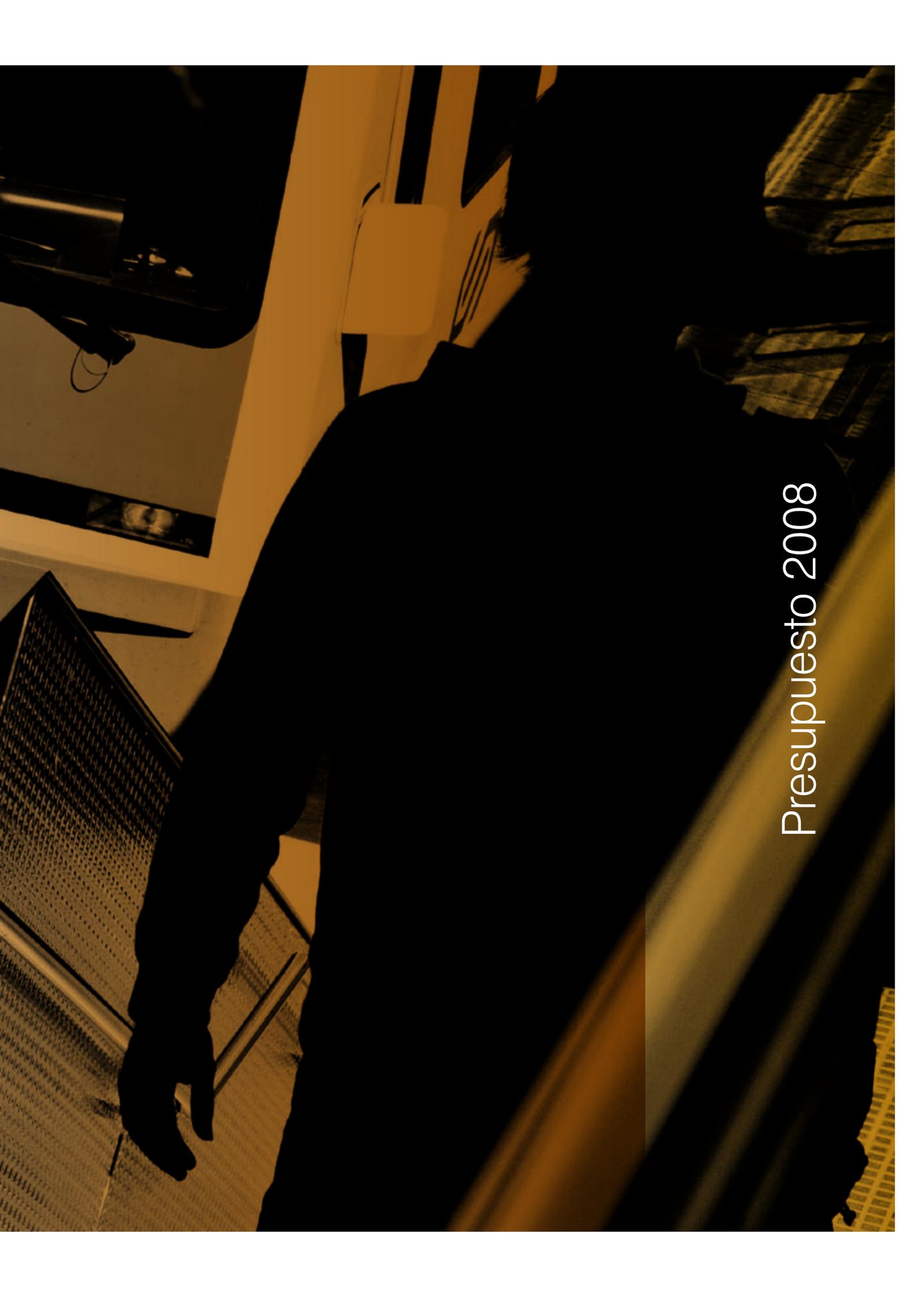
| <i>VARIACIONES DEL CAPITAL CIRCULANTE</i> | | | | |
|---|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| | 2007 | | 2006 | |
| | AUMENTOS | DISMINUCIONES | AUMENTOS | DISMINUCIONES |
| Deudores | 19.051.376,52 | - | 58.095.779,47 | - |
| Cuentas financieras | - | 7.389.201,95 | - | 77.676.211,82 |
| Deudas a corto plazo | - | 19.869.023,26 | 20.247.367,92 | - |
| Ajustes por periodificación | 10.392.577,90 | - | 861.760,51 | - |
| | 29.443.954,42 | 27.258.225,21 | 79.204.907,90 | 77.676.211,82 |
| Aumento del capital circulante | - | 2.185.729,21 | - | 1.528.696,08 |
| | 29.443.954,42 | 29.443.954,42 | 79.204.907,90 | 79.204.907,90 |

| <i>CONCILIACIÓN DEL RESULTADO DEL EJERCICIO CON LOS RECURSOS GENERADOS/(APLICADOS)</i> | | |
|--|---------------------|---------------------|
| | 2007 | 2006 |
| Resultado del ejercicio según Cuenta de Resultados | 2.597.511,82 | 1.452.658,44 |
| Dotaciones a la amortización | 831.906,35 | 1.030.769,62 |
| Subvenciones de capital aplicadas | (-) 649.826,06 | (-) 802.928,24 |
| RECURSOS GENERADOS/(APLICADO) EN EL EJERCICIO | 2.779.592,11 | 1.680.499,82 |





