

Memoria 2012



Memoria 2012

Presentación



A pesar de las dificultades económicas, la ATM ha completado los objetivos del año 2012, aun con los condicionantes presupuestarios inherentes a la financiación del transporte público. Lo ha hecho impulsando decididamente los instrumentos que posibilitan la movilidad cotidiana en Barcelona y su región metropolitana: los financieros, los de planificación de las infraestructuras y de la movilidad, los de tutela de los servicios de tranvía y cercanías, y los de gestión, mantenimiento y definición del proyecto de modernización del Sistema Tarifario Integrado.

Se ha concluido con las administraciones el contrato programa 2011-2012, y se ha reflejado en el Acuerdo de la X Legislatura, de 19 de diciembre de 2012, la voluntad de aprobar y desplegar el Plan Director de Infraestructuras (2011-2020) y avanzar en la integración tarifaria implantando la T-Mobilitat en toda Catalunya, como mecanismo que permita mejorar la calidad del transporte público.

Los encargos que se realizan a la ATM para el 2013 son relevantes y estratégicos. Como pilar esencial del estado del bienestar, el transporte público es necesario para ayudar en la cohesión social, garantizando la igualdad de oportunidades y contribuyendo a la recuperación económica. Desde la presidencia de este consorcio favoreceremos, con el pragmatismo necesario en un contexto de recesión económica y de ajustes presupuestarios, el desarrollo de los actuales proyectos en pro de la movilidad en la región, mejorando su eficiencia, sostenibilidad y seguridad.

Santiago Vila i Vicente

Consejero de Territorio y Sostenibilidad

Presidente de la Autoritat del Transport Metropolità



Hacemos frente a una nueva etapa del Consorcio asumiendo las dificultades inherentes, por una parte, a una complicada asignación de recursos financieros por parte de las administraciones, y por otra, a una contracción de la demanda de los servicios de transporte público asociada a la coyuntura económica recesiva.

Afortunadamente, durante los ya 16 años de funcionamiento de este consorcio, se han asentado sólidamente las políticas de movilidad sostenible y segura, la cultura de la leal colaboración entre las administraciones y de diálogo con los distintos operadores de transporte, con el objetivo compartido de proporcionar un buen servicio a la ciudadanía. Es un momento de contención y austeridad y, al mismo tiempo, de ambición de futuro. Prevemos ciudades saludables y prósperas, en las que los servicios de movilidad constituyan un bien compartido y valorado, y para ello trabajamos.

El año 2012 se cierra con los acuerdos de financiación y el contrato programa firmados, con un nuevo PDI propuesto, bien avanzado el emblemático proyecto de una nueva y única tarjeta integrada, y cumpliendo satisfactoriamente los objetivos de los servicios de movilidad, de seguimiento de cercanías y tranvías, el sistema tarifario y la cámara de compensación, la información y los estudios, así como los servicios internos del Consorcio. El sistema ha cubierto una demanda de casi 900 millones de viajes que, aun no superando el resultado de ejercicios anteriores, es una realidad que nos compromete como gestores públicos.

Josep A. Grau i Reinés
Director general
Autoritat del Transport Metropolità

Índice de la actuación del ejercicio 2012

1	Presentación del Consorcio	6
	El consorcio ATM	7
	Órganos de gobierno, asesoramiento y consulta	8
	Estructura organizativa de la ATM	10
2	Actuación del ejercicio 2012	11
	Planificación de infraestructuras	12
	Estado de ejecución de las actuaciones del PDI	13
	Resumen de la inversión en curso	25
	Plan Director de Movilidad del RMB	26
	Gestión del sistema tranviario	29
	Tranvía Diagonal – Baix Llobregat	29
	Tranvía Sant Martí – Besòs	31
	Evolución de la demanda del sistema tranviario	33
	Gestión de Rodalies de Catalunya	34
	Sistema Tarifario Integrado	37
	Zonificación del Sistema Tarifario Integrado	37
	Gama de títulos integrados y tarifas	40
	Ventas y utilización del Sistema Tarifario Integrado	44
	Índice de intermodalidad	47
	Financiación del sistema	48
	Otras actuaciones	51
	Sistema de Ayuda a la Explotación –SAE–	51
	SERMETRA SL	52
	Proyección exterior	55
3	Estadísticas del sistema	58
	TransMet Cifras 2012	59
	Encuesta de movilidad en día laborable 2012	63
4	Informe de auditoría	71
5	Presupuesto 2013	117



Presentación del Consorcio

CAPÍTULO 1





El consorcio ATM

La Autoritat del Transport Metropolità –ATM– es la autoridad territorial de la movilidad de la región metropolitana de Barcelona. Su misión es ofrecer a la ciudadanía un sistema de movilidad accesible, sostenible y seguro, a través de la cooperación entre las administraciones consorciadas en su seno.

Los valores propios de la administración pública, es decir, la transparencia, la responsabilidad, la eficiencia y la equidad, rigen las actuaciones de la ATM. La voluntad de acuerdo y colaboración, tanto entre las administraciones como con las empresas de servicio y organizaciones, hacen del diálogo y la obtención de consensos y acuerdos uno de los instrumentos básicos de gestión de la ATM.

La visión de la ATM es constituir un referente internacional en la gestión de la movilidad de ámbito metropolitano, en el entorno de una capital con vocación de modernidad, bienestar y progreso económico y social, tal como es la ciudad de Barcelona.

Como establecen sus estatutos, la 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 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, Área Metropolitana de Barcelona (AMB) 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.





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.

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 AMB) y dos en representación de la AMTU–, y dos en representación de la Administración del Estado, con carácter de observadores.

La composición del Consejo de Administración a 31 de marzo de 2013 es la siguiente:

Presidente	Santi Vila i Vicente
Vicepresidente primero	Joaquim Forn i Chiariello
Vicepresidente segundo	Antoni Poveda i Zapata
Vocales	Xavier Baiget i Cantons Antonio Balmón Arévalo Isabel de Diego i Levy-Picard Maria Assumpta Farran i Poca Francisco Javier Flores i Garcia Ricard Font i Hereu Josep Mayoral i Antigas Joan Mora i Bosch Pere Padrosa i Pierre Sònia Recasens i Alsina Constantí Serrallonga i Tintoré Lluís Tejedor i Ballesteros Enric Ticó i Buxados Pau Villòria i Sistach Antoni Vives i Tomàs
Observadores	Ana Ángeles Marín Andréu Dolores Morán Laorden
Secretaria	Carme Sardà i Vilardaga
Director general	Josep Anton Grau i Reinés

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, los convenios de financiación y contratos de servicio con administraciones y operadores, el sistema tarifario y los presupuestos anuales, entre otros.

El Comité Ejecutivo, a 31 de marzo de 2013, tiene la siguiente composición:

Presidente	Ricard Font i Hereu
Vocales	Sergi Martínez-Abarca i Espelt Pere Padrosa i Pierre Antoni Poveda i Zapata Constantí Serrallonga i Tintoré Enric Ticó i Buxados
Secretaria	Carme Sardà i Vilardaga
Director general	Josep Anton Grau i Reinés

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 AMB, de la AMTU y de la propia ATM.

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.



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;
- un miembro del cuadro directivo del Consorcio, propuesto por el director general a fin de actuar como secretario del Consejo.

Estructura organizativa de la ATM

La composición de la plantilla de la ATM a 31 de marzo de 2013 es la siguiente:

Dirección general	Josep Anton Grau i Reinés, <i>director general</i>
Dirección técnica	Marc A. Garcia i López, <i>director técnico</i> Lluís Alegre i Valls, <i>jefe del servicio de Movilidad</i> Francesc Calvet i Borrull, <i>jefe del servicio de Planificación</i> Xavier Roselló i Molinari, <i>adjunto al director técnico</i> Àngel Sangrós i Bondia, <i>jefe del servicio de Desarrollo de proyectos</i>
Servicio de Administración	Josep Caldú i Cebrián, <i>jefe del servicio de Administración</i> Josep Moya i Matas, <i>jefe de la unidad de Presupuesto, Contabilidad y Tesorería</i>
Servicio de Asesoría jurídica	Jaume Garcia i Soler, <i>jefe del servicio de Asesoría jurídica</i>
Servicio de Financiación del sistema	Lluís Rams i Riera, <i>jefe del servicio de Financiación del sistema</i>
Servicio de Integración tarifaria y Comunicación	Mayte Capdet i Sorribes, <i>jefe del servicio de Integración tarifaria y Comunicación</i> Miquel Lamas i Sánchez, <i>jefe de la unidad de Integración tarifaria</i> Maria Montaner i Maragall, <i>jefe de la unidad de Estudios y Comunicación</i>
Servicio de Sistemas	Carme Fàbregas i Casas, <i>jefe del servicio de Sistemas</i>





Actuación del ejercicio 2012

CAPÍTULO 2





Planificación de infraestructuras

El Consejo de Administración de la ATM aprobó el Plan Director de Infraestructuras PDI 2001-2010 el 25 de abril de 2002. El seguimiento del PDI 2001-2010 se ha efectuado anualmente mediante unos informes que indican el grado de realización de las actuaciones previstas en el Plan y las pone en contraste con la evolución de la población y la movilidad vehículo privado / transporte público en los distintos ámbitos territoriales.

También el Consejo de Administración de la ATM, a 15 de abril de 2011, decidió encargar a los servicios técnicos del Consorcio la elaboración de un nuevo Plan Director de Infraestructuras de la región metropolitana de Barcelona para el período 2011-2020.

En el mes de junio de 2012, el Consejo de Administración de la ATM realizó la aprobación inicial del PDI 2011-2020 y posteriormente se realizó su información pública, que concluyó a finales del mes de octubre.

En esta situación de tránsito, con el nuevo PDI aún pendiente de aprobación definitiva, los servicios técnicos de la ATM han mantenido la tarea de realización del informe anual del estado de ejecución de las infraestructuras previstas en el PDI 2001-2010.

El presente informe anual sobre el estado de las actuaciones en infraestructuras metropolitanas de transporte público colectivo describe el estado de ejecución de cada una de ellas. Para facilitar la comparación con informes de seguimiento anteriores, se han conservado los códigos y las agrupaciones de programas que constan en la memoria del PDI 2001-2010.





1. Estado de ejecución de las actuaciones del PDI

Se describe el estado de cada una de las actuaciones incluidas en el PDI 2001-2010, por programas y con el detalle de la inversión ejecutada en cada actuación.

Los datos económicos que se proporcionan en este informe para cada actuación son los siguientes:

- **Importe PDI 2002:** es la inversión estimada cuando se aprobó el PDI, en M€, IVA excluido.
- **Importe PDI 2009:** es la inversión estimada en la Memoria actualizada del PDI 2001-2010 (julio 2009), en M€, IVA excluido.
- **Mejor estimación actual del coste total de la obra:** es una 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 para modificados, revisión de precios y proyectos complementarios. En el caso de obras acabadas, este coste total equivale al importe total liquidado. En el caso de las actuaciones sin proyecto o estudio informativo, este importe coincide con el de la Memoria actualizada del PDI 2001-2010, de julio de 2009.
- **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 y otros:** sobrecoste 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.

El Programa de red estatal (xarxa estatal –XE–), la responsabilidad del cual corresponde a la Administración General del Estado, ha sido excluido del análisis económico agregado, en la medida que no se dispone de información suficientemente detallada, aunque sí se reporta su estado de ejecución.

Los datos empleados para realizar el informe han sido proporcionados principalmente por la Dirección General de Transportes y Movilidad y por Infraestructuras de Catalunya SA, y complementariamente por los operadores públicos TMB (actuaciones MM01 a MM08 del Programa de modernización y mejora) y FGC (actuaciones MM09 a MM16). La información correspondiente a la red tranviaria proviene de los propios servicios técnicos de la ATM, y los datos relativos a la red estatal de cercanías han sido facilitados por el Ministerio de Fomento.

Se describe para cada programa y actuación su estado de realización a 31 de diciembre de 2012, y se detalla el nivel de ejecución de la inversión en la misma fecha.



PROGRAMA DE AMPLIACIÓN DE RED

ACTUACIÓN	SITUACIÓN ACTUAL (31 DE DICIEMBRE DE 2012)
AX01 Prolongación L1 Feixa Llarga – El Prat	Talleres: obra en servicio. Cola de maniobras en servicio.
AX02 Prolongación L1 Fondo – Badalona Centro	Estudio informativo finalizado; acabada la información pública del tramo Fondo – Lloreda Sant Crist.
AX03 Conexión L2 Sant Antoni – Parque Logístico	Proyecto constructivo redactado (pendiente de aprobación DGTM).
AX04 Prolongación L2 Pep Ventura – Badalona Pompeu Fabra	Obra en servicio desde julio de 2010.
AX05 Prolongación L3 Canyelles – Trinitat Nova	En servicio desde octubre de 2008.
AX06 Prolongación L4 La Pau – Sagrera TAV	Pendiente proyecto constructivo estación Santander L4 y desafección L9/L10.
AX07 Prolongación L5 Horta – Vall d’Hebron	Obra en servicio desde julio de 2010.
AX13 Prolongación FGC Pl. Espanya – Gràcia	Estudio informativo en redacción.
AX14 Prolongación Terrassa Rambla – Can Roca	Obra en ejecución.
AX15 Prolongación FGC Sabadell Rambla – Ca n’Oriac	Obra en ejecución.
AX16 Teleférico Esparreguera–Olesa (incluido en actuación MM11)	En servicio desde 2005 (cerrado temporalmente por FGC por razones presupuestarias).
AX17 Línea Castelldefels – Sant Boi – Sarrià	Aprobados los estudios informativos y de impacto ambiental de la prolongación de la L3 de FMB Zona Universitaria – Sant Feliu y prolongación de la L6 de FGC Reina Elisenda – Sant Joan de Déu. El Ministerio de Fomento ha redactado el estudio informativo de la línea Cornellà – Castelldefels – Zona Universitaria de cercanías. En redacción el proyecto constructivo de prolongación L3, tramo Zona Universitaria – Esplugues.
AX18 L11. Metro ligero Trinitat Nova – Can Cuiàs	En servicio desde diciembre de 2003.
AX19 Plataforma reservada autobuses Caldes de Montbui – Mollet / Santa Perpètua	Estudio previo redactado.
◦ Línea L9 (Actuaciones AX08-11)	
L9. Tramo Sagrera Meridiana – Can Zam / Gorg	En servicio desde diciembre de 2009.
L9. Tramo Parque Logístico – Sagrera Meridiana	Obras en ejecución.
L9. Tramo Aeropuerto – Parque Logístico	Obras en ejecución.
L9. Proyectos sectoriales (ascensores, escaleras mecánicas, sistemas de peaje)	Obras en ejecución. En servicio el tramo Meridiana – Can Zam / Gorg.
◦ Tranvía	
AX12a Tranvía Diagonal – Baix Llobregat	En servicio desde abril de 2004.
AX12b Tranvía Diagonal – Besòs	En servicio desde mayo de 2004.
Material móvil (L9, renovación L5 y otros)	Recibido todo el parque adjudicado.

**PROGRAMA
DE INTERCAMBIADORES**

ACTUACIÓN	SITUACIÓN ACTUAL (31 DE DICIEMBRE DE 2012)
IN01 Intercambiador Pl. Catalunya (Metro L1-L2-L3-L4, FGC y Renfe)	Proyecto constructivo de la cola de maniobras Pl. Catalunya redactado, pendiente de aprobación técnica.
IN02 Intercambiador Torrasa (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 transbordo L1-L5 desde marzo de 2007, y con L9 desde 2010. En funcionamiento la nueva estación de cercanías desde febrero de 2011.
IN04 Intercambiador Arc de Triomf	Obra en ejecución (vestíbulos Paseo St. Joan y Pl. André Malraux en servicio).
IN05 Intercambiadores relacionados con el TAV	Actuación vinculada a la construcción de la LAV.
IN06 Intercambiador Martorell Central (FGC, Renfe y Estación Bus)	En servicio la estación FGC desde mayo de 2007.
IN07 Intercambiadores el Papiol – Mollet (Renfe y FGC)	Estación de Volpelleres en servicio desde junio de 2010.
IN08 Intercambiadores en el delta del Llobregat	Actuación vinculada a la AX17.
IN09 Intercambiador Quatre Camins	En servicio, inaugurado el julio de 2003.
IN10 FGC. Aparcamientos de disuasión	Finalizado el estudio de alternativas y demanda de la Pl. Doctor Pearson en Rubí.
IN11 Nuevas estaciones de autobús y aparcamientos en estaciones de metro	Estudio informativo de la estación de Diagonal Zona Universitaria sometido a información pública. En redacción un proyecto constructivo básico.





**PROGRAMA DE
MODERNIZACIÓN Y MEJORA**

ACTUACIÓN	SITUACIÓN ACTUAL (31 DE DICIEMBRE DE 2012)
MM01 Conversión L4 a L2. La Pau – Pep Ventura	En servicio.
MM02 Nuevas estaciones de metro Maresme (L4) Metro Ernest Lluch (L5) Virrei Amat (L4)	En servicio. Obra de infraestructura: finalizada. Obras de urbanización: finalizadas. Proyecto de arquitectura e instalaciones: en redacción. Actuación en obras.
MM03 Mejora de estaciones + nuevos vestíbulos (Vallcarca, Sants, Hospital de Bellvitge)	Obra en ejecución: Llacuna (adaptación a PMR del vestíbulo existente), Bogatell. Selva de Mar (L4): en servicio. Poble Nou (L4): proyecto en redacción (adaptación vestíbulo existente). Ciutadella – Vila Olímpica (L4): proyecto en redacción. Vallcarca (L3): proyecto en redacción (adaptación vestíbulo existente).
MM04 Adaptación estaciones metro a PMR	Adaptadas a PMR 116 de 139 estaciones a 31 de diciembre de 2012. Redefinición de proyectos de intercambiadores: Urquinaona, Pl. de Sants, Clot, Maragall, Verdaguer y Pl. Espanya. Proyectos en redacción para adaptar el vestíbulo existente: Jaume I, Poblenou, Poble Sec, Vallcarca, Rambla Just Oliveras. En obras Pg. de Gràcia. Vinculadas a obras de L9: Collblanc y Zona Universitaria.
MM05 Renovación de vía de metro	Tramos finalizados en L3. Finalizado tramo Bogatell – Selva de Mar de L4.
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 L4	Adjudicado el pliego de bases.
MM09 Soterramiento en Pallejà (FGC)	En servicio 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 finalizada.
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. Manresa y Monistrol de Montserrat: obras finalizadas. Igualada: proyecto en redacción.
MM13 Adaptación a PMR (FGC)	Están adaptadas 72 estaciones de 76. Sarrià: en redacción el proyecto de remodelación de vías y adaptación a PMR; acceso desde C. Cardinal Sentmenat: obra en servicio. Gràcia: obras en ejecución. Peu de Funicular: proyecto en redacción.
MM14 Prolongación de andenes y nuevos accesos (FGC)	En servicio: Bonanova, Tres Torres y Sant Gervasi – Pl. Molina. Gràcia: en obras.
MM15 Señalización y control de la circulación (FGC)	A cargo de FGC.
MM16 Nueva estación Europa–Fira	Obra finalizada (mayo 2007).



Estado de las actuaciones a 31 de diciembre de 2012

En la tabla resumen adjunta se indica el estado de ejecución de las distintas actuaciones definidas en el PDI 2001-2010, a 31 de diciembre de 2012, con la siguiente clasificación por grado de ejecución:

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

AMPLIACIÓN DE RED

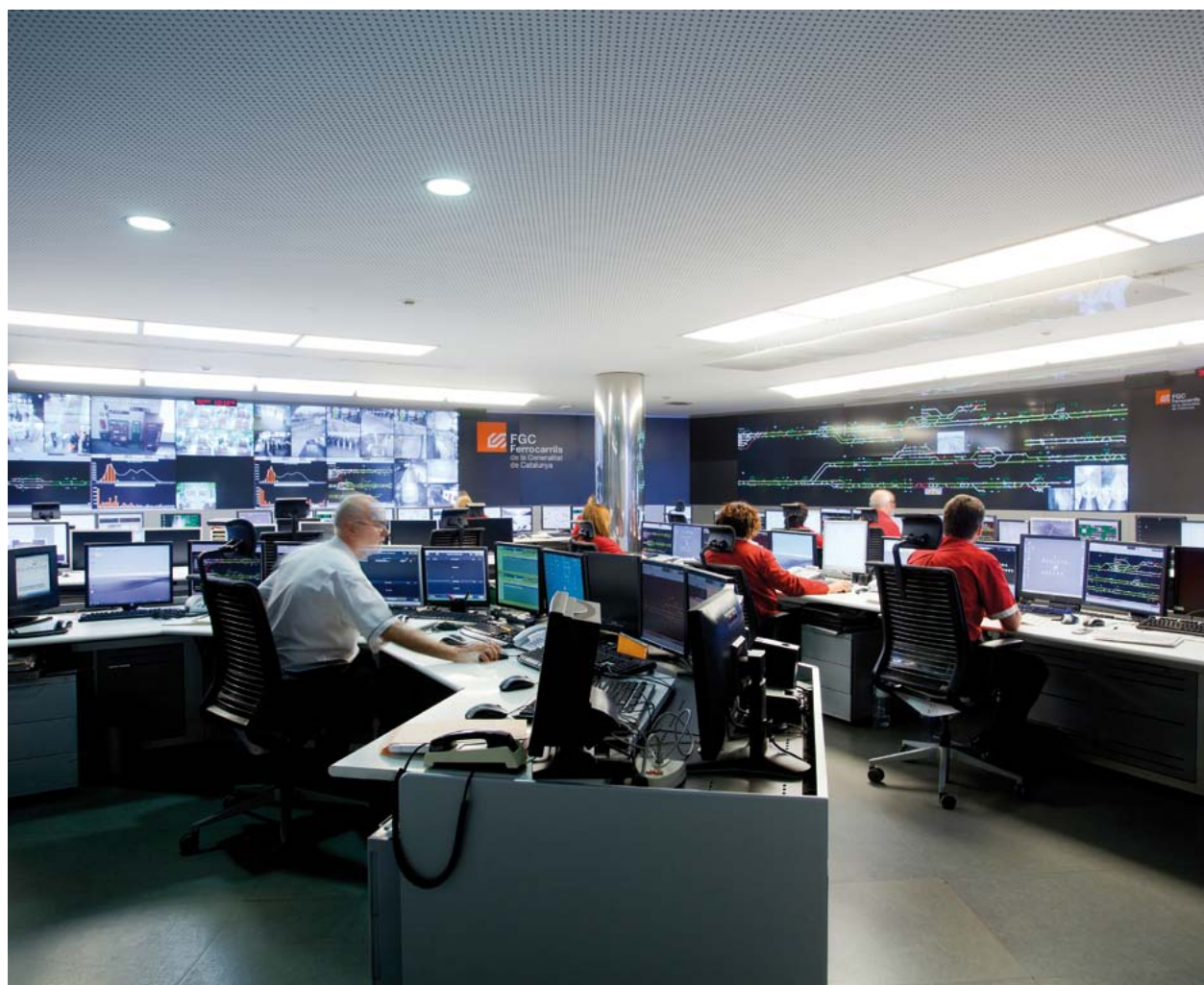
ESTADO	CÓDIGO	ACTUACIÓN	IMPORTE PDI 2002 (M€, IVA EXCLUIDO)	IMPORTE PDI 2009 (M€, IVA EXCLUIDO)
●	AX01	L1 Feixa Llarga – El Prat	114,0	296,1
●	AX02	L1 Fondo – Badalona Centro	111,1	402,4
●	AX03	L2 Sant Antoni – Parque Logístico	126,6	659,5
●	AX04	L2 Pep Ventura – Badalona Centro	103,6	69,5
●	AX05	L3 Canyelles – Trinitat Nova	74,8	140,5
●	AX06	L4 La Pau – Sagrera TAV	69,1	277,6
●	AX07 ⁽¹⁾	L5 Horta – Vall d'Hebron	119,4	286,3
●	AX08–AX11	L9 de metro	1.938,3	5.510,2
●	-	Material móvil L9	234,4	304,9
●	AX12a	Tranvía Diagonal – Baix Llobregat	241,2	300,4
●	AX12b	Tranvía Diagonal–Besòs	168,9	232,0
●	AX13	FGC Pl. Espanya – Gràcia	137,6	294,8
●	AX14	FGC Terrassa Rambla – Can Roca	123,3	294,3
●	AX15	FGC Sabadell Rambla – Ca n'Oriac	117,8	384,5
●	AX16	Teleférico Olesa–Esparreguera	3,1	4,5
●	AX17a	L3 Zona Universitaria – Sant Feliu de Llobregat	554,5	1.055,3
●	AX17b	L6 Reina Elisenda – Finestrelles	98,3	187,0
●	AX18	L11 Metro ligero Trinitat Nova – Can Cuiàs	33,6	49,0
●	AX19	Plataforma reservada bus corredor de Caldes	62,1	120,7
●	AX20	Material móvil	-	270,0
Subtotal			4.431,9	11.139,4

(1) Pendiente de la reposición del campo de tiro.



INTERCAMBIADORES

ESTADO	CÓDIGO	ACTUACIÓN	IMPORTE PDI 2002 (M€, IVA EXCLUIDO)	IMPORTE PDI 2009 (M€, IVA EXCLUIDO)
●	IN01	Pl. Catalunya	110,2	110,2
●	IN02	Torrassa	26,7	69,0
●	IN03	Sagrada Meridiana	19,1	177,5
●	IN04	Arc de Triomf	8,3	43,1
●	IN05	Intercambiadores relacionados con el TAV	25,9	51,7
●	IN06	Martorell Central	2,6	44,6
●	IN07	Intercambiadores el Papiol – Mollet	9,8	9,8
●	IN08	Intercambiadores en el delta del Llobregat	13,0	13,0
●	IN09	Quatre Camins	4,6	4,6
●	IN10	FGC. Aparcamientos de disuasión	2,4	39,5
●	IN11	Nuevas estaciones de bus	3,7	22,0
Subtotal			226,2	584,9

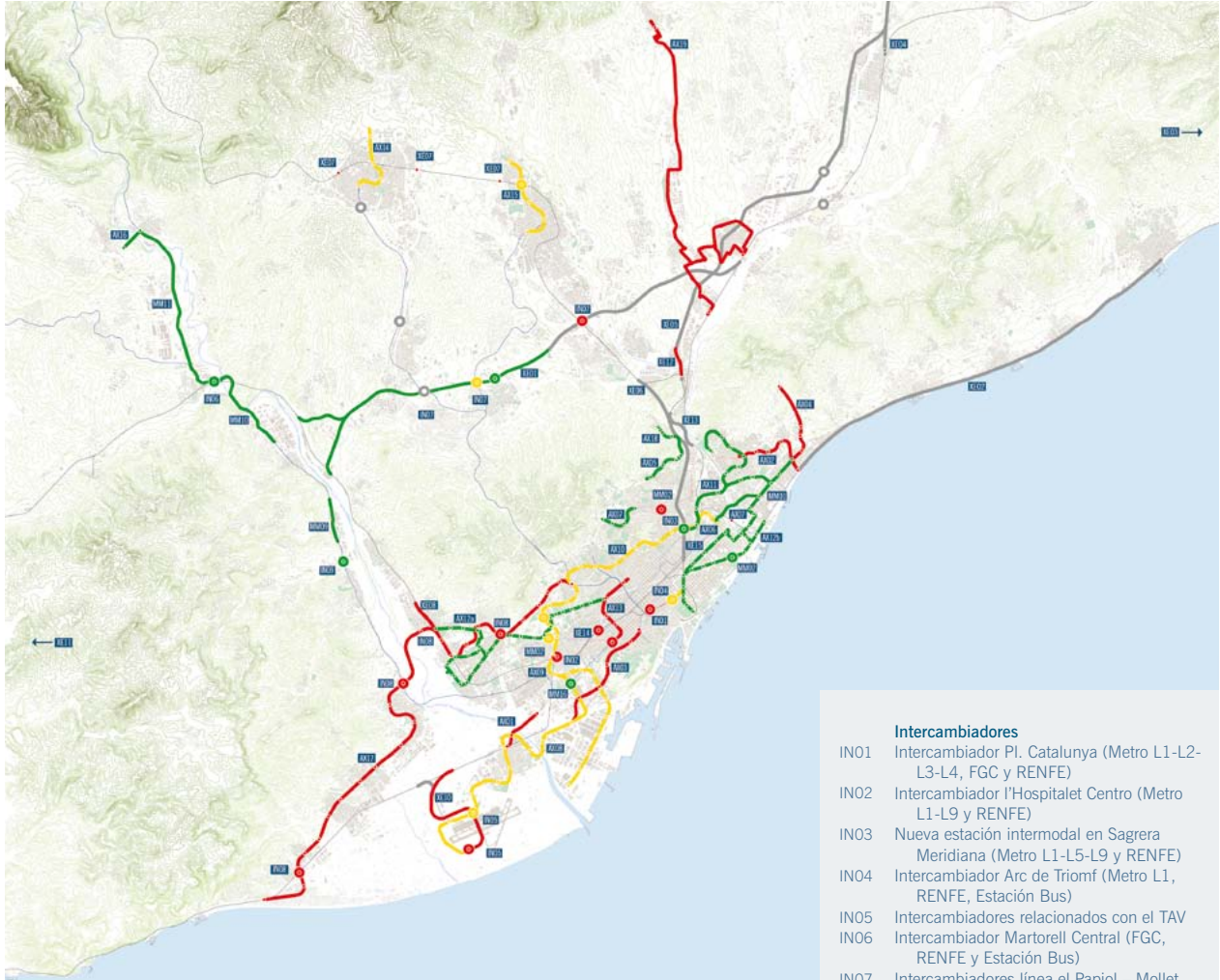


**MODERNIZACIÓN
Y MEJORA**

ESTADO	CÓDIGO	ACTUACIÓN	IMPORTE PDI 2002 (M€, IVA EXCLUIDO)	IMPORTE PDI 2009 (M€, IVA EXCLUIDO)
●	MM01	Conversión L4 a L2	18,7	21,7
●	MM02	Nuevas estaciones	25,0	151,6
●	MM03	Mejora de estaciones	135,0	148,8
●	MM04	Adaptaciones a PMR	100,5	222,7
●	MM05	Renovación de vía	21,8	30,4
●	MM06	Mejoras en explotación y mantenimiento	34,7	130,2
●	MM07	Seguridad en la red	15,5	29,3
●	MM08	Conducción automática (ATO) en L4	15,5	20,0
●	MM09	Soterramiento en Pallejà	50,8	71,4
●	MM10	Desdoblamiento el Palau – Martorell	18,9	56,6
●	MM11	Desdoblamiento Martorell–Olesa	9,3	59,1
●	MM12	Supresión pasos a nivel	4,7	13,0
●	MM13	Adaptación a PMR	11,6	51,7
●	MM14	Prolongación de andenes	10,1	41,6
●	MM15	Señalización y control de la circulación	11,1	11,1
●	MM16	Nueva estación Europa–Fira	5,2	17,0
●	-	Material móvil metro. Renovación TMB	198,3	214,5
●	-	Material móvil FGC	78,1	78,1
●	-	Integración tarifaria		12,0
Subtotal			764,8	1.380,8
Total			5.422,9	13.105,1

(Nota: Dentro del 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).

