

Memòria 2011



Memòria 2011

PRESENTACIÓ



LLUÍS RECODER I MIRALLES
Conseller de Territori i Sostenibilitat i
President de l'Autoritat del
Transport Metropolità

En una època complicada per a la ciutadania i per a les administracions públiques, el transport públic és, potser més que mai, una prioritat dins de l'acció de govern. Tot i les dificultats pressupostàries, la Generalitat i les administracions locals han prioritzat l'aportació de recursos a l'ATM per tal de mantenir els nivells actuals de qualitat i servei. Cal garantir el dret a l'accessibilitat de les persones i, per poder dur-ho a terme en condicions, hem de dotar-nos d'un sistema de transport públic eficaç i eficient, que segueixi sempre els principis de la mobilitat sostenible. A més, s'ha de ser especialment sensible envers aquelles persones que, a causa de circumstàncies personals o familiars, necessiten suport per part de l'administració. En aquest sentit, l'aposta pels títols socials és clara, tal com ho demostra la creació del nou títol per a persones en situació d'atur, la baixa en el preu dels títols T-Jove i T-Trimestre i l'ampliació de la targeta T-12 fins als 13 anys.

Per a l'Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona, el 2011 ha estat un bon any des del punt de vista de la demanda. Dins de l'àmbit del Sistema Tarifari Integrat de Barcelona s'ha assolit un màxim històric, i s'ha arribat als 935,5 milions de viatges, l'1,4% més que l'any anterior. En conjunt, ha augmentat la utilització del transport públic, tant de l'autobús com del ferroviari, en el 0,6% i l'1,9%, respectivament. Es consolida així l'increment de demanda del 2010, després de la brusca baixada del 2009. Per tal de continuar millorant la capacitat del transport públic metropolità es continua endavant en l'execució d'infraestructures de gran importància, com les línies L9/L10, el perllongament de la línia L4 i també els perllongaments dels FGC a Terrassa i Sabadell. Al mateix temps, es continua desenvolupant un seguit d'actuacions per millorar l'accessibilitat de persones amb mobilitat reduïda a diverses estacions, entre d'altres moltes obres de millora. Igualment, l'entrada en servei de noves línies i freqüències són un factor a considerar. Cal recordar, per exemple, la posada en marxa de la línia R8 de Rodalies, que, per primera vegada, permet fer desplaçaments entre Martorell i Granollers evitant entrar a la ciutat de Barcelona.

El transport públic és una peça clau de la mobilitat i una eina que ens ha de servir per reduir emissions contaminants i evitar congestions viàries. Així mateix cal continuar avançant cap a l'establiment d'un marc financer estable i equilibrat entre administracions públiques i usuaris. Parlant en clau de futur, hem de treballar perquè els usuaris recurrents resultin beneficiats, a la vegada que els títols i les bonificacions socials s'han de garantir per mantenir un ús equitatiu.

Índex

C1 Presentació del consorci	8
El consorci ATM	10
Òrgans de govern, assessorament i consulta	11
Estructura organitzativa de l'ATM	13
C2 Actuació de l'exercici 2011	14
Planificació d'infraestructures	16
1. Estat d'execució de les actuacions	17
2. Resum de la inversió en curs	30
Pla Director de Mobilitat de l'RMB	31
Gestió del sistema tramviari	34
1. Tramvia Diagonal - Baix Llobregat	34
2. Tramvia Sant Martí - Besòs	36
3. Evolució de la demanda del sistema tramviari	38
Gestió de Rodalies de Catalunya	39
Sistema Tarifari Integrat	43
1. Zonificació del Sistema Tarifari Integrat	43
2. Gamma de títols integrats i tarifes	48
3. Vendes i utilització del Sistema Tarifari Integrat	52
4. Índex d'intermodalitat	57
Finançament del sistema	58
Altres actuacions	62
1. Sistema d'Ajut a l'Explotació	62
2. SERMETRA, SL	63
3. Projecció exterior	64
C3 Estadístiques del sistema	68
TransMet Xifres 2011	70
Enquesta de mobilitat en dia feiner EMEF 2011	74
C4 Informe d'auditoria	82
C5 Pressupost 2012	130

C1





Presentació del consorci

El consorci ATM

L'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) és un consorci interadministratiu de caràcter voluntari, creat el 1997, al qual es poden adherir totes les administracions titulars de serveis públics de transport col·lectiu, individualment o a través d'entitats que les agrupin i representin, que pertanyin a l'àmbit format per les comarques de l'Alt Penedès, el Baix Llobregat, el Barcelonès, el Garraf, el Maresme, el Vallès Occidental i el Vallès Oriental.

El consorci és integrat per la Generalitat de Catalunya (51%) i per les administracions locals (49%): Ajuntament de Barcelona, Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) i Agrupació de Municipis titulars de serveis de Transport Urbà de la regió metropolitana de Barcelona (AMTU). Cal destacar la presència de representants de l'Administració General de l'Estat en els òrgans de govern de l'ATM, en qualitat d'observadors.

L'ATM té com a finalitat articular la cooperació entre les administracions públiques titulars dels serveis i de les infraestructures del transport públic col·lectiu de l'àrea de Barcelona que en formen part, així com la col·laboració amb aquelles altres que, com l'Administració de l'Estat, hi estan compromeses financerament o són titulars de serveis propis o no traspassats.





Òrgans de govern, assessorament i consulta

En els òrgans de govern, assessorament i consulta de l'ATM hi estan representats els diferents organismes i administracions relacionats amb el transport públic col·lectiu.

Consell d'Administració

El Consell d'Administració és l'òrgan rector de l'ATM. Es compon de divuit membres de ple dret –nou en representació de la Generalitat de Catalunya, set en representació de les administracions locals constituents (Ajuntament de Barcelona i AMB) i dos en representació de l'AMTU– i de dos en representació de l'Administració de l'Estat amb caràcter d'observadors.

La composició del Consell d'Administració a 31 de desembre de 2011 és la següent:

President	Lluís Recoder i Miralles
Vicepresident 1r	Joaquim Forn i Chiariello
Vicepresident 2n	Antoni Poveda i Zapata
Vocals	Xavier Baiget i Cantons
	Antonio Balmon i Arévalo
	Damià Calvet i Valera
	Isabel de Diego i Levy-Picard
	Maria Assumpta Farran i Poca
	Jordi Follia i Alsina
	Ricard Font i Hereu
	Josep Mayoral i Antigas
	Joan Mora i Bosch
	Sònia Recasens i Alsina
	Constantí Serrallonga i Tintoré
	Lluís Tejedor i Ballesteros
	Enric Ticó i Buxados
	Pau Villòria i Sistach
	Antoni Vives i Tomàs
Observadors	Dolores Morán Laorden
	Ángel Rodríguez González
Secretària	Carme Sardà i Vilardaga

Òrgans de govern, assessorament i consulta

Comitè Executiu

El Comitè Executiu del Consell d'Administració està format per sis membres, tres en representació de la Generalitat de Catalunya, dos en representació de les administracions locals constituents i un en representació de l'AMTU.

Té la funció general d'examinar i elevar al Consell d'Administració les propostes sobre instruments de planificació del Sistema Metropolità de Transport Públic Col·lectiu, convenis de finançament i contractes de serveis amb administracions i operadors, sistema tarifari i pressupostos anuals, entre d'altres.

El Comitè Executiu, 31 de desembre de 2011, tenia la composició següent:

President	Damià Calvet i Valera
Vocals	Ricard Font i Hereu
	Antoni Poveda i Zapata
	Antoni Prunés i Santamaria
	Constantí Serrallonga i Tintoré
	Enric Ticó i Buxados
Secretària	Carme Sardà i Vilardaga

Comissió d'Assessorament Jurídic

Aquesta comissió dóna assistència i assessorament jurídic al Consell d'Administració i a la direcció general de l'ATM. Està formada per representants de la Generalitat de Catalunya, de l'Ajuntament de Barcelona, de l'AMB, de l'AMTU i de la mateixa ATM.

Ponència Tècnica d'Operadors

La Ponència Tècnica d'Operadors del Transport Col·lectiu Metropolità és l'òrgan de col·laboració i consulta del Consorci en qüestions de caràcter tècnic, i està composta per representants dels operadors de transport públic de la regió metropolitana.

Consell de la Mobilitat

L'aprovació de la Llei de la Mobilitat 9/2003, de 13 de juny, va comportar la modificació dels estatuts de l'ATM amb l'objecte de convertir-se en Autoritat de la Mobilitat. Aquesta Llei també preveu la constitució de consells territorials de la mobilitat.

Els nous estatuts de l'ATM, aprovats el juny de 2005, defineixen el Consell de la Mobilitat de l'ATM com l'òrgan de consulta i participació cívica i social en el funcionament del sistema de transport públic col·lectiu i de la mobilitat.

És integrat pels membres següents:

- president: el vicepresident segon de l'ATM
- un vocal del Consell d'Administració de l'ATM per cada administració consorciada i entitat adherida
- representants de la Federació de Municipis de Catalunya i de l'Associació Catalana de Municipis i Comarques
- representants de les organitzacions empresarials amb més implantació a Catalunya
- representants dels sindicats amb més implantació a Catalunya
- representants de les associacions de consumidors i usuaris més representatives a Catalunya
- representants d'associacions o col·lectius d'especial rellevància en el transport públic i la mobilitat
- el director general de l'ATM
- actua com a secretari del Consell un membre del quadre directiu del Consorci proposat a aquest efecte pel director general

Estructura organitzativa de l'ATM

La composició de la plantilla de l'ATM és la següent:

Directius i responsables de gestió

Ramon Seró i Esteve
 Director general

Marc A. Garcia i López
 Director tècnic

Lluís Alegre i Valls
 Cap del Servei de Mobilitat

Josep Caldú i Cebrián
 Cap del Servei d'Administració

Francesc Calvet i Borrull
 Cap del Servei de Planificació

Mayte Capdet i Sorribes
 Cap del Servei d'Integració Tarifària i Comunicació

Carme Fàbregas i Casas
 Cap del Servei de Sistemes

Jaume Garcia i Soler
 Cap del Servei d'Assessoria Jurídica

Lluís Rams i Riera
 Cap del Servei de Finançament del Sistema

Xavier Roselló i Molinari
 Adjunt al director tècnic

Àngel Sangrós i Bondia
 Cap del Servei de Desenvolupament de Projectes

Maria Montaner i Maragall
 Cap de la Unitat d'Estudis i Comunicació

Personal tècnic i de suport

Montserrat Alegrí i Garcia

Xavier Andreu i Sedó

Lluís Avellana i Pla

Magda Baró i Callejas

Elisabet Bassi i Riera

Jordi Clària i Martínez

Marta De Domingo i Peña

Anna Farrero i Vallès

Núria Fontova i Jordana

Sonia Gómez i Gil

Montserrat Hernández i Rovira

Carolina Lages i Llopis

Miquel Lamas i Sánchez

Mònica Lladó i Garcia

Josep Moya i Matas

Alfred Pallardó i Beltran

Sílvia Sanchón i Llausí

Rosa Solans i Castells

Marta Vancells i Morón



Actuació de l'exercici 2011

Planificació d'infraestructures

El Consell d'Administració de l'ATM va aprovar el Pla Director d'Infraestructures PDI 2001-2010, en la seva versió definitiva, el 25 d'abril de 2002. El PDI es va concebre com un pla flexible, lliscant, a desenvolupar en programes quinquennals que fossin la base dels Convenis de Finançament entre la Generalitat i l'Administració General de l'Estat (AGE). El seguiment del PDI 2001-2010 s'ha efectuat anualment mitjançant un informe que indica el grau de realització de les actuacions previstes al pla i les posa en contrast amb l'evolució de la població i la mobilitat vehicle privat / transport públic en els diferents àmbits territorials.

Així mateix, en data 15 d'abril de 2011, el Consell d'Administració de l'ATM va decidir encarregar als serveis tècnics del consorci l'elaboració del nou Pla Director d'Infraestructures de la regió metropolitana de Barcelona per al període 2011-2020.

Actualment, el PDI 2011-2020 està en fase d'elaboració. En aquesta situació de trànsit, els serveis tècnics de l'ATM han mantingut la tasca de realització de l'informe anual de l'estat d'execució de les infraestructures definides al PDI 2001-2010.

S'ha realitzat, doncs, un nou informe anual sobre l'estat de les actuacions en infraestructures metropolitanas de transport públic col·lectiu, i s'ha fet l'anàlisi a la llum de l'evolució socioeconòmica de la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB) tot comparant la situació actual de les principals magnituds —població, índex de motorització i construcció d'habitatges— amb les dades dels darrers anys.



1. Estat d'execució de les actuacions

Es descriu l'estat de cadascuna de les actuacions incloses en el PDI 2001-2010, per programes i amb el detall de la inversió executada en cada actuació.

Les dades econòmiques que es proporcionen en aquest informe per a cada actuació són les següents:

- Import PDI 2002: és la inversió estimada quan es va aprovar el PDI, en M€ IVA exclòs.
- Import PDI 2009: és la inversió estimada a la Memòria actualitzada del PDI 2001-2010 (juliol 2009), en M€ IVA exclòs.
- Millor estimació actual del cost total de l'obra: és una previsió del cost total de l'actuació, en M€ IVA exclòs, obtinguda a partir de l'import de projecte, el de licitació o del d'adjudicació i del cost addicional per modificacions, revisió de preus i projectes complementaris. En el cas de les obres acabades, aquest cost total equival a l'import total liquidat. En el cas de les actuacions sense projecte o estudi informatiu, aquest import coincideix amb el de la Memòria actualitzada del PDI 2001-2010 de data juliol de 2009.
- Import de les obres licitades: import de licitació en M€ IVA exclòs.
- Import de les obres adjudicades: import d'adjudicació en M€ IVA exclòs.
- Modificacions, revisió de preus, complementaris i altres: sobrecost de l'obra adjudicada per aquests conceptes, en M€ IVA exclòs.
- Pendent de licitació i adjudicació: millor estimació actual del cost de les obres que resten per licitar i adjudicar, en M€ IVA exclòs.

El Programa de xarxa estatal (XE), la responsabilitat del qual correspon a l'AGE, ha estat exclòs de l'anàlisi econòmica agregada atès que no es disposa d'informació suficientment detallada, tot i que se'n reporta l'estat d'execució.

Les dades emprades per confegir aquest informe han estat proporcionades principalment per la Direcció General de Transports i Mobilitat i GISA, i complementàriament pels operadors públics TMB (actuacions MM01 a MM08 del Programa de modernització i millora) i FGC (actuacions MM09 a MM16). La font de la informació corresponent a la xarxa tramviària és la dels propis serveis tècnics de l'ATM, i les dades relatives a la xarxa estatal de rodalia han estat facilitades pel Ministeri de Foment.

Es descriu, per a cada programa i actuació, l'estat de realització a 31.12.2011, i es detalla el nivell d'execució de la inversió en la mateixa data.



Planificació d'infraestructures

Programa d'ampliació de xarxa

Actuació	Situació actual (31 de desembre de 2011)
AX01 - Perllongament L1 Feixa Llarga - El Prat	Tallers: obra executada, pendent de posar en servei. Cua de manobres recepcionada
AX02 - Perllongament L1 Fondo - Badalona Centre	Estudi informatiu finalitzat; acabada la informació pública del tram Fondo - Lloreda Sant Crist
AX03 - Connexió L2 Sant Antoni - Parc Logístic	Projecte constructiu redactat (pendent aprovació DGTM)
AX04 - Perllongament L2 Pep Ventura - Badalona Pompeu Fabra*	Obra en servei des del juliol de 2010
AX05 - Perllongament L3 Canyelles - Trinitat Nova*	En servei des d'octubre de 2008
AX06 - Perllongament L4 La Pau - Sagrera TAV	Pendent el projecte constructiu de l'estació Santander L4 i desafecció L9/L10
AX07 - Perllongament L5 Horta - Vall d'Hebron*	Obra en servei des del juliol de 2010
AX13 - Perllongament FGC Pl. Espanya - Gràcia	Licitat un nou estudi informatiu l'octubre de 2011
AX14 - Perllongament Terrassa Rambla - Can Roca	Obra en execució
AX15 - Perllongament FGC Sabadell Rambla - Ca n'Oriac	Obra en execució
AX16 - Telefèric Esparreguera - Olesa* (inclosa dins l'actuació MM11)	En servei des del 2005
AX17 - Línia Castelldefels - Sant Boi - Sarrià	Aprovats els estudis informatius i d'impacte ambiental del perllongament de l'L3 d'FMB Zona Universitària - Sant Feliu i perllongament de l'L6 d'FGC Reina Elisenda - Sant Joan de Déu. El Ministerio de Fomento ha redactat l'estudi informatiu de la línia Cornellà - Castelldefels - Zona Universitària de rodalia
AX18 - L11. Metro Lleuger Trinitat Nova - Can Cuiàs*	En servei des del desembre de 2003
AX19 - Plataforma reservada autobusos Caldes de Montbui - Mollet / Santa Perpètua	Estudi previ redactat
Línia L9 (Actuacions AX08-11)	
L9. Tram Sagrera Meridiana - Can Zam / Gorg	En servei des del desembre de 2009
L9. Tram Parc Logístic - Sagrera Meridiana	Obres en execució
L9. Tram Aeroport - Parc Logístic	Obres en execució
L9. Projectes sectorials (ascensors, escales mecàniques, sistemes de peatge)	Obres en execució. En servei les instal·lacions del tram Sagrera / Meridiana - Can Zam / Gorg
Tramvia	
AX12a - Tramvia Diagonal - Baix Llobregat	En servei des de l'abril de 2004
AX12b - Tramvia Diagonal - Besòs	En servei des del maig de 2004
Material mòbil (L9, renovació L5 i altres)	Rebut tot el parc adjudicat

* Actuació inclosa en els Convenis de Finançament d'Infraestructures.

Programa d'intercanviadors

Actuació	Situació actual (31 de desembre de 2011)
IN01 - Intercanviador Pl. Catalunya (Metro L1-L2-L3-L4, FGC i Rodalies)	Projecte constructiu de la cua de maniobres Pl. Catalunya en redacció
IN02 - Intercanviador Torrasa (Metro L1-L9 i Rodalies)	Redactat el projecte bàsic (en col·laboració amb el Ministeri de Foment i l'Ajuntament de l'Hospitalet)
IN03 - Intercanviador Sagrera Meridiana	En servei el transbordament L1-L5 des del març de 2007, i amb l'L9 des de 2010. En funcionament la nova estació de rodalia des del febrer de 2011
IN04 - Intercanviador Arc de Triomf*	Obra en execució (vestíbul passeig Sant Joan en servei)
IN05 - Intercanviadors relacionats amb el TAV	Actuació vinculada a la construcció de la LAV
IN06 - Intercanviador Martorell Central (FGC, Rodalies i Estació Bus)	En servei l'estació FGC des del maig de 2007
IN07 - Intercanviadors el Papiol - Mollet (Rodalies i FGC)	Estació de Volpelleres FGC en servei des del juny de 2010
IN08 - Intercanviadors al delta del Llobregat	Actuació vinculada a l'AX17
IN09 - Intercanviador Quatre Camins*	En servei, inaugurat el juliol de 2003
IN10 - FGC. Aparcaments de dissuasió (FGC)	Finalitzat l'estudi d'alternatives i demanda de la plaça Doctor Pearson a Rubí
IN11 - Noves estacions d'autobús i aparcaments a estacions de metro	Estudi informatiu de l'estació de Diagonal Zona Universitària sotmès a informació pública

* Actuació inclosa en el Conveni de Finançament d'Infraestructures.

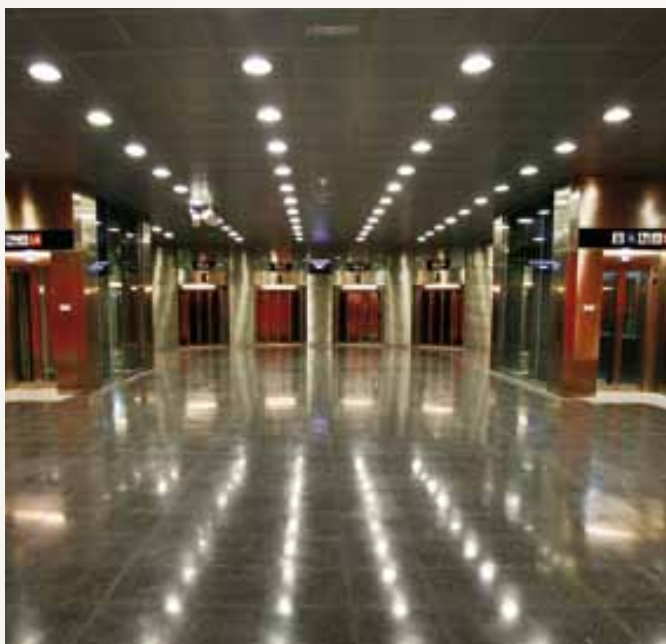


Planificació d'infraestructures

Programa de modernització i millora

Actuació	Situació actual (31 de desembre de 2011)
MM01 - Conversió d'L4 en L2. La Pau - Pep Ventura*	En servei
MM02 - Noves estacions de metro	Maresme (L4)*
	Metro Ernest Lluch (L5)*
	Virrei Amat (L4)*
MM03 - Millora d'estacions + nous vestíbuls (Vallcarca, Sants, Hospital de Bellvitge)	Obra d'infraestructura: finalitzada. Obres d'urbanització: finalitzades. Projecte d'arquitectura i instal·lacions: en redacció
MM04 - Adaptació estacions metro a PMR (Línies L1, L3, L4 i L5)*	Projecte constructiu redactat. Actuació en obres
MM05 - Renovació de via de metro	Obra en execució: Llacuna (adaptació a PMR del vestíbul existent); Bogatell; Selva de Mar (L4): en servei. Poblenou (L4): obra per licitar. Ciutadella - Vila Olímpica (L4): projecte en redacció. Vallcarca (L3): reestudi en curs de la solució projectada
MM06 - Millores en explotació i manteniment	Estan adaptades a PMR 116 de 139 estacions. Redefinició de projectes d'intercanviadors: Urquinaona, Plaça de Sants, Clot, Maragall, Verdaguer i Plaça Espanya. Projectes en redacció per adaptar el vestíbul existent: Jaume I, Poblenou, Poble Sec, Vallcarca, Rambla Just Oliveras
MM07 - Seguretat a la xarxa de metro	Trams finalitzats a l'L3. Finalitzat tram Bogatell - Selva de Mar de l'L4
MM08 - ATP-ATO Línia 4	A càrrec d'FMB
MM09 - Soterrament a Pallejà (FGC)*	A càrrec d'FMB
MM10 - Desdoblament via el Palau - Martorell (FGC)*	Adjudicat el plec de bases
MM11 - Desdoblament Martorell - Olesa (FGC)*	En servei des de l'octubre de 2007
MM12 - Supressió passos a nivell (FGC)*	Desdoblament en servei des del 21 de maig de 2007
MM13 - Adaptació a PMR (FGC)	Obra finalitzada
MM14 - Allargament andanes i nous accessos (FGC)*	Callús: quatre passos a nivell finalitzats. Masquefa: dos passos a nivell finalitzats (56 i 57). Masquefa: finalitzada l'obra de millora de la permeabilitat transversal. Vallbona: redactat el projecte constructiu. Manresa i Monistrol de Montserrat: en fase d'execució d'obres
MM15 - Senyalització i control de la circulació (FGC)	Estan adaptades 72 estacions de 76 estacions. Sarrià: en redacció el projecte de remodelació de vies i adaptació a PMRs; accés des de C. Cardenal Sentmenat: obra en servei. Gràcia: obres en execució. Peu de Funicular: projecte en redacció
MM16 - Nova estació Europa/Fira	En servei: Bonanova, Tres Torres i Sant Gervasi - Plaça Molina. Gràcia: en obres
	A càrrec d'FGC
	Obra finalitzada (maig 2007)

* Actuació inclosa en el Conveni de Finançament d'Infraestructures.



Estat d'execució de les actuacions a 31.12.2011

A la taula resum adjunta s'indica l'estat d'execució de les diferents actuacions definides al PDI 2001-2010 a 31.12.2011, amb la següent classificació per grau d'execució:

- Obres finalitzades (■)
- Obres ja licitades i/o en execució (■)
- Actuacions de les quals ja s'ha realitzat o s'està redactant el projecte (estudi informatiu o projecte constructiu) (■)
- Actuacions pendents de projecte (■)

Ampliació de xarxa

Codi	Actuació	Import PDI 2002 (M€ IVA exclòs)	Import PDI 2009 (M€ IVA exclòs)
AX01	L1. Feixa Llarga - El Prat	114,0	296,1
AX02	L1. Fondo - Badalona Centre	111,1	402,4
AX03	L2. Sant Antoni - Parc Logístic	126,6	659,5
AX04	L2. Pep Ventura - Badalona Centre	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 mòbil L9	234,4	304,9
AX12a	Tramvia Diagonal - Baix Llobregat	241,2	300,4
AX12b	Tramvia 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 Estació - Ca n'Oriac	117,8	384,5
AX16	Aeri Olesa - Esparreguera	3,1	4,5
AX17a	L3. Zona Universitària - Sant Feliu de Llobregat	554,5	1.055,3
AX17b	FGC L6 Reina Elisenda - Finestrelles	98,3	187,0
AX18	L11. Metro Lleuger Trinitat Nova - Can Cuiàs	33,6	49,0
AX19	Plataforma reservada bus corredor de Caldes	62,1	120,7
AX20	Material mòbil	-	270,0
Subtotal		4.431,9	11.139,4

(1) Pendent de la reposició del camp de títol.