C5



Presupuesto 2008

Presupuesto ATM 2008

Estado de gastos

| Art. | Denominación | Importe 2008 (€) |
|--|---|-------------------------|
| Capítulo 1 - Gastos de personal | | |
| 13 | Personal laboral | 1.530.925,00 |
| 16 | Seguros y cotizaciones sociales | 323.950,00 |
| 17 | Otras prestaciones sociales | 12.540,00 |
| | Total capítulo 1 | 1.867.415,00 |
| Capítulo 2 - Gastos de bienes corrientes y de servicios | | |
| 20 | Alquileres | 59.059.000,00 |
| 21 | Conservación y reparación | 1.178.162,84 |
| 22 | Material, suministros y otros | 397.564.405,75 |
| 23 | Indemnizaciones por razones de servicio | 135.510,00 |
| 24 | Gastos de publicaciones | 130.000,00 |
| | Total capítulo 2 | 458.067.078,59 |
| Capítulo 3 - Gastos financieros | | |
| 31 | De préstamos del interior | 448.000,00 |
| 34 | De depósitos, fianzas y otros | 1.200,00 |
| | Total capítulo 3 | 449.200,00 |
| Capítulo 4 - Transferencias corrientes | | |
| 40 | Al sector público estatal | 7.300.000,00 |
| 44 | A empresas públicas y otros entes públicos de la Generalitat | 48.500.000,00 |
| 46 | A entidades locales | 382.533.000,00 |
| 47 | A empresas privadas | 81.959.000,00 |
| 48 | A instituciones sin finalidad de lucro | 50.250,00 |
| 49 | Al exterior | 12.000,00 |
| | Total capítulo 4 | 520.354.250,00 |
| Capítulo 6 - Inversiones reales | | |
| 62 | Inversión en maquinaria, instalaciones y utillaje | 36.300,00 |
| 64 | Gastos en inversiones inmateriales | 6.300,00 |
| 65 | Inversiones en equipos de proceso de datos y telecomunicaciones | 1.258.097,41 |
| | Total capítulo 6 | 1.300.697,41 |
| Capítulo 7 - Transferencias de capital | | |
| 77 | A empresas privadas | 38.861.222,82 |
| | Total capítulo 7 | 38.861.222,82 |
| Capítulo 9 - Variación de pasivos financieros | | |
| 91 | Amortización préstamos en euros | 7.396.000,00 |
| | Total capítulo 9 | 7.396.000,00 |
| | TOTAL ESTADO DE GASTOS | 1.028.295.863,82 |

Estado de ingresos

| Art. | Denominación | Importe 2008 (€) |
|--|--|-------------------------|
| Capítulo 3 - Tasas, bienes y otros ingresos | | |
| 31 | Prestación de servicios | 59.144.000,00 |
| 39 | Otros ingresos | 401.315.141,00 |
| | Total capítulo 3 | 460.459.141,00 |
| Capítulo 4 - Transferencias corrientes | | |
| 40 | Del sector público estatal | 173.284.000,00 |
| 41 | De la administración de la Generalitat | 193.744.000,00 |
| 46 | De entes y corporaciones locales | 160.964.000,00 |
| | Total capítulo 4 | 527.992.000,00 |
| Capítulo 5 - Ingresos patrimoniales | | |
| 52 | Intereses de depósitos | 70.000,00 |
| | Total capítulo 5 | 70.000,00 |
| Capítulo 7 - Transferencias de capital | | |
| 71 | De la administración de la Generalitat | 39.774.722,82 |
| | Total capítulo 7 | 39.774.722,82 |
| | TOTAL ESTADO DE INGRESOS | 1.028.295.863,82 |

Edición

Autoritat del Transport Metropolità

c/Muntaner, 315 - 321

08021 Barcelona

Teléfono +34 93 362 00 20

Fax +34 93 362 00 22

e-mail: atm@atm.cat

web: www.atm.cat

Depósito legal: B - 32867 - 08

Impresión: Agpograf

Realización y producción: Angle Editorial, SL

Diseño: Gruyere-bcn

Fotografía: Txema Salvans

Barcelona, junio de 2008