ACTUACIONES DEFINIDAS EN EL PDI 2001-2010



Ampliaciones de red ferroviaria

- AX01 Metro L1 Prolongación Feixa Llarga – El Prat Pl. Catalunya
- AX02 Metro L1 Prolongación Fondo – Badalona Centro
- AX03 Metro L2 Conexión Sant Antoni – Fira 2
- AX04 Metro L2 Prolongación Pep Ventura – Badalona Centro – Casagemes – Morera – Can Rutí
- AX05 Metro L3 Prolongación Canyelles – Roquetes – Trinitat Nova
- AX06 Metro L4 Prolongación La Pau – Sagrera TAV
- AX07 Metro L5 Prolongación Horta – Vall d’Hebron
- AX08 Metro L9 Tramo Aeropuerto – Parque Logístico
- AX09 Metro L9 Tramo Parque Logístico – Zona Universitaria
- AX10 Metro L9 Zona Universitaria – 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 Prolongación Pl. Espanya – Pl. Francesc Macià – Gràcia/Provença
- AX14 FGC Prolongación Terrassa Rambla – Can Roca
- AX15 FGC Prolongación Sabadell Estació – Pl. Espanya
- AX16 FGC Teleférico Olesa-Esparraguera
- AX17 Línea Castelldefels – Sant Boi – Sarrià
- AX18 Metro ligero Trinitat Nova – Can Cuiàs
- AX19 Plataforma reservada para autobús en el corredor Caldes – Mollet / Sta. Perpètua

Ampliaciones, modernización y mejora de red ferroviaria estatal

- XE01 Reconversión a 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 en la estación de Sants
- XE15 Mejora del acceso norte en la estación de Sagrera TAV
- XE16 Nuevas instalaciones logísticas (no grafiada)
- XE17 Modernización y mejora de las instalaciones de seguridad (no grafiada)
- XE18 Aparcamientos de disuasión (no grafiada)
- XE19 Nuevo material móvil de Rodalies (no grafiada)

Intercambiadores

- IN01 Intercambiador Pl. Catalunya (Metro L1-L2-L3-L4, FGC y RENFE)
- IN02 Intercambiador l’Hospitalet Centro (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 aparcamientos en estaciones de metro (no grafiada)

Modernización y mejora de red (metro y FGC)

- MM01 Metro Conversión de L4 a L2
- MM02 Metro Nuevas Estaciones: Maresme-Fòrum, Virrei Amat y Cardenal Reig
- MM03 Metro Mejora de estaciones (no grafiada)
- MM04 Metro Adaptación a PMR (no grafiada)
- MM05 Metro Renovación de vía (no grafiada)
- MM06 Metro Mejoras en explotación y mantenimiento (no grafiada)
- MM07 Metro Seguridad en la red (no grafiada)
- MM08 Metro Conducción automática de trenes (ATO) en L4 (no grafiada)
- MM09 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 PMR (no grafiada)
- MM14 FGC Prolongación de andenes y nuevo acceso en Reina Elisenda (no grafiada)
- MM15 FGC Señalización y control de la circulación (no grafiada)
- MM16 FGC Nueva estación en Amadeu Torner

**Actuaciones finalizadas**

Durante 2012 no se han finalizado nuevas actuaciones de ampliación de red (AX). En cuanto al programa de intercambiadores, se ha finalizado el vestíbulo de la PI. André Malraux del intercambiador en Arc de Triomf. Tam-

bién se ha continuado la ejecución de obras parciales del Programa de modernización y mejora, como adaptaciones a PMR, y la finalización de los pasos a nivel de Manresa y Monistrol de Montserrat (FGC).

ACTUACIONES FINALIZADAS
(EN ME€, IVA EXCLUIDO)

ESTADO	CÓDIGO	ACTUACIÓN	IMPORTE PDI 2002	IMPORTE PDI 2009	MEJOR ESTIMACIÓN DEL COSTE TOTAL DE LA OBRA	IMPORTE DE LAS OBRAS LICITADAS	IMPORTE DE LAS OBRAS ADJUDICADAS	MODIFICADOS, REVISIÓN DE PRECIOS, COMPLEMENTARIOS Y OTROS	PENDIENTE DE LICITACIÓN Y ADJUDICACIÓN
●	AX04	L2 Pep Ventura – Badalona Pompeu Fabra	103,6	69,5	62,4	56,7	48,5	13,9	0,0
●	AX05	L3 Canyelles – Trinitat Nova	74,8	140,5	140,4	134,8	125,6	14,8	0,0
●	AX07	L5 Horta – Vall d'Hebron	119,4	286,3	311,4	304,4	254,8	53,4	3,2 ⁽⁴⁾
●	AX12a	Tranvía Diagonal – Baix Llobregat	241,2	300,4	300,4	217,3	217,3	83,1	0,0
●	AX12b	Tranvía Diagonal–Besòs	168,9	232,0	264,5	205,2	205,2	59,3	0,0
●	AX16	Teleférico Olesa–Esparreguera	3,1	4,5	4,5	4,8	4,5	0,0	0,0
●	AX18	L11 Metro ligero Trinitat Nova – Can Cuiàs	33,6	49,0	49,0	42,2	42,0	7,0	0,0
●	AX20	Material móvil L1	0,0	270,0 ⁽¹⁾	270,0	270,0	270,0	0,0	0,0
●	IN03	La Sagrera – Meridiana	19,1	177,5	99,8 ⁽²⁾	93,1	78,2	21,6	0,0
●	IN06	Martorell Central	2,6	44,6	18,8 ⁽²⁾	16,5	15,8	3,0	0,0
●	IN07	Intercambiadores el Papiol – Mollet	9,8	9,8 ⁽³⁾	16,4	24,8	16,4	0,0	0,0
●	IN09	Quatre Camins	4,6	4,6	4,4	3,7	3,8	0,6	0,0
●	MM01	Conversión L2 a L4	18,7	21,7	21,7	21,7	20,9	0,8	0,0
●	MM09	Soterramiento en Pallejà	50,8	71,4	71,4	72,2	63,3	8,1	0,0
●	MM10	Desdoblamiento el Palau – Martorell	18,9	56,6	56,6	62,8	53,4	3,2	0,0
●	MM11	Desdoblamiento Martorell–Olesa	9,3	59,1	59,1	62,3	56,5	2,6	0,0
●	MM16	Nueva estación de Europa–Fira	5,2	17,0	17,0	17,0	17,0	0,0	0,0
●	MM17	Material móvil metro. Renovación TMB	198,3	214,5	214,5	214,5	214,5	0,0	0,0
●	MM18	Material móvil. Renovación FGC	78,1	78,1	78,1	78,1	78,1	0,0	0,0
●	SN03	Metros comarcales	-	-	38,5	32,3	31,9	6,6	0,0
			1.160,0	2.107,1	2.098,9	1.934,4	1.817,7	278,0	3,2

(1) Incluye L1 y otras líneas de Metro. // (2) No incluye la inversión de la Administración General del Estado. // (3) Incluye solo el intercambiador de Volpelleres. // (4) Pendiente de la reposición del campo de tiro olímpico.



Actuaciones en ejecución

Cabe mencionar que, aparte de la línea L9/L10, en la red de metro no hay otras ampliaciones de red en ejecución. La prolongación de la línea L4 La Pau – Sagrera Meridiana se ejecutará una vez la línea L9/L10 libere la infraestructura destinada a la línea L4.

En la red de FGC se están ejecutando las obras de prolongación Terrassa Rambla – UPC/Vallparadís – Can Roca y se sigue construyendo la prolongación Sabadell Estación – Ca n'Oriac.

Se está finalizando también la adaptación de estaciones de FGC a personas de movilidad reducida (destaca, por su envergadura, la obra en curso en la estación de Gràcia) y la supresión de pasos a nivel en la línea Llobregat–Anoia (el paso de Igualada está en fase de redacción de proyecto). En la red de FMB, se está acabando la adaptación de estaciones sin correspondencia y se ha emprendido la adaptación de las estaciones de transbordo.

ACTUACIONES EN CONSTRUCCIÓN (EN M€, IVA EXCLUIDO)

ESTADO	CÓDIGO	ACTUACIÓN	IMPORTE PDI 2002	IMPORTE PDI 2009	MEJOR ESTIMACIÓN DEL COSTE TOTAL DE LA OBRA	IMPORTE DE LAS OBRAS LICITADAS	IMPORTE DE LAS OBRAS ADJUDICADAS	MODIFICADOS, REVISIÓN DE PRECIOS, COMPLEMENTARIOS Y OTROS	PENDIENTE DE LICITACIÓN Y ADJUDICACIÓN
●	AX01	L1 Feixa Llarga – El Prat ⁽¹⁾	114,0	296,1	298,2	66,2	56,7	0,4	241,1
●	AX06	L4 La Pau – Sagrera TAV	69,1	277,6	275,4	167,2	167,2	0,0	108,2
●	AX08-AX11	L9 de metro ⁽²⁾	1.938,3	5.510,2	5.870,3	3.720,2	3.727,2	2.143,1	0,0
●	AX08-AX11	Material móvil ⁽³⁾	234,4	304,9	304,9	304,9	304,9	0,0	0,0
●	AX14	FGC. Terrassa Rambla – Can Roca	123,3	294,3	365,8	324,6	264,7	101,1	0,0
●	AX15	FGC. Sabadell Rambla – Ca n'Oriac ⁽⁴⁾	117,8	384,5	367,9	257,2	218,1	30,5	119,3
●	IN04	Arc de Triomf	8,3	43,1	33,2	39,3	30,5	2,0	0,7
●	IN11	Nuevas estaciones de bus	3,7	22,0	22,0	0,2	0,2	0,0	21,8
●	MM02	Nuevas estaciones ⁽⁵⁾	25,0	151,6	76,9	77,3	55,5	7,9	13,5
●	MM03	Mejora de estaciones	135,0	148,8	217,3	124,5	116,0	2,7	98,6
●	MM04	Adaptaciones a PMR	100,5	222,7	213,0	146,3	81,1	47,0	84,9
●	MM05	Renovación de vía	21,8	30,4	39,3	39,2	38,0	0,0	1,3
●	MM06	Mejoras en explotación y mantenimiento ⁽⁶⁾	34,7	130,2	132,7	136,2	126,9	2,4	3,4
●	MM07	Seguridad en la red	15,5	29,3	31,1	25,5	25,5	0,0	5,6
●	MM08	Conducción automática (ATO) en la L4	15,5	20,0	20,0	8,8	8,8	0,0	11,2
●	MM12	Supresión pasos a nivel	4,7	13,0	13,0	10,2	7,5	1,3	4,2
●	MM13	Adaptación a PMR	11,6	51,7	51,8	25,6	23,7	1,2	26,9
●	MM14	Prolongación de andenes y nuevos accesos	10,1	41,6	41,6	33,6	18,2	1,7	21,7
●	MM15	Señalización y control de la circulación	11,1	11,1	11,1	5,9	5,9	0,0	5,2
●	SN02	Otras actuaciones en estaciones FGC ⁽⁷⁾	0,0	-	53,4	50,1	34,6	13,7	5,1
			2.994,4	7.983,1	8.438,9	5.563,0	5.311,2	2.355,0	772,7

(1) Ejecutados talleres y cola de maniobras. // (2) A 31 de diciembre de 2012 está en servicio el tramo Sagrera Meridiana – Can Zam / Gorg. // (3) No incluye gastos financieros. // (4) El importe pendiente de licitación y adjudicación incluye la previsión de los importes futuros de complementarios y revisión de precios. // (5) La obra del segundo vestíbulo de Can Vidalet (L5) está englobada en la actuación MM03. // (6) Incluye alimentación tracción eléctrica. Se han invertido 39,4 M€ (IVA excluido) en subcentrales. // (7) Actuaciones en Diagonal–Provença.



Actuaciones en proyecto

Las principales actuaciones que están en proyecto corresponden a las prolongaciones de la línea L8 hacia el centro de Barcelona (estudio informativo licitado en octubre de 2011) y el proyecto de ensanche del andén en dirección a Sarrià de la estación de Provença de FGC.

Del corredor Castelldefels – Sant Boi – Sarrià (actuación AX17), los estudios informativos de la prolongación de la L3 de FMB Zona Universitaria – Sant Feliu y la prolonga-

ción de la L6 de FGC Reina Elisenda – Sant Joan de Déu ya han sido aprobados inicialmente. Está en redacción el proyecto constructivo de la fase 1, el tramo Zona Universitaria – Esplugues (dos estaciones).

Con relación al intercambiador de Pl. Catalunya y la conexión de FGC Barcelona–Vallès, está finalizado el proyecto constructivo de la nueva cola de maniobras, pendiente de aprobación técnica.

ACTUACIONES EN PROYECTO (EN M€, IVA EXCLUIDO)

ESTADO	CÓDIGO	ACTUACIÓN	IMPORTE PDI 2002	IMPORTE PDI 2009	MEJOR ESTIMACIÓN DEL COSTE TOTAL DE LA OBRA	IMPORTE DE LAS OBRAS LICITADAS	IMPORTE DE LAS OBRAS ADJUDICADAS	MODIFICADOS, REVISIÓN DE PRECIOS, COMPLEMENTARIOS Y OTROS	PENDIENTE DE LICITACIÓN Y ADJUDICACIÓN
●	AX02	L1 Fondo – Badalona Centro	111,1	402,4	402,4	0,0	0,0	0,0	402,4
●	AX03	L2 Sant Antoni – Parque Logístico	126,6	659,5	659,5	0,0	0,0	0,0	659,5
●	AX13	FGC Pl. Espanya – Gràcia	137,6	294,8	294,8	0,0	0,0	0,0	294,8
●	AX17a	L3 Zona Universitaria – Sant Feliu de Llobregat ⁽¹⁾	554,5	1.055,3	1.055,3	0,0	0,0	0,0	1.055,3
●	AX17b	L6 Reina Elisenda – Finestrelles	98,3	187,0	187,0	0,0	0,0	0,0	187,0
●	AX19	Plataforma reservada bus corredor de Caldes	62,1	120,7	120,7	0,0	0,0	0,0	120,7
●	IN01	Pl. Catalunya	110,2	110,2	130,9	0,0	0,0	0,0	130,9
●	IN02	Torrassa	26,7	69,0	26,7 ⁽¹⁾	0,0	0,0	0,0	26,7
●	IN05	Intercambiadores relacionados con el TAV	25,9	51,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
●	IN08	Intercambiadores en el delta del Llobregat	13,0	13,0	13,0	0,0	0,0	0,0	13,0
●	IN10	FGC. Aparcamientos de disuasión	2,4	39,5	39,5	0,0	0,0	0,0	39,5
●		Integración tarifaria	-	12,0	12,0	0,0	0,0	0,0	12,0
			1.268,4	3.015,1	2.941,8	0,0	0,0	0,0	2.941,8

(1) No incluye la inversión de la Administración General del Estado.





Actuaciones pendientes de proyecto

En el programa de ampliación de red no quedan actuaciones pendientes de estudio informativo o proyecto.

Estado del programa de actuaciones en la red ferroviaria estatal

Prosiguen las obras de remodelación y adaptación a PMR en distintas estaciones de la red de cercanías. La actuación más importante en curso en este apartado es la de adaptación del apeadero de Passeig de Gràcia.

Como principal actuación en proyecto cabe mencionar la redacción, por parte del Ministerio de Fomento, del estudio informativo del nuevo tramo Castelldefels – Cornellà – Zona Universitaria de la red ferroviaria de ancho ibérico, en proceso de aprobación definitiva.

Por otra parte, sigue en redacción el estudio funcional de la Línea Orbital Ferroviaria (LOF).

ACTUACIONES EN LA RED FERROVIARIA ESTATAL (EN M€, IVA EXCLUIDO)

CÓDIGO	ACTUACIÓN	IMPORTE INICIAL	IMPORTE ACTUALIZADO	SITUACIÓN ACTUAL	OBSERVACIONES
XE03	Duplicación del tramo Arenys de Mar – Blanes de la línea R1	550,0	550,0	Adjudicado el Estudio funcional (28/7/2012) y en redacción (0,42 M€).	
XE05	Duplicación del tramo Montcada – Vic de la línea R3	650,0	689,5	Estudio informativo ya sometido a información pública, pendiente de la DIA.	
XE06	Túnel de Montcada	185,0	185,0	Pendiente encargo del estudio informativo.	
XE08	Integración urbana en Sant Feliu de Llobregat		106,8	DIA aprobada (BOE 25/12/2009). Estudio informativo aprobado (BOE 22/02/2010).	No incluida en el Plan de infraestructuras ferroviarias de cercanías de Barcelona 2008-2015.
XE09	Nueva línea Cornellà – Castelldefels – Zona Universitaria	900,0	2.065,6	Estudio informativo sometido a información pública (BOE 5/10/2010), ampliado hasta Zona Universitaria.	
XE10	Nuevo acceso al Aeropuerto del Prat	255,0	221,8	Licitada su construcción (BOE 19/12/09) por 253,37 M€. Adjudicada (BOE 8/5/2010) por 221,83 M€. Aplazada su ejecución.	
XE14	Soterramiento de la línea R2 en l'Hospitalet, e intercambiador en la Torrassa		419,3	Estudio informativo presentado el 12/05/2009.	No incluida en el Plan de infraestructuras ferroviarias de cercanías de Barcelona 2008-2015.
		2.540,0	4.238,0		

NUEVAS INFRAESTRUCTURAS NO INCLUIDAS EN EL PDI 2001-2010

ACTUACIÓN	SITUACIÓN ACTUAL	OBSERVACIONES
Línea orbital ferroviaria	Estudio funcional adjudicado (1,1 M€) el 7/10/2010. En redacción.	
Integración urbana en Sitges	Estudio licitado el 26/02/2009 por 500.000 €.	No incluida en el Plan de infraestructuras ferroviarias de cercanías de Barcelona 2008-2015.

2. Resumen de la inversión en curso

El resumen de la inversión realizada correspondiente a obras previstas en el PDI 2001-2010, realizada a 31 de diciembre de 2012, es el siguiente (en M€, IVA excluido):

PROGRAMA	IMPORTE PDI 2002	IMPORTE PDI 2009	ESTIMACIÓN COSTE TOTAL	IMPORTE DE LICITACIÓN	IMPORTE DE ADJUDICACIÓN	COMPLEMENTARIOS Y OTROS	PENDIENTE LICITACIÓN
Ampliación de red	4.431,7	11.139,4	11.604,8	6.075,7	5.906,7	2.506,6	3.191,5
Intercambidores	226,3	584,9	404,7	177,6	144,9	27,2	232,6
Modernización y mejora	764,8	1.380,8	1.470,1	1.244,1	1.077,3	99,2	293,6
Total⁽¹⁾	5.422,8	13.105,1	13.479,6	7.497,4	7.128,9	2.633,0	3.717,7

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





Plan Director de Movilidad del RMB

Marco legal y contenido

La ley 9/2003, de 13 de junio, 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 en medios sostenibles” (art. 1.1).

La elaboración del Plan Director de Movilidad de la RMB (PDM) por parte de la ATM es una consecuencia de las Directrices nacionales de movilidad, que constituyen el marco orientador para la aplicación de la Ley de la Movilidad. El plan fue aprobado por el Govern de la Generalitat el 2 de septiembre de 2008 y ha tenido vigencia hasta 2012.

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 RMB presenta unas características específicas respecto del resto de Catalunya. En particular, las altas densidades de población y equipamientos favorecen un contexto para alcanzar altas cotas de movilidad sostenible.

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

En 2012 se presentó al Consejo de Administración de la ATM el cuarto informe de seguimiento del PDM, a 30 de junio de 2012, que contiene el estado de ejecución de las medidas del PDM y los valores de seguimiento de cada una de ellas.

El PDM consta de 9 ejes de actuación y 93 medidas. Los ejes del Plan son:

Eje 1 – Coordinar el urbanismo con la movilidad.

Eje 2 – Fomentar una red de infraestructuras de movilidad segura y bien conectada.

Eje 3 – Gestionar la movilidad y favorecer el trasvase modal.

Eje 4 – Mejorar la calidad del transporte ferroviario.

Eje 5 – Alcanzar un transporte público de superficie accesible, eficaz y eficiente.

Eje 6 – Modernizar la actividad logística y acelerar las infraestructuras ferroviarias de mercancías.

Eje 7 – Garantizar el acceso sostenible a los centros de trabajo.

Eje 8 – Promover la eficiencia energética y el uso de combustibles limpios.

Eje 9 – Realizar una gestión participativa del Plan Director de Movilidad.

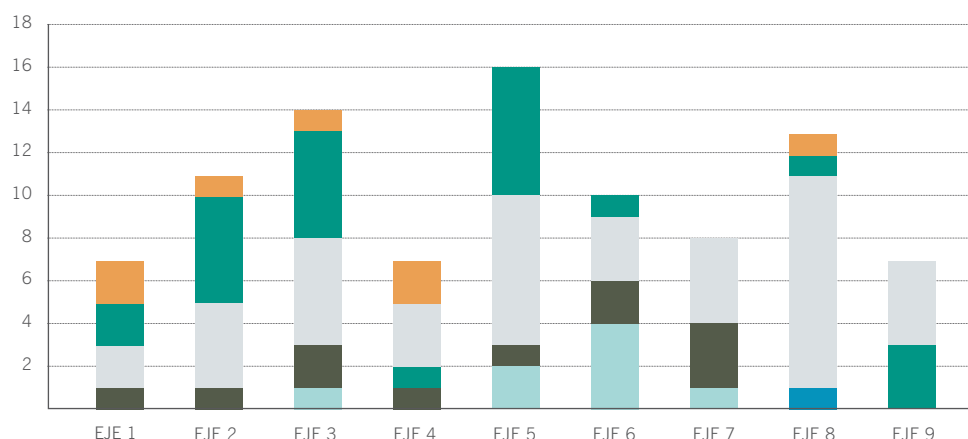
A la fecha del informe todos los ejes del PDM habían sido iniciados y 82 medidas estaban en ejecución. Los ejes 1, 2, 4 y 9 tenían todas las medidas comenzadas, y son también los ejes que presentaban un mayor grado de ejecución. Los ejes 3 y 8 solo tenían una medida sin iniciar. El eje 6 es el que presentaba mayor número de medidas no iniciadas, 4 de 10. En cuanto al ritmo de ejecución de las medidas, un 66 % iba a buen ritmo, un 24 % a ritmo lento y el 8 % restante no se habían iniciado. Los ejes 3, 4 y 9 presentaban muy buen ritmo de ejecución de la mayoría de sus medidas. Los ejes 6 y 7 presentaban un ritmo más lento de ejecución de las medidas.

En la tabla resumen siguiente se presenta el número de medidas por eje, según su grado de ejecución.

MEDIDAS POR EJE SEGÚN GRADO DE EJECUCIÓN A 30 DE JUNIO DE 2012

UNIDADES:
NÚMERO DE MEDIDAS / EJE

- Total
- Avanzado
- Intermedio
- Inicial
- Sin
- Pendiente





Trabajos realizados durante el 2012

Además de los trabajos de seguimiento del PDM, durante 2012 se han iniciado los trabajos de redacción del nuevo PDM 2013-2018 y se han realizado distintos trabajos con el objeto de impulsar y profundizar en algunas de las medidas del PDM. Son los siguientes:

TÍTULO DEL TRABAJO	DESCRIPCIÓN
Asistencia técnica para el despliegue del PDM de la RMB. Actuaciones estratégicas en la red interurbana de carriles bici de la RMB.	A partir de la información obtenida de las distintas administraciones que desarrollan la red interurbana de bicicletas, y de visitas de campo, se ha realizado una propuesta de red interurbana de carriles bici y de actuaciones estratégicas para su desarrollo en el nuevo PDM 2013-2018.
Asistencia técnica para el despliegue del PDM de la RMB. Identificación de estrategias e indicadores explicativos de la movilidad de no residentes y grupos de difícil caracterización.	Se ha realizado un estudio sobre la información existente relativa a la movilidad de no residentes y de qué manera podría caracterizarse su movilidad.
Análisis de buenas prácticas de movilidad para la redacción del PDM 2013-2018.	Se ha procedido a realizar una recopilación de buenas prácticas de acciones de la movilidad en el ámbito europeo, agrupándolas por temáticas para su difusión con el nuevo PDM 2013-2018.
Definición geométrica de dos alternativas de trazado de carriles bici en la conexión Barcelona – Esplugues de Llobregat.	Estudio de viabilidad y trazado de conexión de las redes de carriles bici de Barcelona y Esplugues por la Diagonal, en paralelo a la salida de la AP2.
Seguimiento de la evolución de la movilidad y las emisiones de gases de efecto invernadero y contaminantes (año 2010).	Cálculo de la movilidad, consumos de energía, emisiones de gases contaminantes y efecto invernadero para el año 2010 y evolución desde el año 2006 para poder evaluar el nivel de cumplimiento de los objetivos del PDM 2007-2012.
Trabajos de despliegue del PDM: mapas de tráfico (año 2010).	Mapa de tráfico que incluye intensidades, niveles de servicio, movilidad de vehículos ligeros y pesados en el conjunto de las vías metropolitanas.
Despliegue del PDM de la RMB. La seguridad viaria, diagnosis y propuestas.	Trabajo de diagnosis de la evolución de la seguridad viaria en las carreteras metropolitanas y que propone las líneas a seguir en materia de seguridad viaria para el nuevo PDM 2013-2018.
Trabajos de asistencia técnica para el despliegue del PDM. Seguimiento y actualización de los costes sociales y ambientales de la movilidad en la RMB (año 2010) y proyecciones hasta el año 2018.	Cálculo de los costes sociales y ambientales del transporte para el año 2010 y evolución desde el año 2006 para poder evaluar el nivel de cumplimiento de los objetivos del PDM 2007-2012. Preparación de las bases para el cálculo de los costes del PDM 2013-2018.
Trabajos de asistencia técnica para el despliegue del PDM. Seguimiento y actualización de las estrategias y medidas de los ejes de actuación 3, 5 y 8, sinergias con el resto de ejes, adaptación de las medidas propuestas en su impacto sobre los objetivos y propuesta de implantación.	Asistencia técnica que tiene por objeto colaborar en el seguimiento de las actuaciones en gestión de la movilidad, transporte público y aspectos energéticos de la movilidad en las que ha participado la ATM, hacer una diagnosis de los resultados obtenidos y proponer nuevas estrategias para el PDM 2013-2018.
Soporte al proceso de evaluación estratégica ambiental del Plan Director de Movilidad 2013-2018 de la RMB.	Redacción del Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA) preliminar para establecer los aspectos ambientales más relevantes del nuevo PDM 2013-2018.
Diagnosis de la red viaria de la RMB en el marco del nuevo PDM 2013-2018.	A partir de la red viaria actual, construir la red prevista para el año 2018, incorporando las nuevas matrices de movilidad origen-destino y analizar las variaciones en los niveles de servicio y los flujos de tráfico futuros.
Proyecto de señalización y mejora de intercambiadores virtuales en superficie de la RMB.	Análisis de aquellas estaciones ferroviarias y de autobús situadas a menos de 1.000 metros entre ellas, y diseño de los elementos de señalización y accesibilidad necesarios para facilitar el intercambio modal.



Servicio de Movilidad

La ATM, de acuerdo con las funciones que le atribuye la Ley de la Movilidad como autoridad territorial de la movilidad de la región metropolitana de Barcelona, informa los planes de movilidad urbana (PMU), los planes de servicios, los planes de desplazamiento de empresa y los estudios de movilidad generada de su ámbito.

En lo que se refiere a planes de movilidad urbana, durante 2012 se han informado favorablemente el PMU de Montmeló, Pineda de Mar y Olesa de Montserrat, y se ha emitido un informe relativo al Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA) preliminar de otros cuatro PMU.

En cuanto a planes de desplazamientos de empresa previstos en el Decreto 152/2007, que regula el Plan de actuación para la mejora de la calidad del aire en 40 municipios de la RMB, declarados zona de protección del ambiente atmosférico, se han tramitado 10 durante 2012, de tal modo que suman un total de 63.

En lo relativo a los estudios de evaluación de la movilidad generada, regulados por el Decreto 344/2006, se han informado en 2012 un total de 54 estudios, con la siguiente distribución:

ACTUACIÓN	SITUACIÓN ACTUAL
Implantación singular	3
Planeamiento general	33
Planeamiento derivado	18
Total	54

El Servicio de Movilidad también ha participado en el seguimiento de los planes de movilidad específicos en ejecución:

- Mesa del Delta, que alcanza el consorcio de la Zona Franca, la ZAL y el polígono Pratenc.
- Polígono el Pla de Sant Feliu de Llobregat y Molins de Rei.
- Universidad Autónoma de Barcelona, en Cerdanyola del Vallès.
- Aeropuerto del Prat de Llobregat.
- Polígono Can Sant Joan en Sant Cugat del Vallès y Rubí.

Gestión del sistema tranviario

Tranvía Diagonal – Baix Llobregat

Aspectos contractuales

De acuerdo con la estrategia de la ATM de reducir costes de operación y ganar eficiencia en el servicio, a 20 de febrero de 2012 se implantan nuevos horarios de explotación del sistema tranviario Trambaix para mejorar la productividad técnica de la red.

Dicha nueva oferta de servicio supone una reducción del intervalo de servicio en días laborables y vísperas de festivos, de manera que, en el tramo común, la nueva frecuencia de paso es de 5 minutos, excepto en el período punta matinal (de 7 h a 10 h) en el que se mantiene el intervalo de servicio de 4 minutos. En los ramales de las líneas T1, T2 y T3 la frecuencia pasa a ser de 15 minutos, en lugar de los 12 minutos del anterior período de operación.

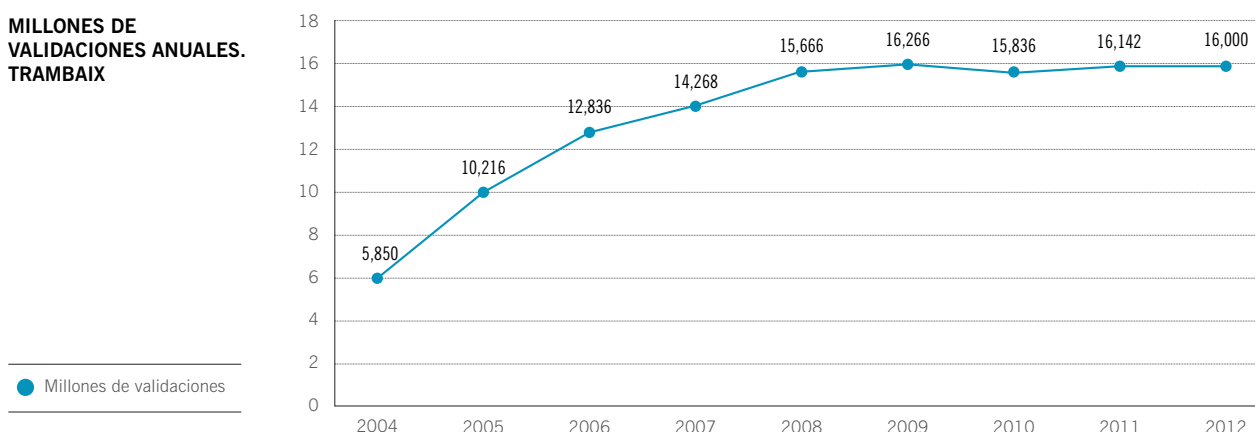
Operación

En 2012 se han registrado un total de 16.000.347 validaciones, las cuales representan un descenso de 142.116 validaciones respecto del año anterior (-0,88%). Ello supone un detrimento mensual medio de 11.850 validaciones.

El número máximo de validaciones mensuales se alcanzó en el mes de octubre, con un total de 1.568.600 validaciones.