Planificació d'infraestructures

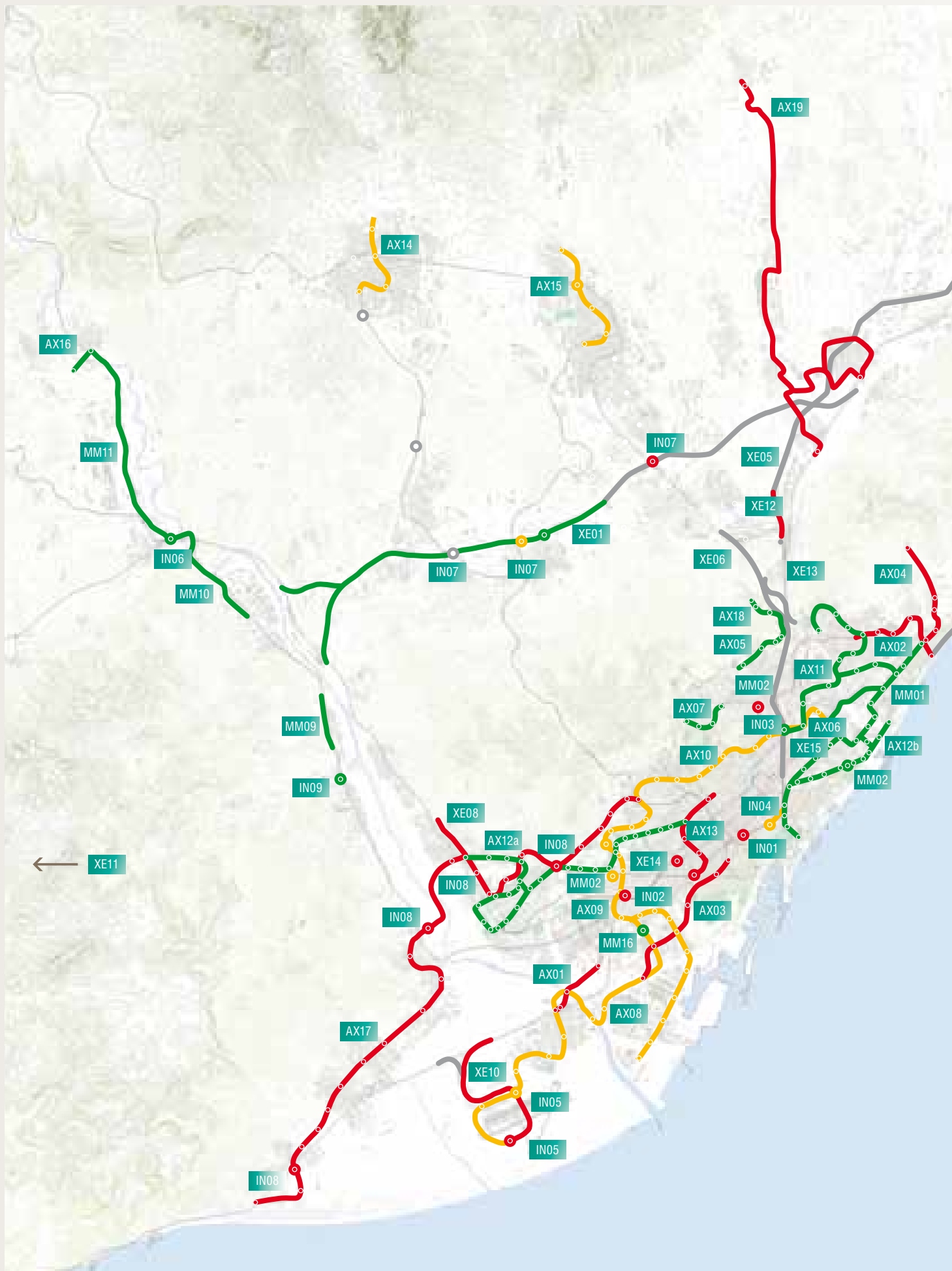
Intercanviadors			
Codi	Actuació	Import PDI 2002 (M€ IVA exclòs)	Import PDI 2009 (M€ IVA exclòs)
IN01	Pl. Catalunya	110,2	110,2
IN02	Torrassa	26,7	69,0
IN03	Sagrera Meridiana	19,1	177,5
IN04	Arc de Triomf	8,3	43,1
IN05	Intercanviadors relacionats amb el TAV	25,9	51,7
IN06	Martorell Central	2,6	44,6
IN07	Intercanviadors Papiol - Mollet	9,8	9,8
IN08	Intercanviadors al delta del Llobregat	13,0	13,0
IN09	Quatre Camins	4,6	4,6
IN10	FGC. Aparcaments de dissuasió	2,4	39,5
IN11	Noves estacions de bus	3,7	22,0
Subtotal		226,2	584,9




Modernització i millora

Codi	Actuació	Import PDI 2002 (M€ IVA exclòs)	Import PDI 2009 (M€ IVA exclòs)
MM01	Conversió L4 a L2	18,7	21,7
MM02	Noves estacions	25,0	151,6
MM03	Millora d'estacions	135,0	148,8
MM04	Adaptacions a PMRs	100,5	222,7
MM05	Renovació de via	21,8	30,4
MM06	Millores en explotació i manteniment	34,7	130,2
MM07	Seguretat a la xarxa	15,5	29,3
MM08	Conducció automàtica (ATO) a L4	15,5	20,0
MM09	Soterrament a Pallejà	50,8	71,4
MM10	Desdoblament el Palau - Martorell	18,9	56,6
MM11	Desdoblament Martorell - Olesa	9,3	59,1
MM12	Supressió passos a nivell	4,7	13,0
MM13	Adaptació a PMRs	11,6	51,7
MM14	Allargament d'andanes	10,1	41,6
MM15	Senyalització i control de la circulació	11,1	11,1
MM16	Nova estació Europa/Fira	5,2	17,0
	Material mòbil Metro. Renovació TMB	198,3	214,5
	Material mòbil FGC	78,1	78,1
	Integració tarifària	-	12,0
Subtotal		764,8	1.380,8
Total		5.422,9	13.105,1

Nota: Dins del programa de modernització i millora, les actuacions MM01 a MM08 corresponen a la xarxa de metro de TMB, i les actuacions MM09 a MM16 a FGC.



Actuacions definides al PDI 2001-2010

Estat d'execució – 31 de desembre de 2011

Actuacions

Ampliacions de xarxa ferroviària

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

Modernització i millora de xarxa (Metro i FGC)

MM01	Metro Conversió de L4 a L2
MM02	Metro Noves Estacions: Maresme - Fòrum, Virrei Amat i Cardenal Reig
MM03	Metro Millora d'estacions (no grafiada)
MM04	Metro Adaptació a PMR's (no grafiada)
MM05	Metro Renovació de via (no grafiada)
MM06	Metro Millores en explotació i manteniment (no grafiada)
MM07	Metro Seguretat a la xarxa (no grafiada)
MM08	Metro Conducció automàtica de trens (ATO) a L4 (no grafiada)
MM09	FGC Semisoterrament a Pallejà
MM10	FGC Desdoblament el Palau - Martorell
MM11	FGC Desdoblament Martorell - Olesa
MM12	FGC Supressió passos a nivell (no grafiada)
MM13	FGC Adaptació PMR's (no grafiada)
MM14	FGC Allargament d'andanes i nou accés a Reina Elisenda (no grafiada)
MM15	FGC Senyalització i control de la circulació (no grafiada)
MM16	FGC Nova estació a Amadeu Torner

Intercanviadors

INO1	Intercanviador Pl. Catalunya (Metro L1-L2-L3-L4, FGC i RENFE)
INO2	Intercanviador l'Hospitalet Centre (Metro L1-L9 i RENFE)
INO3	Nova estació intermodal a Sagrera Meridiana (Metro L1-L5-L9 i RENFE)
INO4	Intercanviador Arc de Triomf (Metro L1, RENFE, Estació Bus)
INO5	Intercanviadors relacionats amb el TAV
INO6	Intercanviador Martorell Central (FGC, RENFE i Estació Bus)
INO7	Intercanviadors línia el Papiol - Mollet (RENFE i FGC)
INO8	Intercanviadors a la línia Castelletfels - Sant Boi - Sarrià
INO9	FGC Intercanviador Quatre Camins (FGC i Estació Bus)
INO10	FGC Aparcament de dissuasió (no grafiada)
INO11	Noves estacions d'autobús i aparcaments a estacions de metro (no grafiada)

Ampliacions, modernització i millora de xarxa ferroviària estatal

XE01	Reconversió a viatgers línia el Papiol - Mollet
XE02	Ampliació de capacitat. Tram Badalona - Mataró
XE03	Desdoblament de via Arenys de Mar - Tordera
XE04	Connexió de les línies de Vic i Girona
XE05	Desdoblament de via Montcada - la Garriga
XE06	Túnel de Montcada
XE07	Noves estacions a Sabadell, Terrassa, Sant Adrià i Granollers
XE08	Soterrament de via a Sant Feliu de Llobregat
XE09	Nou Túnel Sants - Sagrera (Actuacions GIF)
XE10	Remodelació nus Aeroport
XE11	Estació de Vilafranca del Penedès
XE12	Soterrament parcial a Mas Rampinyo
XE13	Servei ferroviari al túnel de Meridiana
XE14	Millora de l'accés sud a l'estació de Sants
XE15	Millora de l'accés nord de l'estació a Sagrera TAV
XE16	Noves instal·lacions logístiques (no grafiada)
XE17	Modernització i millora de les instal·lacions de seguretat (no grafiada)
XE18	Aparcaments de dissuasió (no grafiada)
XE19	Nou material mòbil de Rodalies (no grafiada)

- Estudi informatiu o Projecte constructiu en redacció o finalitzat
- Actuació en servei
- Obra ja licitada i/o en execució
- Actuació pendent de projecte

Planificació d'infraestructures

Actuacions finalitzades

Durant l'any 2011 no ha finalitzat cap nova actuació d'ampliació de xarxa (AX). Quant al Programa d'intercanviadors, s'ha finalitzat el de Sagrera Meridiana amb la posada en marxa de l'estació de Rodalies (febrer 2011). Així mateix, han finalitzat obres parcials del Programa de modernització i millora, com ara adaptacions a PMRs de la xarxa de Metro (estacions de Torrassa i Selva de Mar). També s'ha posat en servei l'estació de Santa Rosa de la línia L9 (setembre de 2011).

Actuacions en execució

A la xarxa de Metro només hi ha en execució les obres de la línia L9/L10. El perllongament de la línia L4 La Pau - Sagrera Meridiana s'executarà un cop la línia L9/L10 alliberi la infraestructura destinada a la línia L4.

A la xarxa d'FGC s'estan executant les obres del perllongament Terrassa Rambla - UPC/Vallparadís - Can Roca i es continua construint el perllongament Sabadell Estació - Ca n'Oriac.

Així mateix, s'està finalitzant l'adaptació de les estacions d'FGC a persones amb mobilitat reduïda (hi destaca, per la seva envergadura, l'obra en curs a l'estació de Gràcia) i la supressió dels passos a nivell de la línia Llobregat - Ano-

Actuacions finalitzades (en M€, IVA exclòs)

Codi	Actuació	Import PDI 2002 (M€)	Import PDI 2009 (M€)	Millor estimació del cost total de l'obra	Import de les obres licitades	Import de les obres adjudicades	Modificats, revisió de preus, complementaris i altres	Pendent de licitació i adjudicació
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	Tramvia Diagonal - Baix Llobregat	241,2	300,4	300,4	217,3	217,3	83,1	0,0
AX12b	Tramvia Diagonal - Besòs	168,9	232,0	264,5	205,2	205,2	59,3	0,0
AX16	Aeri Olesa - Esparreguera	3,1	4,5	4,5	4,8	4,5	0,0	0,0
AX18	L11. Metro Lleuger Trinitat Nova - Can Cuiàs	33,6	49,0	49,0	42,2	42,0	7,0	0,0
AX20	Material mòbil 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	Intercanviadors 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	Conversió L2 a L4	18,7	21,7	21,7	21,7	20,9	0,8	0,0
MM09	Soterrament a Pallegà	50,8	71,4	71,4	72,2	63,3	8,1	0,0
MM10	Desdoblament el Palau - Martorell	18,9	56,6	56,6	62,8	53,4	3,2	0,0
MM11	Desdoblament Martorell - Olesa	9,3	59,1	59,1	62,3	56,5	2,6	0,0
MM16	Nova estació d'Europa/Fira	5,2	17,0	17,0	17,0	17,0	0,0	0,0
MM17	Material mòbil Metro. Renovació TMB	198,3	214,5	214,5	214,5	214,5	0,0	0,0
MM18	FGC	78,1	78,1	78,1	78,1	78,1	0,0	0,0
SN03	Metros comarcals	-	-	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) Inclou L1 i altres línies de Metro. / (2) No inclou la inversió de l'Administració General de l'Estat. / (3) Inclou només l'intercanviador de Volpelleres. / (4) Pendent de la reposició del camp de tir olímpic.

ia (Manresa i Monistrol de Montserrat). A la xarxa d'FMB s'està acabant l'adaptació de les estacions sense correspondència i s'ha emprès l'adaptació de les estacions de transbordament.

Actuacions en execució (en M€, IVA exclòs)

Codi	Actuació	Import PDI 2002 (M€)	Import PDI 2009 (M€)	Millor estimació del cost total de l'obra	Import de les obres licitades	Import de les obres adjudicades	Modificats, revisió de preus, complementaris i altres	Pendent de licitació i adjudicació
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 mòbil ⁽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	361,9	254,8	200,8	91,9	69,2
AX15	FGC. Sabadell Rambla - Ca n'Oriac ⁽⁴⁾	117,8	384,5	356,8	257,2	218,1	30,5	108,2
IN04	Arc de Triomf	8,3	43,1	37,0	39,3	30,5	2,0	4,5
IN11	Noves estacions de bus	3,7	22,0	22,0	0,2	0,2	0,0	21,8
MM02	Noves estacions ⁽⁵⁾	25,0	151,6	76,9	77,3	55,5	7,9	13,5
MM03	Millora d'estacions	135,0	148,8	217,3	123,7	115,2	2,7	99,4
MM04	Adaptacions a PMRs	100,5	222,7	213,0	145,6	80,4	47,0	85,6
MM05	Renovació de via	21,8	30,4	39,3	38,3	37,1	0,0	2,2
MM06	Millores en explotació i manteniment ⁽⁶⁾	34,7	130,2	132,7	136,2	126,9	2,4	3,4
MM07	Seguretat a la xarxa	15,5	29,3	31,1	24,4	24,4	0,0	6,7
MM08	Conducció automàtica (ATO) a L4	15,5	20,0	20,0	8,3	8,3	0,0	11,7
MM12	Supressió passos a nivell	4,7	13,0	13,0	10,2	7,5	1,3	4,2
MM13	Adaptació a PMRs	11,6	51,7	51,8	25,6	23,7	1,2	26,9
MM14	Allargament d'andanes i nous accessos	10,1	41,6	41,6	33,6	18,2	1,7	21,7
MM15	Senyalització i control de la circulació	11,1	11,1	11,1	5,9	5,9	0,0	5,2
SN02	Altres actuacions a estacions FGC ⁽⁷⁾	0,0	-	53,4	50,1	34,6	13,7	5,1
		2.994,4	7.983,1	8.427,7	5.489,2	5.243,3	2.345,8	838,6

(1) Executats tallers i cua de maniobres. / (2) A 31.12.11 està en servei els trams Sagrera Meridiana - Can Zam / Gorg. / (3) No inclou despeses financeres. / (4) L'import «Pendent de licitació i adjudicació» inclou la previsió dels imports futurs de complementaris i revisió de preus. / (5) L'obra del segon vestíbul de Can Vidalet (L5) està englobada en l'actuació MM03. / (6) Inclou alimentació tracció elèctrica. S'han invertit 39,4 M€ en subcentrals. / (7) Actuacions a Diagonal - Provença.

Planificació d'infraestructures

Actuacions en projecte

Les principals actuacions que estan en projecte corresponen als perllongaments de la línia L2 entre Sant Antoni i Parc Logístic (projecte constructiu redactat, pendent d'aprovació per part de la DGTM) i de la línia L8 vers el centre de Barcelona (estudi informatiu licitat el mes d'octubre de 2011).

Del corredor Castelldefels - Sant Boi - Sarrià (actuació AX17), els estudis informatius del perllongament de l'L3 d'FMB Zona Universitària - Sant Feliu i el perllongament de l'L6 d'FGC Reina Elisenda - Sant Joan de Déu ja han estat aprovats inicialment.

En relació amb l'intercanviador de Plaça Catalunya i la connexió d'FGC Barcelona - Vallès, està en redacció el projecte constructiu de la nova cua de maniobres.

Actuacions pendents de projecte

Dins del programa d'ampliació de xarxa no resta cap actuació pendent d'estudi informatiu o projecte.

Actuacions en projecte (en M€, IVA exclòs)

Codi	Actuació	Import PDI 2002 (M€)	Import PDI 2009 (M€)	Millor estimació del cost total de l'obra	Import de les obres licitades	Import de les obres adjudicades	Modificats, revisió de preus, complementaris i altres	Pendent de licitació i adjudicació
AX02	L1. Fondo - Badalona Centre	111,1	402,4	402,4	0,0	0,0	0,0	402,4
AX03	L2. Sant Antoni - Parc Logístic	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 Universitària - Sant Feliu de Llobregat ⁽¹⁾	554,5	1.055,3	1.055,3	0,0	0,0	0,0	1.055,3
AX17b	FGC 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	Intercanviadors relacionats amb el TAV	25,9	51,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
IN08	Intercanviadors al delta del Llobregat	13,0	13,0	13,0	0,0	0,0	0,0	13,0
IN10	FGC. Aparcaments de dissuasió	2,4	39,5	39,5	0,0	0,0	0,0	39,5
	Integració tarifària	-	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 inclou la inversió de l'Administració General de l'Estat.

Estat del programa d'actuacions a la xarxa ferroviària estatal

L'obra adjudicada l'any 2010 del nou accés de rodalia a l'Aeroport del Prat roman sense iniciar.

Continuen les obres de remodelació i adaptació a PMRs a diverses estacions de la xarxa de rodalia. L'actuació més important en curs dins d'aquest apartat és l'adaptació del baixador de Passeig de Gràcia.

Com a principal actuació en projecte cal esmentar la redacció, per part del Ministeri de Foment, de l'estudi informatiu

del nou tram Castelldefels - Cornellà - Zona Universitària de la xarxa ferroviària d'ample ibèric, el qual està en procés d'aprovació definitiva.

D'altra banda, continua en redacció l'estudi funcional de la Línia Orbital Ferroviària.

Actuacions a la xarxa ferroviària estatal

Codi	Actuació	Import Pla (M€)	Import actualitzat (M€)	Situació actual	Observacions
XE03	Duplicació del tram Arenys de Mar - Blanes de la línia R1	550,0	550,0	Licitat l'estudi funcional (BOE 12/11/2011) per 600.000 €	
XE05	Duplicació del tram Montcada - Vic de la línia R3	650,0	689,5	Estudi informatiu ja sotmès a informació pública, pendent de la DIA	
XE06	Túnel de Montcada	185,0	185,0	Pendent encàrrec de l'estudi informatiu	
XE08	Integració urbana a Sant Feliu de Llobregat		106,8	DIA aprovada (BOE 25/12/2009). Estudi informatiu aprovat (BOE 22/02/2010)	No inclosa en el Pla de rodalia 2008-2015
XE09	Nova línia Cornellà - Castelldefels - Zona Universitària	900,0	2.065,6	Estudi informatiu sotmès a informació pública (BOE 5/10/2010), ampliat fins a Zona Universitària	
XE10	Nou accés a l'Aeroport del Prat	255,0	221,8	Licitada la seva construcció (BOE 19/12/09) per 253,37 M€. Adjudicada (BOE 8/5/2010) per 221,83 M€. Ajornada la seva execució	
XE14	Soterrament de la línia R2 a l'Hospitalet, i intercanviador a la Torrassa	-	419,3	Estudi informatiu presentat el 12/05/2009	No inclosa en el Pla de rodalia 2008-2015
		2.540,0	4.238,0		

Actuacions de noves infraestructures no incloses en el PDI 2001-2010

Actuació	Situació actual	Observacions
Línia Orbital ferroviària	Estudi funcional adjudicat (1,1 M€) el 7/10/2010. En redacció	
Integració urbana a Sitges	Estudi licitat el 26/02/2009 per 500.000 €	No inclosa en el Pla de rodalia 2008-2015

Planificació d'infraestructures

2. Resum de la inversió en curs

El resum de la inversió realitzada corresponent a les obres previstes en el PDI 2001-2010 és la següent (en M€ IVA exclòs a 31.12.2011):

Programa	Import PDI 2002 (M€)	Import PDI 2009 (M€)	Estimació cost total	Estimació licitació	Import d'adjudicació	Complementaris i altres	Pendent licitació
Ampliació de xarxa	4.431,7	11.139,4	11.589,8	6.005,9	5.842,8	2.497,4	3.249,6
Intercanviadors	226,3	584,9	408,5	177,6	144,9	27,2	236,4
Modernització i millora	764,8	1.380,8	1.470,1	1.240,1	1.073,3	99,2	297,6
Total⁽¹⁾	5.422,8	13.105,1	13.468,4	7.423,6	7.061,0	2.623,8	3.783,6

(1) No inclou les inversions de l'Administració General de l'Estat en la xarxa estatal.



Pla Director de Mobilitat de l'RMB

Marc legal i contingut

La Llei de la Mobilitat té per objecte «establir els principis i els objectius als quals ha de respondre una gestió de la mobilitat de les persones i del transport de les mercaderies dirigida a la sostenibilitat i la seguretat, i determinar els instruments necessaris perquè la societat catalana assoleixi els dits objectius i per garantir a tots els ciutadans una accessibilitat amb mitjans sostenibles» (art. 1.1).

L'elaboració del Pla Director de Mobilitat de l'RMB (PDM) per part de l'ATM és una conseqüència de les Directrius nacionals de mobilitat, que constitueixen el marc orientador per a l'aplicació de la Llei de la Mobilitat. El pla va ser aprovat pel Govern de la Generalitat el 2 de setembre de 2008 i té vigència fins al 2012.

Els objectius generals del PDM es formulen a partir de la Llei de la Mobilitat i les Directrius nacionals de mobilitat, tenint en compte que l'RMB presenta unes característiques específiques respecte de la resta de Catalunya. En particular, les altes densitats de població i equipaments afavoreixen un context per assolir cotes altes de mobilitat sostenible.

El PDM ha estat objecte d'una avaluació ambiental estratègica segons la legislació establerta per l'autoritat mediam-biental.

L'any 2011 es va presentar al Consell d'Administració de l'ATM el tercer informe de seguiment del PDM, a 30 de juny de 2011, que conté l'estat d'execució de les mesures del PDM i els valors de seguiment de cadascuna d'elles.

El PDM consta de 9 eixos d'actuació i 93 mesures. Els eixos del pla són:

Eix 1 - Coordinar l'urbanisme amb la mobilitat

Eix 2 - Fomentar una xarxa d'infraestructures de mobilitat segura i ben connectada

Eix 3 - Gestionar la mobilitat i afavorir el transvasament modal

Eix 4 - Millorar la qualitat del transport ferroviari

Eix 5 - Assolir un transport públic de superfície accessible, eficaç i eficient

Eix 6 - Modernitzar l'activitat logística i accelerar les infraestructures ferroviàries de mercaderies

Eix 7 - Garantir l'accés sostenible als centres de treball

Eix 8 - Promoure l'eficiència energètica i l'ús de combustibles nets

Eix 9 - Realitzar una gestió participativa del Pla Director de Mobilitat

A la data de l'informe tots els eixos del PDM estaven iniciats i 82 mesures estaven en execució. Els eixos 1, 2, 4 i 9 tenien totes les mesures començades, i alhora són els que presentaven un major grau d'execució. L'eix 6 és el que presentava més mesures sense iniciar, 5 de 10. Pel que fa al ritme d'execució de les mesures, el 62% anava a bon ritme, el 26% a ritme lent i el 12% restant no s'havia iniciat. Els eixos 3, 4 i 9 presentaven un molt bon ritme d'execució de la majoria de les seves mesures. Els eixos 6 i 7 eren els que presentaven un ritme més lent d'execució de les mesures.

A la taula resum següent es presenta el nombre de mesures per eix segons el grau d'execució.

Nombre de mesures per eix segons el grau d'execució a 30 de juny de 2011



Pla Director de Mobilitat de l'RMB

Treballs realitzats durant el 2011

Ultra els treballs de seguiment del PDM, durant l'any 2010 s'han realitzat diversos treballs amb l'objecte d'impulsar i aprofundir algunes de les mesures del PDM. Són aquests:

Títol del treball	Contingut
Desplegament del PDM de l'RMB. Seguiment i actualització dels instruments de planificació dels CGM, de les projeccions de mobilitat, dels consums i emissions i adaptació de les mesures proposades als resultats obtinguts	A partir de l'evolució de l'execució de les mesures del PDM i dels resultats obtinguts en els informes de seguiment i utilitzant una metodologia agregada per mesures s'estableixen indicadors que permetin calcular millor els impactes del PDM sobre la mobilitat, la seva eficiència i els vectors ambientals i socials.
Desplegament del PDM de l'RMB. Projecte tecnològic de disseny i localització de semàfors amb prioritat a les carreteres de l'RMB	Assistència tècnica per determinar quin sistema de prioritització semafòrica és el més idoni per instal·lar en les carreteres de l'RMB. Desenvolupa la mesura 5.11 del PDM.
L'aportació de les millores del sistema de transport públic a la qualitat ambiental de l'RMB (2004-2010)	L'estudi calcula la reducció del consum energètic, les emissions de CO ₂ i de gasos contaminants, l'accidentalitat i els costos externs que ha suposat la captació de nous usuaris al sistema de transport públic de l'RMB.
Estudi relatiu a l'accessibilitat en transport públic col·lectiu als polígons d'activitat econòmica de l'RMB (direcció: Pacte Industrial de l'RMB)	L'estudi efectua una diagnosi de l'accessibilitat en TPC als polígons industrials de l'RMB i fa propostes de millora. Desenvolupa diverses mesures de l'Eix 7 del PDM.



Servei de Mobilitat

L'ATM, d'acord amb les funcions que li atribueix la Llei de la Mobilitat com a autoritat territorial de la mobilitat de la regió metropolitana de Barcelona, informa els plans de mobilitat urbana, els plans de serveis, els plans de desplaçament d'empresa i els estudis de mobilitat generada del seu àmbit.

Pel que fa als plans de mobilitat urbana, durant l'any 2011 s'ha informat favorablement el PMU de Vilafranca i s'ha emès informe relatiu a l'ISA preliminar de tres PMUs més.

Quant als plans de desplaçaments d'empresa previstos al Decret 152/2007 que regula el Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire a 40 municipis de l'RMB declarats zona de protecció de l'ambient atmosfèric, se n'han tramitat sis l'any 2011.

Pel que fa als estudis d'avaluació de la mobilitat generada regulats pel Decret 344/2006, s'ha informat l'any 2011 un total de 65 estudis amb la distribució següent:

El Servei de Mobilitat també ha participat en el seguiment dels plans de mobilitat específics en execució següents:

- Mesa del Delta que correspon al consorci de la Zona Franca, la ZAL i el polígon Pratenc
- Polígons Sud de Terrassa
- Polígon el Pla de Sant Feliu de Llobregat i Molins de Rei
- Polígons Almeda, Est, Famades i Solanes a Cornellà de Llobregat i polígon Camí del Mig a l'Hospitalet de Llobregat
- Ciutat de la Justícia, a Barcelona i l'Hospitalet de Llobregat
- Universitat Autònoma de Barcelona, a Cerdanyola del Vallès
- Aeroport del Prat de Llobregat
- Polígon Can Sant Joan a Sant Cugat del Vallès i Rubí
- Polígons Can Mitjans, Can Mir i Can Trias a Viladecavalls

Implantació singular	3
Planejament general	7
Planejament derivat	55
Total	65



Gestió del sistema tramviari

1. Tramvia Diagonal - Baix Llobregat

Operació

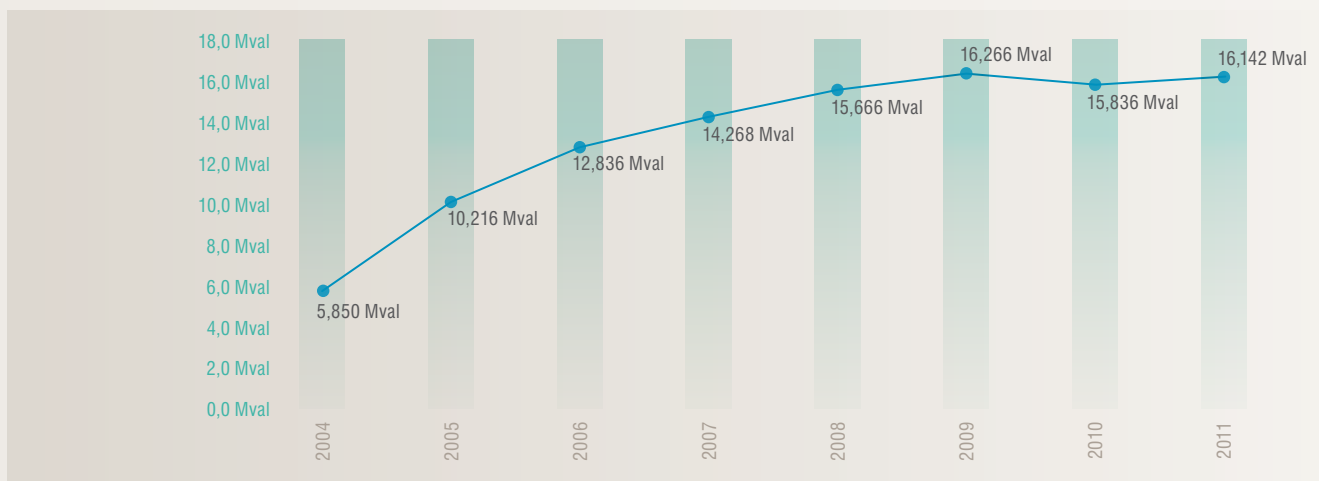
Durant l'any 2011, el Trambaix ha consolidat el seu rol com a xarxa de connexió entre Barcelona i el Baix Llobregat.

Destaca, com a fita en aquest context, l'entrada en servei de quatre noves unitats i la reducció de l'interval de pas en hora punta (4' en el tram comú) a partir del mes d'abril. En el 2011 s'ha registrat un total de 16.142.463 validacions, que representen un increment de 306.740 validacions respecte a l'any anterior (l'1,9% més). Això suposa un increment mensual mitjà de 25.500 validacions.