A continuación se adjunta una gráfica de las validaciones anuales desde la puesta en servicio del Trambaix, así como otra gráfica representativa de la evolución de la carga media mensual por expedición durante el año 2012. Esta refleja la ocupación media de los tranvías mes a mes.

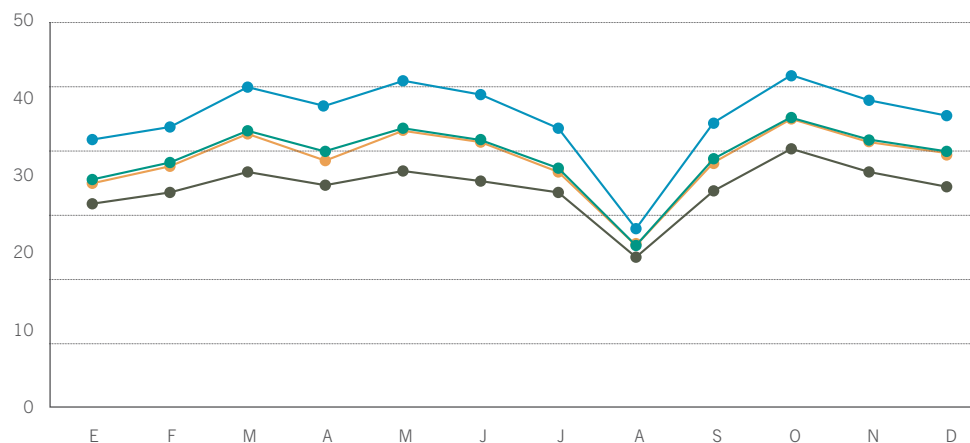
MILLONES DE VALIDACIONES ANUALES. TRAMBAIX



EVOLUCIÓN DE LA CARGA MEDIA POR EXPEDICIÓN. TRAMBAIX

UNIDADES:
NÚMERO DE USUARIOS / MES

- Línea T1
- Línea T2
- Línea T3
- Media



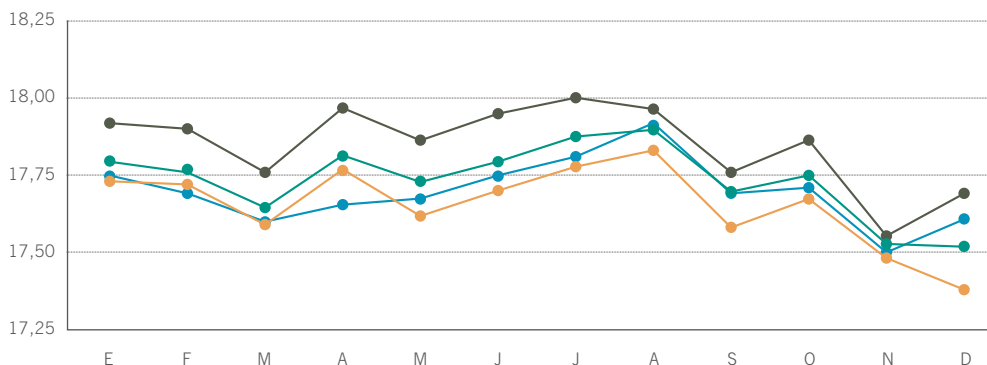
La velocidad comercial durante el 2012 se ha mantenido en valores parecidos a los de 2011, en torno a los 17,75 km/h. Así mismo, en los últimos meses del año, noviembre y diciembre, se ha producido un ligero descenso de la velocidad en las tres líneas, de modo que se han alcanzado

valores alrededor de los 17,5 km/h. A continuación se adjunta una gráfica de evolución de la velocidad comercial de cada línea, mes a mes, así como la velocidad media resultante de la ponderación de las tres líneas.

VELOCIDAD COMERCIAL MEDIA. TRAMBAIX

UNIDADES: KM/H / MES

- Línea T1
- Línea T2
- Línea T3
- Media



Inspecciones y seguimiento de la operación

Durante el año 2012 ha proseguido el programa iniciado por la ATM en 2009 para la supervisión detallada del estado de la plataforma, de las instalaciones tranviarias y los datos clave de calidad de servicio.

La detección y resolución de incidencias en la plataforma ha permitido mejorar el estado de conservación de la infraestructura tranviaria y ha contribuido a que la valoración de los usuarios del servicio sea altamente positiva.

La supervisión del estado de las infraestructuras consiste en inspecciones de periodicidad semanal en distintos tramos de la plataforma, donde se revisan los principales elementos, como el estado del sistema de drenaje, la conservación de los elementos de urbanización, el estado del conjunto de señalización y semaforización, y los elementos de información y uso público situados en las estaciones, entre otros.

Los resultados de estas inspecciones se comunican a la sociedad concesionaria para que los incluya en su programa de mantenimiento y reparaciones, y se supervisa su correcta resolución.

INCIDENCIA EN LA SEÑALIZACIÓN

- A Antes
- D Después



INCIDENCIA EN EL SISTEMA DE DRENAJE

- A Antes
- D Después





Tranvía Sant Martí – Besòs

Aspectos contractuales

Durante el año 2012, el contrato de concesión del Trambesòs ha sido objeto de una actualización. A 14 de noviembre de 2012 se firmó el correspondiente texto refundido, con fecha de vigencia 1 de enero de 2012.

Los objetivos que han motivado la modificación del contrato de concesión han sido varios: elaborar un documento contractual único y completo; convenir planes de acción contra el fraude y el vandalismo y de mejora de la seguridad, que se irán implementando de manera gradual; optimizar los costes de producción de los servicios tranviarios y establecer un nuevo objetivo de curva de demanda, más ajustado a las expectativas de crecimiento real del sistema tranviario.

Asimismo, el Consejo de Administración de la ATM aprobó en abril de 2012 el nuevo proyecto de explotación del Trambesòs, que incorpora dos de los objetivos del texto refundido: refuerza las medidas para la lucha contra el fraude y el vandalismo, y optimiza los recursos de explotación. Además, este documento incorpora la definición técnica y de servicios de todas las fases de operación, desde la puesta en servicio de la red, y describe la metodología de la operación por lo que se refiere a planes de mantenimiento, organización de la explotación, etc.

El proyecto de explotación deja constancia del personal de inspección y seguridad necesario, así como la gestión y mantenimiento del nuevo sistema de videovigilancia previsto para mejorar la seguridad y la lucha contra el fraude y el vandalismo. Estas mejoras se irán implementando de manera gradual.

Respecto a la optimización de los recursos de producción de los servicios tranviarios, el proyecto de explotación define las características técnicas del nuevo esquema de servicio, vigente desde el 20 de febrero de 2012. Este nuevo diseño organiza las líneas T5 y T6 con un tramo común entre Glòries y Parc del Besòs, y dos ramas, hasta Gorg y hasta la Estación de Sant Adrià, adaptando a su vez las frecuencias a la demanda.

Operación

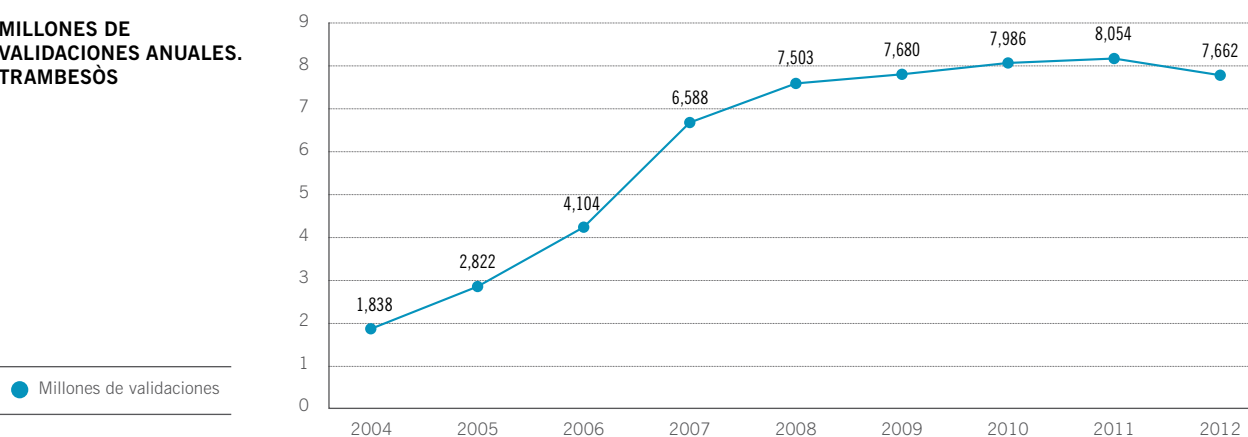
El año 2012 el Trambesòs ha experimentado un descenso en el número de usuarios, con un total de 7.661.827 validaciones, que representan un detrimento de 391.684 validaciones respecto al año anterior (-4,86 %). Esta cifra supone en promedio 32.640 validaciones mensuales menos que en 2011.

El número máximo de validaciones mensuales se alcanzó en el mes de mayo, con un total de 712.431 validaciones.

El grueso de la demanda del Trambesòs recae sobre la línea T4, la cual transporta aproximadamente el 70 % de los usuarios.

A continuación se adjunta una gráfica de las validaciones anuales desde la puesta en servicio del Trambesòs, así como otra gráfica representativa de la evolución de la carga media mensual por expedición durante el año 2012. Esta refleja la ocupación media de los tranvías, mes a mes.

MILLONES DE VALIDACIONES ANUALES. TRAMBESÒS

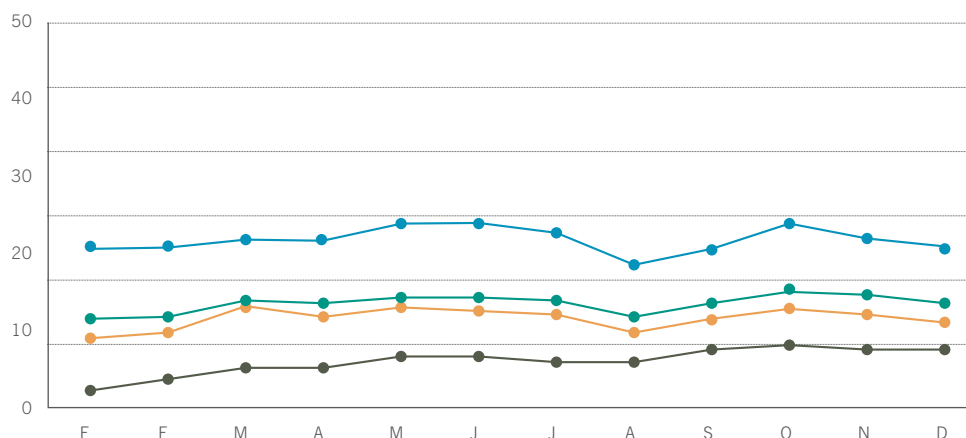




EVOLUCIÓN DE LA CARGA MEDIA POR EXPEDICIÓN. TRAMBESÒS

UNIDADES:
NÚMERO DE USUARIOS / MES

- Línea T4
- Línea T5
- Línea T6
- Media

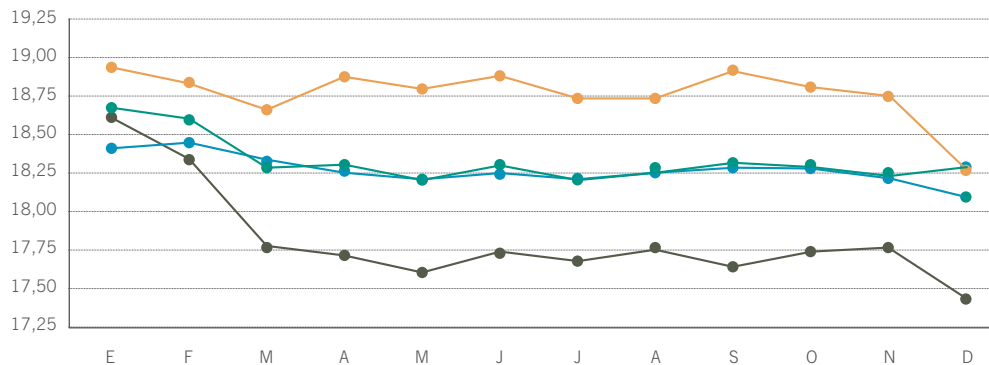


Respecto a la velocidad comercial, cabe mencionar que a raíz del cambio de fase de explotación del 20 de febrero de 2012, la velocidad media de la línea T6 ha sufrido una disminución y se ha situado en valores que están alrededor de 17,5-18,0 km/h. Aun así, la velocidad media del conjunto de las tres líneas del Trambesòs permanece por encima de los 18 km/h. 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. TRAMBESÒS

UNIDADES:
KM/H / MES

- Línea T4
- Línea T5
- Línea T6
- Media





Inspecciones y seguimiento de la operación

Durante el año 2012 ha proseguido el programa iniciado por la ATM en 2009 para la supervisión detallada del estado de la plataforma, las instalaciones tranviarias y los datos clave de calidad del servicio.

La detección y resolución de incidencias en la plataforma ha permitido mejorar el estado de conservación de la infraestructura tranviaria y ha contribuido a que los usuarios del servicio hagan una valoración altamente positiva.

La supervisión del estado de las infraestructuras consiste en inspecciones de periodicidad semanal en distintos tramos de la plataforma, donde se revisan los principales elementos, como el estado del sistema de drenaje, la conservación de los elementos de urbanización, el estado del conjunto de señalización y semaforización, y los elementos de información y uso público situados en las estaciones, entre otros.

Los resultados de estas inspecciones se comunican a la sociedad concesionaria para que los incluya en su programa de mantenimiento y reparaciones, y se supervisa su correcta resolución.

INCIDENCIA EN ESTACIÓN

A Antes
D Después



Evolución de la demanda del sistema tranviario

	TRAMBAIX		
	2011	2012	TAM*
Enero	1.344.300	1.427.980	16.226.143
Febrero	1.311.614	1.380.879	16.295.408
Marzo	1.451.579	1.465.141	16.308.970
Abril	1.280.654	1.268.841	16.297.157
Mayo	1.500.217	1.456.462	16.253.402
Junio	1.355.861	1.377.519	16.275.060
Julio	1.299.090	1.302.992	16.278.962
Agosto	855.143	817.104	16.240.923
Septiembre	1.416.180	1.222.193	16.046.936
Octubre	1.464.502	1.568.600	16.151.034
Noviembre	1.465.640	1.408.003	16.093.397
Diciembre	1.397.683	1.304.633	16.000.347
Total	16.142.463	16.000.347	

	TRAMBESÒS		
	2011	2012	TAM*
Enero	666.361	655.147	8.042.297
Febrero	631.121	611.991	8.023.167
Marzo	685.980	655.221	7.992.408
Abril	671.974	624.423	7.944.857
Mayo	773.103	712.431	7.884.185
Junio	693.166	689.427	7.880.446
Julio	699.548	683.401	7.864.299
Agosto	567.883	545.445	7.841.861
Septiembre	664.450	581.529	7.758.940
Octubre	698.530	683.880	7.744.290
Noviembre	658.467	619.778	7.705.601
Diciembre	642.928	599.154	7.661.827
Total	8.053.511	7.661.827	

(*) Tasa anual móvil (últimos 12 meses)



Gestión de Rodalies de Catalunya

Rodalies de Catalunya es el nombre que recibe la organización funcional en la cual se han integrado los servicios de cercanías y regionales de titularidad de la Generalitat de Catalunya, que presta Renfe Operadora en la región metropolitana de Barcelona y en el resto de Catalunya.

A día de hoy, Rodalies de Catalunya está configurada como una “estructura sin paredes” con una dirección que pertenece al Departamento de Territorio y Sostenibilidad, la cual es ejercida a través de la Secretaría de Territorio y Movilidad, y un operador (Renfe Operadora) dotado de los recursos humanos y técnicos necesarios para prestar los servicios requeridos por la Generalitat. La Secretaría de Territorio y Movilidad ejerce una parte substancial de sus funciones tutelares a través de la ATM, que tiene encomendadas las siguientes tareas:

- El establecimiento de la gama de títulos de transporte del servicio de cercanías de Barcelona (tanto los del Sistema Tarifario Integrado como los títulos propios del operador) y la aprobación de sus tarifas.
- La coordinación técnica de los servicios de Rodalies de Catalunya, la cual incluye el seguimiento y la supervisión de la prestación de los servicios mencionados, la verificación de que estos se ajusten a los niveles de calidad establecidos como compromisos contractuales del operador, la formulación de propuestas de acción encaminadas a la mejora de la oferta y la coordinación de los servicios de Rodalies de Catalunya con el resto de servicios de transporte público de titularidad de la Generalitat.

El director técnico de la ATM es el coordinador técnico de Rodalies de Catalunya y actúa como secretario del Órgano mixto de coordinación y control Generalitat de Catalunya – Renfe Operadora, que preside el secretario de Territorio y Movilidad.

Indicadores de servicio a 31 de diciembre de 2012

A continuación se presentan los principales datos que caracterizan los servicios que ofrece Rodalies de Catalunya en la región metropolitana de Barcelona durante el año 2012.

SERVICIO DE CERCANÍAS DE BARCELONA⁽¹⁾

OFERTA

	2012	2011	2012 vs 2011 (%)
Trenes-km (miles)	17.530	17.635	-0,6 %
Ramas-km (miles)	29.743	30.033	-1,0 %
Plazas-km (millones)	8.190	8.134	+0,7 %

DEMANDA

	2012	2011	2012 vs 2011 (%)
Viajeros (miles)	105.911	106.182	-0,3 %
Viajeros-km (millones)	2.251	2.257	-0,3 %

RENDIMIENTO

	2012	2011	2012 vs 2011 (%)
Viajeros/tren	128	128	+0,0 %
Viajeros-km / plazas-km (%)	27,5	27,8	-1,0 %

NIVEL DE SERVICIO

	2012	2011	2012 vs 2011 (%)
Puntualidad (%) ⁽²⁾	95,60	94,06	+1,6 %
Vel. comercial (km/h)	49,22	49,03	+0,4 %
N.º de reclamaciones	15.159	13.099	+15,7 %
Incidencias relevantes ⁽³⁾	333	374	-11,0 %
N.º de trenes afectados ⁽⁴⁾	9.275	12.826	-27,7 %
Índice de calidad percibida	6,15	6,71	-8,3 %
Satisfacción percibida (%) ⁽⁵⁾	49,0	62,4	-21,5 %

(1) Datos acumulados desde el 1 de enero hasta el 31 de diciembre. // (2) Trenes que llegaron a destino con menos de 3 minutos de demora. // (3) Incidencias que han producido una pérdida global de tiempo de circulación superior a los 100 minutos (calculada como la suma del tiempo perdido por cada tren afectado). // (4) Número total de servicios afectados por incidencias relevantes. // (5) Viajeros que se declaran muy o bastante satisfechos.



Principales realizaciones durante el año 2012

La mejora de calidad en el ámbito del servicio de cercanías de Barcelona se enmarca principalmente en el Plan de Acción 2010-2012 de Rodalies de Catalunya, dotado con un presupuesto plurianual de 50 M€. Durante el año 2012, las realizaciones más destacadas han sido las siguientes:

PROGRAMA DE MEJORA DE LA OFERTA Y NUEVOS SERVICIOS

Adecuación de los horarios de la línea R8 para facilitar la conectividad con la línea R2 a Montmeló y Granollers (junio de 2012).

Circulación los fines de semana y festivos del "Tren Blanco", servicio estacional de la línea R3 para la temporada de esquí. A partir de la temporada 2012-2013, prolongación del servicio de La Molina hasta Puigcerdà.

Mejoras para los estudiantes de la línea R3: desde el 3 de septiembre de 2012 el tren Barcelona (07.10h) – Vic ha avanzado su salida de Barcelona a las 07.01h para llegar a Vic a las 08.24h, y, de este modo, facilitar el desplazamiento a los estudiantes de la Universitat de Vic.



PROGRAMA DE MEJORA DEL CONFORT EN LA CADENA DE TRANSPORTE

Nueva estación de Montmeló (R2 Nord y R8), con motivo de la puesta en servicio de las nuevas infraestructuras ferroviarias de ancho convencional que incluyen el soterramiento del ferrocarril en este municipio. La nueva estación dispone de un edificio de viajeros con una superficie aproximada de 1.250 m² y de dos andenes subterráneos de 240 m de longitud, y es plenamente accesible (obra ejecutada por Adif).

Rehabilitación y/o pintura de edificios, fachadas, marquesinas, etc., de las estaciones de Sant Vicenç de Castellet, Montcada i Reixac, Els Monjos, Sant Sadurní, Cerdanyola Universitat, Torre Baró y Sant Feliu de Llobregat.

Programa de acciones puntuales en estaciones:

- Sant Feliu de Llobregat: mejora de andenes, paso inferior, aparcamiento y cierre (noviembre de 2012).
- Cerdanyola Universitat: mejoras en aparcamiento (noviembre de 2012).
- Montmeló: vinilado protector de cristales en el edificio de la estación (diciembre de 2012).

PROGRAMA COMERCIAL, MARCO TARIFARIO Y LUCHA CONTRA EL FRAUDE

En enero de 2012, se implantan varias medidas para armonizar la política de descuentos por tarifas especiales y sociales (niños, grupos, jóvenes...) con las condiciones y los descuentos aplicados para el resto de operadores de la región metropolitana de Barcelona:

- Billete de ida y vuelta: el viaje de vuelta se podrá realizar hasta la finalización del servicio regular del día siguiente al de su emisión.
- Se amplía la validez del Bonotren hasta 60 días.
- El billete infantil pasa a ser gratuito para menores de 4 años, como en el resto de operadores del área de Barcelona.

Ampliación de la gama de títulos: nuevo abono trimestral (desde agosto de 2012).

Mejoras en las plataformas digitales de información (web Rodalies de Catalunya y móvil). La web de Rodalies de Catalunya incorpora, a través de la nueva consulta de horarios, la información sobre el ahorro ecológico para el medio ambiente y para la salud.

Adaptación del display exterior de los trenes de Rodalies de Catalunya, con la incorporación del código de línea y el destino.

Campaña de comunicación de conexiones Trambesòs – Rodalies de Catalunya (junio de 2012).

Nueva imagen exterior en trenes Civia: 8 en 2012.



La opinión de los usuarios

Por razones contractuales, la encuesta de opinión que Renfe Operadora efectúa anualmente a los usuarios de Rodalies de Catalunya se realizó en una sola ola durante el período noviembre–diciembre de 2012, en fechas cercanas a distintos conflictos laborales que ocasionaron alteraciones importantes en el servicio. Esta circunstancia puede haber tenido una incidencia importante en la percepción subjetiva de la calidad del servicio por parte de los viajeros.

Los resultados agregados del sondeo de opinión efectuado entre los usuarios de los servicios de cercanías de Barcelona muestran descensos importantes tanto en el índice global de calidad percibida (6,15 en 2012 vs 6,71 en 2011) como en el porcentaje de clientes que se declaran satisfechos o muy satisfechos del servicio (49% en 2012 vs 62% en 2011). Por líneas, las mejores valoraciones recaen sobre las líneas R7, R2 sur y R2 norte. Respecto a los distintos aspectos por los cuales se ha preguntado, destaca la valoración de la facilidad en el acceso a las estaciones, la comodidad y confort en los trenes, la velocidad comercial y la limpieza de las estaciones y los trenes, aunque la globalidad de los indicadores descienden respecto a 2011.

SERVICIO DE CERCANÍAS DE BARCELONA

LÍNEA		IQP 2012	IQP 2011	DIF 2012/2011
Global cercanías de Barcelona		6,15	6,71	-0,56
R1	Maçanet M. – Mataró – l'Hospitalet / Molins R.	6,08	6,91	-0,83
R2	St. Vicenç Calders – Vilanova – Barcelona	6,39	6,91	-0,52
	Barcelona – Granollers C. – Maçanet	6,32	6,94	-0,62
R3	L'Hospitalet – Vic – Puigcerdà	5,84	5,82	+0,02
R4	St. Vicenç Calders – Martorell – Barcelona	5,88	6,47	-0,59
	Barcelona – Terrassa – Manresa	6,18	6,44	-0,26
R7	Barcelona – St. Andreu Arenal – Cerdanyola UAB	6,41	6,62	-0,21
R8	Martorell – Granollers Centre	6,04	6,91	-0,87

Nota: IQP = Índice Global de Calidad Percibida

SERVICIO DE CERCANÍAS DE BARCELONA

CONCEPTO	2012	2011	DIF 2012/2011
Fiabilidad del transporte de Rodalies	5,71	6,49	-0,78
Oferta general de trenes	5,89	6,43	-0,54
Velocidad	6,36	6,83	-0,47
Facilidad de llegada a la estación	6,66	7,22	-0,56
Comodidad/confort de la estación	6,15	6,80	-0,65
Comodidad/confort del tren	6,40	7,10	-0,70
Limpieza de estaciones y trenes	6,32	6,99	-0,67
Información al cliente	6,06	6,38	-0,32
Condiciones económicas	4,60	5,44	-0,84
Seguridad	5,75	6,20	-0,45
Actitud del personal	6,24	6,85	-0,61
Relación con el cliente	5,70	6,41	-0,71

Sistema Tarifario Integrado

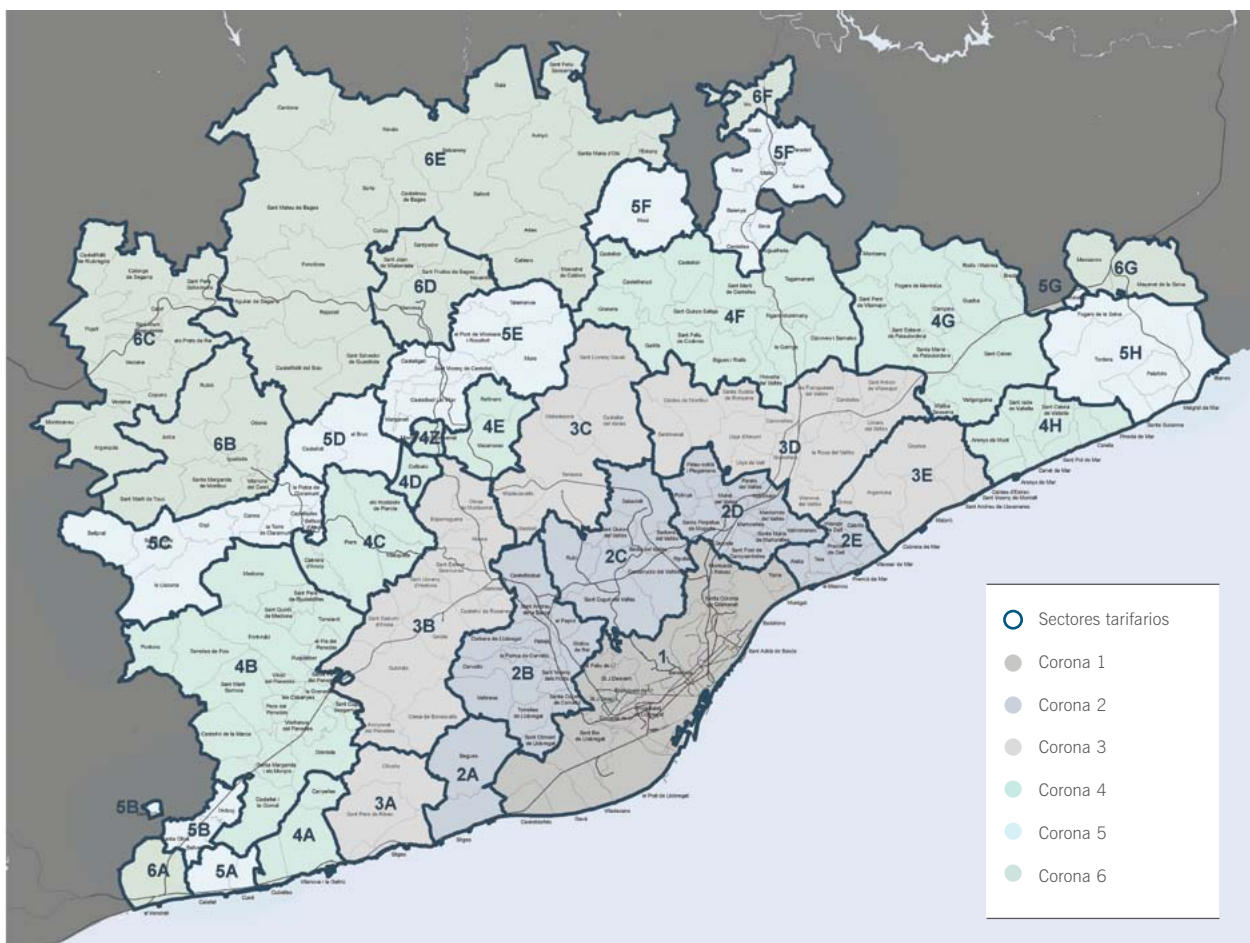
Zonificación del Sistema Tarifario Integrado

El proyecto de integración tarifaria en el conjunto de la región metropolitana de Barcelona, 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.

El territorio del Sistema Tarifario Integrado (STI) del área de Barcelona alcanza un total de 253 municipios y una población de más de 5,6 millones de habitantes.

MAPA DEL SISTEMA TARIFARIO INTEGRADO



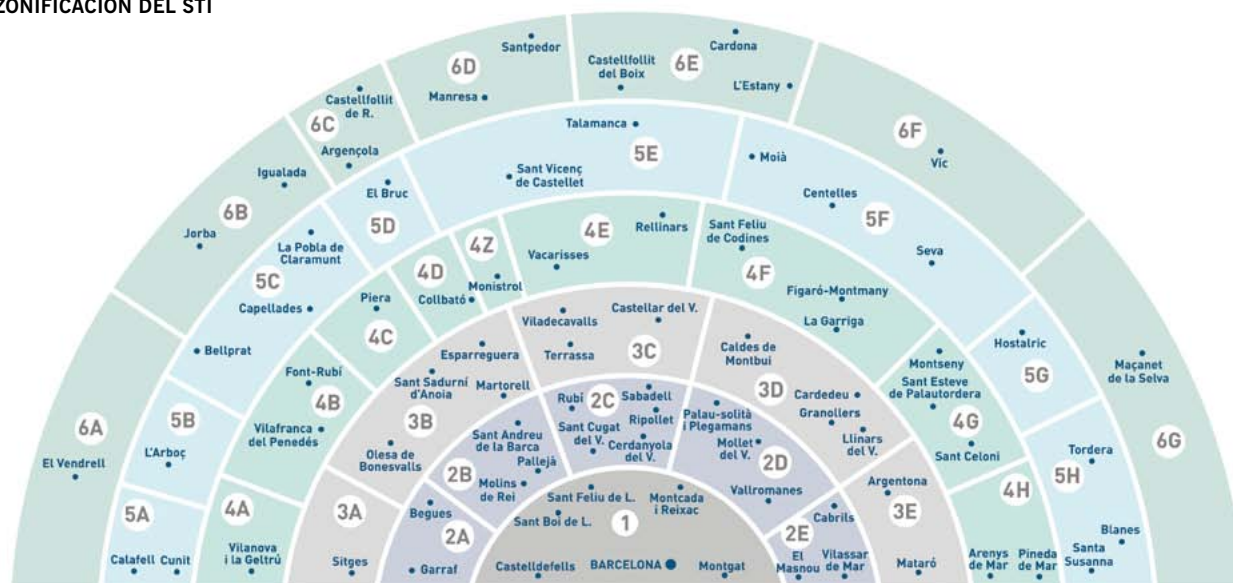


El territorio se ha dividido en 6 coronas tarifarias y distintos sectores. Las coronas son concéntricas en torno a la corona 1, formada por los 18 municipios del ámbito del Área Metropolitana de Barcelona (AMB) que integraban la antigua Entidad Metropolitana del Transporte (EMT), y se definen en función de la distancia kilométrica. Los

sectores se han establecido en base a los distintos corredores de tráfico, evitando dividir las áreas de influencia de las capitales y las polaridades comarcales.

Se denomina zona tarifaria al área resultante de la intersección de coronas y sectores.

ZONIFICACIÓN DEL STI




**RELACIÓN DE LOS MUNICIPIOS INTEGRADOS
Y LA ZONA TARIFARIA A LA QUE PERTENECEN**

MUNICIPIO	ZONA TARIFARIA	MUNICIPIO	ZONA TARIFARIA	MUNICIPIO	ZONA TARIFARIA	MUNICIPIO	ZONA TARIFARIA
Abrera	3B	Collbató	4D	Olièrdola	4B	St. Pere de Riudebitlles	4B
Aguilar de Segarra	6E	Copons	6C	Olesa de Bonesvalls	3B	St. Pere de Vilamajor	4G
Aiguafreda	4F	Corbera de Llobregat	2B	Olesa de Montserrat	3B	St. Pere Sallavinera	6C
Alella	2E	Cornellà de Llobregat	1	Olivella	3A	St. Pol de Mar	4 h
l'Ametlla del Vallès	4F	Cubelles	4A	Orpí	5C	St. Quintí de Mediona	4B
l'Arboç	5B	Cunit	5A	Òrrius	3E	St. Quirze del Vallès	2C
Arenys de Mar	4 h	Dosrius	3E	Pacs del Penedès	4B	St. Quirze Safaja	4F
Arenys de Munt	4 h	Esparreguera	3B	Palafolls	5 h	St. Sadurní d'Anoia	3B
Argençola	6C	Espplugues de Llobregat	1	Palau-solità i Plegamans	2D	St. Salvador de Guardiola	6E
Argentona	3E	l'Estany	6E	Pallejà	2B	St. Vicenç de Castellet	5E
Artés	6E	Figaró-Montmany	4F	la Palma de Cervelló	2B	St. Vicenç de Montalt	3E
Avinyó	6E	Fogars de la Selva	5 h	el Papiol	2B	St. Vicenç dels Horts	2B
Avinyonet del Penedès	3B	Fogars de Montclús	4G	Parets del Vallès	2D	Sta. Coloma de Cervelló	2B
Badalona	1	Fonollosa	6E	Piera	4C	Sta. Coloma de Gramenet	1
Badia del Vallès	2C	Font-rubí	4B	Pineda de Mar	4 h	Sta. Eulàlia de Ronçana	3D
Balenya	5F	les Franqueses del Vallès	3D	el Pla del Penedès	4B	Sta. Fe del Penedès	4B
Balsareny	6E	Gaià	6E	la Pobla de Claramunt	5C	Sta. Margarida de Montbui	6B
Barberà del Vallès	2C	Gallifa	4F	Polinyà	2D	Sta. Margarida i els Monjos	4B
Barcelona	1	Garraf (Sitges)	2A	el Pont de Vilomara i Rocafort	5E	Sta. Maria de Martorelles	2D
Begues	2A	la Garriga	4F	Pontons	4B	Sta. Maria de Miralles	5C
Bellprat	5C	Gavà	1	el Prat de Llobregat	1	Sta. Maria de Palautordera	4G
Bellvei	5B	Gelida	3B	els Prats de Rei	6C	Sta. Maria d'Oló	6E
Bigues i Riells	4F	la Granada	4B	Premià de Dalt	2E	Sta. Oliva	5B
Blanes	5 h	Granera	4F	Premià de Mar	2E	Sta. Perpètua de Mogoda	2D
Breda	4G	Granollers	3D	Puigdàlber	4B	Sta. Susanna	5 h
el Bruc	5D	Gualba	4G	Pujalt	6C	Santpedor	6D
les Cabanyes	4B	l'Hospitalet de Llobregat	1	Rajadell	6E	Sentmenat	3D
Cabrera d'Anoia	4C	els Hostalets de Pierola	4C	Rellinars	4E	Seva	5F
Cabrera de Mar	3E	Hostalric	5G	Riells i Viabrea	4G	Sitges	3A
Cabrils	2E	Igualada	6B	Ripollat	2C	Subirats	3B
Calaf	6C	Jorba	6B	la Roca del Vallès	3D	Súria	6E
Calafell	5A	la Llacuna	5C	Rubí	2C	Tagamanent	4F
Calders	6E	la Llagosta	2D	Rubió	6B	Talamanca	5E
Caldes de Montbui	3D	Lliçà d'Amunt	3D	Sabadell	2C	Taradell	5F
Caldes d'Estrac	3E	Lliçà de Vall	3D	Sallent	6E	Teià	2E
Calella	4 h	Llinars del Vallès	3D	St. Adrià de Besòs	1	Terrassa	3C
Callús	6E	Maçanet de la Selva	6G	St. Andreu de la Barca	2B	Tiana	1
Calonge de Segarra	6C	Malgrat de Mar	5 h	St. Andreu de Llavaneres	3E	Tona	5F
Campins	4G	Malla	5F	St. Antoni de Vilamajor	3D	Tordera	5 h
Canet de Mar	4 h	Manresa	6D	St. Boi de Llobregat	1	la Torre de Claramunt	5C
Canovelles	3D	Marganell	5E	St. Cebrí de Vallalta	4 h	Torrelavit	4B
Cànoves i Samalús	4F	Martorell	3B	St. Celoni	4G	Torrelles de Foix	4B
Canyelles	4A	Martorelles	2D	St. Climent de Llobregat	2B	Torrelles de Llobregat	2B
Capellades	5C	el Masnou	2E	St. Cugat del Vallès	2C	Ullastrell	3C
Cardedeu	3D	Masquefa	4C	St. Cugat Sesgarrigues	4B	Vacarisses	4E
Cardona	6E	Massanes	6G	St. Esteve de Palautordera	4G	Vallbona d'Anoia	5C
Carme	5C	Matadepera	3C	St. Esteve Sesrovires	3B	Vallgorguina	4G
Castellar del Vallès	3C	Mataró	3E	St. Feliu de Codines	4F	Vallirana	2B
Castellbell i el Vilar	5E	Mediona	4B	St. Feliu de Llobregat	1	Vallromanes	2D
Castellbisbal	2B	Moià	5F	St. Feliu Sasserra	6E	Veciana	6C
Castellcir	4F	Molins de Rei	2B	St. Fost de Campsentelles	2D	el Vendrell	6A
Castelldefels	1	Mollet del Vallès	2D	St. Fruitós de Bages	6D	Vic	6F
Castellet i la Gornal	4B	Monistrol de Calders	6E	St. Iscle de Vallalta	4 h	Viladecans	1
Castellfollit de Riubregós	6C	Monistrol de Montserrat	4Z	St. Joan de Vilatorrada	6D	Viladecavalls	3C
Castellfollit del Boix	6E	Montcada i Reixac	1	St. Joan Despí	1	Vilafranca del Penedès	4B
Castellgalí	5E	Montgat	1	St. Just Desvern	1	Vilalba Sasserra	4G
Castellnou de Bages	6E	Montmaneu	6C	St. Llorenç d'Hortons	3B	Vilanova del Camí	6B
Castellolí	5D	Montmeló	2D	St. Llorenç Savall	3C	Vilanova del Vallès	3D
Castellterçol	4F	Montornès del Vallès	2D	St. Martí de Centelles	4F	Vilanova i la Geltrú	4A
Castellví de la Marca	4B	Montseny	4G	St. Martí de Tous	6B	Vilassar de Dalt	2E
Castellví de Rosanes	3B	Mura	5E	St. Martí Sarroca	4B	Vilassar de Mar	2E
Centelles	5F	Navarces	6D	St. Martí Sesgueioles	6C	Vilobí del Penedès	4B
Cerdanyola del Vallès	2C	Navàs	6E	St. Mateu de Bages	6E		
Cervelló	2B	Òdena	6B	St. Pere de Ribes	3A		

Gama de títulos integrados y tarifas

La gama de títulos integrados vigente en 2012 es la siguiente:



T-10

10 desplazamientos integrados en todos los modos de transporte, según el número de zonas a atravesar (de 1 a 6 zonas). Título multipersonal y horario.



T-50/30

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



T-70/30

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



T-Mes

Número de desplazamientos ilimitado en todos los modos de transporte según el número de zonas a atravesar (de 1 a 6 zonas). Validez: 30 días consecutivos desde la primera cancelación. Título personalizado mediante DNI, NIE o pasaporte.



T-Trimestre

Número de desplazamientos ilimitado en todos los modos de transporte según el número de zonas a atravesar (de 1 a 6 zonas). Validez: 90 días consecutivos desde la primera cancelación. Título personalizado mediante DNI, NIE o pasaporte.



T-Jove

Número de desplazamientos ilimitado en todos los modos de transporte según el número de zonas a atravesar (de 1 a 6 zonas). Validez: 90 días consecutivos desde la primera cancelación. Título personalizado mediante DNI, NIE o pasaporte, para personas menores de 25 años.



T-Dia

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



En el año 2012 ha habido dos períodos tarifarios en la medida que a partir del 1 de septiembre, en aplicación del Real Decreto-ley 20/2012, de 13 de julio, se estableció un nuevo tipo impositivo de IVA reducido, pasando del 8 % al 10 %.

Los precios aprobados por el Consejo de Administración de la ATM para cada uno de estos dos períodos fueron:

TARIFAS A 1 DE ENERO DE 2012
(HASTA EL 31 DE AGOSTO DE 2012)

TÍTULO	1 ZONA	2 ZONAS	3 ZONAS	4 ZONAS	5 ZONAS	6 ZONAS
T-10	9,25	18,40	25,05	32,20	37,00	39,35
T-50/30	37,00	62,15	87,20	108,50	128,10	142,50
T-70/30	51,80	75,30	103,50	126,50	145,00	157,00
T-Mes	50,00	73,50	99,50	118,00	135,50	145,00
T-Trimestre	135,00	200,00	275,00	325,00	370,00	385,00
T-Jove	100,00	147,00	199,00	236,00	271,00	290,00
T-Dia	6,95	10,95	13,75	15,50	17,50	19,60
T-2 Comerç	1,95					

TARIFAS A 1 DE SEPTIEMBRE DE 2012
(HASTA EL 31 DE DICIEMBRE DE 2012)

TÍTULO	1 ZONA	2 ZONAS	3 ZONAS	4 ZONAS	5 ZONAS	6 ZONAS
T-10	9,45	18,75	25,50	32,80	37,70	40,10
T-50/30	37,70	63,30	88,80	110,50	130,45	145,15
T-70/30	52,75	76,70	105,40	128,85	147,70	159,90
T-Mes	50,95	74,85	101,35	120,20	138,00	147,70
T-Trimestre	137,50	203,70	280,10	331,00	376,85	392,15
T-Jove	101,85	149,70	202,70	240,35	276,00	295,35
T-Dia	7,00	11,15	14,00	15,80	17,80	19,95
T-2 Comerç	1,95					



Tarjetas con descuento para familias monoparentales y familias numerosas

En diciembre de 2009 el Consejo de Administración de la ATM, en desarrollo de la Orden PTO/179/2009, de 6 de abril, aprobó la creación de una gama de títulos para familias numerosas, con descuentos sobre el precio del título de referencia del Sistema Tarifario Integrado: del 20 % para familias numerosas de categoría general y del 50 % para familias numerosas de categoría especial, sobre títulos personales de transporte (T-Mes, T-Trimestre y T-Jove).

Por el Decreto 139/2010, de 11 de octubre, se hizo extensivo el descuento a las familias monoparentales; este decreto entró en vigor el 1 de enero de 2011. A partir del mismo se crea además un nuevo título integrado, T-FM/FN 70/90, específico para las familias monoparentales y numerosas, que permite realizar 70 desplazamientos, durante un período de 90 días desde su primera validación (creado asimismo en las versiones de categoría general y categoría especial), a cualquier miembro de la familia o a distintos simultáneamente. La bonificación en este nuevo título es del 20 % para las familias de categoría general –sobre el precio unitario por viaje de la tarjeta T-10– y del 50 % para las familias de categoría especial.

La gama actual de títulos para familias monoparentales y numerosas, títulos personalizados con el DNI y el carnet de familia monoparental o numerosa es la siguiente:

- T-Mes FM/FN general
- T-Mes FM/FN especial
- T-Trimestre FM/FN general
- T-Trimestre FM/FN especial
- T-Jove FM/FN general
- T-Jove FM/FN especial
- T-FM/FN 70/90 general
- T-FM/FN 70/90 especial

Durante el año 2012 se han adquirido 117.972 títulos con descuento, lo cual supone un incremento del 73,4 % respecto al año anterior. La utilización de estos títulos de transporte ha alcanzado la cifra de 13,4 millones de validaciones en 2012, un 85,7 % superior a la cifra de 2011.

INCREMENTO DE VALIDACIONES

TÍTULO	2012	2011	INCREMENTO 2011/2012	
			ABS.	%
Validaciones T-FM/FN	13.403.182	7.217.925	6.185	85,7 %
Número de títulos adquiridos	117.972	68.020	49.952	73,4 %

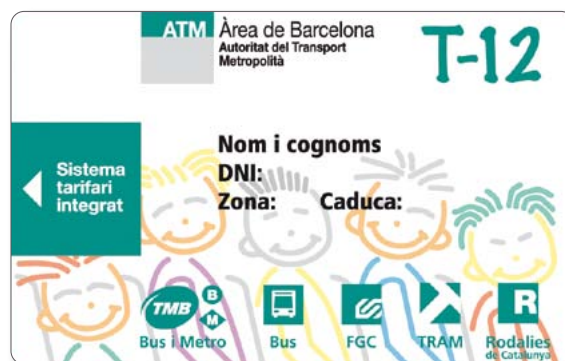


Tarjeta T-12

La tarjeta T-12 se introdujo en septiembre de 2009, como título de transporte para niños y niñas desde los 4 hasta los 12 años, y permite realizar gratuitamente un número ilimitado de viajes en la red de transporte público del Sistema Tarifario Integrado, en la misma zona tarifaria donde reside el niño o la niña. En diciembre de 2011 se amplió su validez incluyendo los niños y niñas de 13 años de edad como beneficiarios de la tarjeta T-12.

La tarjeta T-12 tiene un coste de emisión y gestión de 35 €, que se repercute al usuario en su primera emisión, mientras que las renovaciones son sin coste para el beneficiario y se realizan de forma automática por parte de la Administración.

A 31 de diciembre de 2012 y desde su implantación, el total de tarjetas T-12 que se han solicitado para niños y niñas ha sido de 123.645, cuyo desglose por ámbitos es el siguiente:



De entre estas tarjetas se encuentran operativas a 31 de diciembre de 2012 un total de 97.995, distribuidas de la siguiente forma:

	SOLICITUDES	%
Barcelona	75.022	60,7 %
Resto de la primera corona	30.390	24,6 %
Resto del STI	18.233	14,7 %
Total	123.645	100,0 %

	TARJETAS T-12	%
Barcelona	59.463	60,7 %
Resto de la primera corona	24.787	25,3 %
Resto del STI	13.745	14,0 %
Total	97.995	100,0 %

INCREMENTO DE VALIDACIONES

TÍTULO	2012	2011	INCREMENTO 2011/2012	
			ABS.	%
Validaciones T-12	15.945.740	12.100.057	3.845.683	31,78 %

El análisis por modo de transporte en 2012 es el siguiente:

OPERADOR	VALIDACIONES T-12	%
Metro	5.781.140	36,26 %
Bus TB	5.080.985	31,86 %
Bus urbano y metropolitano	3.023.557	18,96 %
Ferrovionario	1.399.758	8,78 %
Tranvía	480.842	3,02 %
Bus interurbano	179.458	1,12 %
Total	15.945.740	100,00 %



Bonificación para personas en situación de paro

Al objeto de facilitar la movilidad a las personas en situación de paro y en proceso activo de búsqueda de empleo, la Generalitat de Catalunya ha establecido unas ayudas en el transporte público, siempre que se cumpla alguno de los siguientes requisitos:

- Percepción de un subsidio por desocupación de un importe inferior al salario mínimo interprofesional (SMI).
- Percepción de cualquier otra ayuda de importe inferior al SMI.
- No recibir ayuda alguna pero constar como demandante de ocupación durante un mínimo de 12 meses, y encontrarse en un proceso de búsqueda de empleo bajo la tutoría del Servei d'Ocupació de Catalunya –SOC–.

Para adquirir el título de transporte bonificado, la persona interesada debe obtener un certificado (emitido por el SEPE –Servicio Público de Empleo Estatal– o por el SOC) que acredite que se cumple alguno de los anteriores requisitos. Una vez obtenido el certificado se puede adquirir el título bonificado presentándose en los centros de atención al usuario de las distintas empresas de transporte.

En el ámbito de la ATM de Barcelona el precio de la tarjeta T-Trimestre bonificada es equivalente al precio de 3 tarjetas T-10 de 1 zona, y representa un descuento del orden del 80 % del precio de la tarjeta T-Trimestre de 1 zona.

La ayuda para las personas en situación de paro se aplica desde el 12 de marzo de 2012 y el número de tarjetas bonificadas vendidas en 2012 ha sido de 26.913.



Ventas y utilización del Sistema Tarifario Integrado

En 2012 se han recaudado 451.846.137,73 €, sin IVA, por la venta de títulos integrados.

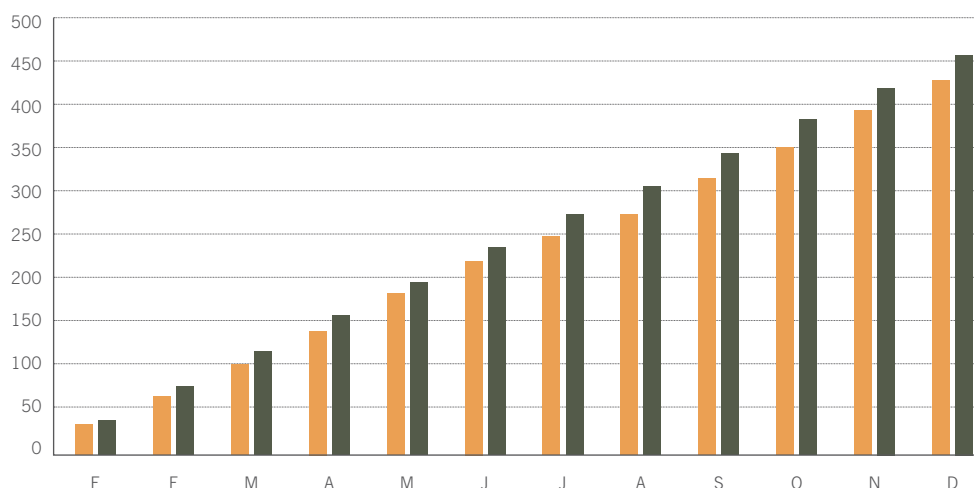
La recaudación del ejercicio 2012 representa un crecimiento del 6,71 % respecto a la cifra de ventas de títulos integrados del cierre del año 2011, que fue de 423.439.874,81 €, sin IVA.

La recaudación mensual acumulada del año 2012 respecto al año 2011 se representa en el siguiente gráfico:

VENTAS ATM ACUMULADAS

UNIDADES:
MILLONES DE EUROS / MES

- Ventas acumuladas 2012
- Ventas acumuladas 2011





La distribución de la recaudación por títulos integrados y número de zonas ha sido la siguiente:

TÍTULO	1 ZONA	2 ZONAS	3 ZONAS	4 ZONAS	5 ZONAS	6 ZONAS	TOTAL	%
T-Día	2.609.122,33	87.746,64	39.426,15	27.504,44	10.723,46	11.739,54	2.786.262,57	0,62%
T-10	250.514.674,26	37.264.922,60	18.893.878,88	5.707.892,27	2.029.832,69	4.402.081,22	318.813.281,92	70,56%
T-50/30	52.422.536,68	10.878.731,76	5.518.420,31	1.377.110,45	258.797,14	293.451,37	70.749.047,73	15,66%
T-Mes	24.946.998,13	3.661.274,13	1.210.704,47	479.558,75	136.249,11	317.668,75	30.752.453,33	6,81%
Car sharing						539.125,00	539.125,00	0,12%
T-Trimestre	2.230.000,00	634.440,46	157.871,93	77.637,29	21.240,70	69.871,69	3.191.062,07	0,71%
T-Jove	6.730.405,03	4.370.483,86	1.853.530,60	1.057.148,61	255.432,93	600.387,94	14.867.388,96	3,29%
T-70/30	1.681.025,99	586.795,12	256.821,12	165.624,85	70.891,31	59.455,63	2.820.614,02	0,62%
Bonificación parados	647.616,18	17.701,65	19.531,28	4.246,08	1.183,51	2.084,77	692.363,48	0,15%
T-Mes FM/FN G	827.067,45	285.362,83	154.352,76	68.527,87	23.486,18	28.785,36	1.387.582,44	0,31%
T-Trimestre FM/FN G	159.400,00	59.701,63	14.463,55	4.814,71	2.192,69	2.851,84	243.424,42	0,05%
T-Jove FM/FN G	931.139,95	669.153,96	279.633,46	160.831,23	36.132,04	97.526,72	2.174.417,36	0,48%
T-2 Comerç	11.663,63						11.663,63	0,00%
T-Mes FM/FN E	378.297,74	149.002,35	86.481,24	29.446,58	6.963,01	15.171,88	665.362,81	0,15%
T-Trimestre FM/FN E	78.187,50	19.444,28	9.039,45	3.310,10	1.027,84	1.604,29	112.613,46	0,02%
T-Jove FM/FN E	304.605,85	226.540,27	78.036,94	46.001,10	13.675,03	33.029,58	701.888,76	0,16%
T-FM/FN 70/90 G	632.467,72	57.258,98	29.092,03	5.674,89	3.453,68	4.897,54	732.844,83	0,16%
T-FM/FN 70/90 E	336.578,91	39.068,84	14.450,49	5.425,11	599,68	1.913,37	398.036,39	0,09%
Canje xpress	206.704,54						206.704,54	0,05%
Total	345.648.491,88	59.007.629,37	28.615.734,65	9.220.754,33	2.871.881,00	6.481.646,49	451.846.137,73	100,00%
	76,50%	13,06%	6,33%	2,04%	0,64%	1,43%	100,00%	

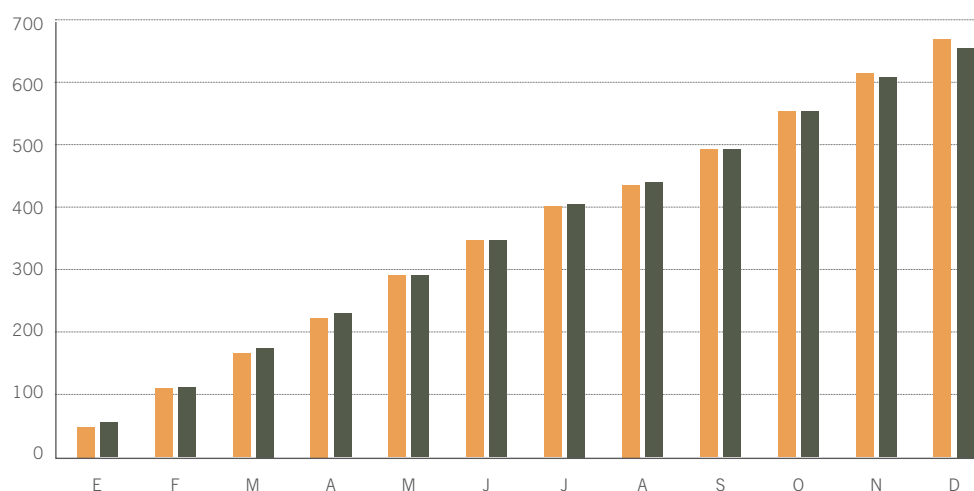
El número de validaciones totales efectuadas con títulos ATM durante 2012 ha sido de 643.261.287. Ello supone un decremento del 1,87 % respecto al número de validaciones del ejercicio 2011, que fue de 655.532.960.

Las validaciones mensuales acumuladas del año 2012 respecto al año 2011 se representan en el siguiente gráfico:

VALIDACIONES ATM ACUMULADAS

UNIDADES: MILLONES DE VALIDACIONES / MES

- Validaciones 2012
- Validaciones 2011



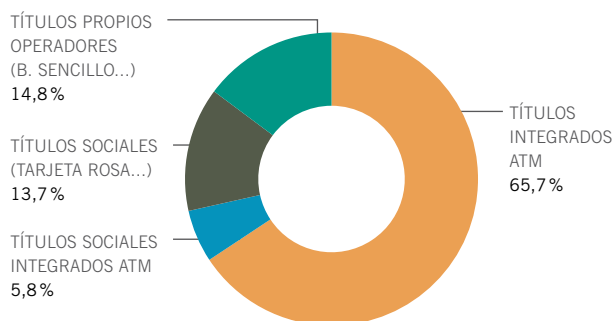


Durante el año 2012 la demanda de transporte público en el ámbito del Sistema Tarifario Integrado del área de Barcelona ha ascendido a 899,8 millones de viajes, lo cual supone 35,7 millones de validaciones menos que en 2011.

La utilización de títulos integrados ATM es del 71,5 % del total de las validaciones que se realizan en el sistema de transporte público: de los 899,8 millones de viajes realizados en 2012 en el sistema de transporte público del área de Barcelona, 643,3 se hicieron con títulos ATM, 133,6 millones con títulos no integrados propios de los distintos operadores (incluye el billete sencillo) y 123 millones se hicieron con títulos sociales de la primera corona del sistema tarifario (tarjeta rosa, etc.).

Cabe destacar el peso creciente de los títulos sociales ATM (T-12, T-Jove y títulos para familias monoparentales y numerosas) que en este ejercicio han superado los 51,9 millones de viajes.

% DE UTILIZACIÓN TÍTULOS DE TRANSPORTE



Índice de intermodalidad

En el año 2012, de cada 100 desplazamientos realizados con títulos integrados, 24 hicieron cadena modal.

El índice de intermodalidad es distinto en función del título de transporte y del número de zonas del mismo. Para los más utilizados, T-10, T-50/30, T-Mes y T-Jove, la intermodalidad es menor en la utilización de títulos de 1 zona que en la utilización de títulos de más de 1 zona.

	2012
Intermodalidad total	24,12%
T-10 de 1 zona	18,14%
T-10 de más de 1 zona	48,65%
T-50/30 de 1 zona	22,59%
T-50/30 de más de 1 zona	54,48%
T-Mes de 1 zona	23,22%
T-Mes de más de 1 zona	48,26%
T-Jove de 1 zona	18,08%
T-Jove de más de 1 zona	44,69%



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

EVOLUCIÓN DEL ÍNDICE DE INTERMODALIDAD

	ÍNDICE 2008 (%)	ÍNDICE 2009 (%)	ÍNDICE 2010 (%)	ÍNDICE 2011 (%)	ÍNDICE 2012 (%)
Intermodalidad total	23,30	23,92	23,68	24,00	24,12
T-Día	10,44	10,84	14,42	11,78	11,18
T-10	21,36	21,88	21,29	21,50	21,18
T-50/30	26,31	27,48	26,85	26,96	27,13
T-Mes	23,90	25,15	25,60	25,39	25,67
T-Trimestre	23,02	24,78	27,34	28,52	27,30
T-Jove	24,31	27,27	29,14	28,81	27,83
T-70/30	22,85	23,81	24,46	24,36	23,90

Financiación del sistema

El 27 de diciembre de 2012 se firmó el contrato programa 2011-2012 entre la Administración General del Estado y la ATM, que comporta una subvención de las administraciones públicas de 1.378 M€ para el transporte público metropolitano en dicho período de 2 años.

Una de las principales funciones de la ATM es actuar como rótula financiera de todo el sistema metropolitano de transporte público colectivo. De este modo se garantizan los recursos para llevar a cabo un programa continuado de mejora del transporte público en la región metropolitana de Barcelona.

El nuevo contrato programa supone una subvención de 1.378 M€, con el siguiente reparto entre administraciones públicas: 619 M€ por parte de la Generalitat de Catalunya, 227 M€ por parte de la Administración General del Estado, 188 M€ por parte del Área Metropolitana de Barcelona, 154 M€ por parte del Ayuntamiento de Barcelona, y otras aportaciones diferidas y remanentes anteriores.



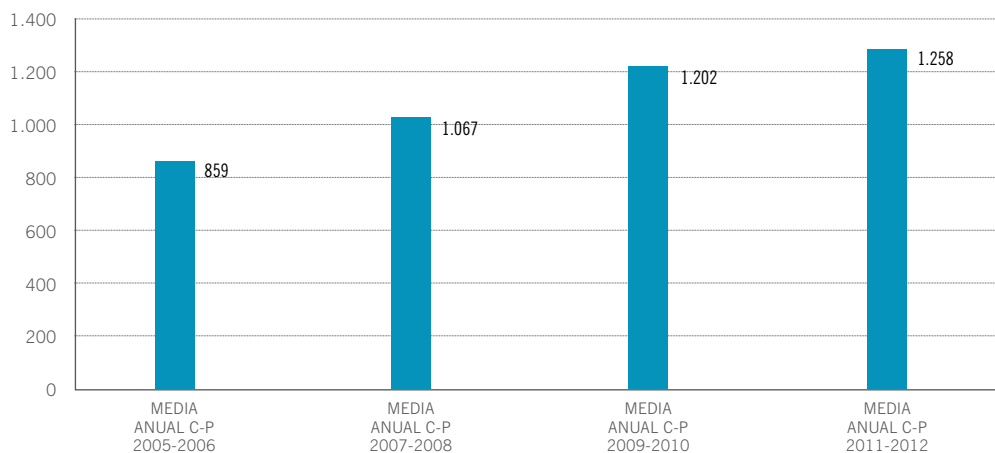
Evolución del coste del sistema de transporte público

La comparativa entre los últimos 4 contratos programa acordados entre la Administración General del Estado y la ATM, permite observar que el coste del sistema de transporte público en la región metropolitana de Barcelona ha pasado de 859 M€ anuales –en el CP 2005-2006– a 1.258 M€ anuales en el CP 2011-2012, lo cual supone incrementar la cifra en un 46 % en estos últimos años, como se representa en el gráfico siguiente.

EVOLUCIÓN DEL COSTE DEL SISTEMA

UNIDADES:
MILLONES DE EUROS / AÑO

● Coste total



Este incremento de coste es consecuencia de las mejoras continuas que se han ido ejecutando en los últimos años: la puesta en servicio del Trambaix y del Trambesòs, la ampliación y renovación de trenes de metro y de FGC, los servicios nocturnos de metro y de bus, las actuaciones de ampliación y mejora del servicio de la red de superficie y, especialmente, las ampliaciones de la red de metro, singularmente la nueva línea L9.



Aportaciones de las administraciones

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. Dichas aportaciones han crecido un 45 % en los últimos diez años, pasando de 474 M€ a 689 M€ anuales.

En el siguiente cuadro se detalla la evolución de la financiación del sistema a través de las subvenciones y de la recaudación (tarifas) en los contratos programa firmados por la ATM.