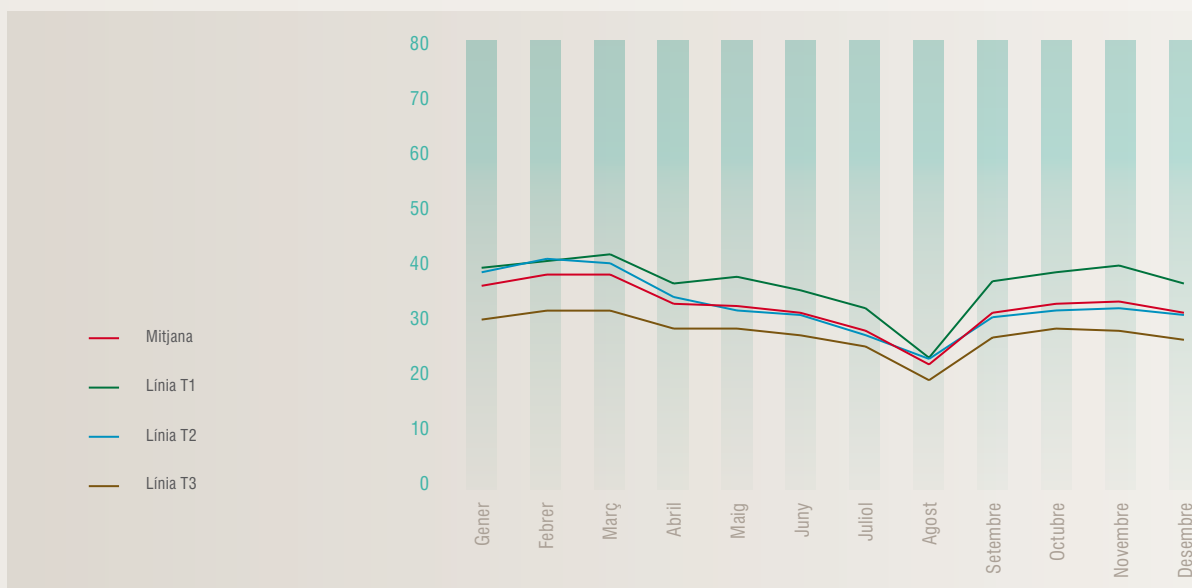
El nombre màxim de validacions mensuals es va assolir el mes de maig, amb un total d'1.500.217 validacions.

A continuació s'adjunta un gràfic de les validacions anuals des de la posada en servei del Trambaix, així com un altre gràfic representatiu de l'evolució de la càrrega mitjana mensual per expedició durant l'any 2011. Aquest reflecteix l'ocupació mitjana dels tramvies mes a mes i denota l'increment d'oferta introduït l'abril de 2011.

Milions de validacions anuals. Trambaix



Evolució de la càrrega mitjana per expedició (nombre d'usuaris). Trambaix



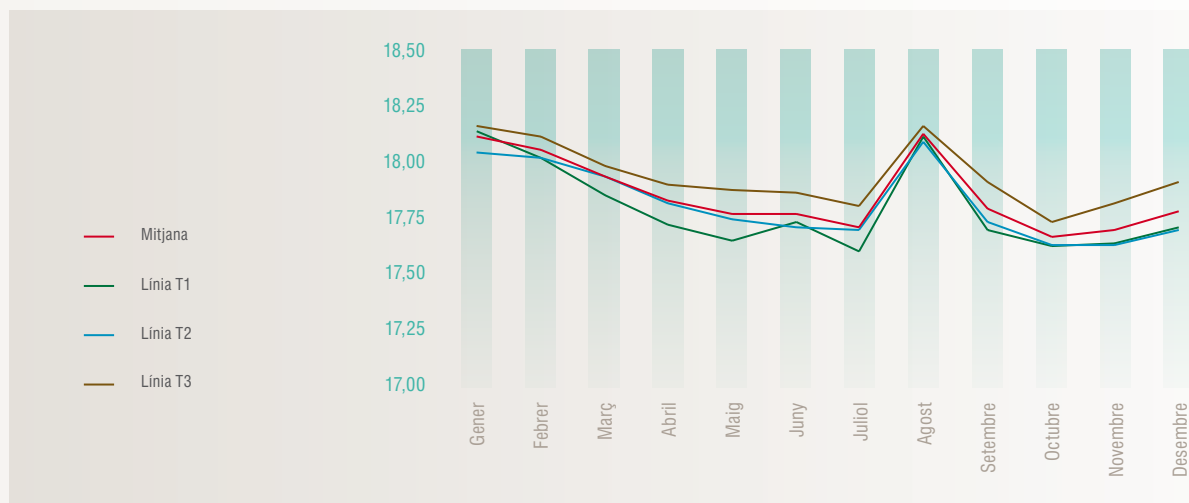
Inspeccions i seguiment de l'operació

La velocitat comercial durant l'any 2011 s'ha mantingut en valors semblants als de 2010, entorn dels 18 km/h, per bé que amb una lleugera reducció degut a diversos factors conjunturals al llarg dels primers mesos de l'any. A continuació s'adjunta un gràfic amb l'evolució de les velocitats comercials de cada línia mes a mes, així com també la velocitat mitjana resultant de la ponderació de les tres línies.

Durant l'any 2011 ha continuat el programa iniciat per l'ATM l'any 2009 de supervisió detallada de l'estat de la plataforma i de les instal·lacions tramviàries, i de contrast de les dades clau de qualitat del servei.

La detecció i resolució d'incidències en la plataforma ha permès millorar l'estat de conservació de la infraestructura tramviària i ha contribuït al fet que els usuaris del servei en facin una valoració altament positiva.

Velocitat comercial mitjana. Trambaix



Gestió del sistema tramviari

2. Tramvia Sant Martí - Besòs

Operació

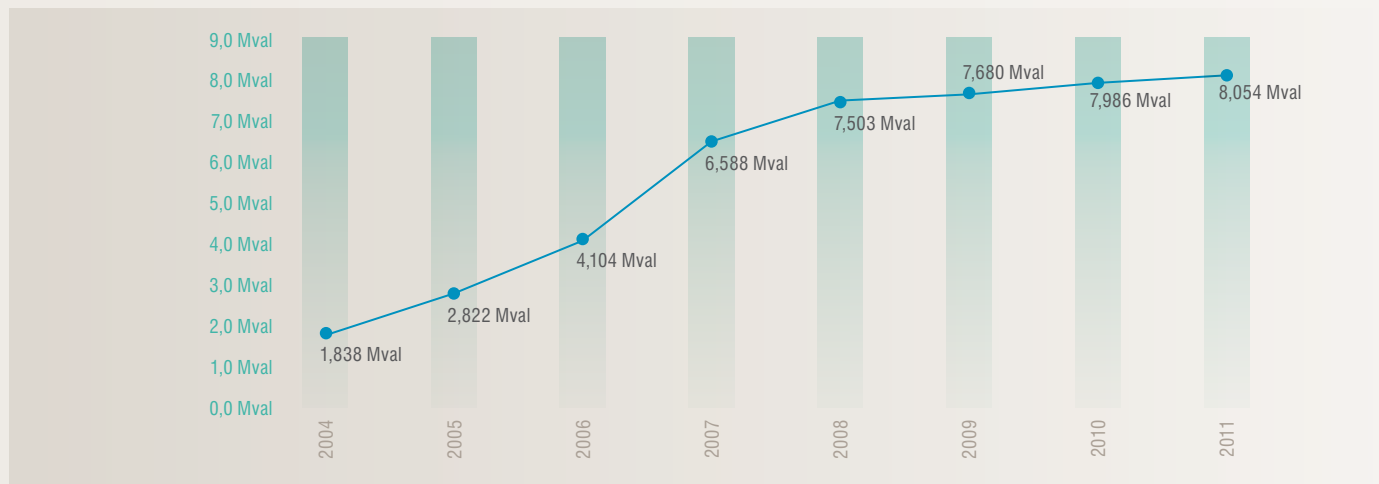
L'any 2011, el Trambesòs ha experimentat un petit augment del nombre d'usuaris, i s'ha aconseguit un total de 8.053.511 validacions, que representen un increment de 67.998 validacions respecte a l'any anterior (el 0,9%), xifra que suposa una mitjana de 5.667 validacions mensuals més que en el 2010.

El nombre màxim de validacions mensuals es va assolir el mes de maig, amb un total de 773.103 validacions.

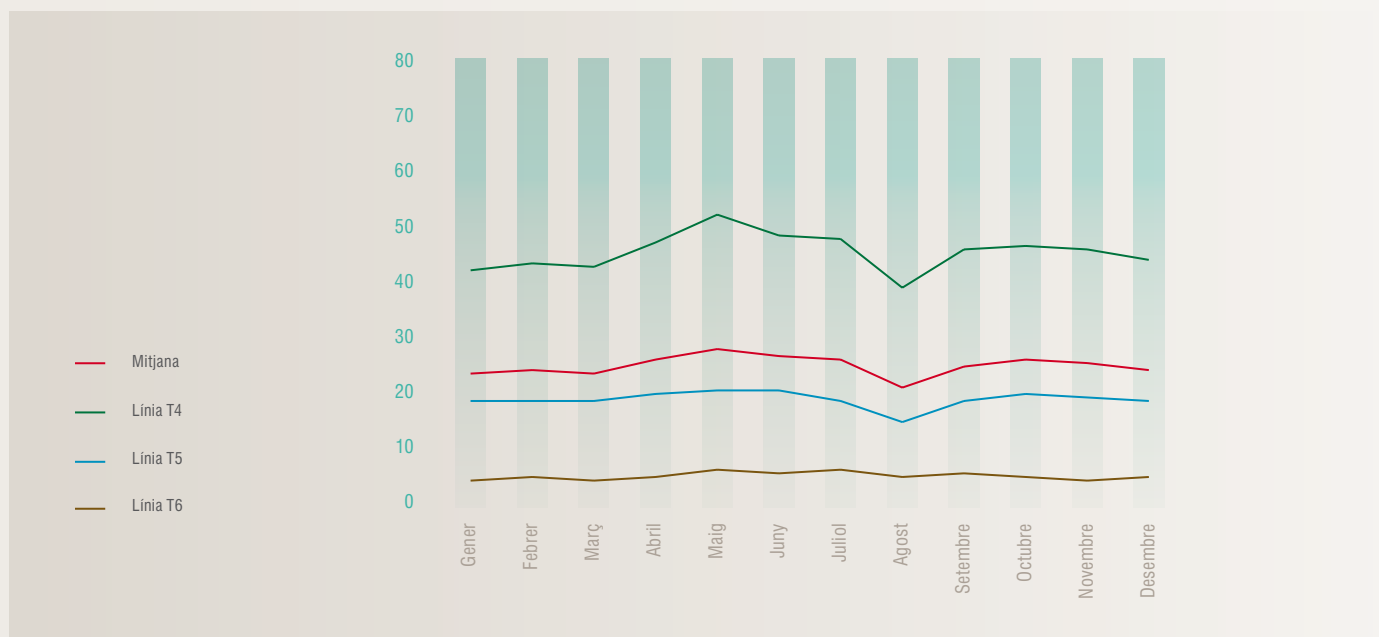
El gruix de la demanda del Trambesòs recau sobre la línia T4, que transporta aproximadament el 60% dels usuaris.

A continuació s'adjunta un gràfic de les validacions anuals des de la posada en servei del Trambesòs, així com també un altre gràfic representatiu de l'evolució de la càrrega mitjana mensual per expedició durant l'any 2011. Aquest reflecteix l'ocupació mitjana dels tramvies mes a mes.

Milions de validacions anuals. Trambesòs

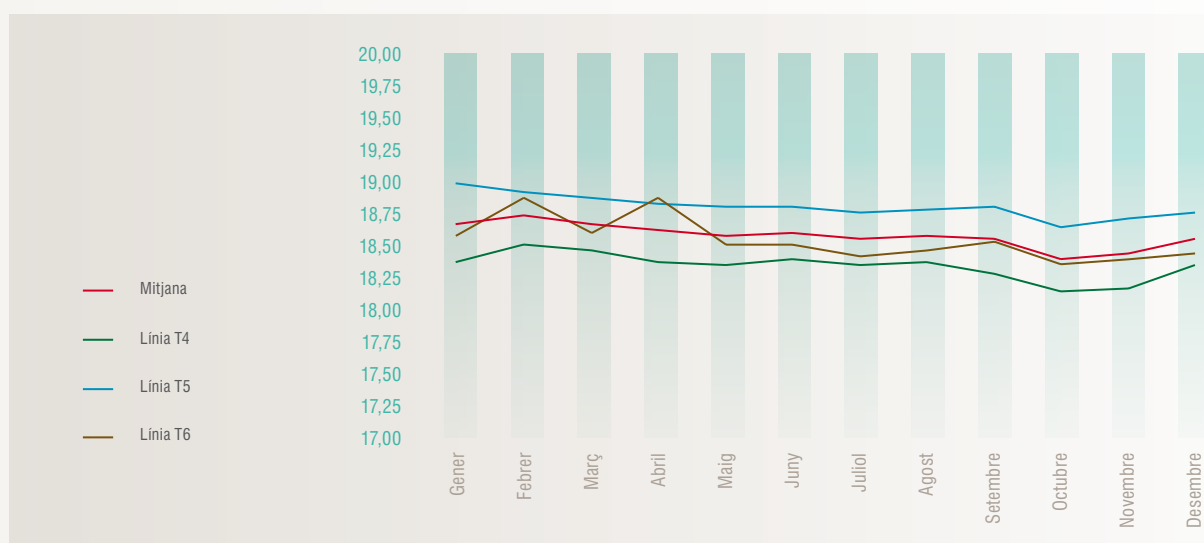


Evolució de la càrrega mitjana per expedició (nombre d'usuaris). Trambesòs



Respecte a la velocitat comercial, cal esmentar que la mitjana s'ha mantingut al voltant dels 18,5 km/h. A continuació s'adjunta un gràfic amb l'evolució de les velocitats comercials de cada línia mes a mes així com també la velocitat mitjana resultant de la ponderació de les tres línies.

Velocitat comercial mitjana. Trambesòs



Inspeccions i seguiment de l'operació

Durant l'any 2011 ha continuat el programa iniciat per l'ATM l'any 2009 per a la inspecció detallada de l'estat de la plataforma i de les instal·lacions tramviàries, i de supervisió de les variables bàsiques de qualitat del servei.

La detecció i resolució d'incidències en la plataforma ha permès optimitzar l'estat de conservació de la infraestructura tramviària i ha contribuït al fet que els usuaris del servei en facin una valoració altament positiva.



Gestió del sistema tramviari

3. Evolució de la demanda del sistema tramviari

Trambaix	2010	2011	TAM (*)
Gener	1.306.267	1.344.300	15.878.854
Febrer	1.300.857	1.311.614	15.884.912
Març	1.462.144	1.451.579	15.870.057
Abril	1.294.320	1.280.654	15.821.908
Maig	1.382.934	1.500.217	15.921.572
Juny	1.340.456	1.355.861	15.937.704
Juliol	1.356.319	1.299.090	15.914.515
Agost	926.978	855.143	15.947.842
Setembre	1.492.780	1.416.180	16.050.531
Octubre	1.660.463	1.464.502	16.083.999
Novembre	1.391.995	1.465.640	16.107.601
Desembre	1.350.524	1.397.683	16.142.463
Total	16.266.037	16.142.463	

Trambesòs	2010	2011	TAM (*)
Gener	610.263	666.361	8.041.611
Febrer	590.292	631.121	8.082.440
Març	670.586	685.980	8.097.834
Abril	689.496	671.974	8.080.312
Maig	720.377	773.103	8.133.038
Juny	698.349	693.166	8.127.855
Juliol	726.279	699.548	8.101.124
Agost	556.270	567.883	8.112.737
Setembre	638.806	664.450	8.138.381
Octubre	717.716	698.530	8.119.195
Novembre	700.099	658.467	8.077.563
Desembre	666.980	642.928	8.053.511
Total	7.985.513	8.053.511	

(*) TAM: Mitjana anual mòbil, últims 12 mesos.

Gestió de Rodalies de Catalunya

Rodalies de Catalunya és el nom que rep l'organització funcional en la qual s'han integrat els serveis de rodalia i regionals de titularitat de la Generalitat de Catalunya que presta Renfe Operadora a la regió metropolitana de Barcelona i a la resta de Catalunya.

A dia d'avui, Rodalies de Catalunya està configurada com una «estructura sense parets» amb una direcció que pertany al Departament de Territori i Sostenibilitat, la qual és exercida a través de la Secretaria de Territori i Mobilitat, i un operador (la Direcció de Rodalies de Catalunya de Renfe Operadora) dotat dels recursos humans i tècnics necessaris per prestar els serveis requerits per la Generalitat. La Secretaria de Territori i Mobilitat exerceix una part substancial de les seves funcions tutelars a través de l'Autoritat del Transport Metropolità, que té encomanades les tasques següents:

- L'establiment de la gamma de títols de transport del servei de rodalia de Barcelona (tant els del Sistema Tarifari Inte-

grat com els títols propis de l'operador) i l'aprovació de les seves tarifes.

- La coordinació tècnica dels serveis de Rodalies de Catalunya, la qual inclou el seguiment i la supervisió de la prestació dels serveis esmentats, la verificació que aquests s'ajusten als nivells de qualitat establerts com a compromisos contractuals de l'operador, la formulació de propostes d'acció encaminades a la millora de l'oferta i la coordinació dels serveis de Rodalies de Catalunya amb la resta de serveis de transport públic de titularitat de la Generalitat.

El director tècnic de l'ATM és el coordinador tècnic de Rodalies de Catalunya i actua com a secretari de l'Òrgan mixt de coordinació i control Generalitat de Catalunya - Renfe Operadora, del qual és president el secretari de Territori i Mobilitat.



Gestió de Rodalies de Catalunya

Indicadors de servei a 31 de desembre de 2011

A continuació es presenten les dades principals que caracteritzen els serveis oferts per Rodalies de Catalunya a la regió metropolitana de Barcelona durant l'any 2011.

Servei de Rodalies de Barcelona⁽¹⁾			
	2011	2010	2011 vs. 2010 (%)
Oferta			
Trens-km (milers)	17.635	17.201	+2,5
Branques-km (milers)	30.033	28.582	+5,1
Places-km (milions)	8.134	8.064	+0,9
Demanda			
Viatgers (milers)	106.182	103.701	+2,4
Viatgers-km (milions)	2.257	2.204	+2,4
Rendiment			
Viatgers/tren	128	128	+0,0
Viatgers-km / places-km (%)	27,8	27,3	+1,5
Nivell de servei			
Puntualitat (%) ⁽²⁾	94,06	93,88	+0,2
Vel. comercial (km/h)	49,03	48,69	+0,7
Núm. reclamacions	13.099	11.803	+11,0
Incidències rellevants ⁽³⁾	374	392	-4,6
Núm. de trens afectats ⁽⁴⁾	12.826	13.864	-7,5
Índex de qualitat percebuda	6,71	6,47	+3,7
Satisfacció percebuda (%) ⁽⁵⁾	62,4	56,2	+11,0

(1) Dades acumulades des de l'1 de gener fins al 31 de desembre. / (2) Trens arribats a destinació amb menys de 3 minuts de retard. / (3) Incidències que han produït una pèrdua global de temps de circulació superior als 100 minuts (calculada com la suma del temps perdut per cada tren afectat). / (4) Nombre total de serveis afectats per incidències rellevants. / (5) Viatgers que es declaren molt o força satisfets.



Principals realitzacions durant l'any 2011

La millora de qualitat en l'àmbit del servei de rodalia de Barcelona s'emmarca principalment en el Pla d'Acció 2010-2012 de Rodalies de Catalunya, dotat amb un pressupost plurianual de 50 M€. Durant l'any 2011, les realitzacions principals del Pla han estat les següents:

Programa de millora de l'oferta i nous serveis

Elevació fins al 70,3% (dada mitjana acumulada a 31 de desembre de 2011) del percentatge de circulacions en doble composició per tal d'eliminar les situacions de falta de capacitat detectades en les línies R2 sud i R4 durant l'any 2010.

Homogeneïtzació de les freqüències de les línies R1 (Barcelona - Mataró) i R4 (Barcelona - Terrassa) en dia feiner.

Remodelació com a servei llançadora de la línia R7 (Sant Andreu Arenal - Cerdanyola UAB), alliberant dos solcs per sentit i hora al túnel de Plaça Catalunya.

Implantació de la nova línia transversal R8 (Martorell - Granollers).

Operació del *tren blanc* a la Molina (línia R3) els caps de setmana durant la temporada d'esquí.

Programa de millora del confort a la cadena de transport

Posada en marxa del nou baixador de la Sagrera - Meridiana.

Contractació de la remodelació de l'interiorisme de 14 UT de la sèrie 447 assignades a trajectes de llarga rodalia.

Accions específiques del pla de xoc i sostenibilitat de neteja d'estacions.

Programa comercial, marc tarifari i lluita contra el frau

Extensió de la nova senyalització i identitat del servei de Rodalies de Catalunya en trens i estacions (a 31 de desembre de 2011, implantada en 44 UT i 14 estacions).

Estació pilot per a l'assaig de nou mobiliari i suports d'informació (Calella).

Posada en marxa del telèfon gratuït de Rodalies de Catalunya (900 41 00 41), amb una mitjana de 307 trucades al dia, i d'un canal Twitter per a la informació sobre incidències, amb aproximadament 4.500 seguidors (dades a 31 de desembre de 2011).

Gestió del Pla alternatiu de transport pel tall de la capçalera sud de Sants (agost de 2011).

Reforç del programa de lluita contra el frau.

Gestió de Rodalies de Catalunya

L'opinió dels usuaris

Els resultats agregats dels dos sondeigs d'opinió efectuats per Renfe Operadora (en els mesos d'abril i octubre) entre els usuaris dels serveis de rodalía de Barcelona mostren avenços destacables tant a l'índex global de qualitat percebuda (6,77 el 2011 vs. 6,47 el 2010) com en el percentatge de clients que es declaren satisfets o molt satisfets del servei (62% el 2011 vs. 56% el 2010). Per línies, les millors valoracions recauen sobre la nova línia R8, l'R1, l'R2 sud i l'R7,

que són també les que més incrementen el seu IQP respecte al 2010. L'única línia de rodalía que davalla en valoració respecte al 2010 és l'R3. Pel que fa als diferents aspectes pels quals s'ha demanat, destaquen les millores en la valoració de la relació amb el client, la comoditat i confort a les estacions, l'actitud del personal, la netedat de les estacions i trens i la seguretat, aspectes tots ells influïts positivament per les actuacions del Pla d'Acció 2010-2012.

Servei de rodalía de Barcelona				
Línia		IQP 2011	IQP 2010	△11/10
	Global rodalía Barcelona	6,71	6,47	+0,24
R1	Maçanet M. - Mataró - l'Hospitalet/Molins R.	6,91	6,62	+0,29
R2	St. Vicenç Calders - Vilanova- Barcelona Barcelona - Granollers C. - Maçanet	6,91 6,94	6,51 6,70	+0,40 +0,24
R3	L'Hospitalet - Vic - Puigcerdà	5,82	5,99	-0,17
R4	St. Vicenç Calders - Martorell - Barcelona Barcelona - Terrassa - Manresa	6,47 6,44	6,30 6,44	+0,17 =
R7	Barcelona - St. Andreu Arenal - Cerdanyola UAB	6,62	6,23	+0,39
R8	Martorell - Granollers Centre	6,91	-	-

IQP: Índex global de qualitat percebuda.

Servei de rodalía de Barcelona			
Concepte	2011	2010	△11/10
Fiabilitat del transport de Rodalies	6,49	6,36	+0,13
Oferta general de trens	6,43	6,23	+0,20
Velocitat	6,83	6,71	+0,12
Facilitat d'arribada a l'estació	7,22	7,17	+0,05
Comoditat/comfort en l'estació	6,80	6,34	+0,46
Comoditat/comfort en el tren	7,10	6,92	+0,18
Netedat d'estacions i trens	6,99	6,73	+0,26
Informació al client	6,38	5,95	+0,43
Condicions econòmiques	5,44	4,90	+0,54
Seguretat	6,20	5,97	+0,23
Actitud del personal	6,85	6,42	+0,43
Relació amb el client	6,41	5,77	+0,64

Sistema Tarifari Integrat

1. Zonificació del Sistema Tarifari Integrat

El projecte de la integració tarifària al conjunt de la regió metropolitana de Barcelona, promogut per les administracions consorciades, va ser aprovat pel Consell d'Administració de l'ATM el 15 de novembre de 2000 i tenia com a objectius:

- Crear un sistema de tarifes fàcil d'entendre i basat en principis acceptats pels usuaris.
- Afavorir la percepció del sistema metropolità de transport públic col·lectiu com a xarxa integrada.

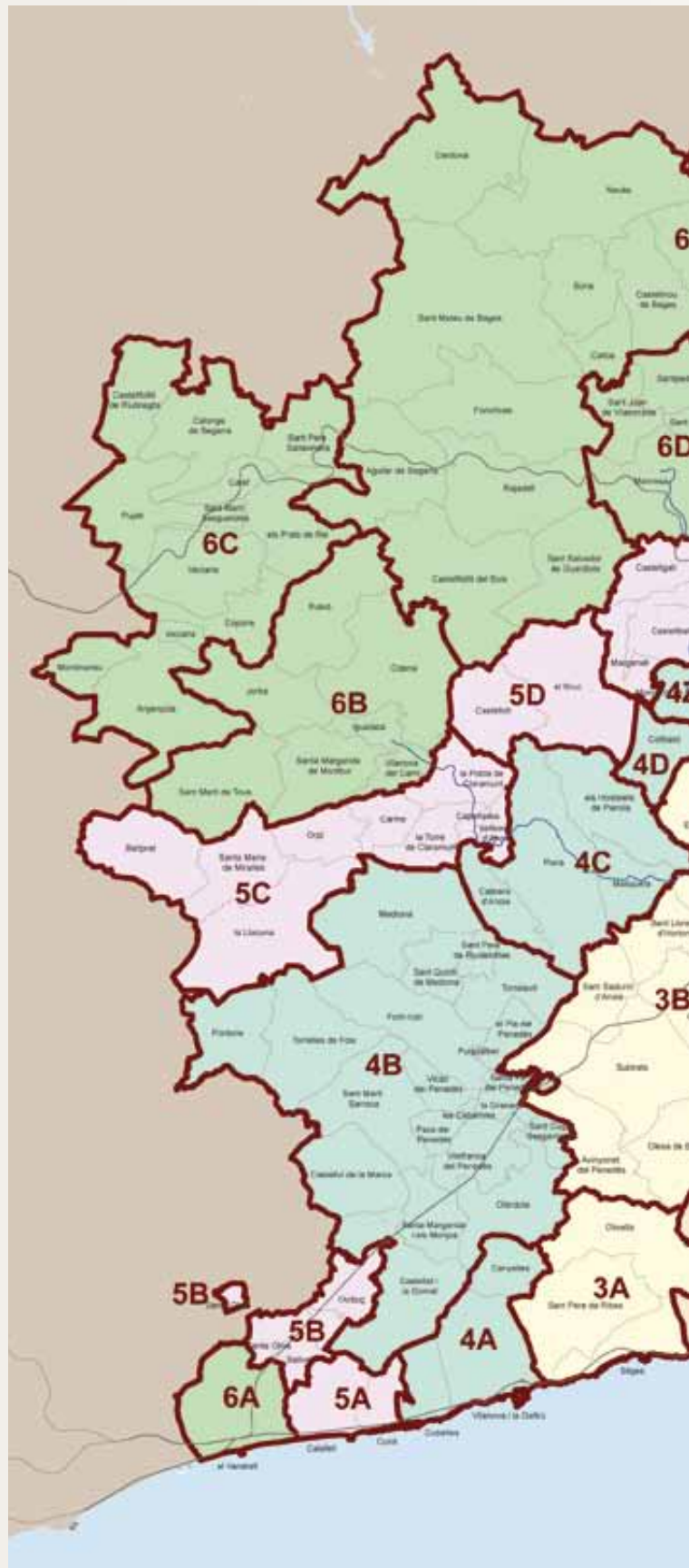
- Contribuir a posicionar el transport públic com a sistema atractiu per als usuaris.