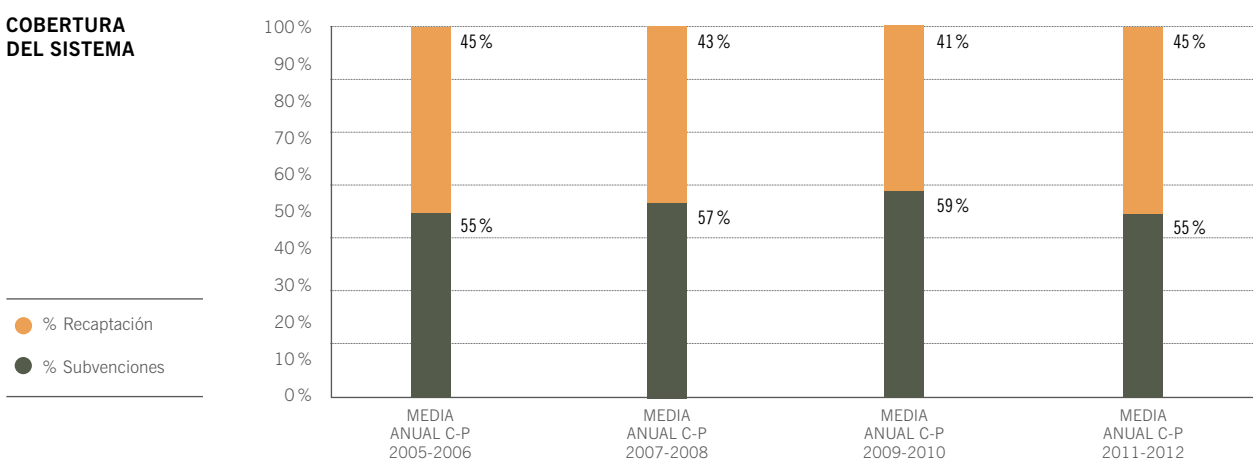
	MEDIA ANUAL C-P 2005-2006	MEDIA ANUAL C-P 2007-2008	MEDIA ANUAL C-P 2009-2010	MEDIA ANUAL C-P 2011-2012
Subvenciones	474	605	704	689
Recaptación	385	463	499	569
Coste total	859	1.067	1.202	1.258

Como se puede observar, en los últimos años el peso relativo de las tarifas ha recuperado el nivel que tenía en el período 2005-2006, de un 45 % de la financiación del transporte público, mientras que las subvenciones de las administraciones públicas han vuelto a situarse en un 55 %.

Cabe destacar el peso creciente de los títulos sociales (Tarjeta Rosa, T-12, familias numerosas y monoparentales...) que actualmente representan ya el 14 % de los viajes en transporte público que se realizan en el sistema.



COBERTURA DEL SISTEMA

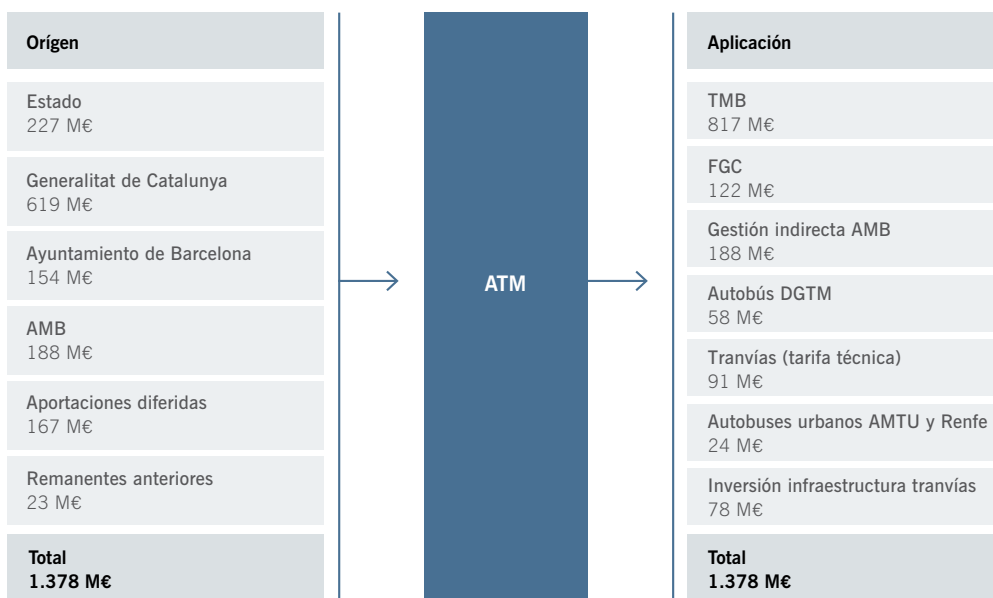




Distribución de las subvenciones 2011-2012

A continuación se muestra el reparto de las subvenciones previstas en el contrato programa 2011-2012, de 1.378 M€ (689 M€ de media anual), entre los distintos operadores del sistema.

SUBVENCIONES 2011-2012



Cabe señalar que entre las necesidades a subvencionar se incluyen nuevas inversiones de TMB y FGC, que montan un importe de 208 M€ en el período 2011-2012, y que se distribuyen en los siguientes conceptos:

NUEVAS INVERSIONES DE TMB Y FGC

INVERSIONES 2011-2012	IMPORTE
Grandes actuaciones en material móvil FMB	10,635 M€
Estaciones y escaleras mecánicas FMB	9,399 M€
Gran mantenimiento y seguridad FMB	8,971 M€
Sistemas de alimentación eléctrica y telecontrol FMB	4,726 M€
Otras actuaciones FMB	11,771 M€
Renovación de flota TB	23,460 M€
Cocheras TB	10,094 M€
Otras actuaciones TB	1,993 M€
Sistemas de información y telecomunicaciones de TMB	14,660 M€
Otras inversiones TMB	3,212 M€
Material móvil FGC	69,749 M€
Maquinaria, instalaciones y utillaje FGC	23,999 M€
Edificios y otras construcciones FGC	8,140 M€
Otras inversiones FGC	6,913 M€
Total inversiones TMB y FGC	207,722 M€



Otras actuaciones

Sistema de Ayuda a la Explotación –SAE–

Durante el año 2012, el Sistema de Ayuda a la Explotación –SAE– de recursos compartidos ha sido un elemento consolidado como herramienta de gestión y regulación de flota para la mayoría de los operadores de transporte público por carretera.

Este sistema está formado actualmente por 996 autobuses regulados por 30 empresas internas y externas al ámbito geográfico de la ATM, y 3 administraciones titulares que disponen de acceso informatizado directo a la información generada por la explotación de sus concesionarios.

En este sentido, a lo largo de 2012 se han llevado a cabo mejoras internas en el software del SAE con el fin de mejorar su eficiencia y fiabilidad.

En otro orden de temas, durante el ejercicio 2012 se ha continuado proveyendo información en tiempo real a las paradas de autobús ubicadas mayoritariamente en Barcelona y en el resto de municipios de la RMB. En todas aquellas en las que confluyen líneas gestionadas por el SAE multiflota, se informa de previsiones de llegadas, de manera que el viajero recibe información independientemente del operador del servicio de transporte. Concretamente, hoy por hoy el SAE multiflota provee información de más de 1.900 paradas, hecho que supone un incremento del 350 % respecto del año 2011. Cabe tener presente que este sistema está normalizado conjuntamente con los principales sistemas SAE operativos en la RMB –TMB, TUSGSAL y CETRAMSA– de forma que se ha independizado la producción de información

en tiempo real de los proyectos de ubicación de paneles y/o la integración de información de distintas fuentes en paradas concurridas por operadores diversos, prosiguiendo de este modo con el impulso dado a las medidas del Plan Director de Movilidad relacionadas con la promoción de la gestión informativa en las correspondencias entre líneas de transporte.

Paralelamente, dada la demanda de explotación de la información generada por el SAE, como son puntualidad, regularidad, nuevos indicadores, etc., por parte, tanto de los operadores como de la administración, la ATM ha continuado el desarrollo de la explotación de la información basada en el modelo de *Business Intelligence*, que pone a disposición una plataforma sinérgica con avanzadas técnicas de *data mining* al servicio de los usuarios (empresas, titulares) sin necesidad de ser expertos informáticos ni estadísticos. Dicha herramienta permite identificar puntos de explotación que hasta el momento podían condicionar los resultados globales, aumentar la agilidad en el diagnóstico de anomalías de funcionamiento del SAE, flexibilizar la generación autónoma de indicadores y liberar recursos de los departamentos de sistemas.

Finalmente cabe mencionar que el SAE multiflota sigue participando en otros proyectos complementarios de información al viajero. El ejemplo más significativo es el *router* de transporte público de la Generalitat de Catalunya, *MOU-TE*, que suministra la información de las empresas que así lo han solicitado, y pone nuevamente de manifiesto las ventajas del SAE multiflota en cuanto a la garantía de gestión eficiente de recursos.





SERMETRA SL

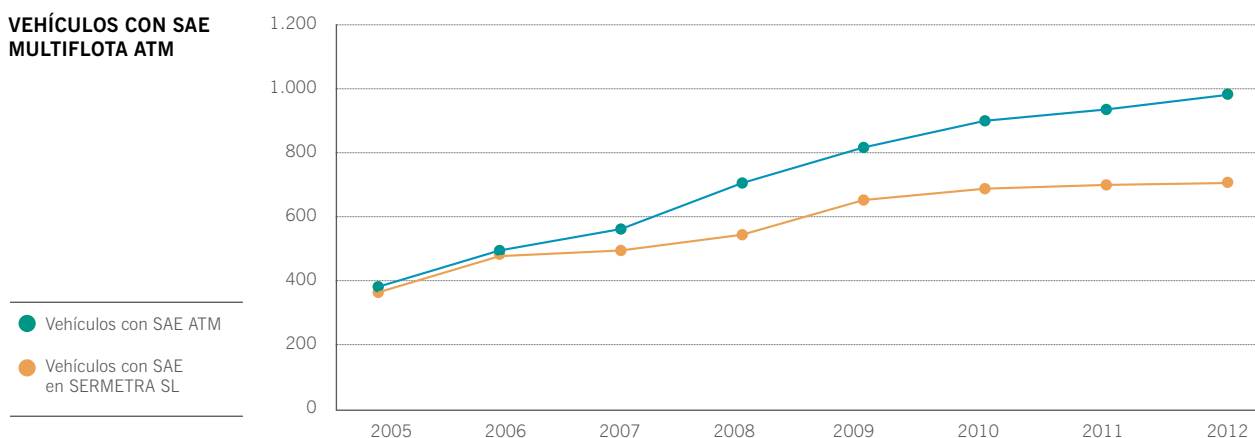
La sociedad mixta SERMETRA SL tiene por objeto la prestación de servicios de mantenimiento preventivo, correctivo y evolutivo de sistemas de venta, y validación, de títulos integrados de transporte público colectivo de viajeros y de sistemas de ayuda a la explotación de servicios de este tipo de transporte público.

En diciembre de 2012 esta sociedad tenía suscritos 8 contratos de mantenimiento de distintas tipologías, con diferentes proveedores de la industria, los cuales dan servicio a todos los clientes, que suman ya 35 empresas de transporte.

A través de su gestión, SERMETRA SL desarrolla un papel generador de economías de escala en términos de eficiencia operacional y económica en tanto que actúa como rúbrica en las relaciones entre operadores y proveedores, formalizando contratos únicos, y aprovechando las sinergias que se pueden crear en ambos sentidos.

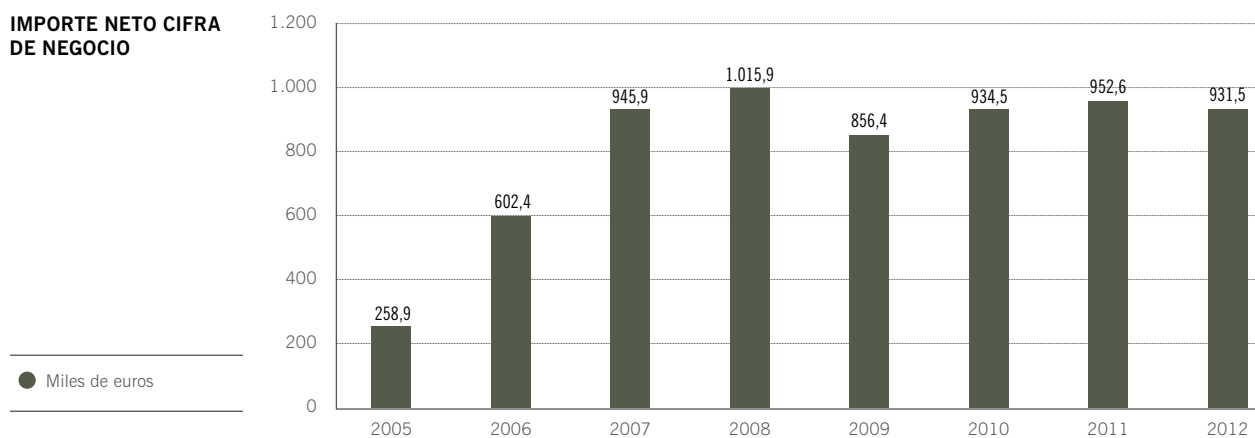
Actualmente gestiona más de 1.900 equipos de venta y validación, así como 700 vehículos equipados con SAE multiflota ATM de un total de 996.

VEHÍCULOS CON SAE MULTIFLOTA ATM



Este volumen se traduce en una cifra neta de negocio cercana a los 950.000€ en el año 2012.

IMPORTE NETO CIFRA DE NEGOCIO





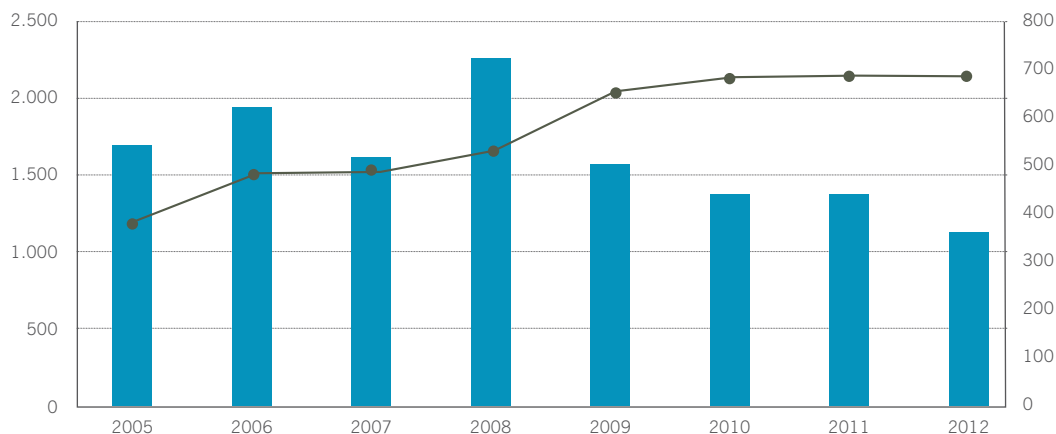
Durante el año 2012 SERMETRA SL ha mantenido los estándares de calidad de los diferentes servicios de mantenimiento de los sistemas a bordo de los autobuses, validación y venta (SVV), y ayuda a la explotación (SAE), sin dejar de procurar al mismo tiempo la mejora continua en cada uno de ellos. Como principal hito, cabe destacar la disminución en un 17 % del número de incidencias de mantenimiento correctivo del SAE, así como un aumento del 20 % en la productividad diaria del mantenimiento preventivo respecto al año 2011.

A su vez se han dedicado recursos a la prolongación de la vida útil de los equipos SAE y SVV, proponiendo nuevos modelos para la conservación y renovación del sistema sin que ello implique un aumento en el coste de mantenimiento para los operadores de transporte.

IMPORTE ANUAL POR AUTOBÚS MANTENIMIENTO SAE MULTIFLOTA ATM

UNIDADES:
EUROS / AÑO / NÚMERO

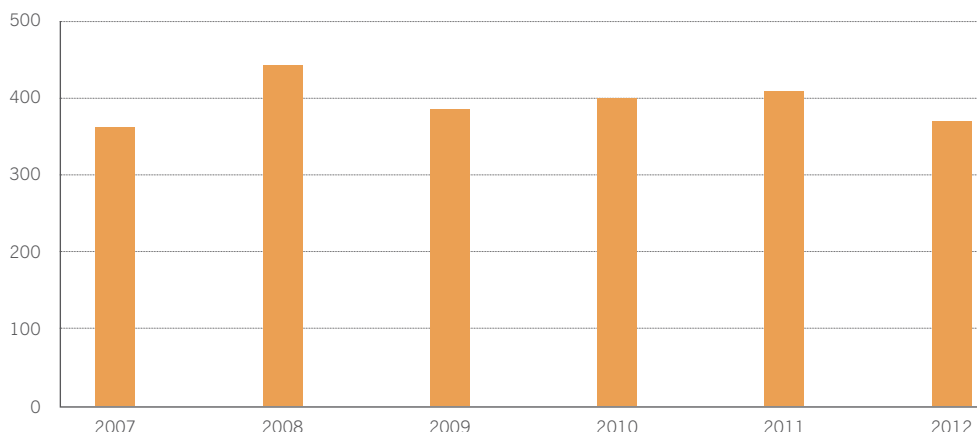
- Importe por vehículo
- Número de vehículos SAE contratados a SERMETRA SL



IMPORTE ANUAL POR AUTOBÚS MANTENIMIENTO SVV SERMETRA SL

UNIDADES:
EUROS / AÑO

- Precio anual por vehículo



En lo relativo a las relaciones contractuales con los proveedores, durante el último trimestre de 2012 se han ejecutado los procedimientos de renovación de los contratos para el año 2013, realizándose según los principios de publicidad, concurrencia, transparencia, confidencialidad, igualdad y no discriminación, actuando SERMETRA SL como poder adjudicador. De esta forma SERMETRA SL ha cumplido las instrucciones internas de contratación elaboradas para dicho proceso y para los venideros.

Por otra parte, SERMETRA SL se ha involucrado muy activamente en la gestión de la información dinámica en tiempo real que proporciona la ATM para los distintos canales de información de los operadores de transporte y ayuntamientos: paneles, marquesinas, aplicaciones de móvil, web..., entre los cuales están TMB, AMB, AMTU, Generalitat de Catalunya (TES), etc. A finales de 2012 gestiona la emisión de un volumen de información correspondiente a más de 1.900 paradas.





Proyección exterior

EMTA, European Metropolitan Transport Authorities

La EMTA es la asociación de autoridades del transporte de ciudades europeas, que son alrededor de treinta, y reúne las aglomeraciones metropolitanas más relevantes de Europa, de la cual la ATM forma parte. Convoca anualmente dos asambleas generales, así como varias reuniones de trabajo. La ATM participó activamente en las dos asambleas semestrales celebradas en Praga y en Berlín.

La ATM forma también parte del Comité de Dirección de la EMTA, por lo que ha participado en las reuniones celebradas por este órgano de gobierno, tanto en París como en Berlín.

Además, la ATM participa en el grupo de trabajo de la EMTA sobre *E-ticketing*. El pasado mes de septiembre este grupo se reunió en Barcelona, en la sede de la ATM.

Bianualmente la EMTA publica un “barómetro”, un resumen de informaciones mayoritariamente cuantitativas sobre aspectos de movilidad y de transporte público de cada ciudad. Se genera un banco de datos de las ciudades que permite la comparación eficaz sincrónica y diacrónica entre ellas.

También las diversas autoridades de transporte se envían encuestas cruzadas sobre temas cruciales para alguna de ellas, que las demás responden. A este respecto la EMTA publica los informes correspondientes, que contribuyen a crear una cultura común.

Observatorio de la Movilidad

El Observatorio de la Movilidad es un grupo de trabajo promovido conjuntamente por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente y por el de Fomento, que reúne las autoridades de transporte de una veintena de regiones metropolitanas de España. Además de ser un grupo de discusión que organiza seminarios sobre temas de interés para los participantes, edita anualmente el *Observatorio de la Movilidad Metropolitana*, que recoge diversos indicadores de todas las regiones. Es una herramienta de utilidad, ya que permite la comparación entre las distintas aglomeraciones metropolitanas del Estado. Es comparable al barómetro de la EMTA antes mencionado, si bien a escala española.

Este año se ha celebrado la IX Jornada plenaria del Observatorio de la Movilidad, en la que se presentó la versión del Observatorio del año 2010, en San Sebastián. La ATM participó con una ponencia técnica sobre el cumplimiento de su Plan Director de Movilidad, que se ha instituido como un referente en España.

Proyecto europeo Superhub

El proyecto Superhub (acrónimo de *SUstainable and PERSuasive Human Users moBility in future cities*) del séptimo Programa Marco de la UE reúne 20 socios, entre empresas y organismos, entre los cuales se halla la ATM. Se propone desarrollar una plataforma abierta capaz de:

- recopilar datos en tiempo real de todas las fuentes posibles de movilidad, mayoritariamente sostenible,
- informar a los usuarios y aconsejarles el modo y el itinerario más convenientes.

Esta plataforma deberá mostrar y combinar en tiempo real todas las ofertas de movilidad que pudieran satisfacer las necesidades del usuario, y mostrarle las distintas opciones de desplazamiento. Las pruebas del proyecto Superhub se llevan a cabo en tres ciudades: Barcelona, Helsinki y Milán. La ATM se encarga de las pruebas en la región metropolitana barcelonesa. A lo largo del año 2012, los organismos participantes de la ciudad (Ayuntamiento de Barcelona, ATM, BDigital y UPC) han celebrado distintas reuniones con el Departamento de TES y con TMB para solicitar colaborar con la provisión de datos de horarios y recorridos de servicios, tanto estáticos como dinámicos.

El proyecto comenzó en septiembre de 2011 y tiene una duración prevista de 3 años. Durante el año 2012 se han celebrado varias reuniones parciales y una reunión global en Valencia.



Otras actividades de proyección exterior

La ATM acepta con frecuencia invitaciones en las que se le solicita exponer alguno de sus desarrollos. Las actividades más destacadas de 2012 en este sentido fueron:

- “Transit Leadership Summit”, organizado por la Regional Plan Association y la Volvo Research Foundation, Nueva York, donde la ATM fue invitada a exponer el tipo de contrato PPP de las redes tranviarias metropolitanas.
- Participación en la “European Commission Roadmap Workshop on Near Field Communication in Transport”. Londres.
- Participación en una mesa redonda en la Jornada “La importancia de la logística urbana” en el Congreso Smart City celebrado en la Feria de Barcelona.
- Colaboración en la organización del CONAMA (Congreso Nacional de Medio Ambiente), celebrado en Madrid, y presentación de una ponencia.

Por otra parte se ha participado en tareas docentes como el Máster de la UPC “Planificación y Dirección de la Movilidad”, el curso “Planes de movilidad: la participación” organizado por el Consorcio de Transportes de Madrid, y en la FECAV, “Curso de formación de interventores y agentes de atención al cliente”, entre otros.

Visitas recibidas por la ATM

La ATM recibe solicitudes de visita por parte de organismos varios (instituciones, asociaciones o universidades) interesados en diversos aspectos de su actividad como autoridad del transporte público y de la movilidad. A lo largo de 2012, las visitas atendidas por la ATM fueron:

- Railway Procurement Agency. Dublín, Irlanda.
- Delegaciones del Instituto de Investigación Ferroviaria de Corea. Corea del Sud.
- Delegación de Tisséo, empresa operadora de transporte público de Tolosa de Languedoc, Francia.
- Alumnos y profesores de la Universidad de Manchester, Reino Unido.
- Delegación de la provincia de Zhejiang, China.
- Railfuture, asociación dedicada al estudio del ferrocarril, Reino Unido.
- Asociación BEST, países escandinavos.
- Representantes del municipio de Medellín, Colombia.
- Delegación de diversos agentes y decisores de Jiangsu, China.
- Delegación de la Land Transport Authority de la ciudad estado de Singapur.
- Delegación de los operadores privados de transporte de Mendoza, Argentina.
- Secretario de Estado de Desarrollo Urbano de Bahía, Brasil.
- Representantes de Ubifrance, pertenecientes a diversas ciudades francesas.
- Visita de representantes del Ministerio de Infraestructuras de Japón, interesados en la red tranviaria.
- Visita de una delegación gubernamental de Costa Rica.
- Visita de representantes del Gobierno de Santiago de Chile.
- Visita de estudios de miembros de la Universidad de Sankt Gallen, Suiza.



Estadísticas del sistema

CAPÍTULO 3





TransMet Cifras 2012

En otoño de 2012 se implantó la fase inicial de la nueva red de bus de Barcelona (2 líneas horizontales, 2 de verticales y 1 de diagonal, en esta primera fase) que tiene por objeto constituir un servicio más eficiente, eficaz y competitivo. La implementación del resto de fases se realizará progresivamente hasta llegar a 28 líneas de altas prestaciones.

También entraron en funcionamiento las 4 primeras líneas de la nueva red de bus interurbano *expres.cat*, que constará de 19 líneas de alta demanda en el ámbito de la ATM. Dichos 4 servicios aprovechan la infraestructura del carril bus-VAO de la C-58 y ofrecen una mejor frecuencia y velocidad comercial.

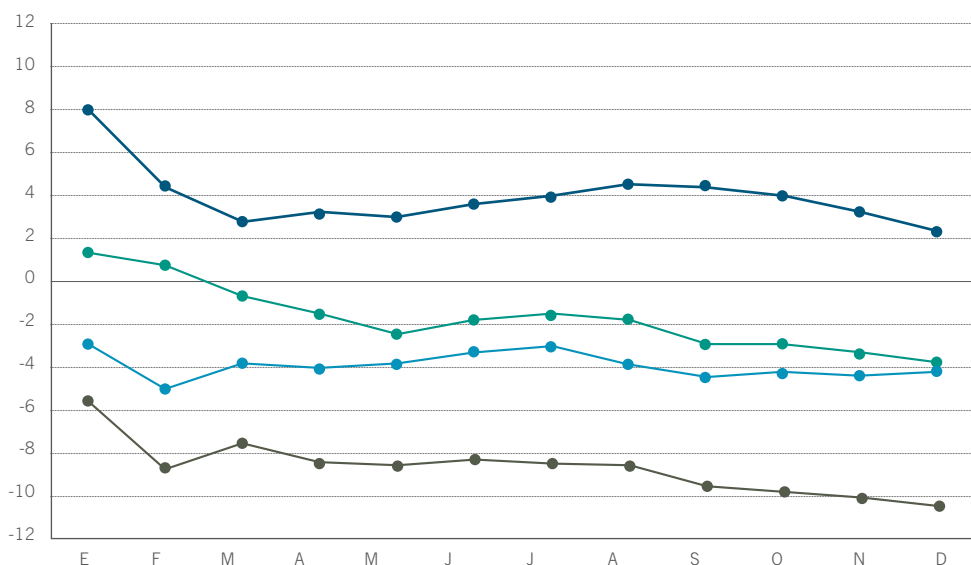
Aun así, la oferta de transporte público del año 2012 se vio reducida en un 2,9 %, por ajustes de servicio y por jornadas de huelga producidas en distintos períodos, tanto en el modo ferroviario como en el modo autobús. Durante el año 2012 la demanda del sistema de transporte público del área de Barcelona fue de 899,8 millones de viajes, lo que supuso un decrecimiento del 3,8 % respecto del año 2011. Dicha contracción de la demanda se enmarca en la coyuntura económica del ejercicio: el tráfico de vehículos ligeros en la red viaria de la RMB también disminuyó, en concreto en un 4,2 % en los accesos viarios a la ciudad de Barcelona y en un 10,5 % en las autopistas de peaje.

MOVILIDAD MENSUAL DE VIAJEROS 2012

TASA DE VARIACIÓN INTERANUAL ACUMULADA

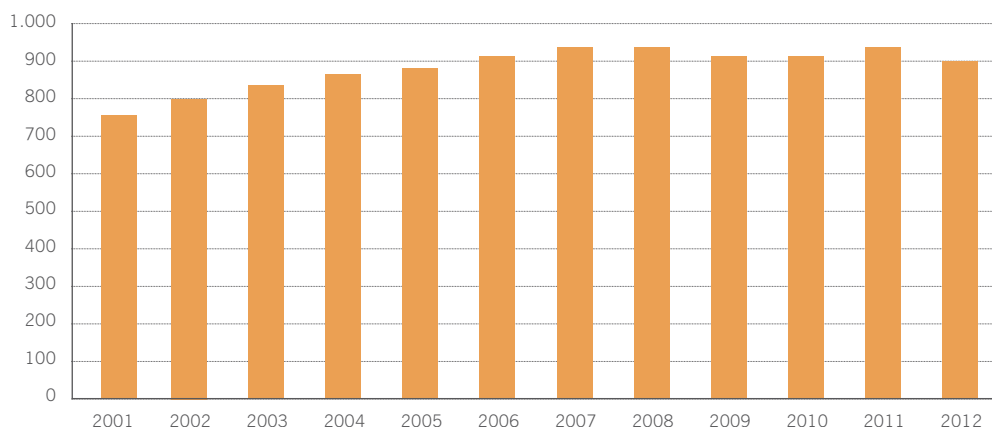
- Tránsito de pasajeros del aeropuerto de Barcelona
- Transporte público colectivo
- Tráfico en los accesos viarios al Barcelonès
- Tráfico de vehículos ligeros en autopistas de peaje

Fuente: Indicadores de movilidad y coyuntura ATM 2012



EVOLUCIÓN DE LA DEMANDA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS

- Millones de viajes





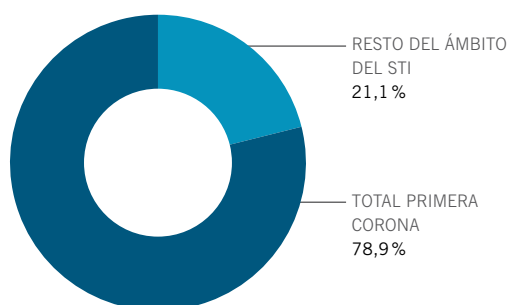
**DATOS BÁSICOS
2012**

	LÍNEAS	RED (KM)	VEH-KM (MILLONES)	↑ OFERTA 12/11 %	VIAJES (MILLONES)	↑ DEMANDA 12/11 %	RECAPTACIÓN (M€)
Metro	7	102,6	85,2	-5,9 %	373,5	-4,0 %	234,99
FGC	2	143,9	31,4	-5,7 %	75,0	-6,9 %	67,25
Rodalies de Catalunya (Renfe)	6	456,4	106,7	0,8 %	105,9	-0,2 %	136,87
Tranvía Metropolitano	6	29,1	2,5	-10,9 %	23,7	-2,2 %	12,44
Subtotal ferroviario	21	732,0	225,8	-2,9 %	578,1	-3,6 %	451,55
Transportes de Barcelona	102	890,0	40,3	-5,4 %	180,0	-4,5 %	123,32
Autobuses AMB (gestión indirecta)	107	1.293,3	36,7	-1,8 %	73,4	-2,5 %	74,07
Autobuses DGTM (Generalitat Cat.)	361	11.085,5	39,4	-1,3 %	29,7	-4,5 %	37,96
Otros autobuses urbanos	119	1.031,5	13,4	-3,1 %	38,7	-5,3 %	20,30
Subtotal bus	689	14.300,4	129,7	-2,9 %	321,7	-4,1 %	255,65
Total	710	15.032,4	355,5	-2,9 %	899,8	-3,8 %	707,20

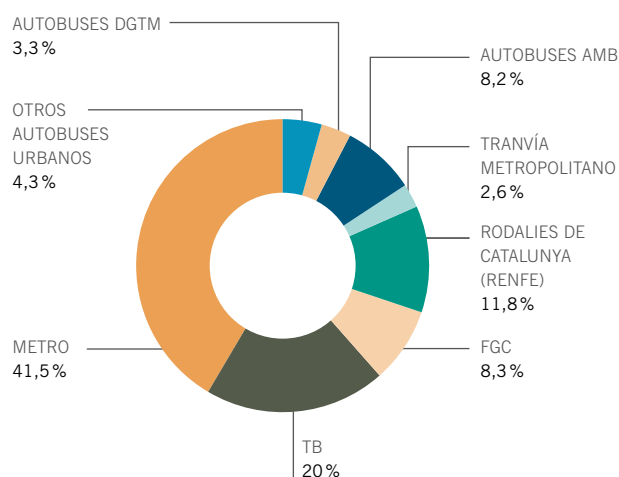
En la primera corona tarifaria es donde se realizan la mayoría de viajes en transporte público, casi el 80 % del total.

La distribución por modos es la siguiente: los modos ferroviarios suman el 64,2 % de los viajes, el transporte por carretera el 35,8 %, con el desglose siguiente:

**DISTRIBUCIÓN DE VIAJES
POR ÁMBITOS**



**DISTRIBUCIÓN DE VIAJES
POR OPERADORES**





MODO FERROVIARIO	LÍNEAS	RED (KM)	ESTACIONES	TRENES / HORA PUNTA Y SENTIDO	VEH-KM (MILLONES)	VIAJES (MILLONES)	RECAPTACIÓN (M€)
o Primera corona STI							
Metro							
L1		20,7	30	16	17,6	101,8	
L2		13,1	18	21	12,1	41,9	
L3		18,4	26	19	16,7	81,8	
L4		17,3	22	15	13,3	50,8	
L5		18,9	26	20	17,1	87,0	
L9/L10		11,1	12	20	8,0	8,4	
L11		2,3	5	8	0,4	1,0	
Funicular Montjuïc		0,8	2	6		0,8	
Subtotal Metro	7	102,6	141	125	85,2	373,5	234,99
FGC							
Línea Barcelona–Vallès		12,0	18	32	6,7	25,2	13,42
Línea Llobregat–Anoia		12,0	11	15	5,3	13,8	7,41
Subtotal FGC	2	24,0	29	47	12,0	39,0	20,83
Rodalies de Catalunya (Renfe)							
R1		29,1	7	10		6,6	
R2		39,0	12	10		6,9	
R3		3,3	6	3		1,0	
R4		26,5	5	8		5,6	
R7				4		0,5	
Subtotal Rodalies	5	97,9	30	35	nd	20,7	nd
Tranvía Metropolitano							
Trambaix	3	15,1	29	15	1,5	16,0	8,66
Trambesós	3	14,0	27	8	1,0	7,7	3,78
Subtotal tranvía	6	29,1	56	22	2,5	23,7	12,44
Total primera corona STI	20	253,6	256	229	99,7	456,8	268,26
o Resto STI							
FGC							
Línea Barcelona–Vallès		32,0	15	22	9,3	28,5	34,58
Línea Llobregat–Anoia		87,0	31	8	10,1	7,5	11,82
Funicular de Gelida		0,9	3	2	0,0	0,1	0,02
Subtotal FGC	2	119,9	49	32	19,4	36,0	46,42
Rodalies de Catalunya (Renfe)							
R1		61,8	16	10	23,9	28,1	
R2		94,8	20	10	41,9	25,1	
R3		56,4	12	3	8,8	5,4	
R4		119,0	28	8	28,3	23,7	
R7		17,8	1	4	1,5	2,0	
R8		8,7	2	1	2,3	1,0	
Subtotal Rodalies	6	358,5	79	36	106,7*	85,3	136,87*
Total resto STI	8	478,4	128	68	126,1	121,3	183,29
Total sistema ferroviario	21	732,0	384	232	225,8	578,1	451,55

*Datos referentes al total del STI.



MODO BUS	LÍNEAS	RED (KM)	VEHÍCULOS EN SERVICIO	MEDIA DE EDAD FLOTA EN SERVICIO	VEH-KM (MILLONES)	VIAJES (MILLONES)	RECAPTACIÓN (M€)
o Autobuses gestión AMB							
Transports de Barcelona, SA	102	890,0	835	7,3	40,3	180,0	123,32
Authosa	2	8,6	9	3,8	0,4	1,9	0,70
Mohn, SL	22	401,1	129	5,2	9,6	16,5	9,42
Oliveras, SL	13	135,2	56	4,6	4,1	8,0	3,82
Rosanbus, SL	10	103,3	59	5,9	3,4	10,7	5,13
TCC2, SL	2	25,1	10	7,9	0,5	0,4	0,15
Tusgsal	44	501,3	251	5,4	12,6	28,4	13,33
Soler i Sauret, SA	6	35,0	15	7,0	0,7	1,6	0,63
SGMT, SL	2	34,0	23	3,3	4,0	4,6	23,27
Bus Nou Barris, SLU	4	26,1	5	8,0	0,4	0,5	0,10
UTE Julià-Trapsa-Marfina Bus	2	23,6	36	4,6	1,1	0,9	17,54
Total primera corona STI	209	2.183,3	1.428	6,5	76,9	253,3	197,39
o Resto STI: bus de titularidad DGTM – transporte interurbano							
Autocars R. Font, SA	10	165,8	11	6,1	0,8	1,0	0,93
Cingles Bus, SA	19	890,7	17	6,6	1,5	1,1	1,33
Cintoi Bus, SL	10	214,0	36	8,0	4,5	1,1	2,20
CRA La Hispania, SA	20	385,2	19	5,7	1,6	1,8	1,69
Empresa Casas, SA	17	329,4	33	7,4	3,2	3,1	4,35
Empresa Sagalés, SA	56	1.251,0	37	7,0	3,3	2,5	3,02
Empresa Plana, SL	4	146,8	11	9,0	0,9	1,2	1,24
FYTSA	25	738,5	33	7,5	3,0	2,7	3,66
La Hispano Igualadina, SL	39	1.828,0	52	6,0	3,8	1,6	3,45
La Vallesana, SA	11	206,6	17	5,5	1,1	1,1	1,06
Sarbus (Marfina Bus, SA)	17	352,7	51	6,7	4,1	4,2	4,34
Soler i Sauret, SA	27	479,0	43	6,8	2,4	2,9	2,79
Transportes Castellà, SA	20	641,7	13	6,9	0,9	0,5	0,53
Otros (19)	86	3.456,2	136	6,0	8,0	5,0	7,38
Total transporte interurbano	361	11.085,5	509	6,6	39,4	29,7	37,96
o Resto STI: bus de titularidad municipal – transporte urbano							
Autobusos de Granollers	4	20,1	7	6,6	0,4	1,2	0,89
CTSA-Mataró Bus	8	40,0	23	6,8	1,2	4,3	2,64
CTSA-Rubí Bus	7	48,8	13	7,0	0,8	1,3	0,68
Manresa Bus, SA	8	36,1	14	8,0	0,7	1,9	1,05
Sarbus+Saiz (Sant Cugat)	12	108,2	19	5,4	1,3	1,5	0,63
TCC (Vilanova i la Geltrú)	4	19,7	8	8,8	0,5	0,8	0,51
TMESA (Terrassa)	13	98,5	52	8,0	2,8	12,0	5,41
TUS, S. Coop. CL (Sabadell)	13	112,8	54	10,7	3,0	12,8	6,59
Otros (20)	50	547,4	49	6,8	2,7	2,9	1,90
Total otros autobuses urbanos	119	1.031,5	239	8,0	13,4	38,7	20,30
Total sistema autobús	689	14.300,4	2.176	6,7	129,7	321,7	255,65

Encuesta de movilidad en día laborable 2012

La encuesta de movilidad en día laborable se realiza anualmente a una muestra de los residentes en la RMB mayores de 16 años: se preguntan todos los desplazamientos que se han hecho el día laborable anterior a la fecha de encuesta y sus características (motivo, modo, duración...).

Como primer resultado cabe destacar que, en un día laborable, en la RMB se realizan 16,1 millones de desplazamientos, lo que equivale a una media de 4,1 desplazamientos por persona y día.

La población no móvil representa un total de 346.465 individuos, y este hecho provoca que la media de desplazamientos diarios de la población descienda a 3,8.

CARACTERÍSTICAS BÁSICAS DE LA MOVILIDAD

	INDIVIDUOS		DESPLAZAMIENTOS		MEDIA
	ABSOLUTOS	%	ABSOLUTOS	%	
Población general con movilidad	3.908.356	91,9 %	16.125.464	95,3 %	4,1
Población general sin movilidad	346.465	8,1 %	0	0,0 %	0,0
Total población general	4.254.821	100,0 %	16.125.464	95,3 %	3,8

Los principales motivos que explican el hecho de no salir del domicilio recaen mayoritariamente en dos grupos: personas que declaran que no les hizo falta desplazarse (43,1 %) y personas que estaban enfermas (28,5 %). Las personas ocupadas que no habían salido, pero que trabajaron en su domicilio, representan el 3,7 % de la población no móvil y las que disponían de vacaciones, el 1 %.

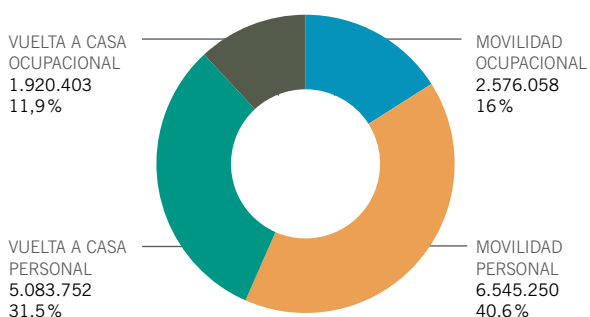
No se han incluido los desplazamientos *in labore*, inherentes a ciertas actividades profesionales (comercial, de mensajería, de transporte de viajeros y de mercancías, etc.) que se estiman en 791.150 al día. Este segmento representa un 1,3 % de la población mayor de 16 años y una media de 15 desplazamientos laborales durante su jornada.





Motivos de la movilidad

La movilidad ocupacional (por trabajo y por estudios), incluyendo los desplazamientos de regreso al domicilio, representa el 27,9 % de la movilidad total en la RMB.



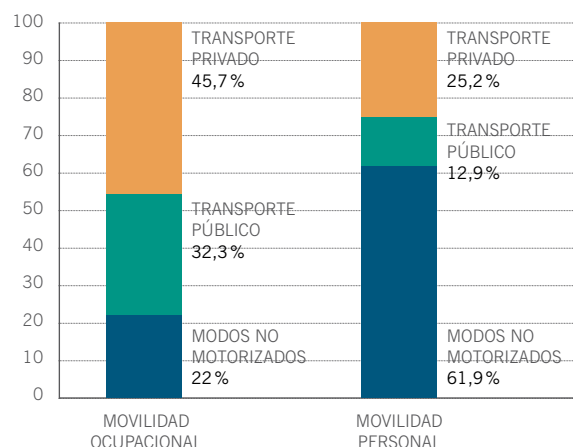
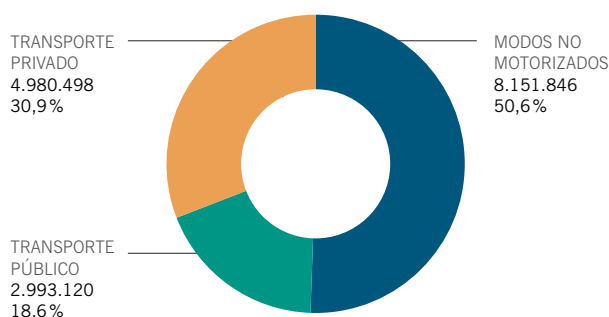
La movilidad personal es mayoritaria: 11,6 millones de desplazamientos diarios en la RMB (el 72,1 % de la movilidad, considerando también los respectivos regresos al domicilio).

Se observa una cierta triangulación: los desplazamientos de regreso al domicilio no son el 50 % del total, sino que en ocasiones se encadenan desplazamientos por diferentes motivos pero con un único regreso al domicilio.

MOTIVO DEL DESPLAZAMIENTO	DESPLAZAMIENTOS	PORCENTAJE
Trabajo	2.004.726	12,4 %
Estudios	571.333	3,5 %
Movilidad ocupacional	2.576.058	16,0 %
Compras	1.604.864	10,0 %
Médico/Hospital	343.065	2,1 %
Visita amigo/familiar	644.153	4,0 %
Acompañamiento de personas	1.519.632	9,4 %
Gestiones personales	781.604	4,8 %
Ocio/Diversión/Comidas/Deporte	1.021.239	6,3 %
Paseo	630.692	3,9 %
Movilidad personal	6.545.250	40,6 %
Vuelta a casa ocupacional	1.920.403	11,9 %
Vuelta a casa personal	5.083.752	31,5 %
Visita amigo/familiar	644.153	4,0 %
Vuelta a casa	7.004.156	43,4 %
Total RMB	16.125.464	100,0 %

Distribución modal

Más del 50 % de los desplazamientos en la RMB se realizan a pie y en bicicleta. El resto se efectúa con modos mecanizados: el 30,9 % en vehículo privado y el 18,6 % en transporte público.



La ocupación del coche declarada por los entrevistados tiene un valor medio en la RMB de 1,7 personas por vehículo.

Si se analiza la distribución modal según el motivo del desplazamiento se halla una clara diferencia entre los dos grandes grupos de motivos, ocupacionales y personales. Así, la movilidad ocupacional es eminentemente mecanizada (solo el 22 % de los viajes se realizan a pie o en bicicleta), mientras que la movilidad personal se produce predominantemente a pie.

Haciendo una desagregación de modos se observa que la bicicleta representa un 2,5 % del total de los desplazamientos en modos no mecanizados. Mientras que en el conjunto de desplazamientos en transporte público, el modo ferroviario es el principal. Por lo que se refiere al vehículo privado, el coche es mayoritario en el ámbito metropolitano.

Respecto al total de las etapas en los distintos modos, los 16,1 millones de desplazamientos corresponden a 17,7 millones de etapas, resultando un índice de intermodalidad del 1,1. La intermodalidad más elevada se da en el transporte público.

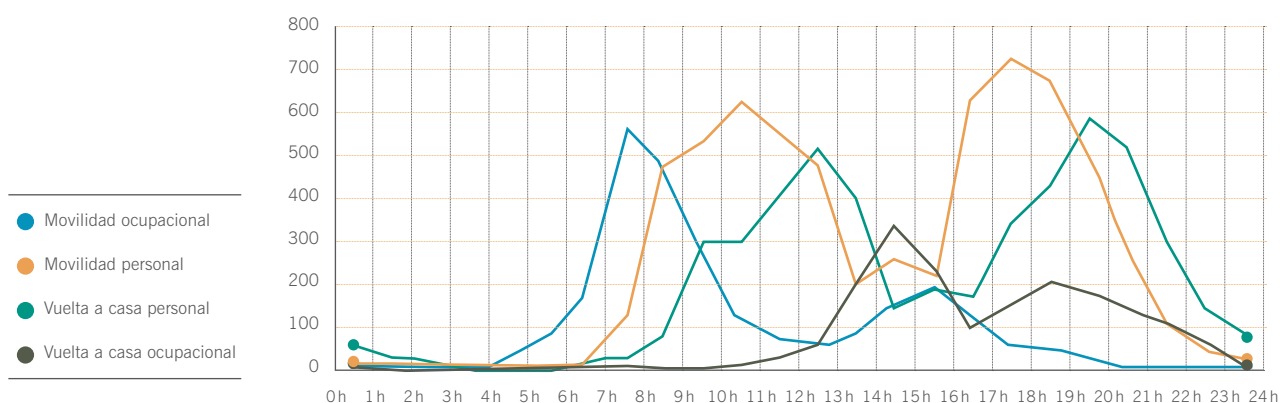


MEDIO DE TRANSPORTE	ETAPAS	PORCENTAJE	MEDIO DE TRANSPORTE	ETAPAS	PORCENTAJE
Caminante	8.598.356	48,7 %	Coche	4.435.301	25,1 %
Bicicleta	234.272	1,3 %	Moto	574.557	3,3 %
Total no motorizado	8.832.628	50,0 %	Furgoneta/camión	113.640	0,6 %
Autobús	1.413.991	8,0 %	Total vehículo privado	5.123.499	29,0 %
Metro	1.310.088	7,4 %	Total etapas	17.650.820	100,0 %
Otros ferroviarios (FGC, Cercanías Renfe, Tranvía)	776.247	4,4 %	Total desplazamientos	16.125.464	
Resto TPC	194.366	1,1 %	Ratio etapas/desplazamientos	1,1	
Total TPC	3.694.693	20,9 %			

La movilidad y el tiempo

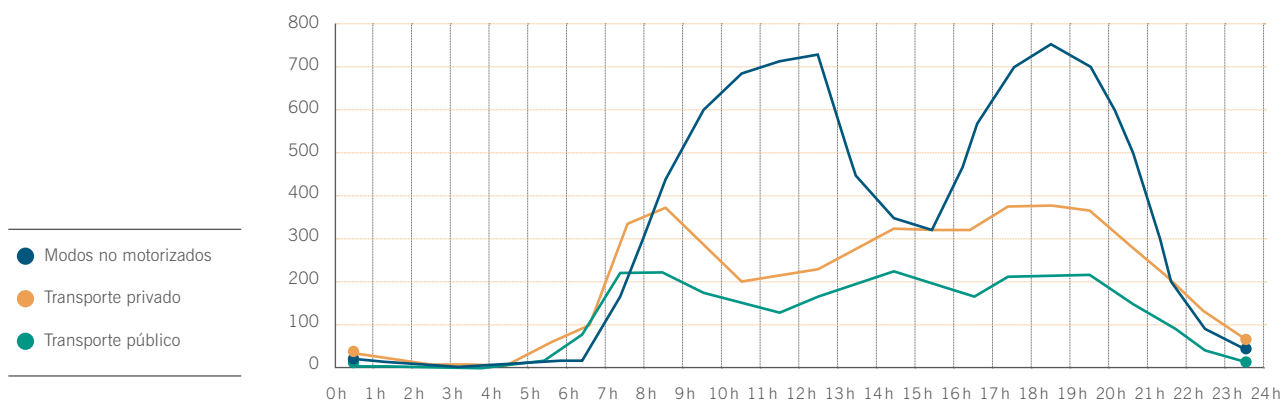
La movilidad ocupacional tiene una distribución en dos olas: la de la mañana, con hora punta entre las 7 h y las 8 h, y la de la tarde, de magnitud muy inferior, con hora

punta entre las 15 h y las 16 h. En cambio la movilidad personal tiene dos olas bastante similares, en la mañana (10 h a 11 h) y en la tarde (16 h a 18 h).



Si se analiza el tiempo por modos se observa la relativa homogeneidad de la distribución del transporte público durante la jornada, la hora punta para el transporte priva-

do entre las 8 h y las 9 h, y una doble hora punta en los desplazamientos a pie: a media mañana y a media tarde.





Respecto a la duración percibida de los desplazamientos se observa que los modos no mecanizados no se eligen para realizar desplazamientos que vayan a durar más de 15 minutos (excepto si el propósito es pasear). En cuanto a los modos mecanizados, los desplazamientos en transporte privado tienen una duración media inferior (19,5 minutos) a la duración media de los desplazamientos en transporte público (37,6 minutos).



DURACIÓN MEDIA PERCIBIDA DE LOS DESPLAZAMIENTOS

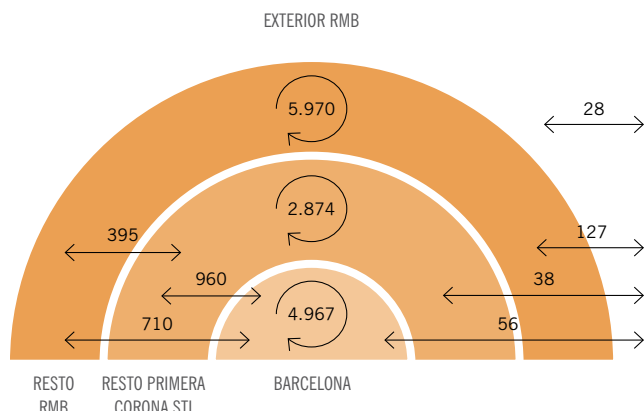
MOTIVO DE DESPLAZAMIENTO	MODO DE TRANSPORTE			TOTAL
	MODOS NO MOTORIZADOS	TRANSPORTE PÚBLICO	TRANSPORTE PRIVADO	
Trabajo	12,4	38,3	23,0	25,2
Estudios	12,9	45,6	20,0	30,1
Compras	10,8	25,9	13,2	12,2
Médico/Hospital	15,2	33,4	21,6	23,4
Visita amigo/familiar	12,5	37,1	17,4	20,1
Acompañamiento de personas	10,2	29,0	13,1	12,7
Gestiones personales	14,3	31,0	18,5	19,4
Ocio/Diversión/Comidas/Deportes	13,5	29,1	18,4	17,0
Paseo	35,3	35,3	25,8	35,0
Vuelta a casa ocupacional	13,7	43,3	22,8	27,8
Vuelta a casa personal	15,2	36,0	19,2	19,0
Total	15,0	37,6	19,5	20,6

Flujos de movilidad

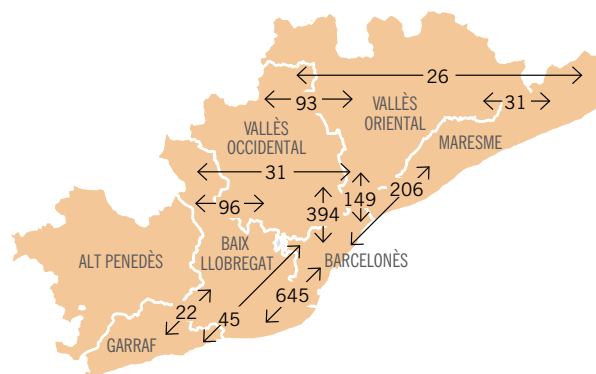
Tanto en los flujos entre zonas metropolitanas (relación de Barcelona ciudad con los 17 municipios de la primera corona y con el resto de la región metropolitana) como en los flujos entre las 7 comarcas de la región, destaca la polaridad de Barcelona.

FLUJOS ENTRE ZONAS METROPOLITANAS

DESPLAZAMIENTOS EXPRESADOS EN MILLARES



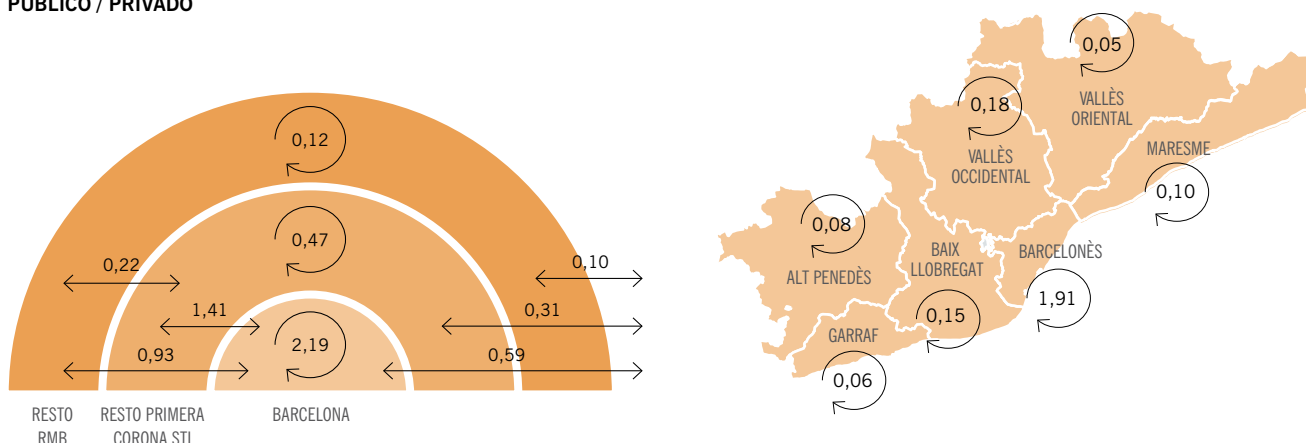
FLUJOS ENTRE LAS 7 COMARCAS DE LA REGIÓN



El nivel de uso del vehículo privado en estos flujos es muy distinto: la ratio transporte público / vehículo privado en la ciudad de Barcelona (2,19), y en los flujos con Barcelona (1,41 y 0,93), es radicalmente contraria al resto de flujos, en los que predomina el vehículo privado.

El análisis por comarcas muestra que solo en los desplazamientos intracomarcales del Barcelonès la ratio transporte público / transporte privado es >1.

RATIO TRANSPORTE PÚBLICO / PRIVADO

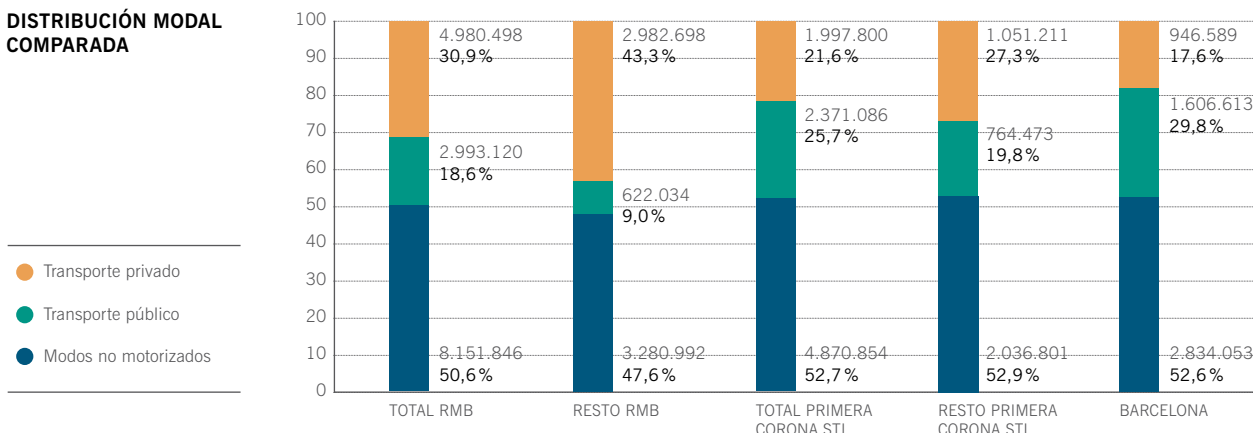


Barcelona ciudad

La ciudad de Barcelona es el origen o destino del 41,5 % del total de los desplazamientos que realizan los residentes en la RMB en un día laborable. De estos 6,7 millones de desplazamientos diarios que pasan por Barcelona, casi el 75 % (5 millones) son internos, con origen y destino en la propia ciudad.

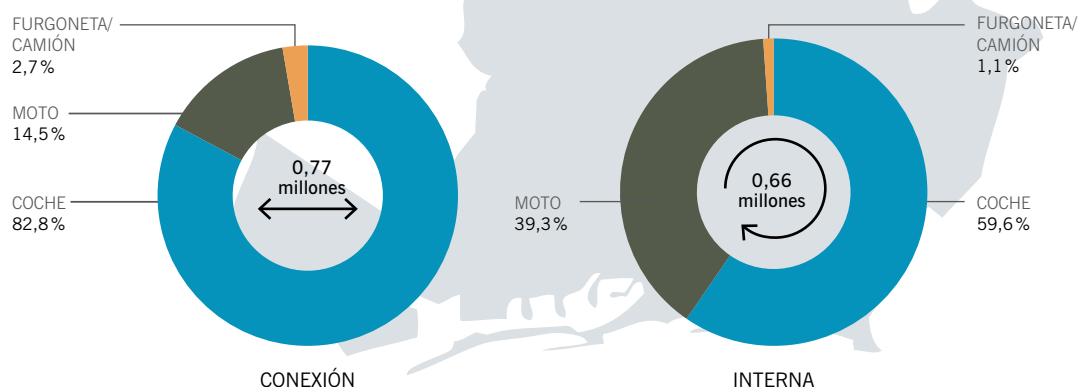
El conjunto de los desplazamientos de los residentes en Barcelona ciudad es claramente más sostenible que el del resto de la población: más de un 50 % de los desplazamientos se hacen caminando o en bici, y casi un 30 %, en transporte público.

DISTRIBUCIÓN MODAL COMPARADA



Además, singularmente en la ciudad, el modo privado está muy basado en el uso de la moto, que obtiene casi el 40 % de los desplazamientos en vehículo privado.

MOVILIDAD CON VEHÍCULO PRIVADO EN BARCELONA



Percepción de la ciudadanía

Motivo de uso de los vehículos privados

Se ha preguntado a las personas que optan por el transporte privado cuál es su motivación en el momento de escoger dicho modo. En la primera corona, las dos causas

más frecuentes son la comodidad y la rapidez (en comparación con el transporte público). En el resto del ámbito metropolitano, aunque como primera causa se mantiene la comodidad, la segunda causa pasa a ser la oferta inexistente o inadecuada de servicios de transporte público.

MOTIVOS PARA UTILIZAR EL COCHE/MOTO	ZONAS METROPOLITANAS				
	BARCELONA	RESTO PRIMERA CORONA STI	TOTAL PRIMERA CORONA STI	RESTO RMB	TOTAL RMB
Es más cómodo	26,4%	29,4%	27,9%	28,5%	28,2%
Es más rápido que el transporte público	24,8%	23,5%	24,2%	17,0%	20,4%
Falta de oferta / Oferta inadecuada del transporte público	10,2%	11,8%	11,0%	18,5%	14,9%
Porque me llevan	11,0%	10,6%	10,8%	6,8%	8,7%
Porque tengo más libertad	6,0%	5,4%	5,7%	8,0%	6,9%
Es más barato que el transporte público	7,1%	6,3%	6,7%	5,9%	6,3%
Porque no tengo otro remedio	3,4%	3,8%	3,6%	6,0%	4,8%
Prefiero el transporte privado al transporte público	2,9%	2,4%	2,7%	3,6%	3,1%
Hago muchas gestiones / Acompaño gente	3,2%	1,9%	2,6%	2,5%	2,5%
Es fácil aparcar allá donde voy	2,7%	2,2%	2,5%	1,2%	1,8%
Desconozco el transporte público	0,2%	0,2%	0,2%	0,6%	0,4%

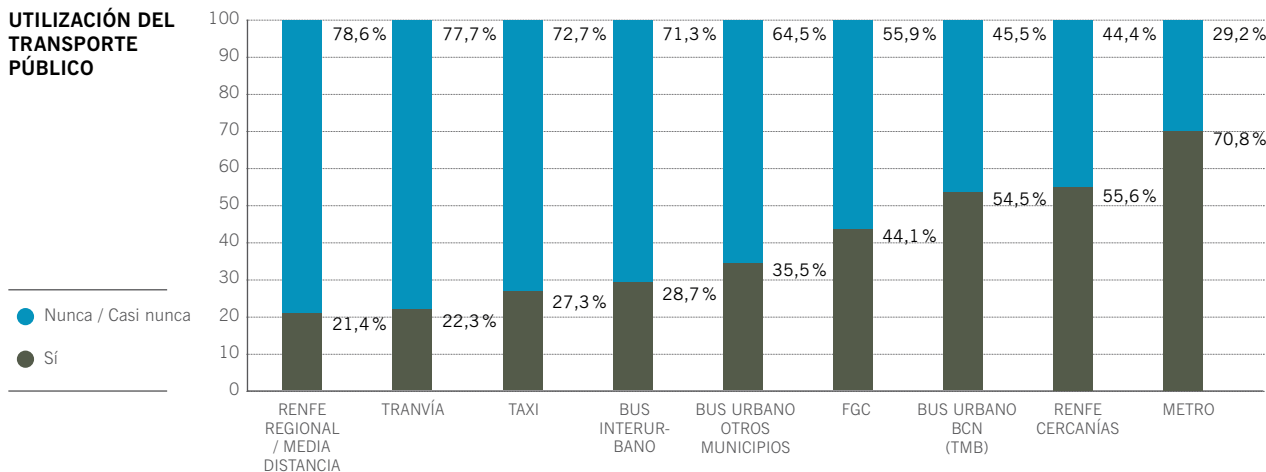


Modos públicos más utilizados

A la población usuaria del transporte público (los que declaran que lo utilizan) se les ha preguntado si utilizan, o no, los distintos medios de transporte público existentes en la RMB.