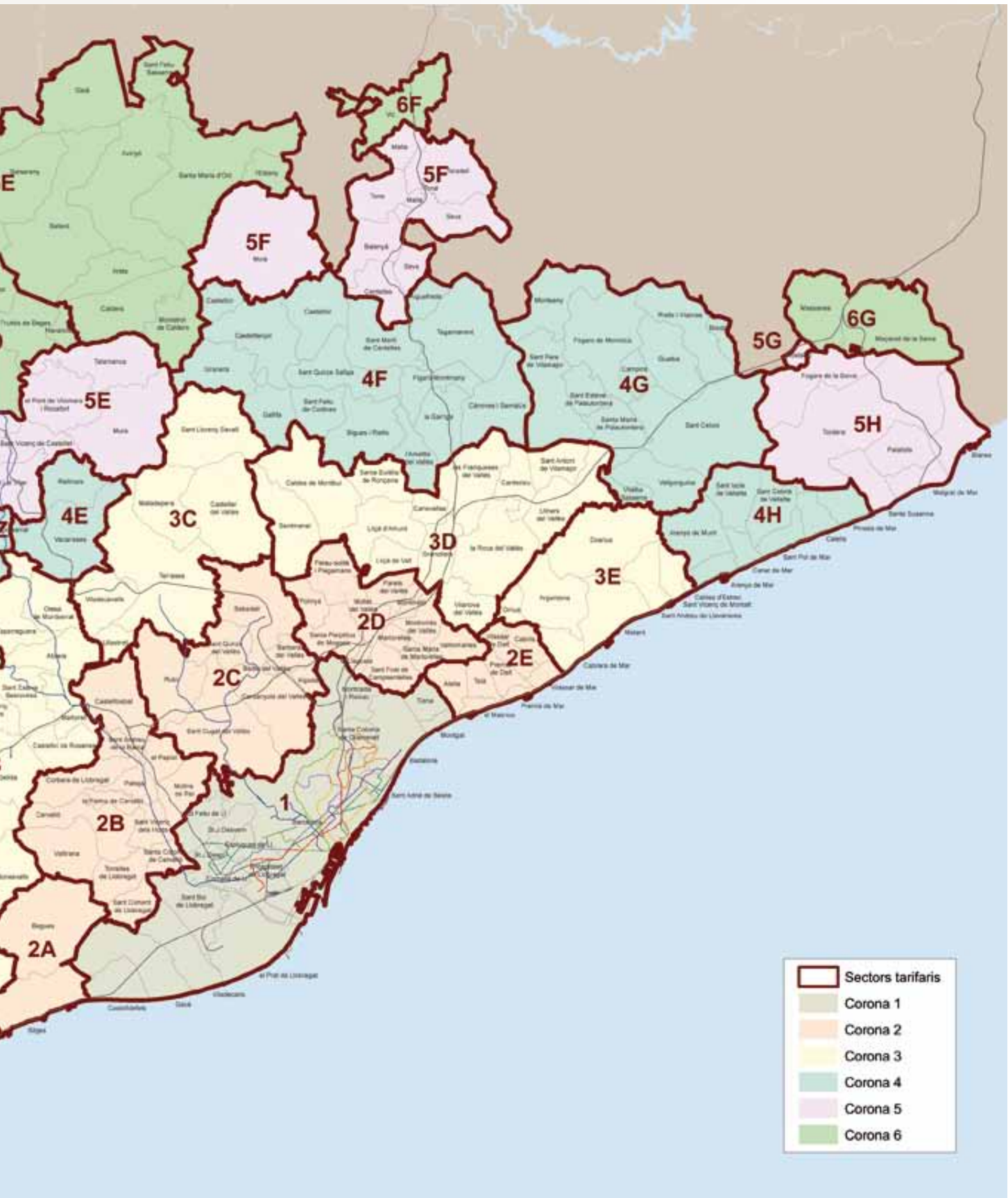
El calendari d'incorporació al projecte dels diferents operadors de transport ha estat progressiu.

El territori del Sistema Tarifari Integrat (STI) de l'àrea de Barcelona abasta un total de 253 municipis i una població de més de 5,5 milions d'habitants.



Sistema Tarifari Integrat





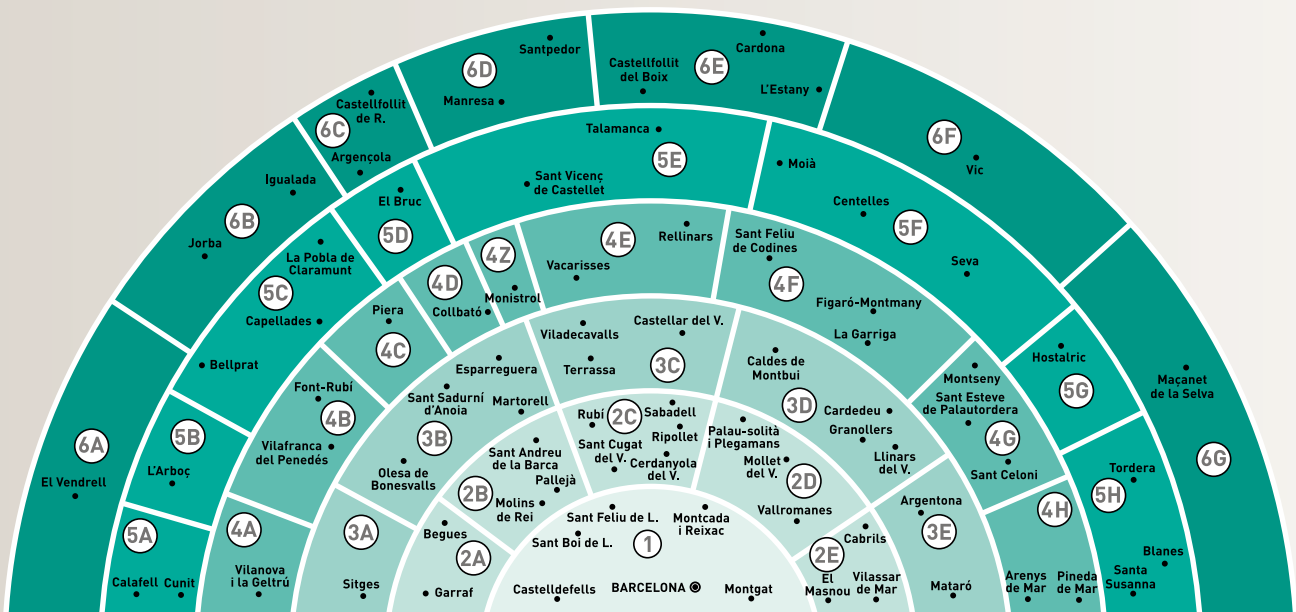
Sistema Tarifari Integrat

El territori s'ha dividit en 6 corones tarifàries i diversos sectors. Les corones són concèntriques al voltant de la corona 1, formada pels 18 municipis de l'àmbit de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) que integren l'antiga Entitat Metropolitana del Transport (EMT), i es defineixen en funció de

la distància quilomètrica. Els sectors s'han establert a partir dels diferents corredors de trànsit, evitant dividir les àrees d'influència de les capitals i polaritats comarcals.

Es denomina zona tarifària l'àrea resultant de la intersecció de corones i sectors.

Zonificació de l'STI



Relació dels municipis integrats i zona tarifària a la qual pertanyen

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

Sistema Tarifari Integrat

2. Gamma de títols integrats i tarifes

La gamma de títols integrats vigent l'any 2011 és la següent:

Gamma de títols

Bitllet senzill

Títol unipersonal, no integrat.

**T-10**

10 desplaçaments integrats en tots els modes de transport segons les zones a travessar (d'1 a 6 zones). Títol multipersonal i horari.

**T-50/30**

50 desplaçaments integrats en tots els modes de transport segons les zones a travessar (d'1 a 6 zones). Validesa: 30 dies consecutius des de la primera cancel·lació. Títol unipersonal i horari.

**T-Familiar**

70 desplaçaments integrats en tots els modes de transport segons les zones a travessar (d'1 a 6 zones). Validesa: 30 dies consecutius des de la primera cancel·lació. Títol multipersonal i horari.

**T-Mes**

Desplaçaments il·limitats en tots els modes de transport segons les zones a travessar (d'1 a 6 zones). Validesa: 30 dies consecutius des de la primera cancel·lació. Títol personalitzat mitjançant DNI, NIE o passaport.

**T-Trimestre**

Desplaçaments il·limitats en tots els modes de transport segons les zones a travessar (d'1 a 6 zones). Validesa: 90 dies consecutius des de la primera cancel·lació. Títol personalitzat mitjançant DNI, NIE o passaport.

**T-Jove**

Desplaçaments il·limitats en tots els modes de transport segons les zones a travessar (d'1 a 6 zones). Validesa: 90 dies consecutius des de la primera cancel·lació. Títol personalitzat mitjançant DNI, NIE o passaport, per a persones menors de 25 anys.

**T-Dia**

Desplaçaments il·limitats en tots els modes de transport segons les zones a travessar (d'1 a 6 zones). Validesa: 1 dia des de la primera cancel·lació fins a l'aturada del servei. Títol unipersonal.

Els preus aprovats per part del Consell d'Administració de l'ATM per a l'exercici 2011 van ser:

Tarifes 2011

	1 zona	2 zones	3 zones	4 zones	5 zones	6 zones
T-10	8,25	16,40	22,35	28,70	33,00	35,10
T-50/30	33,50	56,25	78,95	98,20	116,00	129,00
T-Familiar	48,40	68,15	93,50	114,50	131,50	142,00
T-Mes	51,00	73,60	99,45	118,00	135,50	145,00
T-Trimestre	140,00	203,00	274,00	327,10	372,60	386,00
T-Jove	119,00	172,00	231,00	277,00	316,00	328,00
T-Dia	6,20	9,75	12,25	13,80	15,65	17,50

El Consell de Ministres, en data 4 de març de 2011, va aprovar un paquet de mesures per fomentar l'estalvi energètic davant l'escalada del preu del petroli. Entre aquestes mesures va acordar reduir el 5% el preu dels bitllets de ferrocarril, rodalies i mitjana distància de l'operadora Renfe.

El Consell d'Administració de l'ATM, en data 18 de març de 2011, va acordar donar la conformitat a la subscripció d'un conveni entre l'AGE i l'ATM on s'estipulessin els termes i con-

dicions de la subvenció a atorgar per part de l'AGE a l'ATM per la reducció transitòria en els preus dels títols integrats ATM; en la mateixa sessió es va acordar la reducció temporal de tarifes que es va aplicar des del mes d'abril fins al juliol de 2011.

Les tarifes dels títols integrats que van regir en el període de l'1 d'abril al 30 de juny de 2011 van ser:

Reducció temporal de tarifes (01.04.2011 - 30.06.2011)

	1 zona	2 zones	3 zones	4 zones	5 zones	6 zones
T-10	7,85	15,60	21,25	27,25	31,35	33,35
T-50/30	31,80	53,45	75,00	93,30	110,20	122,55
T-Familiar	46,00	64,75	88,80	108,75	124,90	134,90
T-Mes	48,45	69,90	94,45	112,10	128,70	137,75
T-Trimestre	133,00	192,85	260,30	310,75	353,90	366,70
T-Jove	113,05	163,40	219,45	263,15	300,20	311,60
T-Dia	5,90	9,25	11,65	13,10	14,85	16,60

Sistema Tarifari Integrat

Targetes amb descompte per a famílies monoparentals i famílies nombroses

El desembre de 2009 el Consell d'Administració de l'ATM, per tal de desenvolupar l'Ordre PTO/179/2009, de 6 d'abril, va aprovar la creació d'una gamma de títols per a famílies nombroses amb descomptes sobre el preu del títol del Sistema Tarifari Integrat de referència: del 20% per a famílies nombroses de categoria general, i del 50% per a famílies nombroses de categoria especial.

En el Decret 139/2010, d'11 d'octubre, es va fer extensiu el descompte a les famílies monoparentals, i va entrar en vigor l'1 de gener de 2011. A partir del mateix decret es va crear també un nou títol integrat T-FM/FN 70/90 específic per a les famílies monoparentals i nombroses, que permet fer 70 desplaçaments durant un període de 90 dies des de la primera validació (en les versions de categoria general i categoria especial).

La gamma actual de títols per a famílies monoparentals i nombroses, títols personalitzats amb el DNI i el carnet de família monoparental o nombrosa és la següent:

- 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

Durant l'any 2011 s'han adquirit més de 68.020 títols amb descompte i s'han realitzat més de 7,21 milions de validacions a la xarxa de transport.

Títols amb descompte FM/FN	Any 2011
Validacions	7.217.925
Nombre de títols adquirits	68.020



Targeta T-12

El Consell d'Administració de l'ATM, el dia 1 de desembre de 2008, va acordar la creació de la targeta T-12, títol de transport per als nens i nenes de 4 a 12 anys que els permet fer gratuïtament un nombre il·limitat de viatges a la xarxa de transport públic del Sistema Tarifari Integrat, dins la mateixa zona tarifària on resideixin.

La targeta T-12 és un títol personalitzat amb el nom i el DNI, NIE o passaport, que s'ha de validar a cada viatge.

Poden ser titulars d'aquesta targeta els nens i nenes de 4 a 12 anys (des que en fan 4 fins que en compleixen 13) que resideixen en un dels 253 municipis que conformen l'àmbit del Sistema Tarifari Integrat.

La targeta T-12 té un cost d'emissió i de gestió de 35 €, que és repercutit a l'usuari en la primera emissió.

La renovació de la targeta T-12 es realitza sense cap cost per al beneficiari i de forma automàtica per part de l'Administració, quan se'n produeix el venciment.

Des de l'inici d'aquest títol de transport fins al 31 de desembre de 2011, el nombre de targetes emeses ha estat de 84.990.

D'aquestes targetes se'n troben operatives quasi 65.000.

	Nombre de sol·licituds T-12	%
Barcelona	52.855	62,2%
Resta de la 1a corona	20.330	23,9%
Resta del STI	11.805	13,9%
TOTAL	84.990	100,0%

	Targetes T-12 operatives	%
Barcelona	40.857	62,9%
Resta de la 1a corona	15.771	24,3%
Resta del STI	8.334	9,8%
TOTAL	64.962	100,0%

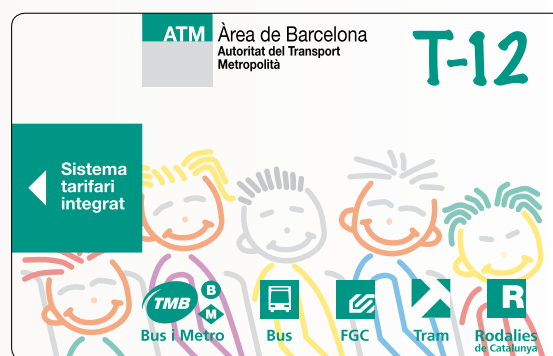
Des del 14 de setembre de 2009, data d'entrada en funcionament de la T-12 coincidint amb l'inici del curs escolar, fins a finals de l'exercici 2011, s'han realitzat 23,8 milions de va-

lidacions amb aquest títol de transport. En el quadre següent se'n pot veure l'evolució.

Títols T-12	Any 2009	Any 2010	Any 2011	↑2011/2010	
				Abs.	%
Validacions	2.380.335	9.290.884	12.100.057	2.809.173	30,2

L'anàlisi per modes de transport l'any 2011 és la següent:

Operador	Validacions T-12	%
Metro	4.480.720	37,0%
Bus TB	3.886.369	32,1%
Bus urbà i metropolità	2.182.592	18,0%
Ferroviari	1.085.293	9,0%
Tramvia	351.059	2,9%
Bus interurbà	114.024	0,9%
TOTAL	12.100.057	100,0%



Sistema Tarifari Integrat

3. Vendes i utilització del Sistema Tarifari Integrat

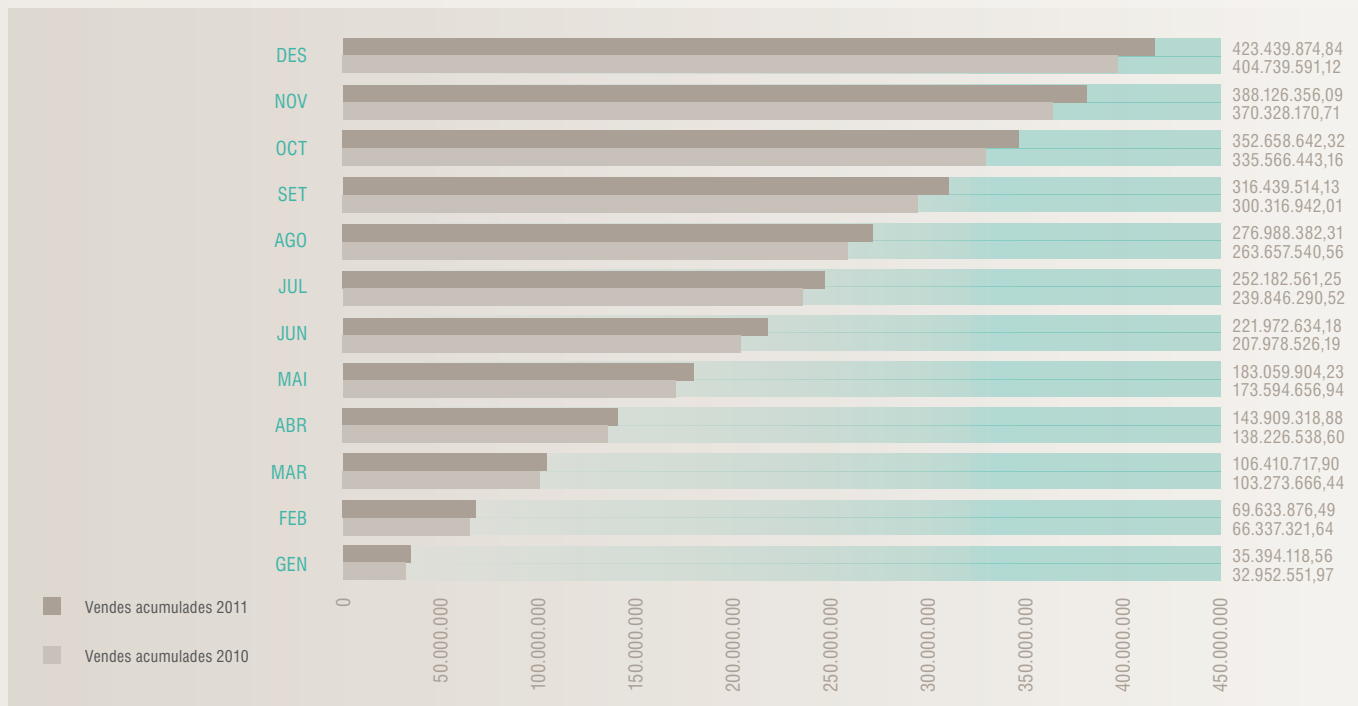
L'any 2011 s'ha recaptat per la venda de títols integrats 423.439.874,81 € sense IVA.

La recaptació de l'exercici 2011 representa un creixement del 4,62% respecte a les vendes de títols integrats del tancament

definitiu de l'any 2010, que va ser 404.739.591,12 € sense IVA.

La recaptació mensual acumulada de l'any 2011 respecte a l'any 2010 es representa en el gràfic següent:

Vendes ATM acumulades





La distribució de la recaptació per tipus de títol integrat i nombre de zones ha estat la següent:

Venda de títols integrats per tipus de títol i nombre de zones

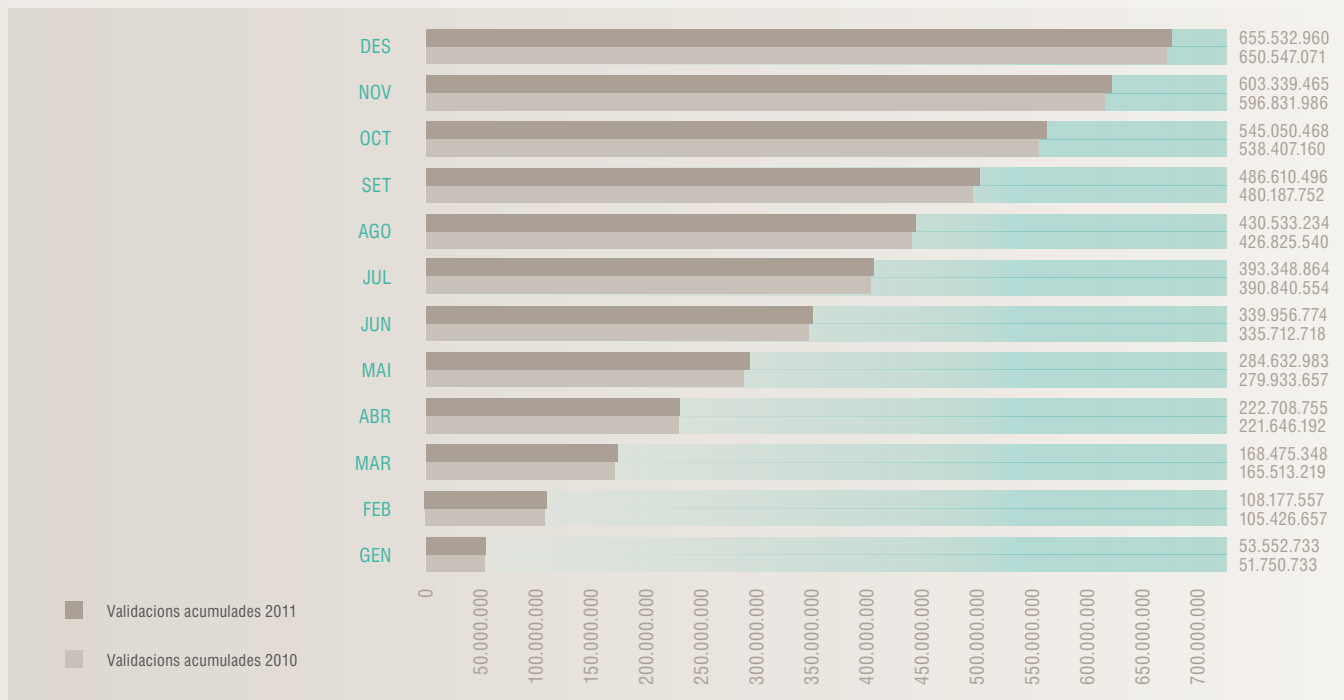
Títol	1 zona	2 zones	3 zones	4 zones	5 zones	6 zones	Total	%
T-Dia	2.132.036,48	80.600,00	34.175,23	26.897,22	9.592,87	12.379,63	2.295.681,44	0,54%
T-10	245.484.723,61	36.559.700,00	18.527.943,06	5.699.979,44	1.858.236,11	4.272.580,00	312.403.162,22	73,78%
T-50/30	47.921.563,89	9.901.822,92	4.723.768,56	1.356.432,96	254.985,19	310.913,89	64.469.487,41	15,23%
T-Mes	23.379.863,89	2.821.333,33	832.801,67	319.801,85	98.990,28	182.592,59	27.635.383,61	6,53%
T-Esdeveniment / car sharing	317.778,89	–	–	–	–	456.555,56	774.334,44	0,18%
T-Trimestre	1.492.037,04	482.500,93	88.288,89	44.219,07	15.180,00	27.877,78	2.150.103,70	0,51%
T-Jove	2.996.045,37	2.381.722,22	875.447,22	604.526,85	121.718,52	334.681,48	7.314.141,67	1,73%
T-Familiar	1.731.689,26	508.411,62	197.215,74	122.557,41	49.434,26	48.911,11	2.658.219,40	0,63%
T-Mes FM/FN G	561.415,56	159.357,22	82.790,93	45.626,67	14.051,85	18.044,44	881.286,67	0,21%
T-Trimestre FM/FN G	57.140,74	20.901,48	4.871,11	2.665,46	276,02	571,85	86.426,67	0,02%
T-Jove FM/FN G	435.363,70	351.007,41	157.251,11	81.253,33	19.428,15	54.180,74	1.098.484,44	0,26%
T-2 Comerç	4.313,43	–	–	–	–	–	4.313,43	0,00%
T-Mes FM/FN E	255.495,83	85.832,59	48.874,77	19.338,89	4.077,55	6.310,19	419.929,81	0,10%
T-Trimestre FM/FN E	31.435,19	7.424,54	2.917,59	151,44	345,00	357,41	42.631,16	0,01%
T-Jove FM/FN E	144.948,61	134.574,07	34.436,11	18.723,15	3.657,41	13.818,52	350.157,87	0,08%
T-FM/FN 70/90 G	412.591,67	36.229,72	28.738,15	6.844,63	1.882,22	4.185,79	490.472,18	0,12%
T-FM/FN 70/90 E	180.732,04	26.627,22	8.549,54	3.534,35	855,56	1.251,25	221.549,95	0,05%
Bescanvi XPRESS	144.108,75	–	–	–	–	–	144.108,75	0,03%
Total	327.683.283,94	53.558.045,28	25.648.069,68	8.352.552,73	2.452.710,97	5.745.212,22	423.439.874,81	100,00%
Total en %	77,39%	12,65%	6,06%	1,97%	0,58%	1,36%	100,00%	

Sistema Tarifari Integrat

Les validacions totals efectuades amb títols integrats ATM durant l'any 2011 han estat 655.532.960. Això suposa un increment del 0,77% respecte a les validacions de l'exercici 2010, que van ser 650.547.071.

Les validacions mensuals acumulades de l'any 2011 respecte a l'any 2010 es representen en el gràfic següent:

Validacions ATM acumulades



Del total de validacions dels títols ATM l'any 2011, la T-10 representa el 68% dels viatges amb títols integrats, seguida de la T-50/30, que representa el 17%, i de la T-Mes, que su-

posa el 9%. Per nombre de zones, tal com mostra el quadre següent, els títols d'una zona representen el 85,6% de les validacions, seguits dels de dues zones (9,3%).

Validacions de títols ATM 2011 per tipus de títol i nombre de zones

Títol	1 zona	2 zones	3 zones	4 zones	5 zones	6 zones	Total	%
T-Dia	1.758.062	43.696	17.602	11.294	4.286	4.179	1.839.119	0,28%
T-10	387.328.597	36.917.257	14.439.614	3.508.953	1.066.563	2.246.782	445.507.766	67,96%
T-50/30	90.549.129	13.339.904	4.766.316	1.096.923	256.243	194.888	110.203.403	16,81%
T-Mes	52.248.960	4.522.610	1.144.808	284.107	188.198	130.714	58.519.397	8,93%
T-Esdeveniment	190.771	–	–	–	–	–	190.771	0,03%
T-Trimestre	3.242.791	649.676	133.548	72.583	29.340	657.623	4.785.561	0,73%
T-Jove	5.915.224	3.227.594	947.492	467.205	101.861	243.340	10.902.716	1,66%
T-Familiar	3.070.194	771.887	235.753	96.446	43.611	41.413	4.259.304	0,65%
T-Mes FM/FN G	1.408.500	260.562	103.857	39.458	14.979	42.332	1.869.688	0,29%
T-12	12.100.057	–	–	–	–	–	12.100.057	1,85%
T-Trimestre FM/FN G	142.407	28.035	7.167	2.800	782	1.294	182.485	0,03%
T-Jove FM/FN G	881.623	512.999	178.464	70.978	15.494	39.432	1.698.990	0,26%
T-2 Comerç	6.941	–	–	–	–	–	6.941	0,00%
T-Mes FM/FN E	864.055	194.271	92.518	24.698	5.380	7.858	1.188.780	0,18%
T-Trimestre FM/FN E	97.252	16.461	4.810	130	433	627	119.713	0,02%
T-Jove FM/FN E	423.407	270.992	57.085	23.130	4.379	14.059	793.052	0,12%
T-FM/FN 70/90 G	730.597	39.784	23.866	5.540	1.908	2.084	803.779	0,12%
T-FM/FN 70/90 E	502.193	40.383	12.487	4.055	1.313	1.007	561.438	0,09%
Total	561.460.760	60.836.111	22.165.387	5.708.300	1.734.770	3.627.632	655.532.960	100,00%
Total en%	85,6%	9,3%	3,4%	0,9%	0,3%	0,6%	100,0%	

Es presenta a continuació l'evolució de la distribució de validacions entre títols integrats des de l'inici de la integració tarifària.