El 71 % de la población declara ir en metro, que es el modo más utilizado. En el otro extremo, el servicio de Renfe de media distancia y el tranvía son los menos utilizados y solamente cerca de una cuarta parte de la población los utiliza.

UTILIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO



Satisfacción y seguridad de los modos

Respecto a la satisfacción de los distintos modos, la calificación máxima, en una escala de 0 a 10, la obtiene ir a pie. Los modos públicos, aunque bien calificados, son los menos valorados.

Por el contrario, en la valoración de la seguridad, ir a pie y el transporte público son los modos considerados como más seguros. En el extremo opuesto se halla la moto, percibida como el medio más inseguro.

MEDIO DE TRANSPORTE	INSEGURIDAD MEDIA
Moto/Ciclomotor	5,6
Bicicleta	4,2
Coche acompañante	4,0
Coche conductor	3,9
Transporte público	2,5
A pie	1,9

MEDIO DE TRANSPORTE	NOTA MEDIA
A pie	8,4
Bicicleta	8,2
Moto/Ciclomotor	8,1
Coche	7,8
Tranvía	7,6
FGC	7,5
Taxi	7,2
Metro	7,1
Bus urbano BCN (TMB)	7,0
Bus urbano otros municipios	6,8
Bus interurbano	6,8
Renfe regional / media distancia	6,8
Renfe cercanías	6,7



Evolución de la movilidad: comparativa con el año 2011

La EMEF 2012 muestra una ligera disminución, respecto del año 2011, en el volumen de desplazamientos diarios en el conjunto de la RMB (-1,5 %). En consecuencia, disminuye la ratio de desplazamientos por persona y día, especialmente fuera de Barcelona ciudad.

Respecto a los motivos de los desplazamientos, en el último año se ha producido una disminución de la movilidad ocupacional (-4,4 %). A diferencia de las ediciones anteriores

de la EMEF, los desplazamientos por motivos personales no incrementan, sino que se estabilizan (-0,1 %).

Con relación a los medios de transporte, ha habido un aumento de los modos no motorizados respecto al año 2011: un ligero aumento de los desplazamientos a pie (0,7 %), y un incremento de los desplazamientos en bicicleta (4 %). Además se ha producido una reducción en el uso de los modos mecanizados: del 3 % en transporte público y del 4,3 % en vehículo privado.

MOTIVOS DE LOS DESPLAZAMIENTOS		DESPLAZAMIENTOS		VARIACIÓN	
		2011	2012	ABSOLUTS	%
Barcelona	Movilidad ocupacional	945.369	918.422	-26.947	-2,9 %
	Movilidad personal	2.096.847	2.160.418	63.571	3,0 %
	Vuelta a casa	2.317.995	2.308.415	-9.580	-0,4 %
	Total	5.360.212	5.387.255	27.043	0,5 %
Resto primera corona STI	Movilidad ocupacional	650.039	609.063	-40.975	-6,3 %
	Movilidad personal	1.615.335	1.562.125	-53.209	-3,3 %
	Vuelta a casa	1.761.226	1.681.297	-79.929	-4,5 %
	Total	4.026.600	3.852.486	-174.114	-4,3 %
Total primera corona STI	Movilidad ocupacional	1.595.407	1.527.485	-67.922	-4,3 %
	Movilidad personal	3.712.182	3.722.544	10.361	0,3 %
	Vuelta a casa	4.079.222	3.989.712	-89.509	-2,2 %
	Total	9.386.811	9.239.741	-147.070	-1,6 %
Resto RMB	Movilidad ocupacional	1.099.486	1.048.574	-50.912	-4,6 %
	Movilidad personal	2.841.864	2.822.706	-19.158	-0,7 %
	Vuelta a casa	3.049.834	3.014.443	-35.390	-1,2 %
	Total	6.991.184	6.885.723	-105.461	-1,5 %
Total RMB	Movilidad ocupacional	2.694.893	2.576.058	-118.835	-4,4 %
	Movilidad personal	6.554.047	6.545.250	-8.797	-0,1 %
	Vuelta a casa	7.129.055	7.004.156	-124.900	-1,8 %
	Total	16.377.995	16.125.464	-252.531	-1,5 %

MODOS DE DESPLAZAMIENTO		DESPLAZAMIENTOS		VARIACIÓN	
		2011	2012	ABSOLUTS	%
Barcelona	Modos no motorizados	2.716.524	2.834.053	117.529	4,3 %
	Transporte público	1.632.555	1.606.613	-25.942	-1,6 %
	Transporte privado	1.011.132	946.589	-64.543	-6,4 %
	Total	5.360.212	5.387.255	27.043	0,5 %
Resto primera corona STI	Modos no motorizados	2.151.142	2.036.801	-114.341	-5,3 %
	Transporte público	795.647	764.473	-31.174	-3,9 %
	Transporte privado	1.079.811	1.051.211	-28.599	-2,6 %
	Total	4.026.600	3.852.486	-174.114	-4,3 %
Total primera corona STI	Modos no motorizados	4.867.666	4.870.854	3.188	0,1 %
	Transporte público	2.428.202	2.371.086	-57.116	-2,4 %
	Transporte privado	2.090.943	1.997.800	-93.142	-4,5 %
	Total	9.386.811	9.239.741	-147.070	-1,6 %
Resto RMB	Modos no motorizados	3.221.116	3.280.992	59.876	1,9 %
	Transporte público	656.000	622.034	-33.967	-5,2 %
	Transporte privado	3.114.068	2.982.698	-131.370	-4,2 %
	Total	6.991.184	6.885.723	-105.461	-1,5 %
Total RMB	Modos no motorizados	8.088.782	8.151.846	63.064	0,8 %
	Transporte público	3.084.202	2.993.120	-91.083	-3,0 %
	Transporte privado	5.205.010	4.980.498	-224.512	-4,3 %
	Total	16.377.995	16.125.464	-252.531	-1,5 %



Informe de auditoría

CAPÍTULO 4





**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 2012

Marzo 2013



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 AUDITORÍA 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 2012, la cuenta de resultados, la liquidación del presupuesto y la memoria correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha. Los Administradores de la **ATM** son responsables de la formulación de las cuentas anuales de la **ATM**, de acuerdo con el marco normativo de información financiera aplicable a la entidad (que se identifica en la Nota 2 de la memoria adjunta) y, en particular, con los principios y criterios contables contenidos en el mismo. Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre las citadas cuentas anuales en su conjunto, basada en el trabajo realizado de acuerdo con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España, que requiere el examen mediante la realización de pruebas selectivas, de la evidencia justificativa de las cuentas anuales y la evaluación de si su presentación, los principios y criterios contables utilizados y las estimaciones realizadas, están de acuerdo con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación.

En nuestra opinión, las cuentas anuales del ejercicio 2012 adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera de la **ATM** a 31 de Diciembre de 2012, así como de los resultados de sus operaciones reflejados en la cuenta de pérdidas y ganancias y en el estado de liquidación del presupuesto adjuntos y de los recursos obtenidos y aplicados durante el ejercicio anual terminado en dicha fecha, de conformidad con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación y, en particular, con los principios y criterios contables contenidos en el mismo.

Barcelona, 27 de Marzo de 2013

GABINETE TÉCNICO
DE AUDITORÍA Y CONSULTORÍA, S.A.



Antoni Clapés Donadeu
Socio – Auditor de Cuentas



Membre exercent:

GABINETE TÉCNICO DE
AUDITORIA Y
CONSULTORIA, S.A.
Any 2013 Núm. 20/13/02542
COPIA GRATUITA

Informe subjecte a la taxa establerta a l'article 44 del text refós de la Llei d'auditoria de comptes, aprovat per Reial decret legislatiu 1/2011, d'1 de juliol.



CUENTAS ANUALES DEL EJERCICIO 2012





AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

BALANCE DE SITUACIÓN A 31-12-2012 y 31-12-2011

ACTIVO		
	2012	2011
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	107.045,71	205.248,93
SOFTWARE	1.727.827,50	1.727.827,50
OTRO INMOVILIZADO INMATERIAL	22.794,39	22.794,39
AMORTIZACIÓN ACUMULADA DEL INMOVILIZADO INMATERIAL	-1.643.576,18	-1.545.372,96
INMOVILIZADO MATERIAL	1.227.619,88	1.199.201,94
CONSTRUCCIONES	309.881,95	309.881,95
MAQUINARIA, INSTALACIONES Y UTILLAJE	97.565,23	91.313,23
MOBILIARIO	89.145,33	88.857,88
EQUIPOS PARA PROCESOS DE INFORMACIÓN	1.054.992,94	1.054.811,27
INSTALACIONES COMPLEJAS ESPECIALIZADAS	8.219.931,67	7.904.623,87
OTRO INMOVILIZADO MATERIAL	1.661,08	1.661,08
AMORTIZACIÓN ACUMULADA DEL INMOVILIZADO MATERIAL	-8.545.558,32	-8.251.947,34
INMOVILIZADO FINANCIERO	30.000,00	30.000,00
ACCIONES SIN COTIZACIÓN OFICIAL	30.000,00	30.000,00
DEUDORES	107.917.284,39	87.978.542,13
DEUDORES POR DERECHOS RECONOCIDOS.PRESUPUESTO CORRIENTE	98.462.793,26	73.526.566,30
DEUDORES POR DERECHOS RECONOCIDOS.PRESUPUESTOS CERRADOS	1.287.793,05	932.227,31
HACIENDA PÚBLICA, DEUDORA POR IVA	8.105.121,35	7.338.793,96
OTROS DEUDORES NO PRESUPUESTARIOS	61.576,73	6.180.954,56
CUENTAS FINANCIERAS	-93.156,15	64.263.573,95
FIANZAS A CORTO PLAZO	22.631,03	22.631,03
TESORERÍA	-115.787,18	64.240.942,92
AJUSTES POR PERIODIFICACIÓN	4.789.000,00	2.955.000,00
INGRESOS DIFERIDOS	4.789.000,00	2.955.000,00
TOTAL ACTIVO	117.841.356,61	160.495.129,73

El Director General,

El Jefe de Administración,





AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

BALANCE DE SITUACIÓN A 31-12-2012 y 31-12-2011

PASIVO		
	2012	2011
PATRIMONIO Y RESERVAS	8.755.497,82	16.511.711,97
PATRIMONIO	16.511.711,97	16.554.894,89
RESULTADO DEL EJERCICIO	-7.756.214,15	-43.182,92
SUBVENCIONES DE CAPITAL DEL SECTOR ESTATAL	3.863.562,03	3.868.610,70
DEUDAS A CORTO PLAZO	96.557.377,15	120.897.671,30
ACREED. POR OBLIG. RECONOCIDAS PTO.CORRIENTE	86.328.218,65	107.107.300,23
ACREED. POR OBLIG. RECONOCIDAS PTOS.CERRADOS	718.377,57	816.096,59
PRÉSTAMOS A CORTO PLAZO	0,00	0,00
HACIENDA PÚBLICA, ACREEDORA POR CONCEP. FISCALES	31.678,24	24.315,00
SEGURIDAD SOCIAL, ACREEDORA	5.164,49	5.180,94
OTROS ACREEDORES NO PRESUPUESTARIOS	1.892.226,11	1.033.863,20
FIANZAS A CORTO PLAZO	40.521,89	30.266,12
OPERADORES POR INTEGRACIÓN TARIFARIA	7.541.190,20	11.880.649,22
AJUSTES POR PERIODIFICACIÓN	8.664.919,61	19.217.135,76
GASTOS DIFERIDOS	5.768.773,46	5.682.905,56
INGRESOS ANTICIPADOS	2.896.146,15	13.534.230,20
TOTAL PASIVO	117.841.356,61	160.495.129,73

El Director General,

El Jefe de Administración,




AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ
CUENTA DE RESULTADOS CORRESPONDIENTES A LOS EJERCICIOS CERRADOS EL 31-12-2012 y 31-12-2011

	2012	2011
INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	1.081.031.820,32	1.117.905.738,01
VENTAS DE SERVICIOS	556.035.805,09	522.784.722,90
TRANSFERENCIAS DE LA ADM. GENERAL DEL ESTADO	94.701.350,72	133.739.424,84
TRANSFERENCIAS DE COMUNIDADES AUTONOMAS	220.273.409,05	279.188.187,73
TRANSFERENCIAS DE ENTIDADES LOCALES	162.486.021,69	153.217.131,81
OTROS INGRESOS	105.800,95	155.713,19
TRANSF.CAPITAL DE COMUNIDAD AUTÓNOMAS	47.429.432,82	28.820.557,54
GASTOS DE EXPLOTACIÓN	1.088.422.433,40	1.117.444.718,72
SUELDOS Y SALARIOS	1.315.250,10	1.419.373,85
COTIZACIONES SOCIALES A CARGO DE LA ENTIDAD	274.433,03	264.911,03
OTROS GASTOS SOCIALES	14.549,08	55.793,54
TRIBUTOS	0,00	55,68
ALQUILERES	76.098.296,52	73.942.672,53
REPARACIONES Y CONSERVACIÓN	666.126,99	709.651,58
SUMINISTROS	29.198,74	31.925,45
OTROS SERVICIOS	113.383,87	125.478,03
TRABAJOS REALIZADOS POR OTRAS EMPRESAS	473.272.390,20	442.492.390,39
PRIMAS DE SEGUROS	18.183,82	17.523,75
MATERIAL DE OFICINA	50.717,70	37.932,07
GASTOS DIVERSOS	717.084,32	834.641,62
TRANSFERENCIAS A OPERADORES PÚBLICOS	323.469.099,01	390.274.577,62
TRANSFERENCIAS A ENTIDADES LOCALES	72.758.600,00	85.176.000,04
TRANSFERENCIAS CORRIENTES A OTRAS EMPRESAS	92.195.687,20	93.241.233,92
TRANSFERENCIAS DE CAPITAL A EMPRESAS PRIVADAS	47.429.432,82	28.820.557,62
MARGEN BRUTO	-7.390.613,08	461.019,29
INGRESOS FINANCIEROS	28.574,44	147.848,31
INGRESOS FINANCIEROS	28.574,44	147.848,31
GASTOS FINANCIEROS	230,71	464.762,80
INTERESES PRÉSTAMOS	0,00	464.336,62
OTROS GASTOS FINANCIEROS	230,71	426,18
RESULTADO FINANCIERO	28.343,73	-316.914,49
AMORTIZACIONES Y PROVISIONES	398.203,31	937.471,25
AMORTIZACIÓN DEL INMOVILIZADO MATERIAL	308.819,90	841.302,07
AMORTIZACIÓN DEL INMOVILIZADO INMATERIAL	89.383,41	96.169,18
RESULTADO NETO	-7.760.472,66	-793.366,45
RESULTADO EXTRAORDINARIO	4.258,51	750.183,53
RESULTADOS EXTRAORDINARIOS	4.258,51	750.183,53
RESULTADO DEL EJERCICIO	-7.756.214,15	-43.182,92

 El Director General,
 

 El Jefe de Administración,
 



AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

Ejercicio contable: 2012

RESUMEN DE LIQUIDACIÓN DEL PRESUPUESTO 2012

CAPÍTULO	CONSIGNACIÓN INICIAL	MODIFICACIONES	CONSIGNACIÓN DEFINITIVA	DERECHOS RECONOCIDOS	DERECHOS RECAUDADOS	PENDIENTE DE COBRO	ESTADO DE EJECUCIÓN	%
3: Tasas y otros ingresos	548.073.421,58	8.725.979,30	556.799.400,88	556.555.052,79	556.436.768,79	118.284,00	244.348,09	99,96%
4: Transferencias corrientes	502.001.392,00	-38.549.703,96	463.451.688,04	463.416.714,69	365.072.205,43	98.344.509,26	34.973,35	99,99%
5: Ingresos patrimoniales	30.000,00	0,00	30.000,00	28.574,44	28.574,44	0,00	1.425,56	95,25%
7: Transferencias capital	48.479.335,40	0,00	48.479.335,40	48.479.335,40	48.479.335,40	0,00	0,00	100,00%
8: Rem. Tes. Fin. IRC	0,00	25.185.677,40	25.185.677,40	0,00	0,00	0,00	25.185.677,40	0,00%
TOTAL INGRESOS	1.098.584.148,98	-4.638.047,26	1.093.946.101,72	1.068.479.677,32	970.016.884,06	98.462.793,26	25.466.424,40	97,67%
CAPÍTULO	CONSIGNACIÓN INICIAL	MODIFICACIONES	CONSIGNACIÓN DEFINITIVA	OBLIGACIONES RECONOCIDAS	OBLIGACIONES PAGADAS	PENDIENTE DE PAGO	ESTADO DE EJECUCIÓN	%
1: Personal	1.775.397,61	-203.100,00	1.572.297,61	1.565.573,97	1.540.659,82	24.914,15	6.723,64	99,57%
2: Compra bienes y servicios	545.585.343,14	10.284.780,75	555.870.123,89	552.752.172,50	551.512.251,16	1.239.921,34	3.117.951,39	99,44%
3: Gastos financieros	5.000,00	-4.164,54	835,46	230,71	230,71	0,00	604,75	27,61%
4: Transferencias corrientes	502.489.872,83	-16.130.769,45	486.359.103,38	486.589.386,21	401.527.205,33	85.062.180,88	-230.282,83	100,05%
6: Inversiones	1.162.700,00	42.050,36	1.204.750,36	328.418,03	327.215,75	1.202,28	876.332,33	27,26%
7: Transferencias Capital	47.565.835,40	1.373.155,62	48.938.991,02	47.429.432,82	47.429.432,82	0,00	1.509.558,20	96,92%
TOTAL GASTOS	1.098.584.148,98	-4.638.047,26	1.093.946.101,72	1.088.665.214,24	1.002.336.995,59	86.328.218,65	5.280.887,48	99,52%

El Director General,

El Jefe de Administración,





AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

Ejercicio contable: 2012

RESUMEN DE LIQUIDACIÓN DE EJERCICIOS CERRADOS

CAPÍTULO	CONSIGNACIÓN INICIAL	MODIFICACIONES	CONSIGNACIÓN DEFINITIVA	DERECHOS RECONOCIDOS	DERECHOS RECAUDADOS	PENDIENTE DE COBRO	ESTADO DE EJECUCIÓN	%
0.- Ejercicios cerrados	74.458.793,61	0,00	74.458.793,61	74.458.793,61	73.171.000,56	1.287.793,05	0,00	100,00%
TOTAL INGRESOS	74.458.793,61	0,00	74.458.793,61	74.458.793,61	73.171.000,56	1.287.793,05	0,00	100,00%
CAPÍTULO	CONSIGNACIÓN INICIAL	MODIFICACIONES	CONSIGNACIÓN DEFINITIVA	OBLIGACIONES RECONOCIDAS	OBLIGACIONES PAGADAS	PENDIENTE DE PAGO	ESTADO DE EJECUCIÓN	%
0.- Ejercicios cerrados	107.923.396,82	-108.633,39	107.814.763,43	107.814.763,43	107.096.385,86	718.377,57	0,00	100,00%
TOTAL GASTOS	107.923.396,82	-108.633,39	107.814.763,43	107.814.763,43	107.096.385,86	718.377,57	0,00	100,00%
DIFERENCIAS ING/GASTOS	-33.464.603,21	108.633,39	-33.355.969,82	-33.355.969,82	-33.925.385,30	569.415,48		

El Director General,

El Jefe de Administración,





AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

Ejercicio contable: 2012

RESULTADO PRESUPUESTARIO A 31-12-2012

	AÑO 2012	AÑO 2011
1. DERECHOS RECONOCIDOS NETOS	1.068.479.677,32	1.118.909.362,69
2. OBLIGACIONES RECONOCIDAS NETAS	1.088.665.214,24	1.165.226.424,69
3. RESULTADO PRESUPUESTARIO (1-2)	-20.185.536,92	-46.317.062,00
4. DESVIACIONES POSITIVAS DE FINANCIACIÓN	101.388,31	1.032.892,11
5. DESVIACIONES NEGATIVAS DE FINANCIACIÓN	12.590.525,91	46.943.666,43
6. GASTOS FINANCIADOS CON REMANENTE LÍQUIDO DE TESORERÍA	8.858.483,79	1.209.137,12
7. RESULTADO DE OPERACIONES COMERCIALES		
8. RESULTADO PRESUPUESTARIO AJUSTADO (3-4+5+6+7)	1.162.084,47	802.849,44
	1.162.084,47	802.849,44

El Director General,

El Jefe de Administración,





AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

Ejercicio contable: 2012

REMANENTE LÍQUIDO DE TESORERÍA A 31-12-2012

	ANY 2012	AÑO 2011
1. (+) DEUDORES PENDIENTES DE COBRO A FINAL DEL EJERCICIO		88.001.173,16
De Presupuesto de Ingresos. Ejercicio corriente	98.462.793,26	73.526.566,30
De Presupuesto de Ingresos. Ejercicios cerrados	1.287.793,05	932.227,31
De operaciones comerciales		
De otras operaciones no presupuestarias	8.189.329,11	13.542.379,55
Menos = Saldos de cobro dudoso		
Menos = Ingresos realizados pendientes de aplicación definitiva		
2. (-) ACREEDORES PENDIENTES DE PAGO A FINAL DEL EJERCICIO	96.557.377,15	120.897.671,30
De Presupuesto de gastos. Ejercicio Corriente	86.328.218,65	107.107.300,23
De Presupuesto de gastos. Presupuestos cerrados	718.377,57	816.096,59
De presupuesto de ingresos		
De operaciones comerciales		
De otras operaciones no presupuestarias	9.510.780,93	12.974.274,48
Menos = Pagos realizados pendientes de aplicación definitiva		
3. (+) FONDOS LÍQUIDOS EN LA TESORERÍA A FINALES DEL EJERCICIO	-115.787,18	64.240.942,92
4. REMANENTE DE TESORERÍA AFECTADO A GASTOS CON FINANCIACIÓN AFECTADA	3.878.943,18	16.170.043,12
5. REMANENTE DE TESORERÍA PARA GASTOS GENERALES (1-2+3-4)	7.387.807,91	15.174.401,66
REMANENTE DE TESORERÍA TOTAL	11.266.751,09	31.344.444,78
REMANENTE DE TESORERÍA PARA GASTOS GENERALES (1-2+3-4)	7.387.807,91	15.174.401,66
Gastos Comprometidos a 31/12/2012 (no financiación afectada)	936.703,13	1.084.252,27
Remanente de Tesorería Libre para Otros Gastos	6.451.104,78	14.090.149,39

El Director General,

El Jefe de Administración,





**MEMORIA DEL EJERCICIO 2012 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:

- Planificación de las infraestructuras y servicios de transporte público colectivo.
- Relaciones con los operadores de transporte colectivo (concertación y seguimiento de contratos-programa y otros convenios).





- Gestión de la financiación del sistema por parte de las administraciones y el control de los ingresos, costes e inversiones de las empresas prestadoras del servicio.
- Ordenación de tarifas.
- Publicidad, información y relaciones con los usuarios.
- Marco normativo futuro.
- Otras funciones relacionadas con la movilidad.

1.3 - Organización

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.

La ATM como entidad del sector público de la Generalitat de Catalunya adscrita al Departament de Territori i Sostenibilitat está incluida en el ámbito de los Presupuestos de la Generalitat de Catalunya.





La composición del Consejo de Administración en Diciembre de 2012 así como los cambios producidos en el mes de Enero de 2013 por parte de la Generalitat de Catalunya son los siguientes:

Presidente: Sr. Lluís Recoder i Miralles (hasta el 16 de Enero de 2013)
Sr. Santi Vila i Vicente (a partir del 16 de Enero de 2013)

Vicepresidente 1º: Sr. Joaquim Forn i Chiariello

Vicepresidente 2º: Sr. Antoni Poveda i Zapata

Vocales:

• **Generalitat de Catalunya (8):**

Sr. Xavier Baiget i Cantons
Sr. Damia Calvet i Valera (hasta el 16 de Enero de 2013)
Sra. Isabel de Diego i Levi-Picard
Sra. Maria Assumpta Farran i Poca
Sr. Ricard Font i Hereu
Sr. Enric Ticó i Buixadós
Sr. Pau Villòria i Sistach
Sr. Jordi Follia i Alsina (hasta el 16 de Enero de 2013)
Sr. Pere Padrosa i Pierre (a partir del 16 de Enero de 2013)
Francisco Javier Flores i Garcia (a partir del 16 de Enero de 2013)

• **Administraciones locales fundadoras (5):**

Sra. Sonia Recasens i Alsina
Sr. Antonio Balmón Arévalo
Sr. Lluís Tejedor i Ballesteros
Sr. Antoni Vives i Tomàs
Sr. Constantí Serrallonga i Tintoré

• **AMTU (2)**

Sr. Josep Mayoral i Antigas
Sr. Joan Mora i Bosch





- **Administración del Estado** (2 vocales observadores)

Sr. Dolores Morán Laorden
Sra. Ana Ángeles Marín Andréu

- **Secretaria**

Sra. Carme Sardà i Vilardaga

La composición del Comité Ejecutivo en 31 de Diciembre de 2012 así como los cambios producidos en el mes de Enero de 2013 por parte de la Generalitat de Catalunya son los siguientes:

Presidente:

- Sr. Damià Calvet i Valera (hasta el 16 de Enero de 2013)
- Sr. Ricard Font i Herreu (a partir del 16 de Enero de 2013)

Vocales:

- **Generalitat de Catalunya**

Sr. Ricard Font i Hereu (hasta el 16 de Enero de 2013)
Sr. Pere Padrosa i Pierre (a partir del 16 de Enero de 2013)
Sr. Enric Ticó i Buixadós

- **Ajuntament de Barcelona**

Sra. Constantí Serrallonga i Tintoré

- **Àrea Metropolitana de Barcelona**

Excm. Sr. Antoni Poveda Zapata

- **AMTU**

Sr. Antoni Prunés i Santamaria (hasta el 16 de Enero de 2013)
Sr. Josep Lluís Castell i Romero (a partir del 16 de Enero de 2013)

Secretaria:

- Sra. Carme Sardà i Vilardaga





El Director General de la ATM ha sido el Sr. Ramon Seró i Esteve hasta el nombramiento en fecha 16 de Enero de 2013 del Sr. Josep Anton Grau i Reinés.

En fecha 21 de Julio de 2011 se constituyó el Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) en virtud de la Ley 31/2010 de 3 de Agosto. La AMB sucede a la extinguida Entitat Metropolitana del Transport como administración consorciada de la ATM.

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 y aplicando las normas contables oportunas para conseguir que las cuentas anuales expresen la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera, de la ejecución del presupuesto y de los resultados de sus operaciones 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.



**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.

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.

- e) 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.

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.

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 aquel 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.

Las principales inversiones de este ejercicio corresponden a nuevas aplicaciones.





INMOVILIZADO MATERIAL

	VALOR DE COSTE				FONDO DE AMORTIZACIÓN				Valor Neto 31.12.2012
	Saldo 1.1.2012	Inversiones	Traspasos/ Bajas	Saldo 31.12.2012	Saldo 1.1.2012	Dotaciones	Traspasos/ Bajas	Saldo 31.12.2012	
• Software	1.727.827,50	-	-	1.727.827,50	1.522.578,57	89.383,41	8.819,81	1.620.781,79	107.045,71
• Otro inmovilizado inmaterial	22.794,39	-	-	22.794,39	22.794,39	-	-	22.794,39	-
	1.750.621,89	-	-	1.750.621,89	1.545.372,96	89.383,41	8.819,81	1.643.576,18	107.045,71





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 2012 se detallan en el cuadro que se incluye en la página siguiente.
- 5.2 - Las inversiones del ejercicio corresponden principalmente a instalaciones complejas especializadas (chip sin contacto y sistema de seguridad único) y equipos informáticos.

Nota 6 - DEUDORES Y AJUSTES POR PERIODIFICACIÓN DE ACTIVO

- 6.1 - El saldo al 31 de Diciembre de 2012 del epígrafe de Deudores por derechos reconocidos presenta la siguiente composición:

• Generalitat de Catalunya			
- Contrato-Programa (C.P.) (Nota 12.3)	48.120.452,23		
- Otros	549.526,71		48.669.978,94
• Administració General de l'Estat (AGE)			36.244.510,00
• Ajuntament de Barcelona			5.785.750,00
- Contracte-Programa (C.P.) (Nota 12.3)	6.694.325,00		
- Otros	91.687,12		6.786.012,12
• Àrea Metropolitana de Barcelona - AMB (Nota 12.3)			7.111.750,00
• Ajuntament de Badalona			579.827,31
• Otros			358.507,94
			<u>99.750.586,31</u>

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



(Handwritten signatures in blue ink)

ATM

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

	VALOR DE COSTE				FONDO DE AMORTIZACIÓN				Valor Neto 31.12.2012
	Saldo 1.1.2012	Alias	Traspasos/ Bajas	Saldo 31.12.2012	Saldo 1.1.2012	Dotaciones	Traspasos/ Bajas	Saldo 31.12.2012	
• Construcciones	309.881,95	-	-	309.881,95	309.881,94	-	-	309.881,94	0,01
• Maquinaria, instalaciones y utensilios	91.313,23	6.252,00	-	97.565,23	64.428,57	12.705,54	8.176,59	85.310,70	12.254,53
• Mobiliario	88.857,88	287,45	-	89.145,33	61.266,40	5.261,29	(-) 249,77	66.277,92	22.867,41
• Equipos proceso información	1.054.811,27	6.570,78	(-) 6.389,11	1.054.992,94	670.252,70	122.217,31	156.646,10	949.116,11	105.876,83
• Instalaciones complejas especializadas	7.904.623,87	315.307,80	-	8.219.931,67	7.145.868,02	168.469,29	(-) 179.781,84	7.134.555,47	1.085.376,20
• Otro inmovilizado material	1.661,08	-	-	1.661,08	249,71	166,47	-	416,18	1.244,90
INMOVILIZADO MATERIAL	9.451.149,28	328.418,03	(-) 6.389,11	9.773.178,20	8.251.947,34	308.819,90	(-) 15.208,92	8.545.558,32	1.227.619,88
INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA Y BIENES DESTINADOS AL USO GENERAL	3.863.562,78	-	-	3.863.562,78	-	-	-	-	3.863.562,78



22





Nota 7 - CUENTAS FINANCIERAS

7.1 - El epígrafe "Tesorería" corresponde a las siguientes cuentas:

• Saldos disponibles en bancos e instituciones de crédito	4.761.519,75
• Cuenta corriente "Cash Pooling"	(-) 4.877.306,93
	(-) 115.787,18

7.2 - El mes de Mayo de 2008 se formalizó el protocolo de colaboración entre la Generalitat de Catalunya y la ATM para la adhesión de ésta al modelo de gestión de tesorería corporativa de la Generalitat de Catalunya, basado en un sistema de "Cash Pooling". Los saldos excedentes que provengan de ingresos propios desde las cuentas operativas a la cuenta tesorera corporativa se retribuyen al euríbor a un mes.

Nota 8 - PATRIMONIO Y RESERVAS

Los fondos propios de la ATM han tenido el siguiente movimiento durante el ejercicio 2012:

	Saldo 1.1.2012	Aplicación Resultado 2011	Resultado 2012	Saldo 31.12.12
• Patrimonio	16.554.894,89	(-) 43.182,92	-	16.511.711,97
• Resultado del ejercicio	(-) 43.182,92	43.182,92	(-) 7.756.214,15	(-) 7.756.214,15
	16.511.711,97	-	(-) 7.756.214,15	8.755.497,82

Nota 9 - SUBVENCIONES DE CAPITAL E INGRESOS ANTICIPADOS

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



(Handwritten signature and stamp)



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 2012	<u>5.048,67</u>
• Aplicación a resultados (amortización económica) (Nota 12.5)	<u>(-) 5.048,67</u>
• Saldo a 31 de Diciembre de 2012	<u>-</u>

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 9.2). Importe certificado total de 3.863.562,04 euros.

9.2 - Los ingresos anticipados tienen la siguiente composición:

• Contrato-Programa 2011-12 (Nota 12.3)	<u>210.021,72</u>
• Ingresos diferidos gastos de emisión y gestión T-12	<u>1.262.758,25</u>
• Transferencia del IMSERSO para el desarrollo de un programa de accesibilidad en las renovaciones de flota de las líneas regulares de autobuses (pendiente de aplicar de aportaciones 2001-2007)	<u>1.217.188,33</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 integrada (pendiente de aplicar aportación año 2000)	<u>163.161,21</u>
• Aportación del Ministerio de Fomento para el paso bajo la A-2 (pendiente de aplicar)	<u>43.016,64</u>
	<u>2.896.146,15</u>





Nota 10 - ACREEDORES A CORTO PLAZO

- 10.1 - El saldo a 31 de Diciembre de 2012 del epígrafe de Acreedores por obligaciones reconocidas y pagos ordenados y otros acreedores no presupuestarios, presenta la siguiente composición:

• TMB (Contrato-Programa) (1)	50.773.687,81
• TMB (otros conceptos)	833.983,90
• FGC (Contrato-Programa) (2)	18.116.952,66
• AMB (Contrato-Programa)	129.302,00
• Tramvia Metropolità del Besòs, S.A.	8.400.900,72
• Tramvia Metropolità, S.A.	6.833.933,52
• RENFE operadora	3.092.100,00
• Ajuntaments de l'AMTU (3)	-
• Otros	761.867,41
Total (incluido 1.896.131,80 de acreedores por I.V.A.)	<u>88.942.728,02</u>

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

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



- (1) *Transports Metropolitans de Barcelona es la denominación bajo la que se prestan sus 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.*



- 10.2 - 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	6.645.578,90
• FGC	(-) 1.347.592,53
• RENFE operadora	(-) 1.174.750,12
• ADIF	395.687,17
• Transportes Urbanos y Servicios Generales, SAL	966.886,09
• Hispano Igualadina	542.435,57
• Marfina Bus, S.A.	521.559,04
• Mohn, S.L.	547.506,61
• Soler i Sauret, S.A.	573.181,84
• Logista, S.A.	(-) 2.043.989,33
• Comercial Servicio Quinielas	(-) 1.643.747,51
• Otros operadores y comercializadores	3.558.434,47
	<u>7.541.190,20</u>

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

• Gastos a liquidar en el ejercicio 2012 por Integración Tarifaria (Nota 12.2.b)	979.773,46
• Resto compensación estimada a RENFE por Integración Tarifaria del ejercicio 2012 (Nota 12.2.c)	3.189.000,00
• Compensación Tranvías a liquidar en 2012	1.600.000,00
	<u>5.768.773,46</u>

La suma de los gastos diferidos por compensaciones, con un importe total de 4.789 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 2012.
- 11.3 - El saldo de la cuenta Hacienda Pública deudora por I.V.A. corresponde a la liquidación de Diciembre de 2012 presentada en Enero de 2013.

Nota 12 - INGRESOS Y GASTOS

- 12.1 - Ingresos por ventas de servicios

Al 31 de Diciembre de 2012 este epígrafe presenta la siguiente composición:

• Venta de títulos integrados	451.083.347,29
• Repercusión de los gastos de gestión del sistema tarifario integrado	28.333.796,64
Ingresos del sistema tarifario integrado (Nota 12.2)	<u>479.417.143,93</u>
• Ingresos aplicados por solicitudes T-12	<u>664.079,15</u>
• Cesión trenes a TMB	<u>75.871.382,01</u>
• Facturaciones a terceros del Centro de Información TransMet	<u>83.200,00</u>
• Ventas de servicios	<u>556.035.805,09</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, suscrito 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 2012 este importe ha sido de 75.871 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, 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 2012, 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>452.333.041,09</u>
• Gastos de gestión del sistema:	
– Comisiones, gastos por edición y comercialización de títulos y otros (importe neto)	21.511.388,84
– Gastos gestión ATM (1)	<u>7.352.287,85</u>
	<u>28.863.676,69</u>
• Otros gastos	<u>5.711,94</u>
• Otros ingresos del sistema	<u>(-) 83.200,00</u>
• Periodificación de gastos a liquidar al 31 de Diciembre de 2011	<u>(-) 2.681.859,25</u>
• Periodificación de gastos a liquidar al 31 de Diciembre de 2012:	
– Gastos por Servicios de transporte de viajeros	1.000.000,00
– Gastos de gestión	<u>(-) 20.226,54</u>
	<u>979.773,46</u>
• Gastos del sistema tarifario integrado	<u>479.417.143,93</u>

(1) Importe presupuestado





c) Adicionalmente la **ATM** liquida, con la financiación recibida a cuenta del Contrato-Programa 2012 (Nota 12.3.e), las siguientes compensaciones por integración tarifaria, a las empresas operadoras (epígrafe de transferencias corrientes a otras empresas):

• Compensaciones Integración Tarifaria	32.009.818,50
• Compensaciones servicio nocturno	3.150.204,12
• Compensaciones por Ayuntamientos AMTU	5.709.000,00
• Compensaciones per Integración Tarifaria y servicio nocturno periodificadas a 31 de Diciembre 2011	(-) 2.955.000,00
• Compensaciones per Integración Tarifaria del ejercicio 2012 periodificadas a 31 de Diciembre 2012 (Nota 10.4)	3.189.000,00
	<u>41.103.022,62</u>

Un importe de 735 miles de euros de estas compensaciones no se imputan a Contrato-Programa (tienen financiación del Departament de Territori i Sostenibilitat y del Ajuntament de Igualada según convenio de 18 de Junio de 2012).

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

a) El 27 de Diciembre de 2012 se firmó entre la AGE y la **ATM** el Contrato Programa 2011-2012 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 tenía vigencia del 1 de Enero de 2012 hasta el 31 de Diciembre de 2012 y regularizaba sobre sus mismas bases el 2011.

Los Contratos Programas recogen 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 Àrea Metropolitana de Barcelona).



Es intención de las Administraciones firmantes del Contrato Programa dar continuidad al marco de financiación del transporte y por tanto estos prevén que para ejercicios futuros tanto la AGE como las administraciones consorciadas sigan consignado sus aportaciones, la liquidación definitiva de las cuales queda supeditada a lo que establezcan los nuevos contratos programa a formalizar en el futuro.

- b) Con fecha 7 de Julio de 2009 la Comisión de Seguimiento del Contrato Programa 2007-2008 aprobó su liquidación, resultando un importe neto pendiente de aplicación de 415 miles de euros, que la ATM contabilizó en la cuenta de reserva correspondiente y que se aplica como origen del Contrato Programa 2011-2012. Este importe se compone de un exceso de aportaciones de la AGE de 5.330 miles de euros (que según la cláusula 9.1 del Contrato Programa 2011-2012 se ha tenido en cuenta en el abono de la aportación de la AGE para el año 2012) un defecto de aportaciones de las administraciones consorciadas de 4.915 miles de euros, que corresponden a Generalitat de Catalunya (2.670 miles de euros), Ajuntament de Barcelona (1.229 miles de euros) y Àrea Metropolitana de Barcelona (1.016 miles de euros).
- c) En fecha 7 de Julio de 2011 la Comisión de Seguimiento del Contrato Programa 2009-2010 aprobó su liquidación, resultando un déficit de aportaciones realizadas al sistema respecto de las subvenciones devengadas de 178.178 miles de euros. Este importe se compone de un exceso de aportaciones a la AGE de 3.827 miles de euros y un defecto de aportaciones de las administraciones consorciadas de 181.985 miles de euros, estando pendiente de determinar su reparto entre las administraciones consorciadas.

Este déficit de aportaciones de 178.158 miles de euros tiene contrapartida en el endeudamiento financiero de los operadores por 188.080 miles de euros (TMB, FGC y AMB) y en signo contrario por los importes pendientes de aplicación por parte de la ATM por 9.922 miles de euros (cuenta reserva), esta cuenta reserva se aplica como origen del Contrato Programa 2011-2012.





Las administraciones han de efectuar las aportaciones necesarias para cubrir este déficit de aportaciones de acuerdo con la Comisión de Seguimiento del Contrato Programa y en el marco de negociación de los futuros Contratos Programas a formalizar entre la AGE y las administraciones consorciadas. En este sentido, el mismo Contrato Programa 2011-2012 recoge las correspondientes anualidades de amortización de los préstamos concertados por TMB para cubrir este concepto.

Adicionalmente, en sesión de 23 de Diciembre de 2008 la ATM autorizó a TMB a adquirir 6 unidades de trenes para la línea 9 por un importe estimado de 44 millones de euros. Se acordó que las obligaciones económicas que se derivaran de esta autorización se incorporarían a las necesidades de futuros contratos programa a suscribir entre la ATM y la AGE

El importe pendiente de aplicar por la ATM del Contrato Programa 2009-2010 ha tenido el siguiente movimiento en el ejercicio 2012:

• Saldo a 1 de Enero de 2012	<u>9.814.713,81</u>
• Baja de obligaciones de ejercicios cerrados	<u>107.456,42</u>
• Cuenta reserva Contrato Programa 2009-10	<u>9.922.170,23</u>

- d) El Contrato Programa 2011-2012 recoge los criterios de liquidación de la aportación de la AGE para este período. Por otro lado la Comisión de Seguimiento del Contrato Programa es la encargada de aprobar anualmente las propuestas de liquidación presentadas por la ATM en las que se determina la aportación de la AGE y la de las Administraciones Consorciadas y que ha 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 Contrato-Programa ratifica la aplicación, para cubrir las necesidades previstas por el sistema en el años 2011 y 2012, de las desviaciones de los Contratos Programa 2007-2008 y 2009-2011 (10.337 miles de euros), de parte de los remanentes en concepto de devolución de prorrata I.V.A. recuperadas por los diferentes operadores y de la concertación de endeudamiento financiero por parte de los operadores tal y como aprobó la ATM en sesiones de su Consejo de Administración de 17 de Junio de 2011 y 13 de Abril de 2012. En este sentido el Contrato Programa 2011-2012 incluye adicionalmente como como origen por endeudamiento financiero de los operadores las aportaciones de la ATM por necesidades previstas del año 2012 a liquidar en los años 2014 y 2015 (22.200 miles de euros por TMB y 4.769 miles de euros por FGC), y que por tanto también deberán ser liquidadas a la ATM por parte de las administraciones en las anualidades de los años 2014 y 2015.

Las administraciones, igual que para el Contrato Programa 2009-2010 tienen que efectuar las aportaciones necesarias para cubrir este déficit de aportaciones de acuerdo con la Comisión de Seguimiento del Contrato Programa y en el marco de negociación de los futuros Contratos Programas a formalizar entre la AGE y las administraciones consorciadas.

En sesión de 20 de Diciembre de 2012 el Consejo de Administración de la ATM autorizó a TMB a destinar una parte del endeudamiento autorizado para el año 2012, y que no se incluyó como origen del Contrato Programa 2011-2012, a pagar los compromisos asumidos en materia de plan de reequilibrio y cobertura de contingencias de riesgo del año 2012 de esta empresa y que se estiman en 25.036 miles de euros.

Finalmente, y como consecuencia de la minoración por parte de la Generalitat de Catalunya de las aportaciones a la ATM del ejercicio 2012 en un importe de 27.000 miles de euros, el Consejo de Administración de la ATM aprobó en sesión del 16 de Enero de 2013, autorizar a TMB para contratar un endeudamiento adicional máximo para el año 2012 de 27.000 miles de euros, para dar cobertura a las necesidades comprometidas en el Contrato Programa 2011-2012 para TMB.





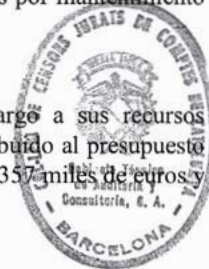
e) En el cuadro resumen que se presenta en este apartado, se detallan los efectos presupuestarios de las transferencias corrientes y de capital recibidas en el ejercicio 2012 por la ATM de las Administraciones, así como las aportaciones corrientes y de capital que ésta ha realizado a los operadores en 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 (I)</u>	<u>Gastos (I)</u>
Contrato Programa		
• Administraciones	524.155	-
• Operadores públicos (TMB-FGC)	-	323.469
• AMB (gestión indirecta)	-	72.759
• Compensaciones para integración tarifaria, otras subvenciones a operadores y AMTU	-	40.367
• Otras transferencias	-	422
• Tramvia Baix Llobregat y Glòries Besòs (Nota 13)	-	98.037
Otras transferencias	<u>736</u>	<u>800</u>
Transferencias corrientes y de capital en cuenta de resultados	<u>524.891</u>	<u>535.854</u>

En el ejercicio 2012 la ATM ha reconocido como un ingreso de transferencia por Contrato Programa un importe de 341 miles de euros por mantenimiento del SAE.

Cabe mencionar que, de forma excepcional y con cargo a sus recursos propios, para el ejercicio 2011 y 2012 la ATM ha contribuido al presupuesto de gastos de Contrato Programa en un importe total de 3.357 miles de euros y 11.239 miles de euros respectivamente.



(I) Ingresos y Gastos incluyen un total de 4.789 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.



SITUACIÓN AL 31.12.12 DE LAS APORTACIONES DEL CONTRATO PROGRAMA 2011-2012 (miles de euros)

	Derechos reconocidos		Cobros		Pendiente de cobro al 31.12.2012 (4)
	2011	2012	2011	2012	
INGRESOS					
• AGE	133.771	93.097	133.771	56.852	36.245
• Generalitat de Catalunya (1) (2)	307.465	258.018	240.682	276.681	48.120
• Ajuntament de Barcelona	72.886	80.174	67.100	79.266	6.694
• AMB	79.870	79.870	79.870	72.758	7.112
TOTAL	593.992	511.159	521.423	485.557	98.171
	Obligaciones liquidadas		Pagos		Pendiente de pago al 31.12.2012 (4)
GASTOS					
• TMB (5)(6)	342.986	280.592	270.997	301.808	50.773
• FGC (5)(6)	47.289	42.878	35.543	36.507	18.117
• AMB (Gestió indirecta) (3) (5)(6)	85.176	72.758	74.976	82.958	-
• Tramvia Baix Llobregat y Glòries-Besòs (corriente)	48.563	49.007	40.139	44.108	13.323
• Tramvia Baix Llobregat y Glòries-Besòs (capital)	28.821	47.429	28.821	47.429	-
• AMTU (Ejecución directa ATM)	6.300	5.709	5.190	6.819	-
• Gestión Indirecta (Ejecución directa ATM)	31.144	29.420	31.109	29.344	111
• Cercanías RENFE (Ejecución directa ATM)	5.574	5.766	2.529	6.000	2.811
• Gastos ATM	464	-	464	-	-
TOTAL	596.317	533.559	489.768	554.973	85.135
• Contribución del presupuesto propio ATM	(3.357)	(11.239)			
INGRESOS ANTICIPADOS	1.032	(11.161)			
	10.337 (7)				208
					Ingresos anticipados 31.12.12 (Nota 9.2)

(1) Incluye los importes de 50.000 miles de euros y 8.000 miles de euros asignados por la Generalitat de Catalunya a la ATM en virtud de los convenios de 22 de Diciembre de 2011 y 27 de Diciembre de 2012 con la AGE para los años 2011 y 2012 respectivamente.

(2) No incluyen las aportaciones de capital efectuadas directamente por la Generalitat de Catalunya a FGC y previstas en el Contrato Programa (19.350 miles de euros para el 2011) ni las aportaciones asociadas a los Convenios de 11 de Octubre de 2011 y 18 de Junio de 2012, con Ajuntament de Igualada por 673 miles de euros y 505 miles de euros para los años 2011 y 2012 respectivamente.

(3) Cifra presupuestaria. Pendiente de recibir el certificado de aportaciones de la AMB a las líneas de la AMB bajo su tutela. Estas aportaciones determinan finalmente la cifra de gasto reconocida de la G. Indirecta de la AMB y su aportación real al Contrato Programa.

(4) Los saldos a cobrar y a pagar forman parte respectivamente de las posiciones de "Deudores" y "Deudas a corto plazo" del pasivo del balance de situación.

(5) Para el año 2011 no incluyen las necesidades previstas a cubrir con endeudamiento financiero previsto para el 2011 (93.270 miles de euros por TMB, 6.512 miles de euros por la AMB) y 5.927 miles de euros por FGC respectivamente, y que según el acuerdo del Consejo de Administración del ATM de 17 de Junio de 2011 las obligaciones económicas del cual se incorporaran a las necesidades de futuros contratos programa a suscribir entre la ATM y la AGE (Nota 12.3.c).

(6) Para el año 2012 no incluyen las necesidades previstas a cubrir con endeudamiento financiero previsto para el 2012 (66.876 miles de euros por TMB i 11.000 miles de euros por la AMB), y que según el acuerdo del Consejo de Administración de la ATM de 13 de Abril de 2012 las obligaciones económicas del cual se incorporaran a las necesidades de futuro contratos programa a suscribir entre la ATM y la AGE. Tampoco incluye las aportaciones de la ATM por necesidades previstas de las operaciones del año 2012 a liquidar en los años 2014 y 2015 (22.200 miles de euros por TMB y 4.769 miles de euros por FGC) y que también se debían incorporar a las necesidades de futuros contratos programa. (Nota 12.3.d).

(7) Aplicación al Contrato Programa 2011-2012 de las cuentas reserva del Contrato Programa 2007-2009 (415 miles de euros) y 2009-2010 (9.922 miles de euros).





f) De acuerdo con lo que se menciona en el apartado anterior las Administraciones firmantes del Contrato Programa 2011-2012 han consignado para el ejercicio 2013 sus aportaciones a cuenta del nuevo contrato programa que tendrá vigencia a partir del 1 de Enero de 2013 y que se encuentra actualmente en negociación entre las administraciones.

Adicionalmente la ATM está elaborando el documento de necesidades y financiación para los próximos ejercicios, a partir del cual el Consejo de Administración de la ATM aprobará las previsiones de necesidades del sistema de transporte para el año 2013, así como los orígenes de fondos a recibir de la AGE o de las administraciones consorciadas para su cobertura, tanto en el mismo 2013 como de forma diferida (endeudamiento autorizado de los operadores).

12.4 - Gastos de personal

La plantilla de la ATM al 31 de Diciembre de 2012 distribuida por categorías profesionales, incluyendo una persona en comisión de servicios de TMB, se detalla a continuación:

Categoría	Mujer	Hombre	Número de empleados
• Director general	-	1	1
• Director técnico	-	1	1
• Jefe de Servicio	2	6	8
• Jefe de Unidad	1	-	1
• Técnico superior	1	3	4
• Técnico grado medio	4	1	5
• Administrativos	7	2	9
• Auxiliares administrativos	1	-	1
	16	14	30

Durante el ejercicio 2012 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.



[Handwritten signature and blue circular stamp]



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)	5.048,67
• Otros	(-) 790,16
	4.258,51

- 12.6 - La previsión de honorarios para la auditoría de las cuentas anuales del ejercicio 2012 es de 17.586 euros. La sociedad auditora ha facturado un importe de 4.257 euros por otros servicios.

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 Metropolitana, 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 estos 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 con el 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 2012 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 la Generalitat de Catalunya de 31 de Julio de 2000 y de 24 de Diciembre de 2002.

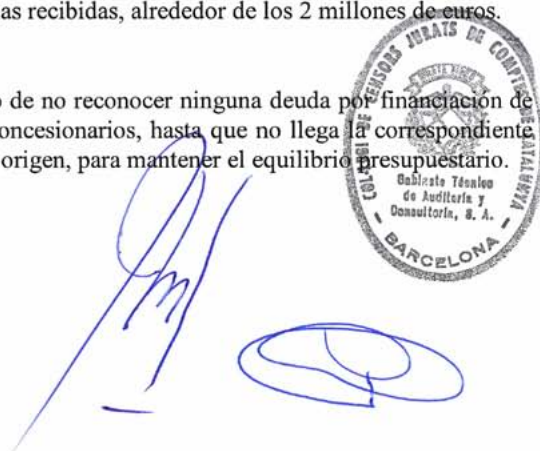
Desde su adjudicación el Consejo de Administración de la **ATM** ha aprobado diversas modificaciones en la ejecución de estas actuaciones. Para la cobertura de las mayores necesidades de financiación que suponen estas actuaciones la **ATM** ha formalizado diversos convenios de pago con las sociedades 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).





- Incluir en un único documento todos los acuerdos del Consejo de Administración de la ATM que se han tomado después de la firma del Contrato de Concesión.
 - Modificar el sistema de compensación de la tarifa técnica para bandas a través de la fijación de una nueva curva de demanda, que reduzca las incertidumbres económicas futuras tanto por parte de la Administración como por parte del concesionario.
 - Incluir una inversión para la adquisición de 4 nuevos tranvías y los nuevos equipos de televigilancia sin ninguna compensación por parte de la Administración a la Operadora de Tramvia Metropolità, S.A.
- En fecha 28 de Diciembre de 2009 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 32.496 miles de euros en concepto de incrementos de obra, revisión de previos, costes de incremento de plazos e intereses. Este pago la 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 22 de Diciembre de 2009 a favor de la ATM por este concepto, y que incluye la compensación financiera derivada del calendario de fraccionamiento del pago (2011-2021).
 - En fecha 14 de Noviembre de 2012 se firmó el Texto Refundido del Contrato de Concesión del Sistema Sant Martí-Besòs.
 - A 31 de Diciembre de 2012 los procesos de expropiación en curso pendientes de resolución judicial relativos a los dos sistemas tranviarios suponen unas contingencias por un importe que se estima, en función de las últimas sentencias recibidas, alrededor de los 2 millones de euros.
- d) 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.



Col·legi dels Censurers Jurats de Catalunya
Gabinete Técnico
de Auditoría y
Consultoría, S. A.
BARCELONA



Los eventuales importes adicionales correspondientes serán a cargo de la financiación que por este concepto se reciba de la Generalitat de Catalunya.

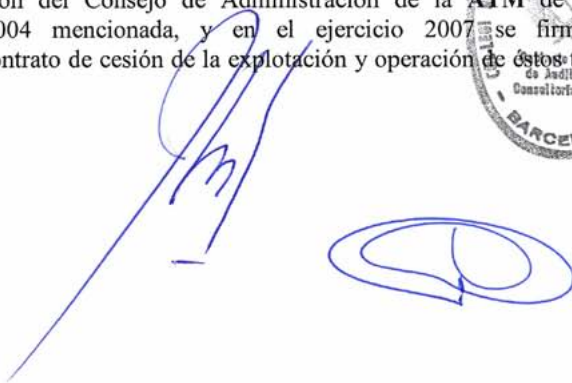
Hay que mencionar que en el ejercicio 2011 la Generalitat de Catalunya adoptó diversos Acuerdos de Gobierno para el aplazamiento de los importes a pagar en este ejercicio relativos a los convenios de modificados de los tranvías que se mencionan anteriormente. En virtud de las adendas formalizadas de estos convenios un importe total de 15.475 miles de euros se ha diferido a las anualidades de ejercicios posteriores.

La **ATM** no tiene concertado a 31 de Diciembre de 2012 ningún compromiso por obra ejecutada de los tranvías a financiar con recursos propios.

- 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 dispone 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 el ejercicio 2007 se firmó el correspondiente contrato de cesión de la explotación y operación de estos trenes a TMB.





- 13.3 - Dada la actividad a que se dedica la **ATM**, la cual ha sido descrita en la Nota 1, ésta no tiene responsabilidades, 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 - Otras contingencias

El Real Decreto-Ley 20/2012 de 13 de Julio de medidas para garantizar la estabilidad presupuestaria y de fomento de la competitividad, estableció para el año 2012 la supresión del importe equivalente a una paga extraordinaria para el personal del sector público. Como resultado de la aplicación efectuada por la **ATM** del mencionado Real Decreto-Ley 20/2012 los gastos por sueldos y salarios del ejercicio 2012 se han visto minorados en 92 miles de euros.

Adicionalmente de acuerdo con el mismo Real Decreto-Ley 20/2012 las cantidades derivadas de la supresión de la paga extraordinaria se destinarán en ejercicios futuros a realizar aportaciones a planes de pensiones o contratos de seguros colectivos que incluyan la cobertura de contingencias de jubilación con sujeción a la ley de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera y en los términos y alcance que se determine en las correspondientes leyes de presupuestos. En función de la opinión de la Intervención General de la Generalitat de Catalunya (nota informativa de 9 de Noviembre de 2012) y de la Intervención General de la Administración del Estado (Consulta del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas de 13 de Noviembre de 2012), no se puede considerar probable, en la situación actual, que exista una obligación presente en relación a las eventuales aportaciones que contempla el Real Decreto-Ley 20/2012 y por tanto no se cumplen los supuestos para la dotación de una provisión para riesgos y gastos en relación a las citadas aportaciones de acuerdo con el marco contable de aplicación a la **ATM**.

- 13.4 - Valores recibidos en depósito

La **ATM** ha recibido avales en depósito por un importe total de 17.053 miles de euros.





Nota 14 - CUADRO DE FINANCIACIÓN

Los recursos obtenidos durante los ejercicios 2012 y 2011, así como su aplicación, y el efecto que han producido estas operaciones sobre el capital circulante se reflejan en el cuadro siguiente:

FONDOS PERMANENTES					
APLICACIONES	2012	2011	ORÍGENES	2012	2011
Recursos aplicados en el ejercicio	7.363.059,51	-	Recursos generados en el ejercicio	-	146.811,59
Adquisiciones de inmovilizado:			Subvenciones de capital	-	790,00
Inmaterial	-	21.590,65	Créditos a largo plazo	-	-
Material e Infraestructura	328.418,03	391.925,54	Ingresos diferidos	-	43.858.079,93
Créditos a largo plazo	-	20.775.600,00			
Aumento del capital circulante	-	22.816.565,33	Disminución del capital circulante	7.691.477,54	-
	7.691.477,54	44.005.681,52		7.691.477,54	44.005.681,52

VARIACIONES DEL CAPITAL CIRCULANTE				
	2012		2011	
	AUMENTOS	DISMINUCIONES	AUMENTOS	DISMINUCIONES
Deudores	19.938.742,26		3.308.658,49	
Cuentas financieras	-	64.355.730,10	-	31.391.435,91
Deudas a corto plazo	24.340.294,15	-	7.160.858,91	-
Ajustes por periodificación	12.386.216,15	-	43.738.483,84	-
	56.665.252,56	64.355.730,10		31.391.435,91
Variación del capital circulante	7.690.477,54	-	54.208.001,24	-
	64.355.730,10	64.355.730,10	54.208.001,24	50.208.001,24

CONCILIACIÓN DEL RESULTADO DEL EJERCICIO CON LOS RECURSOS GENERADOS/(APLICADOS)		
	2012	2011
Resultado del ejercicio según Cuenta de Resultados	(-) 7.756.214,15	(-) 43.182,92
Dotaciones a la amortización	398.203,31	937.471,25
Resultado extraordinario inmovilizado	-	-
Subvenciones de capital aplicadas	(-) 5.048,67	(-) 747.476,74
RECURSOS GENERADOS/(APLICADOS) EN EL EJERCICIO	(-) 7.363.059,51	146.811,59



Barcelona, 20 de Marzo de 2013



Presupuesto 2013

CAPÍTULO 5





Presupuesto ATM 2013

ESTADO DE GASTOS

ART.	DENOMINACIÓN	IMPORTE 2013 (€)
Capítulo 1		
Gastos de personal		
13	Personal laboral	1.473.397,61
16	Seguros y cotizaciones sociales	302.000,00
Total capítulo 1		1.775.397,61
Capítulo 2		
Gastos de bienes corrientes y de servicios		
20	Alquileres y cánones	72.992.200,00
21	Conservación y reparación	945.590,17
22	Material, suministros y otros	471.254.607,30
23	Indemnizaciones por razón del servicio	144.000,00
24	Gastos de publicaciones	100.000,00
Total capítulo 2		545.436.397,47
Capítulo 3		
Gastos financieros		
34	De depósitos, fianzas y otros	5.000,00
Total capítulo 3		5.000,00
Capítulo 4		
Transferencias corrientes		
40	Transferencias corrientes	5.149.890,78
44	A empresas públicas y otros entes públicos de la Generalitat	40.927.003,41
46	A entes y corporaciones locales	370.177.989,86
47	A empresas privadas	68.197.141,84
48	A instituciones sin ánimo de lucro	15.000,00
49	Al exterior	10.000,00
Total capítulo 4		484.477.025,89
Capítulo 6		
Inversiones reales		
62	Inversión en maquinaria, instalaciones y utillaje	30.000,00
64	Inversiones en mobiliario y utensilios	30.000,00
65	Inversiones en equipos de proceso de datos y telecomunicaciones	1.160.165,61
Total capítulo 6		1.220.165,61
Capítulo 7		
Transferencias de capital		
77	A empresas privadas	47.583.346,00
Total capítulo 7		47.583.346,00
Total estado de gastos		1.080.497.332,58



ESTADO DE INGRESOS

ART.	DENOMINACIÓN	IMPORTE 2013 (€)
Capítulo 3		
Tasas, bienes y otros ingresos		
31	Prestación de servicios	73.070.000,00
39	Otros ingresos	474.858.421,58
Total capítulo 3		547.928.421,58
Capítulo 4		
Transferencias corrientes		
40	Del sector público estatal	94.918.740,00
41	De la Administración de la Generalitat	229.079.000,00
46	De entes y corporaciones locales	160.044.325,00
Total capítulo 4		484.042.065,00
Capítulo 5		
Ingresos patrimoniales		
52	Intereses de depósitos	30.000,00
Total capítulo 5		30.000,00
Capítulo 7		
Transferencias de capital		
71	De comunidades autónomas	48.496.846,00
Total capítulo 7		48.496.846,00
Total estado de ingresos		1.080.497.332,58



Créditos

Edición

Autoritat del Transport Metropolità
c/ Muntaner, 315-321
08021 Barcelona
T. (+34) 93 362 00 20
F. (+34) 93 362 00 22
e-mail: atm@atm.cat

Diseño, realización y producción

Pixtin

Fotografía

Arxiu Marc Vila y fondo fotográfico de la ATM
y de los operadores de transporte (TMB, FGC,
Renfe, TRAM, Soler i Sauret y Autocars Font)

Todos los derechos reservados

© De la edición y textos, Autoritat del Transport
Metropolità

© De las imágenes, sus autores

Barcelona, junio 2013