Evolució de validacions dels títols integrats

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
T-10	71,80%	72,34%	72,18%	71,80%	71,58%	71,39%	71,05%	69,42%	70,22%	69,37%	67,96%
T-50/30	11,70%	13,33%	13,32%	13,70%	14,73%	15,73%	15,56%	18,31%	16,94%	16,37%	16,81%
T-Mes	16,32%	12,30%	11,90%	11,69%	10,94%	10,06%	9,64%	9,47%	9,51%	9,36%	8,93%
Altres ATM	0,18%	2,03%	2,60%	2,81%	2,75%	2,82%	3,75%	2,80%	3,34%	4,90%	6,30%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Sistema Tarifari Integrat

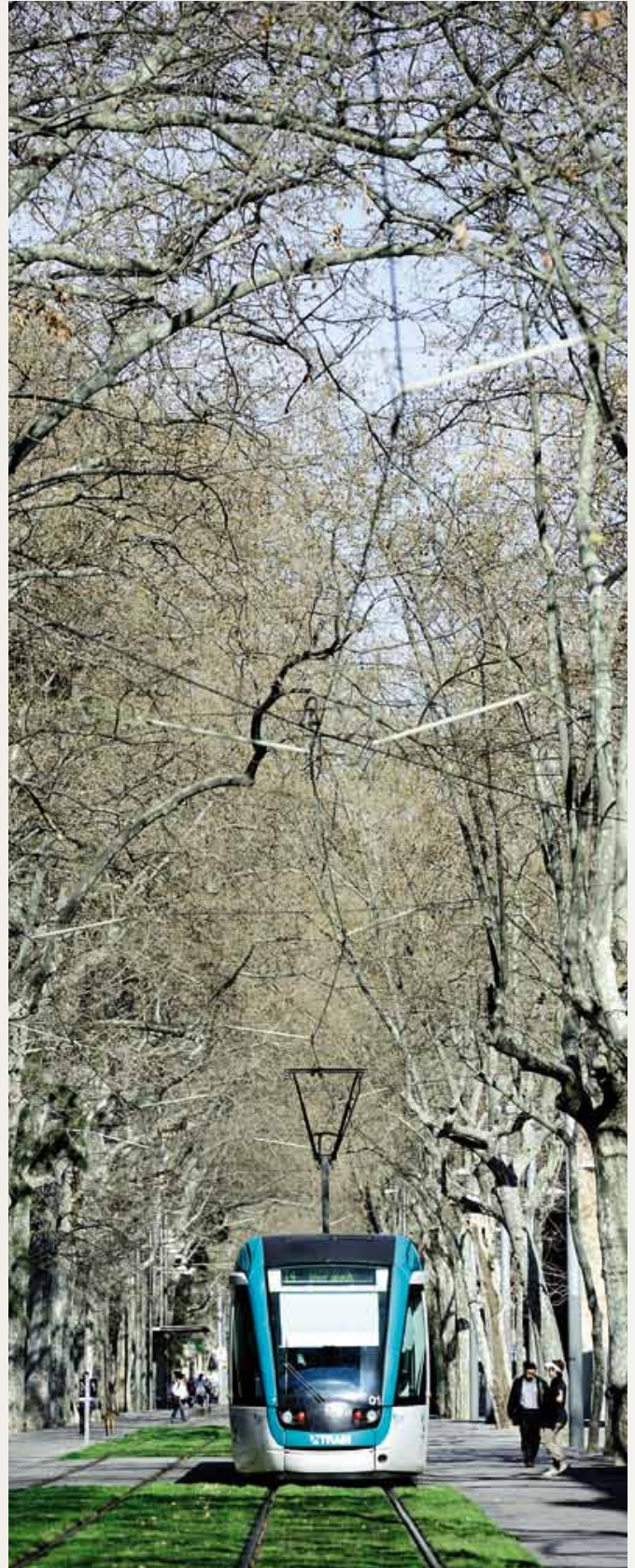
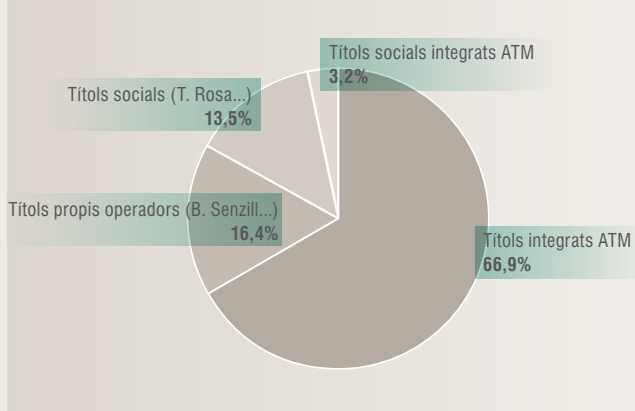
Durant l'any 2011 la demanda de transport públic a l'àmbit del Sistema Tarifari Integrat de l'àrea de Barcelona ha ascendit a 935,5 milions de viatges, cosa que representa 13 milions de validacions més que l'any 2010.

La utilització dels títols integrats ATM és el 70,1% del total de validacions que es realitzen en el sistema de transport públic.

Dels 935,5 milions de viatges realitzats l'any 2011 en el sistema de transport públic de l'àrea de Barcelona, 655,5 es van fer amb títols ATM, 153,7 milions amb títols no integrats propis dels diferents operadors (inclouen el bitllet senzill) i 126,3 amb títols socials de la primera corona del sistema tarifari (Targeta Rosa...).

Cal destacar el pes creixent dels títols socials ATM (T-12, T-Jove i títols per a famílies monoparentals i nombroses), que en aquest exercici han superat els 30 milions de viatges.

Distribució per tipus de títol de transport. Any 2011



4. Índex d'intermodalitat

La intermodalitat dels títols integrats és força estable des de l'any 2005. L'any 2011, de cada 100 desplaçaments realitzats amb títols integrats, gairebé 24 van fer cadena modal.

L'índex d'intermodalitat és diferent en funció del títol de transport i el nombre de zones del títol. Per als títols més utilitzats, T-10 i T-50/30, la intermodalitat de la T-10 d'una zona és del 18,29% i la de la T-10 de més d'una zona, del 49,96%. Pel que fa a la T-50/30, la intermodalitat és del 22,52% per a la T-50/30 d'una zona i del 54,61% per a la de més d'una zona.

Percentatge %	2008	2009	2010	2011
T-10 d'1 zona	18,55%	19,10%	18,34%	18,29%
T-10 de més d'1 zona	49,20%	48,96%	49,21%	49,96%
T-50/30 d'1 zona	22,65%	23,67%	22,68%	22,52%
T-50/30 de més d'1 zona	53,50%	53,28%	53,65%	54,61%
Intermodalitat total	23,30%	23,92%	23,68%	24,00%

L'evolució de l'índex d'intermodalitat de cada un dels títols integrats durant els darrers exercicis es presenta a la taula següent:

Evolució de l'índex d'intermodalitat

	Índex 2008 (%)	Índex 2009 (%)	Índex 2010 (%)	Índex 2011 (%)
T-Dia	10,44	10,84	14,42	11,78
T-10	21,36	21,88	21,29	21,50
T-50/30	26,31	27,48	26,85	26,96
T-Mes	23,90	25,15	25,60	25,39
T-Trimestre	23,02	24,78	27,34	28,52
T-Jove	24,31	27,27	29,14	28,81
T-Familiar	22,85	23,81	24,46	24,36

Finançament del sistema

Contracte programa AGE-ATM 2009-2010

El contracte programa 2009-2010 entre l'Administració General de l'Estat i l'Autoritat del Transport Metropolità es va signar el dia 26 de juliol de 2010, una vegada havia estat aprovat pel Consell d'Administració de l'ATM i el Consell de Ministres, així com pels òrgans de govern de les Administracions Consorciades.

En data 7 de juliol de 2011 la Comissió de Seguiment va aprovar la liquidació de l'esmentat contracte programa per unes xifres de necessitats inferiors a les previstes, tal com ha estat habitual en els darrers contractes programa.

Les principals xifres de la liquidació del contracte programa AGE-ATM 2009-2010 i la comparació amb les xifres previstes es resumeixen en el quadre següent:

Total contracte programa. En milions d'€	CP 2009-2010	Real 2009-2010	Diferència	% variació
Necessitats brutes (cost total)	2.444,520	2.404,459	-40,061	-1,6%
Ingressos tarifaris	979,386	997,201	17,815	1,8%
Necessitats netes a subvencionar	1.465,134	1.407,258	-57,876	-4,0%

Es posa de manifest que el cost del sistema ha estat l'1,6% inferior al previst i el ritme d'augment dels ingressos ha estat l'1,8% superior a la previsió; per tant, les necessitats netes a subvencionar han estat el 4,0% inferiors a les previstes.

La distribució de les necessitats netes reals a subvencionar entre els diferents operadors del sistema ha estat la següent:

En milions d'€	Real 2009-2010
TMB ⁽¹⁾	790,381
FGC ⁽²⁾	147,753
G. indirecta AMB	173,389
G. indirecta DGTM	57,831
Tarifa tècnica dels tramvies	93,420
Subvenció de capital dels tramvies ⁽³⁾	82,157
Tarifació social	32,928
Rodalies RENFE	11,843
Despeses financeres ATM	4,427
AMTU	13,128
Total necessitats netes CP	1.407,258

(1) La inversió de TMB ha estat de 161 milions / (2) La inversió d'FGC ha estat de 117 milions. / (3) Pagament d'inversió fixa a càrrec de la Generalitat



Com a conseqüència d'aquestes menors necessitats del sistema, la xifra real d'endeutament net (variació del deute financer) del sistema ha estat de 42,804 milions d'euros per sota de la prevista, cosa que en termes relatius representa un endeutament net inferior al 25% respecte a la previsió inicial del contracte programa, tal com recull el quadre següent:

En milions d'€	CP 2009-2010	Real 2009-2010	Diferència	% variació
TMB	123,959	110,163	-13,796	-11,1%
Endeutament financer 2009-2010	186,540	173,033	-13,507	-7,2%
Sanejament (deute del passat)	-48,441	-48,440	0,001	0,0%
Sanejament (deute actual)	-14,140	-14,430	-0,290	2,1%
FGC	13,774	2,386	-11,388	-82,7%
Endeutament financer 2009-2010	13,774	2,386	-11,388	-82,7%
AMB	30,281	12,661	-17,620	-58,2%
Endeutament financer 2009-2010	30,281	12,661	-17,620	-58,2%
TOTAL ENDEUTAMENT	168,014	125,210	-42,804	-25,5%

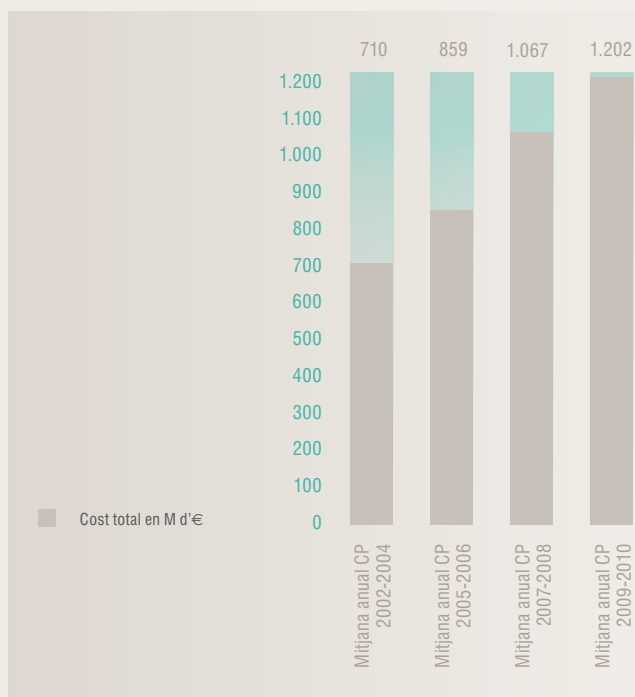


Finançament del sistema

Evolució del cost del sistema de transport públic a l'RMB

La comparativa entre els darrers quatre contractes programa (CP) AGE-ATM permet veure que el cost del sistema de transport públic a la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB) ha passat de 710 milions d'euros de mitjana anual en el CP 2002-2004 a 1.202 milions d'euros de mitjana anual en el CP 2009-2010, la qual cosa suposa incrementar la xifra en el 69% en aquests darrers anys.

Evolució del cost del sistema



Evolució del finançament del sistema de transport públic a l'RMB

El cost del sistema de transport públic a l'RMB té dues vies de finançament: la recaptació derivada de la venda de títols de transport i les subvencions que aporten les administracions públiques.

En el següent quadre es detalla l'evolució del finançament del sistema a través de les subvencions i de la recaptació en els darrers contractes programa signats per l'ATM.

Evolució del finançament



Com es pot comprovar, en els darrers anys el pes relatiu de les tarifes ha passat del 46% al 41% en el finançament del transport públic, mentre que les subvencions de les administracions públiques han augmentat la seva participació del 54% al 59%.

En el quadre següent es pot veure, en valors absoluts, el creixement tant de les subvencions de les administracions com de la recaptació, en milions d'euros.

Milions d'€	Mitjana anual CP 2002-2004	Mitjana anual CP 2005-2006	Mitjana anual CP 2007-2008	Mitjana anual CP 2009-2010
Subvencions	386	474	605	704
Recaptació	324	385	463	499
Cost total	710	859	1.067	1.202

Aquestes xifres posen de manifest el gran esforç de les administracions catalanes en el finançament del sistema de transport públic metropolità en aquests darrers vuit anys, cosa que ha permès dur a terme actuacions tan importants com la implantació del Sistema Tarifari Integrat, la posada en servei de la nova xarxa de tramvies, les ampliacions de la xarxa de metro, especialment el primer tram de la línia L9/L10, el programa de renovació de material mòbil tant al Metro com a FGC, i tot el conjunt de programes de millora de les diferents xarxes d'autobús.

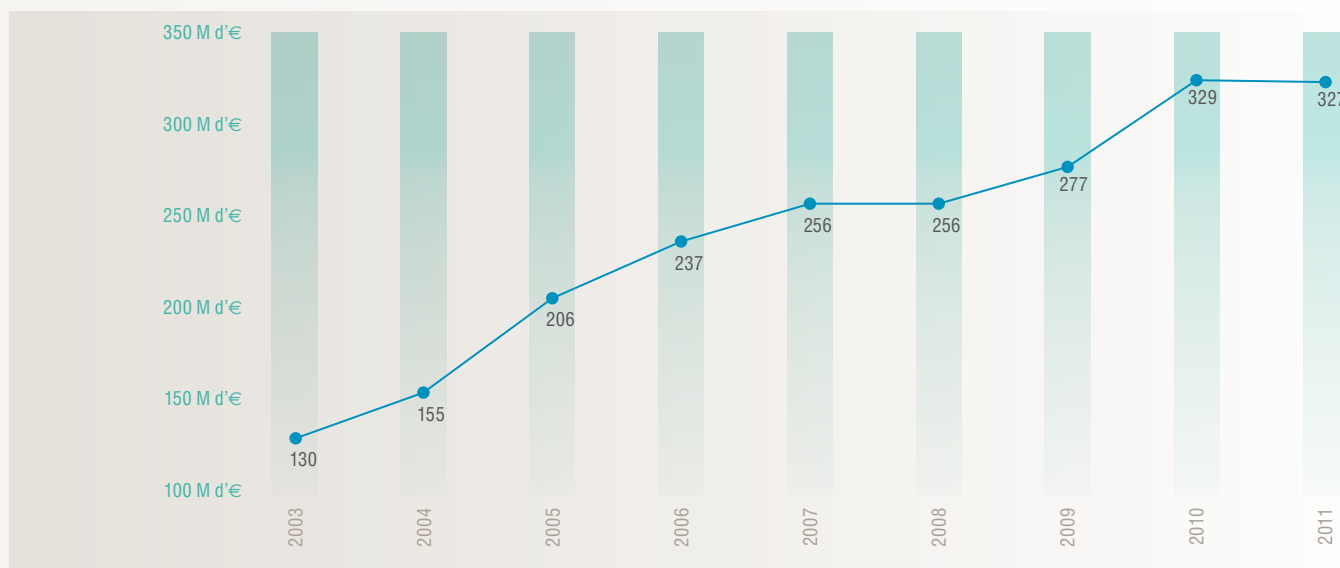
Evolució de les consignacions pressupostàries de la Generalitat de Catalunya al contracte programa AGE-ATM en el període 2003-2011

En el quadre següent es pot observar l'esforç pressupostari que ha realitzat la Generalitat de Catalunya en el finançament del contracte programa AGE-ATM dels darrers anys, a partir de l'evolució de les consignacions pressupostàries des de l'any 2003 fins al 2011, que han passat de 130 a 327 milions d'euros en aquest període (en els anys 2010 i 2011 s'inclouen els 50 milions d'euros anuals dels Convenis AGE - Generalitat derivats dels acords de la CMAEF).

Pel que fa a l'Administració General de l'Estat (AGE), la consignació pressupostària ha passat de 94 milions d'euros l'any 2003 a 151 el 2010, i ha caigut fins als 134 milions d'euros l'any 2011.

Pel que fa a les Administracions Locals (Ajuntament de Barcelona i AMB), la consignació pressupostària ha passat de 81 milions d'euros l'any 2003 a 153 el 2011.

Evolució de les aportacions de la Generalitat de Catalunya



Contracte programa AGE-ATM 2011-2012

En l'actualitat està en procés d'elaboració el proper contracte programa AGE-ATM per al període 2011-2012, que, previsiblement, se signarà durant l'any 2012.

Pel que fa a l'exercici 2011, s'incorporaran les xifres reals de tancament de l'exercici i la previsió de l'any 2012 inclourà les mesures de millora d'eficiència adoptades pel Consell d'Administració de l'ATM del 19 de desembre de 2011.

Altres actuacions

1. Sistema d'Ajut a l'Explotació

Durant l'any 2011 el Sistema d'Ajut a l'Explotació (SAE) multiflota s'ha consolidat com l'eina de regulació de flota en el si de la majoria dels operadors de transport públic per carretera.

Aquest sistema està format actualment per 940 autobusos regulats per trenta empreses de dins i fora de l'àmbit geogràfic de l'ATM i tres administracions titulars que disposen d'accés informatitzat directe a la informació generada per l'explotació dels seus concessionaris.

D'altra banda, durant l'exercici 2011 s'ha continuat proveint d'informació en temps real a parades d'autobús ubicades majoritàriament a Barcelona i a la resta de municipis de l'AMB. En totes aquelles en què conflueixen línies gestionades pel SAE multiflota, s'hi informa de previsions d'arribades, de manera que el viatger rep informació amb independència de l'operador del servei de transport. Concretament, el SAE multiflota proveeix informació actualment a més de 500 parades. Cal tenir present que aquest sistema està normalitzat conjuntament amb els principals sistemes SAE presents a l'RMB, TMB i TUSGSAL, de manera que s'ha independitzat la producció d'informació en temps real dels projectes de col·locació de panells i/o integració d'informació de diverses fonts en parades on concorren diversos operadors, i s'ha continuat així donant impuls a les mesures del Pla Director de Mobilitat relacionades amb la promoció de la gestió informativa en temps real a correspondències.

Paral·lelament, a causa de la demanda d'explotació de la informació generada pel SAE, com ara la puntualitat, la re-

gularitat, nous indicadors, etc., per part tant dels operadors com de l'administració, l'ATM ha continuat el desenvolupament de l'explotació de la informació basada en el model de *business intelligence*, que posa a disposició una plataforma sinèrgica amb avançades tècniques de *data mining* al servei dels usuaris (empreses, titulars) sense necessitat de ser expert informàtic o estadístic. Aquesta eina permet identificar punts d'explotació que fins ara podien condicionar els resultats globals, augmenta l'agilitat en la diagnosi d'anomalies de funcionament del SAE, flexibilitza la generació autònoma d'indicadors i allibera recursos dels departaments de sistemes.

D'altra banda, s'han dut a terme millores internes en el programari del SAE per tal de millorar-ne l'eficiència i la fiabilitat. Concretament, s'ha realitzat una actualització de l'aplicació del SAE amb eines d'última generació. Alhora s'ha canviat la infraestructura de maquinari i de comunicacions que dóna suport a tot l'entorn del SAE i s'han millorat el rendiment i la disponibilitat.

Finalment, cal dir que el SAE multiflota continua participant en altres projectes complementaris d'informació al viatger. L'exemple més significatiu és el *router* de transport públic de la Generalitat de Catalunya, MOU-TE, que subministra la informació de les empreses que així ho han demanat en el format d'intercanvi que s'ha prescrit, i posa de manifest novament els avantatges del SAE multiflota en la garantia de gestió eficient de recursos.





2. SERMETRA, SL

SERMETRA, SL desenvolupa un paper generador d'economies d'escala en termes d'eficiència operacional i econòmica, en tant que actua com a ròtula en les relacions entre operadors i proveïdors en forma de client únic i aprofitant tota sinergia que es pugui generar en ambdós sentits.

També és destacable el nivell de coneixement adquirit dels diferents sistemes, que ha suposat resoldre incidències –en molts casos de forma autònoma i per tant sense costos addicionals per a les empreses– o desenvolupar iniciatives tècniques de millora.

Així, durant el 2011 SERMETRA, SL ha participat activament en projectes comuns de contenció del frau en el sistema de venda i validació, i d'ajuda en la creació i gestió d'indicadors d'explotació, entre d'altres, que han suposat per als operadors i per al conjunt del sistema eficiències tangibles en l'àmbit econòmic però també en termes de nivell de servei. Alhora s'han dedicat recursos a l'allargament de la vida útil dels equips del sistema de validació i venda (SVV) i del sistema d'ajut a l'explotació (SAE), i s'han proposat nous models per a la conservació i renovació d'aquests.

En resum, SERMETRA, SL ha esdevingut una peça clau en l'estabilitat i la qualitat d'operació del SVV del Sistema Tarifari Integrat de l'ATM, en un context d'obsolescència creixent i de fragilitat tecnològica dels sistemes magnètics, així com del SAE multiflota.

En relació amb els diferents serveis que ofereix SERMETRA, SL, s'ha buscat la millora contínua en el manteniment dels sistemes a bord dels autobusos (SVV i SAE), cosa que es reflecteix de forma objectiva per mitjà de l'estipulació de revisions de caràcter anual dels contractes amb els proveïdors.

En aquest sentit, durant l'últim trimestre de 2011 s'han dut a terme els procediments de renovació dels contractes per al 2012, i s'han realitzat, com està establert, pels principis de publicitat, concurrència, transparència, confidencialitat, igualtat i no discriminació, i en els quals s'ha aplicat una reducció de costos del 5% de mitjana, mentre que el nivell de servei i prestacions s'ha mantingut o fins i tot incrementat.

Pel que fa als operadors, la xifra de clients de SERMETRA, SL es manté en 31 empreses. En aquest sentit, el nombre d'equips SVV a finals de 2011, dins dels diferents manteniments de SERMETRA, SL, és de 1.842, xifra que ha augmentat l'1,65% el darrer any. Pel que fa al manteniment del SAE, el nombre d'autobusos s'ha mantingut estable, amb un total de 690 vehicles.

En un altre ordre de temes, SERMETRA, SL col·labora molt activament en la posada a disposició de les administracions titulars de la informació de previsions d'arribades en temps real –de forma normalitzada i principalment en plafons o marquesines– que l'ATM facilita a través del SAE multiflota.

Altres actuacions

3. Projecció exterior

EMTA, European Metropolitan Transport Authorities

L'EMTA és l'associació d'autoritats del transport europees, de la qual forma part l'ATM. L'ATM va participar activament en les dues assemblees generals semestrals celebrades, respectivament, a Madrid els dies 31 de març i 1 d'abril i a Birmingham els dies 10 i 11 de novembre.

L'ATM també forma part del Comitè de Direcció d'EMTA i participa també en el grup de treball de l'EMTA sobre accessibilitat. Aquest grup es va reunir a Berlín amb l'assistència d'un representant del consorci.

Mesa d'Autoritats i Consorcis de transport públic d'Espanya

La Mesa d'Autoritats i Consorcis de transport públic d'Espanya, constituïda l'any anterior, es va reunir en dues ocasions: el 30 de març a Madrid i el 30 de setembre a Sant Sebastià.

Observatorio de la Movilidad

L'Observatorio de la Movilidad és un grup de treball promogut pels ministeris de Medi Ambient i de Foment, que aplega les diverses autoritats del transport espanyoles corresponents a una vintena de regions metropolitanes. A més de ser un grup de discussió que organitza seminaris sobre temes d'interès per als participants, edita anualment l'*Observatorio de la Movilidad*, que recull diversos indicadors de totes les regions metropolitanes, i el presenta en una de les ciutats membres en el curs d'una jornada de treball.

A part de diverses reunions preparatòries, aquest any es va celebrar la VIII Jornada, en la qual es va presentar la versió de l'*Observatorio* de l'any 2009, a Palma de Mallorca. L'ATM hi va participar amb diverses ponències tècniques.





Projecte europeu Superhub

El projecte Superhub (acrònim de *SU*stainable and *PER*sua-sive *H*uman *U*zers *mo*Bility in future cities) del 7è Programa Marc de la UE aplega vint empreses i organismes, entre els quals l'ATM. Es proposa desenvolupar una plataforma oberta capaç de:

- recopilar dades en temps real de totes les fonts possibles de mobilitat
- informar-ne els usuaris i aconsellar-los el mode i l'itinerari més convenients

Aquesta plataforma haurà de mostrar i combinar en temps real totes les ofertes de mobilitat que satisfacin les necessitats de l'usuari, i mostrar-li les diverses opcions de desplaçament. Les proves del projecte Superhub es duen a terme a tres ciutats: Barcelona, Hèlsinki i Milà. L'ATM s'encarrega de les proves a la regió metropolitana.

La reunió de llançament va tenir lloc el mes d'octubre a Brussel·les.

Action COST TU0804 Shanti i TU1004

L'Acció de Cooperació Científica i Tècnica COST TU0804 Shanti, acrònim de *Survey Harmonisation with New Technologies Improvement*, té per objecte l'anàlisi i l'harmonització de les diverses enquestes de mobilitat que es duen a terme als països de la Unió Europea.

En el seu Comitè de Direcció figura un representant de l'ATM. La durada prevista del grup de treball és de quatre anys a partir del 2009. Així doncs, l'any vinent serà el de cloenda. Enguany s'ha celebrat una reunió a Viena (Àustria) i una segona a Eindhoven (Països Baixos).

L'ATM també participa en una altra Action COST, la TU1004, titulada «Modelling Public Transport Passenger Flows in the Era of Intelligent Transport Systems», que pretén repensar la modelització del transport públic i incorporar-hi les possibilitats que brinden les ITS.

En el seu Comitè de Direcció també figura un membre de l'ATM, i la durada també serà de quatre anys, comptats a partir del 2011. La reunió de llançament va tenir lloc a Brussel·les els dies 16 i 17 de maig. Durant l'exercici va celebrar-se'n una altra a Venècia.



Altres actuacions

Altres activitats de projecció exterior

L'ATM ha participat en aquests altres esdeveniments:

- Jornades sobre accessibilitat organitzades per INTERMODOES 2011 a Brussel·les, febrer.
- Jornades de reflexió i debat: la bicicleta a la ciutat, a l'Aula Carlos Roa, Madrid, març.
- IMPACTS, «Information Management Policies Assessment for City Transportation Systems», Barcelona, març.
- Jornades ITS España a Barcelona, març.
- Projecte europeu COSMOS. Ponència «The ATM as the mobility authority», Barcelona, maig.
- Participació en el «4th International Seminar on Sustainable Technology Development», a Vilanova i la Geltrú, juny.
- Ponència en el Congrés Internacional d'ICOS sobre Ciències Onomàstiques, Barcelona, setembre.
- Ponència en el seminari «Gestão e financiamento dos TC em Áreas Metropolitanas. Experiências internacionais», organitzat per l'Àrea Metropolitana de Lisboa, Lisboa, setembre.
- Participació a la conferència «5 keys to successful urban governance and demand management to achieve sustainable mobility in your city», organitzat per la UITP a Göteborg, Suècia, octubre.
- Ponència i participació en la cerimònia de cloenda del congrés de Medcités, celebrat a Barcelona, octubre.
- Ponència en la Jornada de Difusión sobre las Aplicaciones de la Tecnología NFC al Transporte Público en ITS España, al Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports, Madrid, novembre.
- Jornades de finançament del transport públic organitzades pel Col·legi Oficial d'Enginyers de Camins, Canals i Ports, Barcelona, desembre.



Visites ateses a l'ATM

Al llarg de 2011 s'han rebut visites de diverses organitzacions i particulars que han tingut per objecte conèixer l'activitat de l'ATM. En alguns casos, la finalitat era rebre assessorament en temes en què el nostre consorci és expert; en d'altres casos es tractava de visites acollides per d'altres organismes, com ara el Departament de TES, TMB o Tramvia Metropolità, els quals havien sol·licitat la participació de l'ATM per fer una presentació general del sistema de transport, atesa la seva posició central en l'entramat institucional del sistema metropolità de transport públic col·lectiu.


La relació de les delegacions o persones rebudes és la següent:

- Representants del sistema de transport públic Transantiago de Santiago de Xile (Xile).
- Professors i alumnes del Department of Urban Regional Planning of the Florida Atlantic University (Florida, EUA).
- Representants del Ministeri de Comunicació de Bangladesh i del Comitè de Transport de Dhaka (Bangladesh).
- Representants del Ministeri de Transport d'Israel, alcaldes i regidors de la rodalia de Tel Aviv i membres de la futura Autoritat del Transport de Tel Aviv (Israel).
- Representants del tramvia de Casablanca (Marroc).
- Representants del metro de São Paulo (Brasil).
- Representants de la Duma de la ciutat de Moscou (Rússia).
- Equip organitzador de l'Open Days Workshop (Brussel·les).
- Representants de la Societat Alemanya per a la Recerca de l'Enginyeria de Carreteres i de Transports (Alemanya).
- Grup de treball d'enginyers civils i arquitectes de Noruega.
- Subdirecció de Planificació Sostenible de l'Agència Municipal de Transports de San Francisco (EUA).
- Equip del Pla Director de Transport de Jerusalem (Israel).



A photograph of a high-speed train on tracks, viewed from a low angle. The train is white and blue, with a large white 'R' on the front. The tracks are made of gravel and steel rails. An orange semi-transparent rectangle is overlaid on the image, containing the white number '03'.

03



Estadísticas del sistema

TransMet Xifres 2011

L'oferta de la xarxa ferroviària durant l'any 2011 es va veure incrementada amb l'entrada en funcionament –el 26 de juny– de la línia R8 de Rodalies de Catalunya (Renfe) entre Martorell i Granollers, la inauguració de l'estació de Santa Rosa de la línia L9 de Metro –el 19 de setembre– i la millora de servei a la xarxa del Trambaix amb la incorporació de quatre nous tramvies.

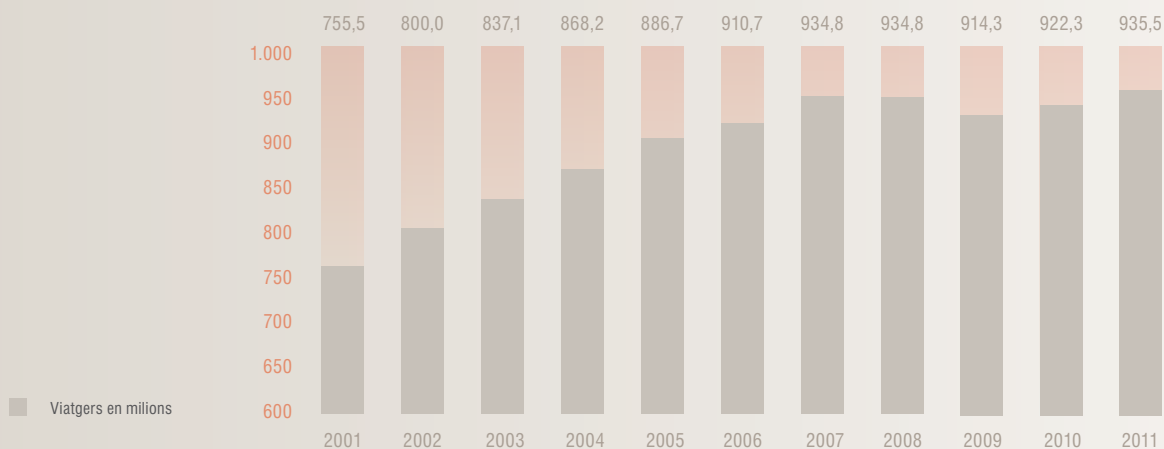
Pel que fa al mode autobús destaca la remodelació de la xarxa de bus al Barcelonès Nord. També va augmentar la freqüència dels serveis entre Manresa i Barcelona, entre Granollers i les Franqueses, Canovelles i l'Ametlla, i les connexions entre Sabadell i la Universitat Autònoma de Barcelona.

Durant l'any 2011 el sistema de transport públic de l'àrea de Barcelona va assolir el seu màxim històric de demanda, amb 935,5 milions de viatges, l'1,4% més que l'any 2010.

El transport ferroviari va acumular gairebé 600 milions de viatges, un increment de l'1,9% respecte a l'any 2010. Per operadors, Rodalies de Catalunya (Renfe) va experimentar un creixement important, del 2,4%, i va passar de 103,7 milions de viatgers l'any 2010 a 106,2 milions el 2011. Metro va registrar un augment del 2%, amb 389 milions de viatges davant dels 381,2 milions de l'any 2010, un increment de 7,8 milions.

La demanda de transport del mode autobús en global va créixer el 0,6% respecte a l'any anterior. Els autobusos interurbans (Generalitat de Catalunya) són els que van experimentar l'augment més destacable, del 2,8%, seguits dels serveis de gestió indirecta de l'AMB, que van augmentar la demanda el 2,5%, mentre que els autobusos urbans de competència municipal van créixer el 0,5%.

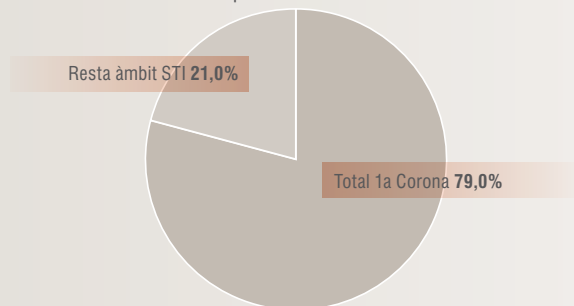
Evolució de la demanda del sistema



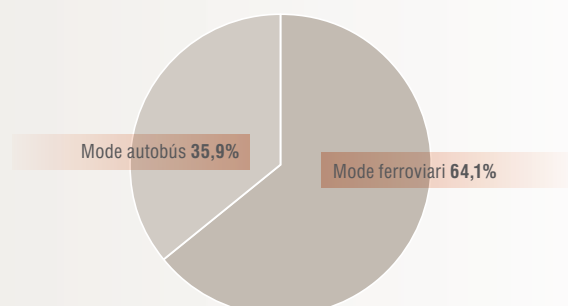
Dades bàsiques 2011

	Línies	Xarxa (km)	Veh-km (milions)	↑oferta 11/10 (%)	Viatges (milions)	↑demanda 11/10 (%)	Recaptació (M d'€)
Metro	7	102,6	90,6	3,4%	389,0	2,0%	227,81
FGC	2	143,9	33,3	2,0%	80,6	0,9%	65,45
Rodalies de Catalunya (Renfe)	6	456,4	105,9	6,8%	106,2	2,4%	125,09
Tramvia Metropolità	6	29,1	2,8	7,6%	24,2	1,6%	11,88
Subtotal ferroviari	21	732,0	232,6	4,8%	599,9	1,9%	430,23
Transports de Barcelona	106	936,0	42,6	0,4%	188,4	-0,6%	123,30
Autobusos AMB (gestió indirecta)	109	1.307,0	37,3	3,7%	75,2	2,5%	69,65
Autobusos DGTM (Generalitat Cat.)	367	10.558,5	39,9	11,2%	31,1	2,8%	37,24
Altres autobusos urbans	120	1.111,6	13,9	-2,3%	40,9	0,5%	21,03
Subtotal bus	702	13.913,1	133,6	4,0%	335,5	0,6%	251,23
Total	723	14.645,0	366,2	4,5%	935,5	1,4%	681,46

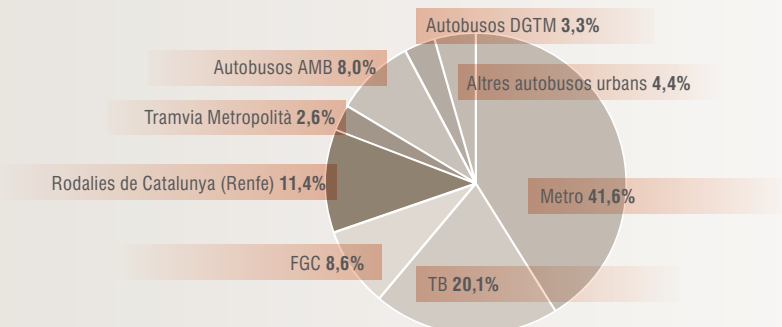
Distribució de viatges per àmbits



Distribució de viatges per mode



Distribució de viatges per operadors



Mode ferroviari	Línies	Xarxa (km)	Estacions	Trens / hora punta i sentit	Veh-km (milions)	Viatges (milions)	Recaptació (M d'€)
Primera corona STI							
Metro							
L1		20,7	30	16	18,6	107,7	
L2		13,1	18	22	13,2	43,5	
L3		18,4	26	19	17,8	86,3	
L4		17,3	22	15	14,1	52,1	
L5		18,9	26	20	18,3	89,8	
L11		2,3	5	8	0,4	1,0	
L9/10		11,1	12	20	8,2	7,9	
Funicular Montjuïc		0,8	2	6	nd	0,8	
Subtotal Metro	7	102,6	141	126	90,6	389,0	227,81
FGC							
Línia Barcelona - Vallès		12,0	18	32	7,0	28,2	13,63
Línia Llobregat - Anoia		12,0	11	15	5,9	14,9	7,20
Subtotal FGC	2	24,0	29	47	12,9	43,1	20,83
Rodalies de Catalunya (Renfe)							
R1		29,1	7	10	nd	6,1	
R2		39,0	12	10	nd	6,5	
R3		3,3	6	3	nd	0,9	
R4		26,5	5	8	nd	5,2	
R7				4	nd	0,5	
Subtotal Renfe	5	97,9	30	35	nd	19,2	nd
Tramvia metropolitana							
Trambaix	3	15,1	29	15	1,6	16,1	8,18
Trambesòs	3	14,0	27	8	1,3	8,1	3,71
Subtotal tramvia	6	29,1	56	23	2,8	24,2	11,88
Total primera corona STI	20	253,6	256	231	106,4	475,5	260,52
Resta STI							
FGC							
Línia Barcelona - Vallès		32,0	15	22	9,4	29,2	32,77
Línia Llobregat - Anoia		87,0	31	12	10,9	8,1	11,82
Funicular de Gelida		0,9	3	2	0,0	0,1	0,03
Subtotal FGC	2	119,9	49	36	20,3	37,4	44,62
Rodalies de Catalunya (Renfe)							
R1		61,8	16	10	24,5	28,6	
R2		94,8	20	10	41,4	25,8	
R3		56,4	12	3	8,7	5,5	
R4		119,0	28	8	27,6	24,4	
R7		17,8	1	4	2,5	2,3	
R8		8,7	2	1	1,2	0,4	
Subtotal Rodalies	6	358,5	79	36	105,9	86,9	125,09*
Total resta STI	8	478,4	128	72	126,2	124,4	169,71
TOTAL SISTEMA FERROVIARI	21	732,0	384	234	232,6	599,9	430,23

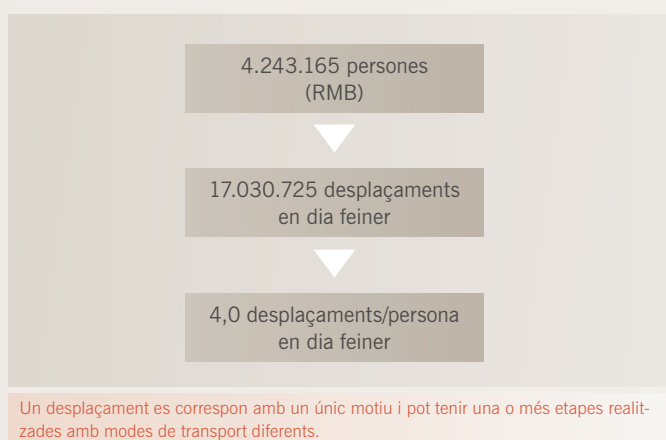
* Les dades de recaptació de Rodalies de Catalunya (Renfe) són pel total STI. El 26 de juny va iniciar el servei la línia R8.

Mode bus	Línies	Xarxa (km)	Vehicles en servei	Edat mitjana flota en servei	Veh-km (milions)	Viatges (milions)	↑11/10 (%)	Recaptació (M d'€)
Autobusos gestió AMB								
Transports de Barcelona, SA	106	936,0	869	6,8	42,6	188,4	-0,6%	123,30
Authosa	2	9,0	9	2,8	0,4	1,9	-16,5%	0,70
Mohn, SL	23	405,0	129	4,8	9,6	16,9	5,1%	8,96
Oliveras, SL	13	138,0	56	4,6	4,0	7,9	10,8%	3,54
Rosanbus, SL	10	103,0	59	4,9	3,4	10,6	8,6%	4,84
TCC2, SL	2	25,5	10	8,6	0,5	0,5	6,8%	0,19
Tusgsal	44	502,0	251	4,4	13,2	30,1	-4,3%	13,53
Soler i Sauret, SA	7	40,0	15	6,0	0,8	1,6	3,4%	0,59
SGMT, SL	2	34,0	23	2,3	4,0	4,5	25,7%	23,26
Bus Nou Barris, SLU	4	26,5	5	7,0	0,4	0,5	5,0%	0,16
UTE Julià-Trapsa-Marfina Bus	2	24,0	36	6,1	1,1	0,7	22,4%	13,89
Total primera corona STI	215	2.242,9	1.462	6,0	79,9	263,6	0,3%	192,95
Resta STI: bus de titularitat DGTM - transport interurbà								
Autocars R. Font, SA	10	163,2	11	6,0	0,8	1,0	-0,2%	0,88
Cingles Bus, SA	26	553,0	19	5,2	1,7	1,2	0,7%	1,32
Cintoi Bus, SL	10	381,0	36	7,5	4,5	1,1	18,1%	2,09
CRA La Hispania, SA	19	361,8	16	6,0	1,7	1,9	1,5%	1,69
Empresa Casas, SA	17	337,0	35	8,0	3,3	3,2	4,9%	4,82
Empresa Sagalés, SA	60	1.303,6	38	6,2	3,6	2,7	1,1%	2,97
Empresa Plana, SL	4	146,8	11	8,0	0,8	1,3	0,5%	1,10
FYTSA	27	775,5	33	6,7	3,1	2,8	2,8%	3,46
La Hispano Igualadina, SA	39	1.867,0	52	5,0	4,0	1,7	4,0%	3,44
La Vallesana, SA	10	179,0	13	7,0	1,0	1,1	2,7%	1,04
Sarbus (Marfina Bus, SA)	15	333,0	42	7,4	4,0	4,3	-2,6%	4,10
Soler i Sauret, SA	26	479,0	41	6,9	2,4	3,0	4,1%	2,64
Transportes Castellà, SA	18	678,7	16	5,7	0,9	0,5	10,3%	0,53
Altres (19)	86	3.000,0	142	6,4	7,9	5,2	4,7%	7,14
Total interurbà resta STI	367	10.558,5	505	6,6	39,9	31,1	2,8%	37,24
Resta STI: bus de titularitat municipal - transport urbà								
Autobusos de Granollers	4	20,1	7	5,6	0,5	1,3	-1,4%	0,97
CTSA-Mataró Bus	8	40,0	23	5,8	1,2	4,8	-0,5%	2,74
CTSA-Rubí Bus	6	41,7	12	5,0	0,8	1,4	6,6%	0,65
Manresa Bus, SA	8	36,0	14	6,9	0,7	2,1	-1,8%	1,11
Sarbus+Saíz (Sant Cugat)	12	80,9	19	4,4	1,2	1,5	6,2%	0,57
TCC (Vilanova i la Geltrú)	4	19,7	10	7,0	0,5	0,9	-0,1%	0,53
TMESA (Terrassa)	14	225,4	52	7,7	2,8	12,2	1,6%	5,42
TUS, S. Coop. CL (Sabadell)	13	114,9	58	10,0	3,1	13,4	-1,1%	7,03
Altres (19)	51	532,9	52	5,6	3,0	3,3	1,6%	2,02
Total altres autobusos urbans	120	1.111,6	247	6,4	13,9	40,9	0,5%	21,03
TOTAL SISTEMA AUTOBÚS	702	13.913,1	2.214	6,3	133,6	335,5	0,6%	251,23

Enquesta de mobilitat en dia feiner EMEF 2011

L'enquesta de mobilitat en dia feiner estudia els hàbits de mobilitat de la població de setze i més anys. És una enquesta telefònica anual, que l'any 2011 es va fer a la tardor a l'àmbit de la regió metropolitana de Barcelona, amb la participació de l'Ajuntament de Barcelona i l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

S'ha recollit la informació relativa als desplaçaments fets el darrer dia feiner abans de l'enquesta: de dilluns a divendres no festius.



Els desplaçaments *in labore* (missatgers, tècnics de manteniment, comercials, transportistes, etc.) representen el 4% del total. No són l'objecte d'estudi i s'exclouran d'aquest (652.729 desplaçaments/dia). El volum de desplaçaments considerat, doncs, és de 16.377.994.

La població sense mobilitat equival a 357.530 persones. Aquestes no haurien fet cap desplaçament durant el dia anterior a l'entrevista.



Motius de mobilitat a l'RMB

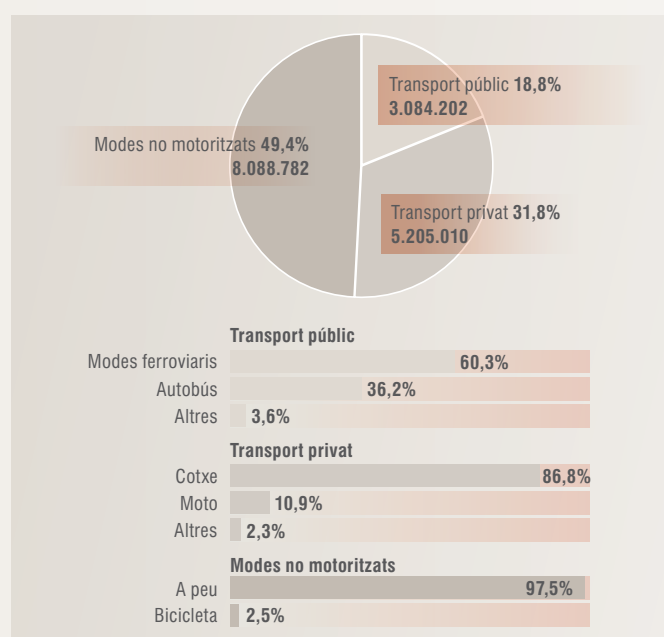
Anar a treballar és el primer motiu de mobilitat a l'RMB.

Motiu de desplaçament	Desplaçaments	Percentatges
Treball	2.134.452	13,0%
Estudis	560.441	3,4%
Mobilitat ocupacional	2.694.893	16,5%
Compres	1.590.134	9,7%
Metge/hospital	348.523	2,1%
Visita amic/familiar	626.835	3,8%
Acompanyar persones	1.491.923	9,1%
Gestions personals	748.456	4,6%
Oci/diversió/àpats/esport	1.120.330	6,8%
Passeig	627.845	3,8%
Mobilitat personal	6.554.046	40,0%
Tornada a casa ocupacional	1.989.647	12,1%
Tornada a casa personal	5.139.408	31,4%
Tornada a casa	7.129.055	43,5%
TOTAL	16.377.994	100,0%

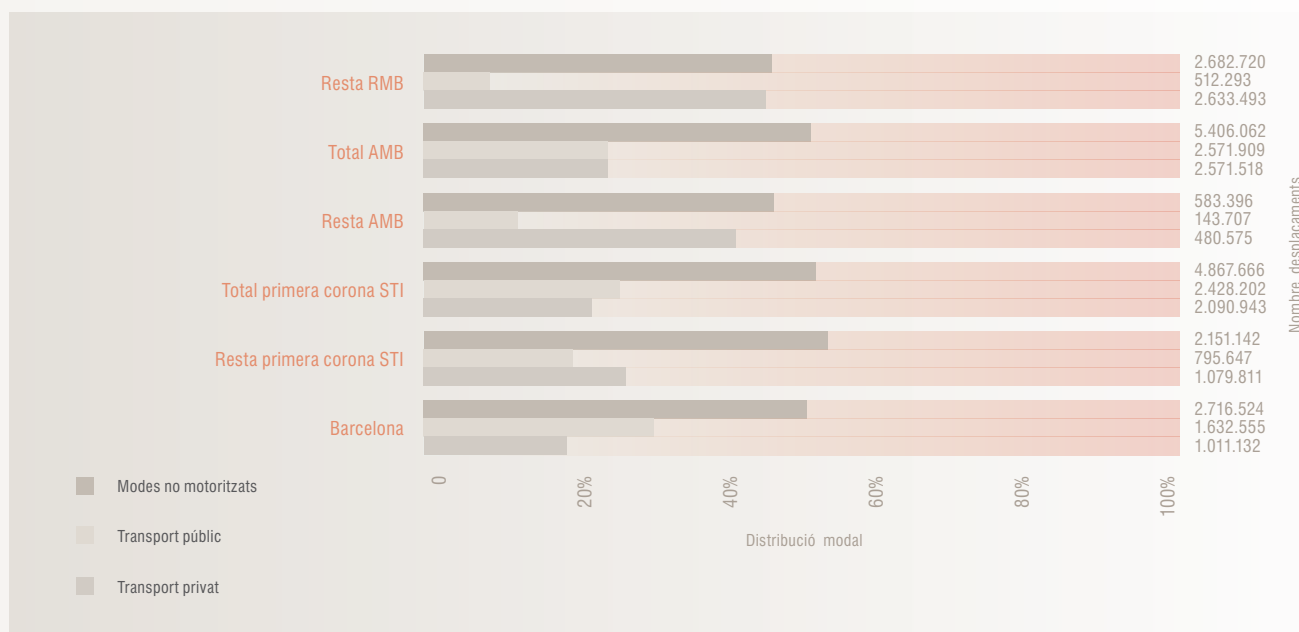
Modes de mobilitat a l'RMB

Distribució modal

Gairebé la meitat dels desplaçaments a l'RMB en dia feiner són no motoritzats.

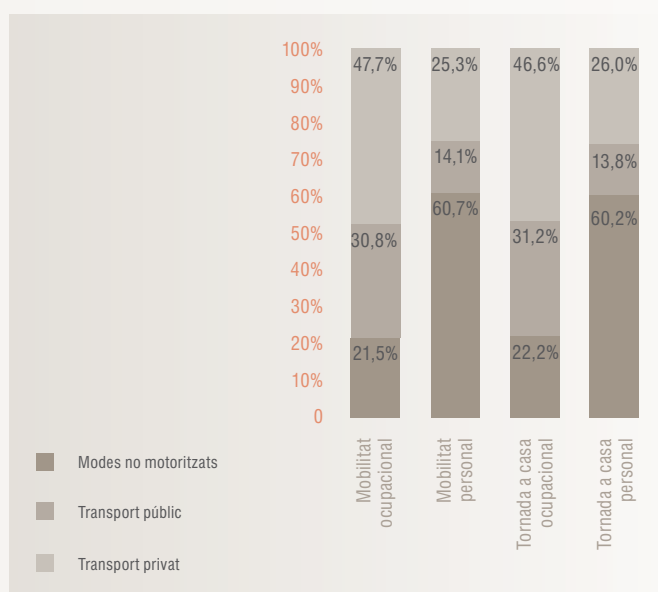


A Barcelona predomina el transport públic col·lectiu com a mode mecanitzat. A la resta de la primera corona domina el mode privat i a la resta de l'RMB el transport públic és minoritari.



Distribució modal segons motius

La mobilitat ocupacional és la menys sostenible: gairebé el 50% és en vehicle privat.



Enquesta de mobilitat en dia feiner EMEF 2011

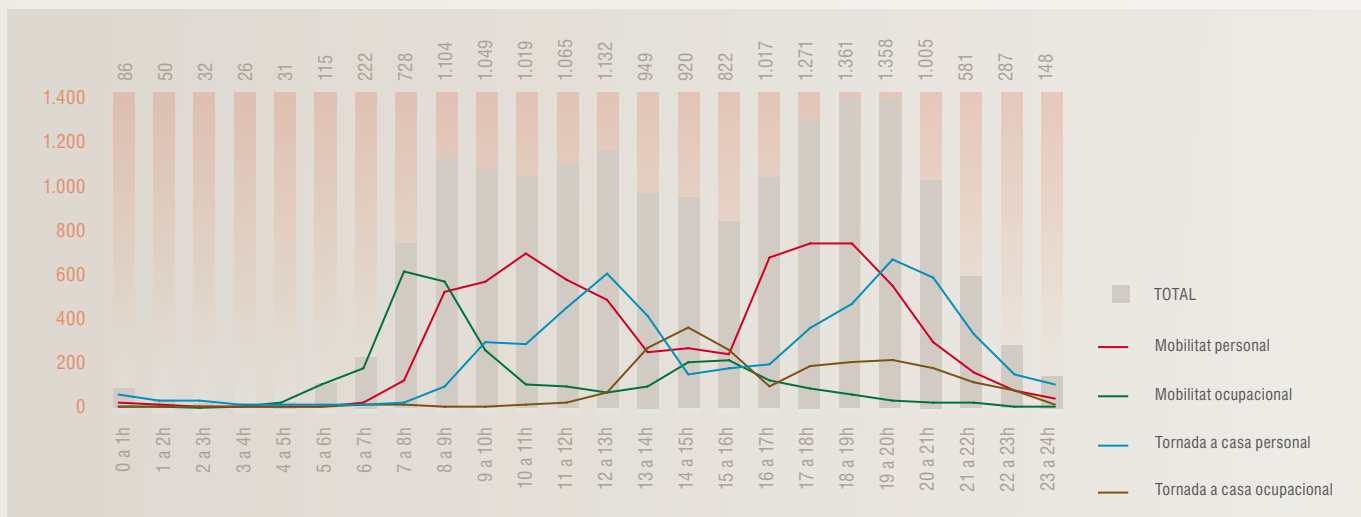
La mobilitat i el temps

Distribució de desplaçaments durant el dia: motius

L'interval de major mobilitat durant el dia és de 5 a 8 de la tarda.

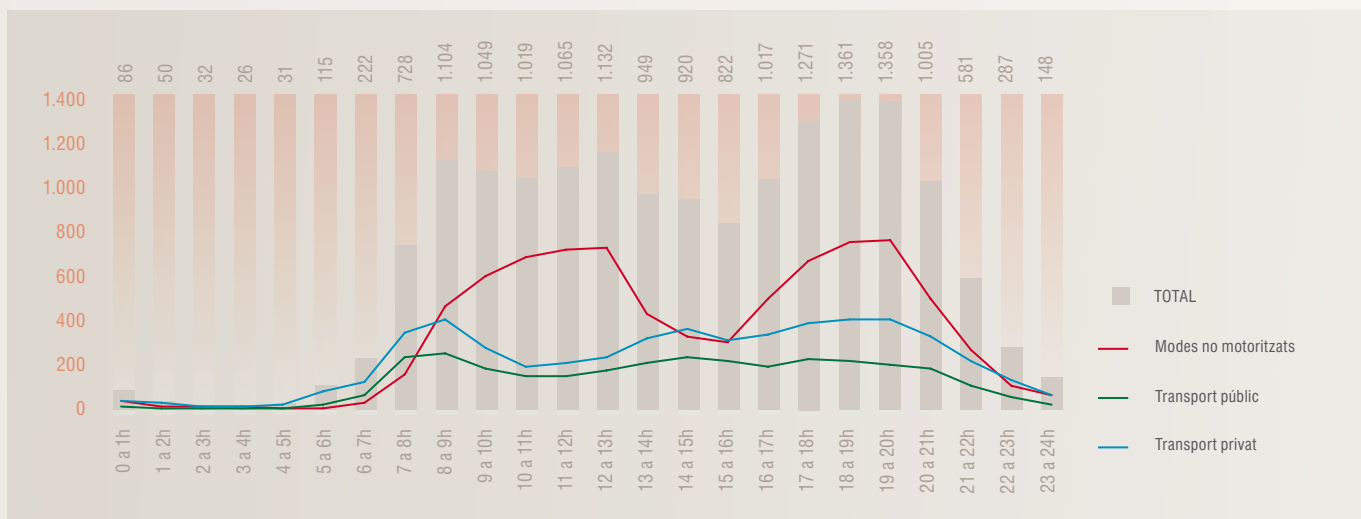
La mobilitat ocupacional té una component important de jornada matinal, amb una hora punta de tornada a casa a les 3 de la tarda.

La mobilitat personal té dues onades: la matinal, amb un pic a les 11 del matí, i la de tarda, amb un pic a les 6.



Distribució de desplaçaments durant el dia: modes

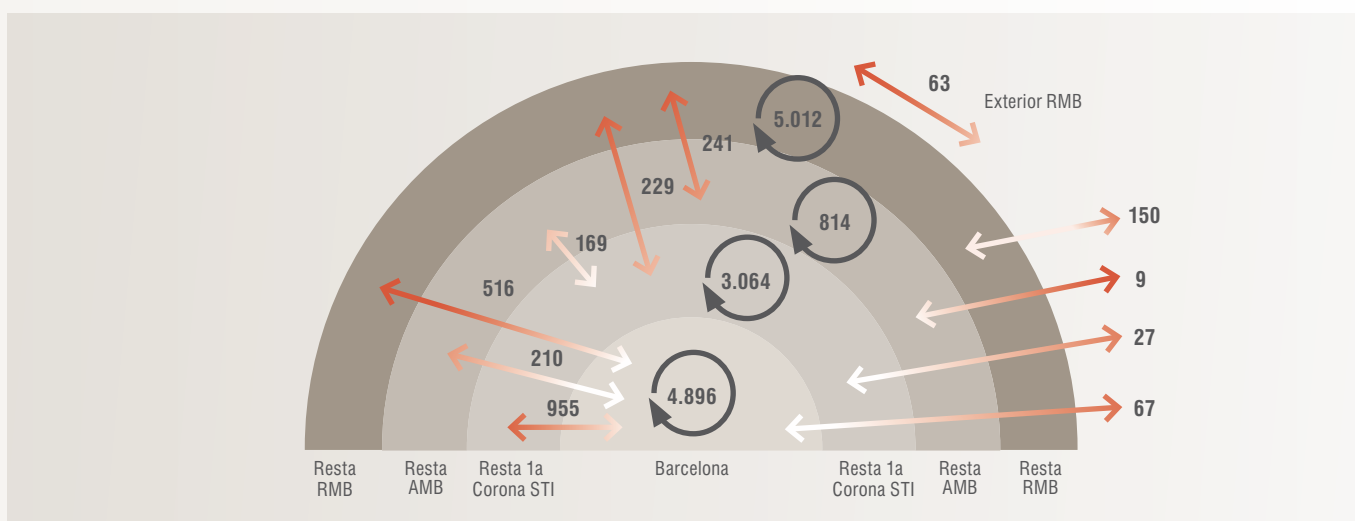
La distribució de desplaçaments en TPC és força plana, amb un màxim poc destacable entre les 7:30 i les 8:30 del matí.



Fluxos de mobilitat

Fluxos entre zones metropolitananes

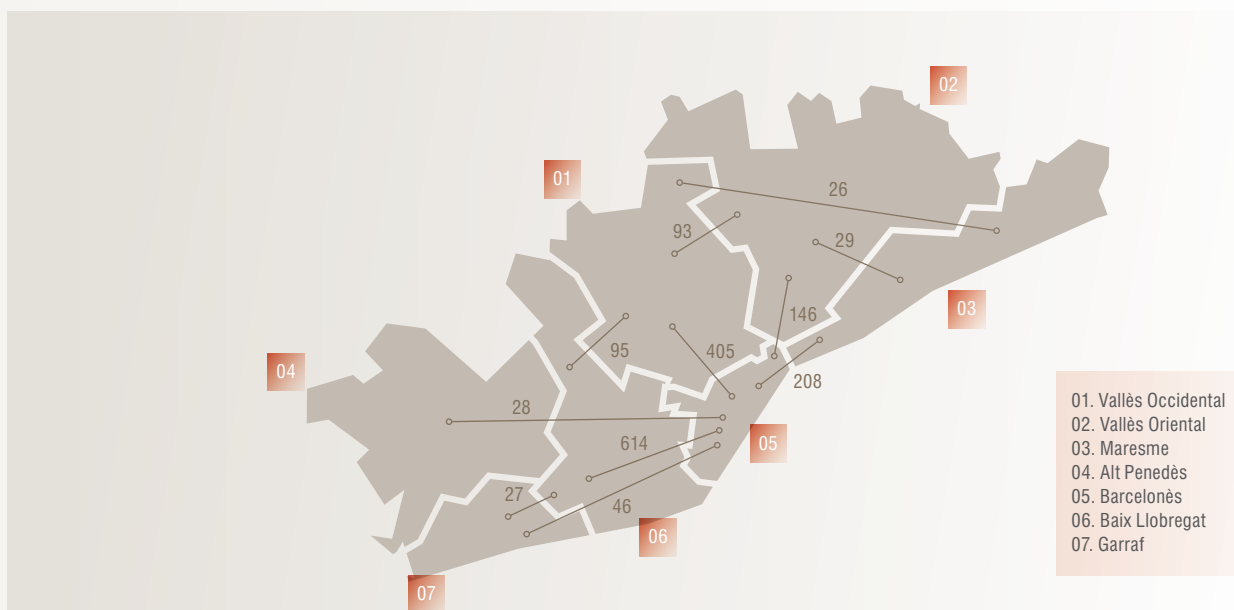
Els desplaçaments són majoritàriament intrazonals. La relació entre zones més important és la de Barcelona amb la primera corona.



Desplaçament en milers.

Desplaçaments intercomarcals

Les principals relacions intercomarcals tenen lloc entre el Barcelonès i el Baix Llobregat, el Vallès Occidental i el Maresme.

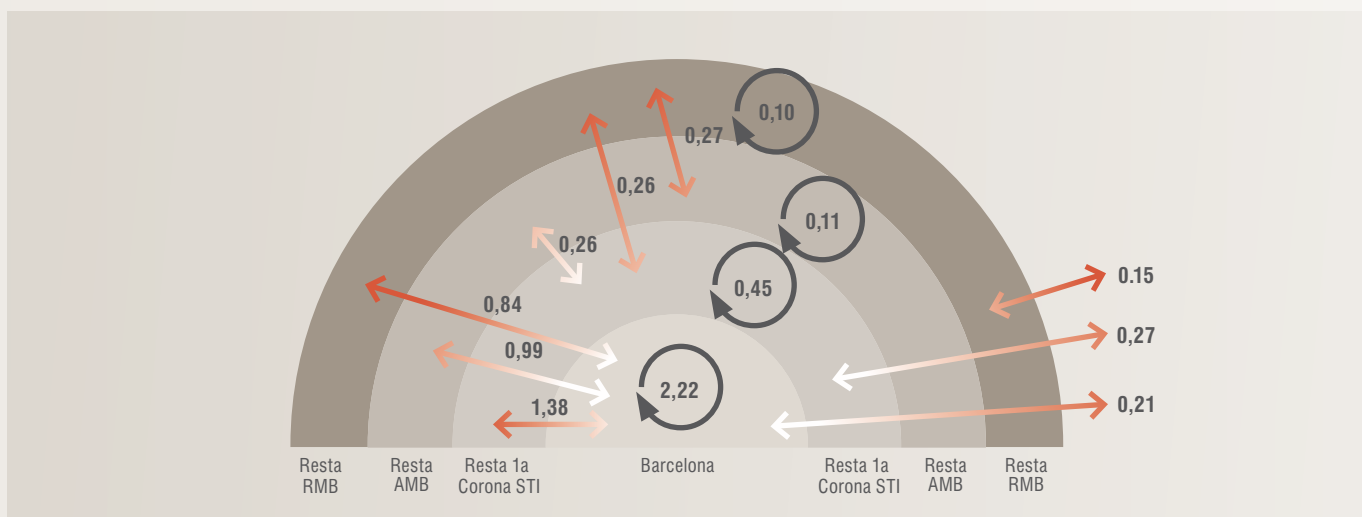


Desplaçament en milers.

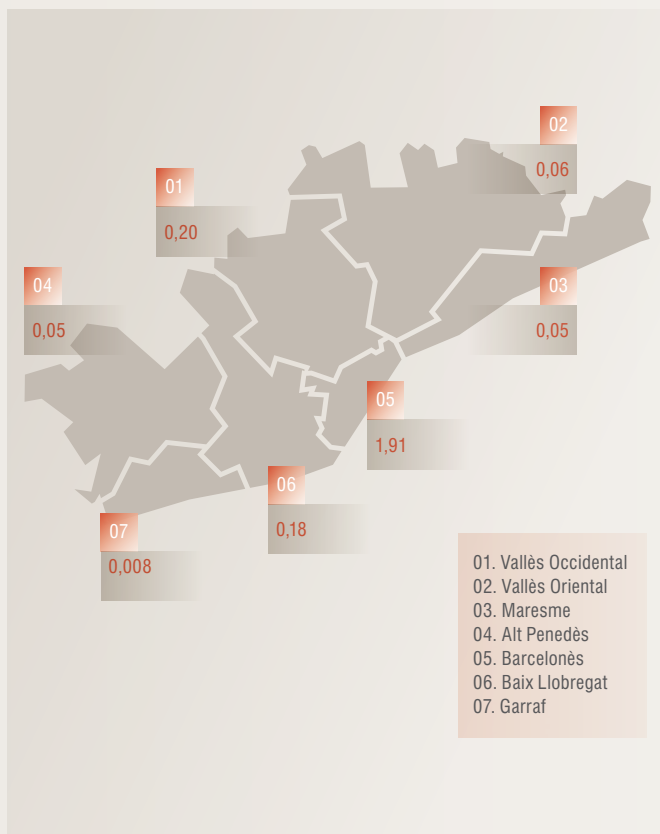
Enquesta de mobilitat en dia feiner EMEF 2011

Modes mecanitzats: ràtio transport públic / transport privat

Excepte les relacions amb Barcelona i a la comarca del Barcelonès, en la resta de desplaçaments el vehicle privat és majoritari.



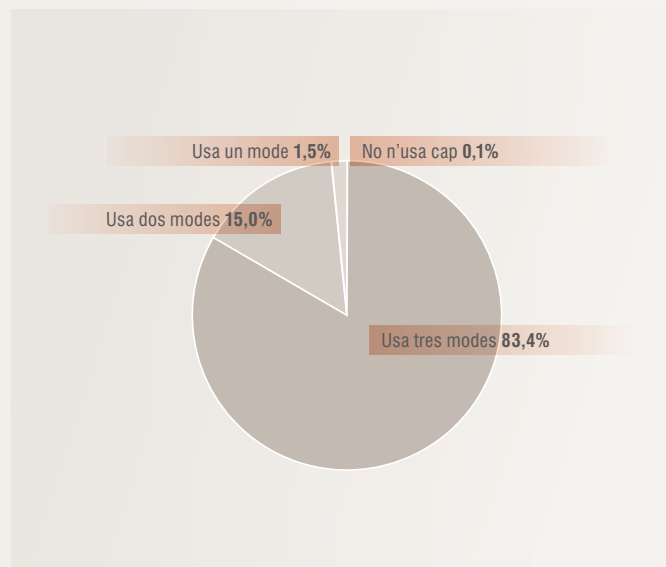
Ràtio= desp. transport públic / des. transport privat



Percepció dels ciutadans

Ús dels diferents modes

La majoria dels ciutadans es consideren usuaris de tots els modes: no mecanitzats, transport públic i transport privat.



Motius d'ús del TPC

La primera causa d'elecció del transport públic a Barcelona i a la primera corona és la rapidesa. En canvi, a la resta de l'AMB és la dificultat d'aparcament en destinació, i a la resta de la regió el cost del viatge.

Motius per la utilització del transport públic	Barcelona	Resta Primera Corona STI	Total Primera Corona STI	Resta AMB	Total AMB	Resta RMB	Total RMB
És més ràpid que el cotxe	18,1%	17,5%	17,9%	12,2%	17,4%	8,9%	15,2%
És més barat que el cotxe	13,6%	14,1%	13,8%	13,0%	13,7%	17,4%	14,7%
És difícil aparcar allà on vaig	13,5%	15,5%	14,2%	17,4%	14,5%	14,8%	14,6%
És més còmode	12,4%	12,3%	12,3%	13,1%	12,4%	13,4%	12,7%
No dispo de cotxe	7,6%	7,3%	7,5%	7,9%	7,5%	8,1%	7,7%
Pel bon funcionament i oferta del transport públic	7,7%	7,1%	7,5%	7,8%	7,5%	7,1%	7,4%
Vaig més tranquil	4,8%	5,0%	4,9%	5,9%	5,0%	6,2%	5,3%
Vaig en transport públic perquè no tinc altre remei	4,3%	5,1%	4,6%	4,2%	4,5%	6,0%	4,9%
Prefereixo el transport públic al transport privat	4,5%	3,8%	4,2%	2,7%	4,1%	3,6%	4,0%
No tinc permís de conduir	3,0%	3,3%	3,1%	3,6%	3,1%	3,7%	3,3%
És menys contaminant	3,2%	2,2%	2,8%	2,2%	2,8%	1,6%	2,5%
Per evitar problemes de trànsit	1,5%	2,1%	1,7%	3,0%	1,8%	2,2%	1,9%
Tinc menor risc d'accidents	1,6%	0,7%	1,2%	0,5%	1,2%	0,9%	1,1%

Satisfacció i seguretat dels modes

Anar a peu és el mode més satisfactori i segur en opinió de la ciutadania. La moto ocupa el segon lloc en satisfacció, però en canvi és el mode percebut com més insegur.

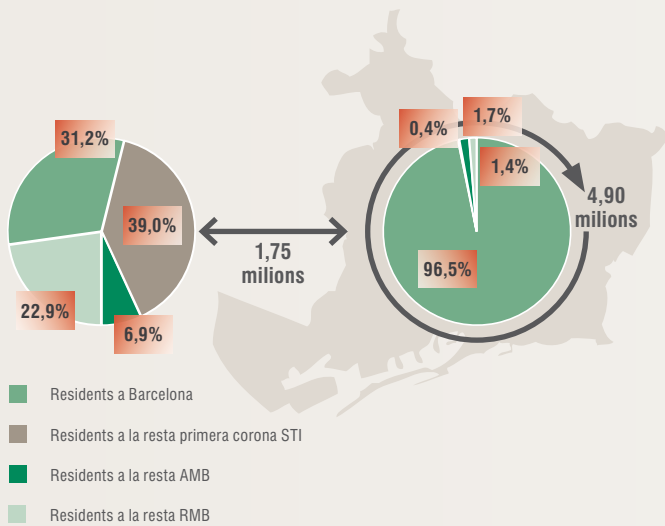
Mitjà de transport	Nota mitjana
A peu	8,2
Moto/ciclomotor	7,8
Bicicleta	7,7
Cotxe	7,5
Tramvia	7,2
FGC	6,9
Metro	6,6
Bus TMB	6,6
Taxi	6,5
Renfe Rodalies	6,3
Renfe Regional	6,1
Bus interurbà	5,9
Altres bus urbà	5,8

Mitjà de transport	Inseguretat mitjana
Moto/ciclomotor	5,2
Cotxe com a acompanyant	4,2
Bicicleta	3,8
Cotxe com a conductor	3,7
Transport públic	2,3
A peu	1,6

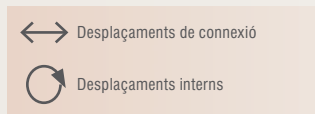
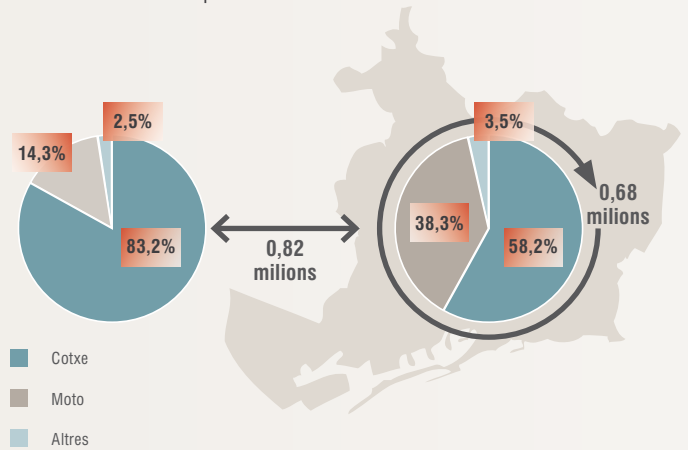
Enquesta de mobilitat en dia feiner EMEF 2011

La ciutat de Barcelona

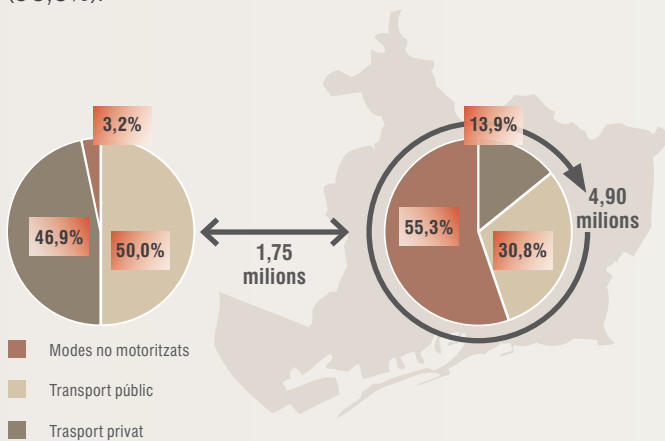
La gran majoria de desplaçaments interns a la ciutat són fets per residents a Barcelona (96,5%)



La moto destaca com a vehicle privat arribant a representar quasi el 40% dels desplaçaments interns que es fan a la ciutat en vehicle privat.



La quota de transport públic arriba al 31% dels desplaçaments interns, més del doble que els fets amb vehicle privat. (96,5%).



Evolució de la mobilitat: comparativa amb l'any 2010

L'EMEF 2011 mostra una estabilització de la mobilitat al conjunt de la Regió Metropolitana de Barcelona. Aquesta estabilització s'explica per l'equilibri produït entre la disminució dels desplaçaments per motius ocupacionals i l'augment de la mobilitat personal i, d'altra banda, per la disminució dels desplaçaments en transport privat davant el lleuger augment de la mobilitat en modes no motoritzats.

Respecte als motius dels desplaçaments, la mobilitat per motius ocupacionals, ja siguin per feina o estudis, ha disminuït, particularment fora de la primera corona del Sistema Tarifari Integrat. No obstant això, anar a treballar continua essent el principal motiu dels desplaçaments a l'RMB.

Els desplaçaments per motius personals han augmentat a nivell general. En concret, els desplaçaments per acompanyar persones són els que més s'han incrementat.

En relació amb els mitjans de transport, l'ús del vehicle privat en els desplaçaments disminueix, davant un augment dels modes no motoritzats. És especialment destacat el creixement de l'ús de la bicicleta. La mobilitat en transport públic ha augmentat lleugerament, principalment per l'augment dels modes ferroviaris.

Comparació territorial amb l'any 2010: per motiu		Desplaçaments		Variació	
		2010	2011	Absoluts	%
Barcelona	Mobilitat ocupacional	964.289	945.369	-18.920	-2,0%
	Mobilitat personal	2.026.792	2.096.847	70.056	3,5%
	Tornada a casa	2.268.668	2.317.995	49.328	2,2%
	TOTAL	5.259.748	5.360.212	100.463	1,9%
Resta primera corona STI	Mobilitat ocupacional	675.349	650.039	-25.310	-3,7%
	Mobilitat personal	1.545.716	1.615.335	69.619	4,5%
	Tornada a casa	1.741.565	1.761.226	19.661	1,1%
	TOTAL	3.962.629	4.026.600	63.970	1,6%
Total primera corona STI	Mobilitat ocupacional	1.639.637	1.595.407	-44.230	-2,7%
	Mobilitat personal	3.572.507	3.712.182	139.675	3,9%
	Tornada a casa	4.010.233	4.079.222	68.989	1,7%
	TOTAL	9.222.378	9.386.811	164.434	1,8%
Resta RMB	Mobilitat ocupacional	1.248.587	1.099.486	-149.102	-11,9%
	Mobilitat personal	2.812.065	2.841.864	29.800	1,1%
	Tornada a casa	2.986.055	3.049.834	63.779	2,1%
	TOTAL	7.046.707	6.991.184	-55.523	-0,8%
Total RMB	Mobilitat ocupacional	2.888.224	2.694.893	-193.331	-6,7%
	Mobilitat personal	6.384.572	6.554.047	169.475	2,7%
	Tornada a casa	6.996.288	7.129.055	132.767	1,9%
	TOTAL	16.269.085	16.377.995	108.911	0,7%

Comparació territorial amb l'any 2010: per mode		Desplaçaments		Variació	
		2010	2011	Absoluts	%
Barcelona	Modes no motoritzats	2.632.868	2.716.524	83.656	3,2%
	Transport públic	1.597.675	1.632.555	34.881	2,2%
	Transport privat	1.029.206	1.011.132	-18.074	-1,8%
	TOTAL	5.259.748	5.360.212	100.463	1,9%
Resta primera corona STI	Modes no motoritzats	2.001.766	2.151.142	149.376	7,5%
	Transport públic	792.813	795.647	2.834	0,4%
	Transport privat	1.168.051	1.079.811	-88.240	-7,6%
	TOTAL	3.962.629	4.026.600	63.970	1,6%
Total primera corona STI	Modes no motoritzats	1.639.637	1.595.407	-44.230	-2,7%
	Transport públic	3.572.507	3.712.182	139.675	3,9%
	Transport privat	4.010.233	4.079.222	68.989	1,7%
	TOTAL	9.222.378	9.386.811	164.434	1,8%
Resta RMB	Modes no motoritzats	3.133.190	3.221.116	87.926	2,8%
	Transport públic	653.877	656.000	2.123	0,3%
	Transport privat	3.259.640	3.114.068	-145.572	-4,5%
	TOTAL	7.046.707	6.991.184	-55.523	-0,8%
Total RMB	Modes no motoritzats	7.767.824	8.088.782	320.958	4,1%
	Transport públic	3.044.365	3.084.202	39.838	1,3%
	Transport privat	5.456.896	5.205.010	-251.886	-4,6%
	TOTAL	16.269.085	16.377.995	108.911	0,7%

The image features a blurred background of a street scene with tram tracks, palm trees, and a building. A semi-transparent teal rectangle is overlaid on the center, containing the white text 'C4'.

C4



Informe d'auditoria





**Gabinet Tècnic
d'Auditoria i Consultoria, s.a.**

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

**Informe d'auditoria de Comptes Anuals
de l'exercici 2011**

Maig 2012



COMPTES ANUALS DE L'EXERCICI 2011





AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

BALANÇ DE SITUACIÓ A 31-12-2011 I 31-12-2010

	ACTIU	
	2011	2010
INVERSIONS INFR. I BEVS US GENERAL	3.883.582,78	3.883.582,78
INFRASTRUCTURA I BENS DESTINATS A L'ÚS GENERAL	3.883.582,78	3.883.582,78
IMMOBILITZAT IMMATERIAL	205.248,93	280.859,09
SOFTWARE	1.757.697,53	1.708.238,65
ALTRE IMMOBILITZAT IMMATERIAL	22.704,93	22.784,30
AMORTITZACIÓ ACUMULADA DE L'IMMOBILITZAT IMMATERIAL	-1.545.152,53	-1.448.172,15
IMMOBILITZAT MATERIAL	1.199.291,84	1.647.844,64
CONSTRUCIONS	809.861,05	930.881,05
MAQUINÀRIA, INSTAL·LACIONS I ESTRIS	51.313,22	84.483,25
MOBILIARI	80.357,00	84.270,24
EQUIPS PER A PROCESSOS D'INFORMACIÓ	1.054.811,27	1.015.813,67
INSTAL·LACIONS COMPLEXES ESPECIALITZADES	7.504.623,87	7.594.152,67
ALTRE IMMOBILITZAT MATERIAL	1.661,08	1.661,08
AMORTITZACIÓ ACUMULADA DE L'IMMOBILITZAT MATERIAL	8.251.947,24	-7.411.878,50
IMMOBILITZAT FINANCER	50.000,00	43.888.079,93
ACCIONS SENSE COTITZACIÓ OFICIAL	30.000,00	30.000,00
INSTRUMENTS DE DEBIT A LLARG TERMINI	0,00	13.888.079,93
DEUTORS	87.076.542,13	84.660.881,64
DEUTORS PER DRETS RECONEGUTS PRESSUPOST CORRENT	73.696.896,00	77.115.611,65
DEUTORS PER DRETS RECONEGUTS PRESSUPOSTS TANCATS	552.227,91	657.567,80
IBIENDA PÚBLICA, DEUTORA PER IVA	7.226.793,58	6.820.028,26
ALTRES DEUTORS NO PRESSUPOSTARIS	5.180.954,64	7.987,13
COMPTES FINANCERS	64.263.579,95	95.855.006,87
FINANÇES A CURT TERMINI	22.301,00	22.001,00
TRESORERIA	34.040.342,62	95.832.578,04
AJUSTOS PER PERIODIFICACIÓ	2.955.000,00	4.837.400,00
INGRESSOS DIFERITS	2.955.000,00	4.837.400,00
TOTAL ACTIU	150.495.129,73	234.842.342,15

El Director General

El Cap d'Administració





AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

BALANÇ DE SITUACIÓ A 31-12-2011 I 31-12-2010

PASSIU			
	2011	2010	
PATRIMONI I RESERVES	16.511.711,97	16.564.894,89	
PATRIMONI	16.554.894,89	14.066.578,01	
RESULTAT DE L'EXERCICI	-43.182,92	2.418.315,85	
SUBVENCIONS DE CAPITAL	3.868.610,70	4.616.297,45	
DEL SECTOR ESTATAL	3.868.610,70	4.616.297,45	
DEUTES A LLARG TERMINI	0,00	20.775.600,00	
PRESTECOS A LLARG TERMINI FORA SECTOR PÚBLIC	0,00	20.775.600,00	
DEUTES A CURT TERMINI	120.897.671,30	128.058.530,21	
CREDITORS PER OBLIG. REC. TIPIC ORDENATS PRESS.GT	107.107.500,28	92.227.062,85	
CREDITORS PER OBLIG. REC. CONCG. PRESS. TANCATS	713.696,59	561.004,28	
PRESTECOS A CURT TERMINI FORA SECTOR PÚBLIC	0,00	25.292.406,00	
HISENDA PÚBLICA, CREDITORA PER CONGLIF. FISCALLS	24.315,00	31.250,45	
SECURETAT SOCIAL, CREDITORA	5.130,64	6.101,64	
ALTRES CREDITORS NO PRESSLPOSTARIS	7.032.863,20	1.780.968,07	
FIANÇES A CURT TERMINI	30.266,12	32.600,43	
OPERADORS PER INTEGRACIÓ CAR-FÀRMA	11.880.649,22	8.527.948,79	
AJUSTOS PER PERIÒDIFICACIÓ	19.217.135,76	64.898.010,60	
DESPESES DIFERIDES	5.682.635,68	6.418.296,80	
INGRESSOS AVANÇATS	13.534.500,08	58.479.713,75	
TOTAL PASSIU	160.485.129,73	234.842.342,15	

El Director General

El Cap d'Administració





AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

COMPTES DE RESULTATS CORRESPONENTS ALS EXERCICIS ACABATS EL 31-12-2011 I 31-12-2010

	2011	2010
INGRESSOS EXPLOTACIÓ	1.117.905.738,01	1.058.291.386,22
VENDES DE SERVEIS	522.784.722,80	403.628.101,02
TRANSFERÈNCIES DE L'ADM. GENERAL DE L'ESTAT	133.739.424,04	148.903.327,64
TRANSFERÈNCIES DE COMUNITATS AUTÒNOMES	279.168.187,25	218.850.032,74
TRANSFERÈNCIES D'ENTITATS LOCALS	153.217.131,91	162.732.022,19
ALTRES INGRESSOS	155.715,19	143.253,25
TRANSF. CAPITAL DE COMUNITAT AUTÒNOMES	28.820.557,82	40.302.179,38
DESPESES D'EXPLOTACIÓ	1.117.444.716,72	1.051.448.010,82
SOUS I SALARIS	1.419.373,86	1.519.480,28
COTITZACIONS SOCIALS A CÀRREC DE L'ENTITAT	267.911,03	292.084,25
ALTRES DESPESES SOCIALS	66.793,54	80.952,37
TRIBUTS	55,28	0,00
ARRENCAMENTS	73.642.872,53	64.556.824,42
REPARACIONS I CONSERVACIÓ	709.691,58	1.102.275,39
SUBMINISTRAMENTS	31.925,46	35.324,11
AL TREB. SERVEIS	125.478,03	131.256,18
TREBALLS REALITZATS PER ALTRES EMPRESES	442.492.399,39	422.179.147,57
PRIMES D'ASSEGURANCES	17.525,75	6.152,48
MATERIAL D'OFICINA	37.932,07	49.650,36
DESPESES DIVERSES	834.841,22	850.229,67
TRANSFERÈNCIES A OPERADORS PÚBLICS	390.274.577,62	349.252.232,86
TRANSFERÈNCIES A ENTITATS LOCALS	85.176.000,04	80.072.125,04
TRANSFERÈNCIES CORRENTS A ALTRES EMPRESES	60.241.230,62	90.054.186,83
TRANSFERÈNCIES DE CAPITAL A EMPRESES PRIVADES	28.820.557,82	40.302.179,38
MARGE BRUT	461.019,28	3.843.367,40
INGRESSOS FINANCERS	147.848,31	161.382,27
INGRESSOS FINANCERS	147.848,31	161.382,27
DESPESES FINANCERES	464.762,60	1.346.078,19
INTERESSOS PRESTECOS	454.335,02	1.343.591,91
ALTRES DESPESES FINANCERES	428,18	4.486,28
RESULTAT FINANCER	-316.914,49	-1.186.695,92
AMORTITZACIONS I PROVISIONS	937.471,25	945.480,60
AMORTITZACIÓ DE L'IMMOBILITAT MATERIAL	671.332,07	665.655,92
AMORTITZACIÓ DE L'IMMOBILITAT FINANCERA	26.169,18	79.824,68
RESULTAT NET	-793.366,45	1.711.190,88
RESULTAT EXTRAORDINARI	750.183,53	747.125,00
RESULTATS EXTRAORDINARIS	750.183,53	747.125,00
RESULTAT DE L'EXERCICI	-43.182,92	2.458.315,88

El Director General

El Cap d'Administració,


 Direcció General
 de Comptes
 Departament d'Administració i
 Economia, S. A.



AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

Exercici contable: 2011

RESUM DE LIQUIDACIÓ DEL PRESSUPOST 2011

CAPÍTOL	CONSIGNACIÓ INICIAL	MODIFICACIONS	CONSIGNACIÓ DEFINITIVA	DRETS RECONEGUTS	DRETS RECAPTATS	PENDENT COBRAMENT	ESTAT D'EXECUCIÓ	%
3: Taxes i altres ingr.	527.055.138,00	407.000,00	527.462.138,00	523.190.050,42	523.081.379,86	108.870,77	4.272.087,58	99,19%
4: Transfer. corrents	514.930.842,61	009.867,44	515.740.831,05	515.837.406,42	492.436.684,31	23.400.722,11	96.575,37	100,02%
5: Ingressos patrimoni	30.000,00	93.000,00	123.000,00	147.848,21	30.674,89	17.773,42	-24.646,31	120,20%
7: Transferències capital	29.734.057,54	50.000.000,00	79.734.057,54	79.734.057,54	29.734.057,54	50.000.000,00	0,00	100,00%
8: Rom.Tres. Fin. IRC	0,00	63.831.584,03	63.831.584,03	0,00	0,00	0,00	63.831.584,03	0,00%
9: Passius Financers	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00%
TOTAL INGRESSOS	1.071.750.039,15	115.141.571,47	1.186.891.610,62	1.118.909.362,69	1.045.382.796,39	73.526.566,30	67.982.247,93	94,27%
CAPÍTOL	CONSIGNACIÓ INICIAL	MODIFICACIONS	CONSIGNACIÓ DEFINITIVA	OBLIGACIONS RECONEGUDES	OBLIGACIONS PAGADES	PENDENT PAGAMENT	ESTAT D'EXECUCIÓ	%
1: Personal	1.775.397,61	-100.314,45	1.675.083,16	1.652.358,48	1.630.112,77	22.243,71	22.726,68	98,64%
2: Compra béns i serveis	524.708.740,39	3.559.010,50	528.268.350,95	519.441.433,02	518.877.398,22	664.034,80	8.826.917,93	98,33%
3: Despeses financeres	271.000,00	-5.840,03	465.159,97	464.761,80	464.761,80	0,00	398,17	99,91%
4: Transfer. corrents	514.873.343,61	64.390.182,22	579.263.526,83	568.285.811,56	461.746.837,61	106.518.973,77	10.997.715,25	98,10%
6: Inversions	1.101.000,00	-243.223,45	857.776,55	413.518,19	471.460,24	2.047,96	444.280,36	48,21%
7: Transfer. Capital	28.920.557,54	1.373.155,62	30.193.713,16	28.920.567,82	28.920.567,82	0,00	1.373.155,61	95,45%
9: Passius Financers	0,00	46.168.000,00	46.168.000,00	46.167.988,00	46.167.988,00	0,00	2,00	100,00%
TOTAL DESPESES	1.071.750.039,15	115.141.571,47	1.186.891.610,62	1.165.226.424,69	1.058.118.124,46	107.107.300,23	21.665.185,93	98,17%

El Director General.



El Cap d'Administració.





AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

Exercici comptable: 2011

RESUM DE LIQUIDACIÓ D'EXERCICIS TANCATS

CAPÍTOL	CONSIGNACIÓ INICIAL	MODIFICACIONS	CONSIGNACIÓ DEFINITIVA	DRETS RECONEGUTS	DRETS RECAPTATS	PENDENT COBRAMENT	ESTAT D'EXECUCIÓ	%
0.- Exercicis tancats	77.783.874,74	0,00	77.783.874,74	77.793.974,74	76.861.647,43	932.227,31	0,00	100,00%
TOTAL INGRESSOS	77.783.874,74	0,00	77.783.874,74	77.783.874,74	76.851.647,43	932.227,31	0,00	100,00%
CAPÍTOL	CONSIGNACIÓ INICIAL	MODIFICACIONS	CONSIGNACIÓ DEFINITIVA	OBLIGACIONS RECONEGUES	OBLIGACIONS PAGADES	PENDENT PAGAMENT	ESTAT D'EXECUCIÓ	%
0.- Exercicis tancats	92.808.066,93	0,00	92.808.066,93	92.808.066,93	91.991.970,34	816.096,59	0,00	100,00%
TOTAL DESPESES	92.808.066,93	0,00	92.808.066,93	92.808.066,93	91.991.970,34	816.096,59	0,00	100,00%
DIFERÈNCIES ING/IDESP	-15.024.192,19	0,00	-15.024.192,19	-15.024.192,19	-15.140.322,91	118.130,72		

El Director General.



El Cap d'Administració.



AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

Exercici comptable: 2011

RESULTAT PRESSUPOSTARI A 31-12-2011

	ANY 2011	ANY 2010
1. DRETS RECONEGUTS NETS	1.110.909.362,69	1.130.263.456,83
2. OBLIGACIONS RECONEGUDES NETES	1.166.226.424,69	1.076.017.468,19
3. RESULTAT PRESSUPOSTARI (1-2)	-46.317.062,00	54.236.020,64
4. DESVIACIONS POSITIVES DE FINANÇAMENT	1.032.692,11	52.301.215,36
5. DESVIACIONS NEGATIVES DE FINANÇAMENT	46.943.868,43	
6. DESPESES FINANÇADES AMB ROMANENT LÍQUID DE TRESORERIA	1.209.137,12	1.102.974,34
7. RESULTAT D'OPERACIONS COMERCIALS	0,00	0,00
8. RESULTAT PRESSUPOSTARI AJUSTAT (3-4+5+6+7)	802.849,44	3.037.779,62

El Director General,



El Cap d'Administració,



AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

Exercici comptable: 2011

ROMANENT LÍQUID DE TRESORERIA A 31-12-2011

	ANY 2011	ANY 2010
1. (+) DEUTORS PENDENTS DE COBRAR A FINAL DE L'EXERCICI		84.882.514,67
De Pressuposts d'ingressos. Exercici Current	73.520.536,30	77.115.911,85
De Pressuposts d'ingressos. Pressupostos taricals	932.227,31	867.982,99
D'oposicions comercials	13.842.379,56	6.304.619,83
D'altres operacions no pressupostàries		
Mercys = Saltes de contractament d'hibas		
Mercys = Ingressos no lizats pendents d'execució calabriva		
2. (-) CREDITORS PENDENTS DE PAGAMENT A FINAL DE L'EXERCICI	120.897.671,30	102.656.130,21
De Pressuposts de despeses. - exercici Current	107.137.300,23	102.227.162,85
De Pressuposts de despeses. - Pressupostos taricals	916.036,59	381.004,29
De pressuposts d'ingressos		
D'operacions comercials		
D'altres operacions no pressupostàries	12.872.274,48	9.358.063,28
Mercys = Pagament de realitzats pendents d'aplicació definitiva		
3. (+) FONS LÍQUIDS EN LA TRESORERIA A FINALS DE L'EXERCICI	64.240.942,92	95.632.373,84
4. ROMANENT DE TRESORERIA AFECTAT A DESPESES AMB FINANÇAMENT AFECTAT	16.170.043,12	62.308.019,58
5. ROMANENT DE TRESORERIA PER A DESPESES GENERALS (1-2+3-4)	15.174.401,66	15.340.743,72
ROMANENT DE TRESORERIA TOTAL	31.344.444,78	77.656.763,90
ROMANENT DE TRESORERIA PER A DESPESES GENERALS (1-2+3-4)	15.174.401,66	16.343.743,72
Despeses Compromeses a 31/12/2010 (no finançament afectat)	1.084.252,27	1.827.914,45
Resumunt de Tresoreria Lliure per a Altres Despeses	14.090.149,39	12.827.179,27


 El Director General,
 

 El Cap d'Administració,
 



**MEMÒRIA DE L'EXERCICI 2011 DE L'AUTORITAT
DEL TRANSPORT METROPOLITÀ, CONSORCI PER
A LA COORDINACIÓ DEL SISTEMA METROPOLITÀ
DE TRANSPORT PÚBLIC DE L'ÀREA DE BARCELONA**





Nota 1 - INFORMACIÓ GENERAL

1.1 - Naturalesa de l'Entitat

L'AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ, CONSORCI PER A LA COORDINACIÓ DEL SISTEMA METROPOLITÀ DE TRANSPORT PÚBLIC DE L'ÀREA DE BARCELONA (en endavant ATM) fou constituïda en virtut del conveni subscrit el 19 de març de 1997 per la Generalitat de Catalunya, l'Ajuntament de Barcelona i l'Entitat Metropolitana del Transport (actualment Àrea Metropolitana de Barcelona). És una entitat de dret públic, amb personalitat jurídica i patrimoni propis, de caràcter voluntari i de duració indefinida. Es poden adherir a l'ATM totes les administracions titulars de serveis públics de transports col·lectius, individualment o a través d'entitats que les agrupa i representin, que pertanyin a l'àmbit format per les comarques de l'Alt Penedès, el Baix Llobregat, el Barcelonès, el Garraf, el Maresme, el Vallès Occidental i el Vallès Oriental.

1.2 - Objectiu

L'ATM té com a finalitat articular la cooperació entre les administracions públiques titulars dels serveis i de les infraestructures del transport públic col·lectiu de l'àrea de Barcelona que en formen part, així com la col·laboració amb aquelles altres que, com l'Administració de l'Estat (en endavant AGF), hi estan compromeses financerament o són titulars de serveis propis o no traspassats, mitjançant l'elaboració i el seguiment de tots els instruments jurídics, tècnics i financers que es considerin convenients, i, en general, la realització de les funcions que li siguin encomanades per les entitats que la componen.

D'acord amb els seus Estatuts, les funcions de l'ATM són les següents:

- Planificació d'infraestructures i serveis de transport públic col·lectiu.
- Relacions amb els operadors de transport col·lectiu (concessió i seguiment de contractes-programa i altres convenis).





- Gestió del finançament del sistema per part de les administracions i control dels ingressos, costos i inversions de les empreses prestadores del servei.
- Ordenació de tarifes.
- Publicitat, informació i relacions amb els usuaris.
- Marc normatiu futur.
- Altres funcions relacionades amb la mobilitat.

1.3 - Organització

Els Òrgans de Govern de l'ATM previstos en els seus Estatuts i Reglament de Règim Interior són els següents:

- El Consell d'Administració.
- El President.
- El Comitè Executiu.
- El Director General.

L'ATM com a entitat del sector públic de la Generalitat de Catalunya adscrita al Departament de Territori i Sostenibilitat està inclosa en l'àmbit dels Pressupostos de la Generalitat de Catalunya.





La composició del Consell d'Administració a desembre de 2011 és la següent:

- President:** Sr. Lluís Recoder i Miralles
- Vicepresident 1r:** Sr. Joaquim Forn i Chiariello
- Vicepresident 2n:** Sr. Antoni Poveda i Zapata

Vocals:

• **Generalitat de Catalunya** (8):

Sr. Xavier Baiget i Cantons
 Sr. Danià Calvet i Valera
 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 Villària i Sistach
 Sr. Jordi Follia i Alsina

• **Administracions locals fundadores** (5):

Sra. Sonia Recasens i Alsina
 Sr. Antonio Baltón Arévolo
 Sr. Lluís Tejerik i Ballesteros
 Sr. Antoni Vives i Tomàs
 Sr. Constantí Serrallonga i Tintoré

• **AMTU** (2)

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

• **Administració de l'Estat** (2 vocals observadors)

Sr. Dolores Morán Laorden
 Sr. Ángel Rodríguez González





- **Secretària**

Sra. Carme Sardà i Vilardaga

La composició del Comitè Executiu a desembre de 2011 és la següent:

President:

- Sr. Danià Calvet i Valera

Vocals:

- **Generalitat de Catalunya**

Sr. Ricard Font i Hereu
 Sr. Enric Tioç 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

Secretària:

- Sra. Carme Sardà i Vilardaga



El Director General de l'ATM és el Sr. Raimon Seró i Esteve.

En data 21 de juliol de 2011 es va constituir l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) en virtut de la Llei 31/2010 de 3 d'agost. L'AMB succeeix a l'extinta Entitat Metropolitana del Transport com a administració consorciada de l'ATM.



Nota 2 - BASES DE PRESENTACIÓ

2.1 - Règim comptable

Aquests comptes anuals s'han preparat a partir dels registres comptables de l'ATM prenent com a pla comptable marc el Pla General de Comptabilitat Pública de la Generalitat de Catalunya i aplicant les normes comptables oportunes per a assolir que els comptes anuals expressin la imatge fidel del patrimoni, de la situació financera, de l'execució del pressupost i dels resultats de les seves operacions i dels recursos obtinguts i aplicats en l'exercici.

Adicionalment d'acord amb pronunciaments de la "Intervención General de la Administración del Estado", són aplicables als Consorcis les normes de caràcter general vigents per a l'administració local, amb aquelles particularitats que puguin fixar els seus Estatuts. Per aquest motiu, també s'ha contemplat la normativa recollida a la següent legislació:

- a) Ordre del Ministeri d'Economia i Hisenda, del 6 de maig de 1994, d'aprovació del Pla General de Comptabilitat Pública.
- b) Documents sobre principis comptables, emesos per la Comissió de Principis i Normes Comptables Públiques, creada per Resolució de la Secretaria d'Estat d'Hisenda de 28 de desembre de 1990.
- c) Reial Decret Legislatiu 2/2004, de 5 de març, pel qual s'aprova el text refós de la Llei Reguladora de les Hisendes Locals (LLRHL).
- d) R.D. 500/1990 de 20 d'abril, pel qual es desenvolupa la LLRHL.

Cal esmentar que per Ordre TIA/1037/2010, de 13 d'abril, es va aprovar un nou Pla General de Comptabilitat Pública amb caràcter de pla comptable marc per a totes les Administracions Públiques i que s'adapta en part a les Normes Internacionals aplicables a la comptabilitat del Sector Públic. L'adaptació d'aquest nou pla a l'Administració de la Generalitat de Catalunya i a l'Administració Local, està pendent d'aprovació, estan vigents les adaptacions anteriors en tot el que no s'oposin al nou Pla.





2.2 - Comptes anuals

a) Els Comptes anuals de l'exercici 2011 estan formats per:

- Liquidació del Pressupost.
- Balanç de Situació.
- Compte de Resultats.
- Memòria.

b) Els saldos dels comptes anuals són coincidents amb els que figuren als registres de comptabilitat de l'ATM.

c) Els comptes anuals de l'exercici 2011 resten pendents d'aprovació pel Consell d'Administració.

2.3 - Comparabilitat de la informació

Els comptes anuals dels exercicis 2010 i 2011 s'han formulat seguint en la seva elaboració criteris uniformes de valoració, agrupació i classificació, de forma que la informació presentada és homogènia i comparable.

2.4 - Imports monetaris

A manca d'indicació en contrari, els imports monetaris dels comptes anuals s'expressen en euros.



Nota 3 - NORMES DE VALORACIÓ

Les normes de valoració més rellevants aplicades en la preparació i presentació dels comptes anuals són les següents:



3.1 - Inmobilitzat immaterial

Aquest epígraf comprèn els costos d'adquisició del software informàtic i de la marca SMTPC i de la pròpia ATM. L'amortització es realitza considerant unes vides útils entre tres i cinc anys.

3.2 - Inmobilitzat material i Inversions en infraestructura i béns destinats a l'ús general

Figura valorat d'acord amb els criteris que s'indiquen a continuació:

- a) Les inversions es valoren a preu d'adquisició.
- b) Les reparacions que no signifiquin una ampliació de la vida útil i les despeses de manteniment són carregades directament al compte de resultats. Els costos d'ampliació o millora que donen lloc a un augment de la durada del bé són capitalitzats com a més valor de l'immobilitzat.
- c) Els estudis preliminars corresponents a projectes d'inversió s'imputen a despesa en l'exercici que es realitzen, llevat que l'ATM tingui ingressos específics per al seu finançament. En aquest cas, es registra al compte d'immobilitzat (cost) i Subvencions de capital (finançament).
- d) Els coeficients aplicats en el càlcul de les amortitzacions són els següents de considerar les següents vides útils:



	Anys vida útil
• Construccions	8
• Maquinària, instal·lacions i estris	8
• Mobiliari	10
• Equips procés informació	4
• Instal·lacions complexes especialitzades	4 - 10



La vida útil de les construccions i instal·lacions ordinàries s'ha adequat a la durada del contracte d'arrendament de l'immoble on estan situades.

- e) Les inversions de l'exercici es comencen a amortitzar des del moment en què entren en funcionament.
- f) Les inversions en infraestructures i béns destinats a l'ús general, es lliuran a administracions públiques amb càrrec a Subvencions de capital.

3.3 - Immobilitzat financer

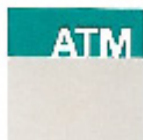
Accions sense cotització oficial correspon el valor nominal de la participació del 50% en el capital de la societat Sermetra, S.L.

Els ingressos diferits a llarg termini corresponien a les aportacions compromeses per les Administracions Públiques per a liquidar, inicialment en el període 2006-2009, les insuficiències en les consignacions pressupostàries corresponents al Contracte Programa 2002-2004 i la liquidació del Contracte Programa 1998-2001. Els seus venciments es corresponien inicialment amb els del crèdit de 195 milions d'euros que va ésser concertat en l'exercici 2005 (Nota 12.3). El saldo a 31 de desembre de 2010 es corresponia amb les aportacions de la Generalitat de Catalunya per als conceptes esmentats pendents de rebre a aquella data i que un cop rebudes s'han aplicat en l'exercici 2011 a la cancel·lació de les operacions d'endeutament associades (Nota 10.1).

3.4 - Deutors

Correspon al valor nominal dels drets pendents de cobrament, en tots els casos, amb venciment a curt termini.





3.5 - Subvencions de capital i ingressos avançats

L'ATM rep finançament de les administracions públiques per al desenvolupament de projectes d'inversió o projectes que tenen aplicació al compte de resultats. Aquest finançament es registra transitòriament a l'epígraf d'ingressos avançats. Els traspassos a l'epígraf de subvencions de capital del balanç de situació, o al compte de resultats es realitzen de forma correlacionada amb l'execució dels projectes d'inversió o de despeses que respectivament financen.

3.6 - Deutes a llarg i curt termini

Reflecteixen el valor nominal de les obligacions pendents de pagament. Es classifiquen a llarg o a curt termini en funció de que el seu venciment sigui superior o inferior a dotze mesos.

3.7 - Ingressos i despeses

Els ingressos i despeses són registrats a la comptabilitat financera atenent als principis de l'acreditament i de correlació d'ingressos i despeses, independentment del moment en què es cobren o es paguen, i d'aquell en què se'n produeix el reconeixement pressupostari.

Seguint el principi de prudència, l'ATM comptabilitza els beneficis realitzats en la data de tancament de l'exercici, mentre que els riscos i pèrdues pressupostàries, inclòs eventuals, es comptabilitzen en quan són coneguts.

D'altra banda, els ingressos i despeses s'incorporen a Pressupostària en el moment en què es produeix l'acte administratiu de reconeixement dels respectius drets i obligacions.



3.8 - Impost sobre Societats

D'acord amb la naturalesa de l'ATM i en aplicació de la Llei de l'Impost sobre Societats, aquesta es troba exempta de l'Impost i no està subjecta a retencions a compte pels rendiments financers que obtingui.

3.9 - Medi ambient

Les despeses derivades de les actuacions que tenen per objecte la protecció i millora del medi ambient es comptabilitzen, si escau, com a despeses de l'exercici en què s'incorren. No obstant això, si suposen inversions com a conseqüència d'actuacions per a minimitzar l'impacte ambiental i la protecció i millora del medi ambient, es comptabilitzen com a major valor de l'immobilitzat.

Nota 4 - IMMOBILITZAT IMMATERIAL

Els moviments comptables registrats pels comptes que componen l'epígraf d'immobilitzat immaterial es detallen en el quadre que s'insereix en la pàgina següent.

Les inversions principals d'aquest exercici corresponen a noves aplicacions.



ATM

20

IMMOBILITZAT IMMATRIAL

VALOR DE COST				FONS D'A MORTITZACIÓ				
Saldo 1.1.2011	Inversions	Traspasos/ Baixes	Saldo 31.12.2011	Saldo 1.1.2011	Dotacions	Traspasos/ Baixes	Saldo 31.12.2011	Valor Net 31.12.2011
1.706.236,55	21.590,65	-	1.727.827,20	1.426.001,56	95.545,36	1.051,62	1.522.578,57	205.248,93
22.784,39	-	-	22.784,39	22.170,59	613,80	-	23.204,39	-
1.729.020,94	21.590,65	-	1.750.621,59	1.448.172,15	96.159,16	-	1.545.372,96	205.248,93

- Software
- Altre immobilitzat immaterial





Nota 5 - IMMOBILITZAT MATERIAL I INVERSIONS EN INFRAESTRUCTURA I BÉNS DESTINATS A L'ÚS GENERAL

- 5.1 - Els moviments comptables registrats pels comptes que integren l'immobilitzat material de l'ATM al llarg de l'exercici 2011 es detallen en el quadre que s'insereix en la pàgina següent.
- 5.2 - Les inversions de l'exercici corresponen principalment a instal·lacions complexes especialitzades (xip sense contacte i sistema de seguretat únic) i equips informàtics.

Nota 6 - DEUTORS I AJUSTAMENTS PER PERIODIFICACIÓ D'ACTES

- 6.1 - El saldo al 31 de desembre de 2011 de l'epígraf de Deutors per deutes reconeguts presenta la següent composició:

• Generalitat de Catalunya		
- Contracte-Programa (C.P.) (Nota 12.3)	16.753.050,00	
- Aportació addicional C.P. (Nota 12.3)	50.000.000,00	
- Altres	754.313,66	67.507.363,66
• Ajuntament de Barcelona	(Nota 12.3)	5.785.750,00
• Àrea Metropolitana de Barcelona - AMB	(Nota 12.3)	-
• Ajuntament de Badalona		579.827,31
• Altres		555.852,64
		<u>74.458.793,61</u>



- 6.2 - L'epígraf d'ingressos diferits (Ajustaments per Periodificació) correspon al finançament a rebre en el proper Contracte-Programa per a finançar les despeses meritades per aquest concepte i reflectides a l'epígraf de despeses diferides (Nota 10.4).

ATM

22

IMMOBILITZAT MATERIAL I INVERSIIONS EN INFRAESTRUCTURA I BENS DESTINATS A L'ÚS GENERAL

	VALOR DE COST				FONS D'AMORTITZACIÓ				Valor Net 31.12.2011
	Saldo 1.1.2011	Altes	Trepassos/ Baixes	Saldo 31.12.2011	Saldo 1.1.2011	Deduccions	Trepassos/ Baixes	Saldo 31.12.2011	
• Construccions	309.881,95	-	-	309.881,95	309.881,94	-	-	309.881,54	0,01
• maquinària, instal·lacions i eines	54.457,29	6.890,00	-	91.347,29	51.016,55	13.412,20	-	54.428,57	25.864,66
• Mobiliari	54.276,24	4.381,84	-	83.557,88	55.185,63	6.089,77	-	51.266,40	27.591,48
• Equips process informació	1.074.813,57	39.997,70	-	1.064.811,27	694.570,12	35.682,48	-	567.422,90	484.668,57
• Instal·lacions complexes especialitzades	7.394.127,67	240.496,20	-	7.994.623,87	6.260.960,26	784.007,76	-	6.445.868,02	758.755,85
• Altre immobilitzar material	1.961,05	-	-	1.961,05	67,58	187,15	-	349,71	1.411,37
IMMOBILITZAT MATERIAL	9.050.223,74	361.925,54	-	9.451.149,28	7.411.676,90	840.379,44	-	5.251.947,34	1.199.201,94
INVERSIIONS EN INFRAESTRUCTURA I BENS DESTINATS A L'ÚS GENERAL	2.863.562,78	-	-	3.863.562,78	-	-	-	-	1.863.562,78





- 6.3 - L'epígraf d'altres deutors no pressupostaris inclou un import de 6.118.480,05 euros pendent de cobrament de RENFE operadora com a compensació per la reducció de les tarifes integrades en un 5% en el període 1 d'abril a 30 de juny de 2011, segons el conveni signat entre l'ATM i l'AGE el 21 de juny de 2011.

Nota 7 - COMPTES FINANCERS

- 7.1 - L'epígraf "Tresoreria" correspon als següents conceptes:

• Saldos disponibles en bancs i institucions de crèdit	8.195.964,37
• Compte corrent "Cash Pooling"	56.044.978,55
	64.240.942,92

- 7.2 - El mes de maig de 2008 es va formalitzar el protocol de col·laboració entre la Generalitat de Catalunya i l'ATM per a l'adhesió d'aquesta al model de gestió de tresoreria corporativa de la Generalitat de Catalunya, basat en un sistema de "Cash Pooling". Els saldos excedents que provinguin d'ingressos propis des dels comptes operatius al compte tresorer corporativa es retribueixen a un mes.

Nota 8 - PATRIMONI I RESERVES



Els fons propis de l'ATM han tingut el següent moviment durant l'exercici 2011

	Saldo 1.1.2011	Aplicació Resultat 2010	Resultat 2011	Saldo 31.12.11
• Patrimoni	14.096.075,01	2.458.315,88	-	16.554.390,89
• Resultat de Percepció	2.458.315,88	(-) 2.458.315,88	(-) 43.182,92	(-) 43.182,92
	16.554.390,89	-	(-) 43.182,92	16.511.207,97



Nota 9 - SUBVENCIONS DE CAPITAL I INGRESSOS AVANÇATS

9.1 - Les subvencions procedents del sector estatal corresponen als següents conceptes:

a) Fons de Contractes-Programes (Nota 12.3) aplicats al desenvolupament d'un sistema de gestió i ajut a l'exploració a l'ATM i a les empreses de transport públic en règim de gestió indirecta (veure Nota 5.1, epígraf d'Instal·lacions complexes especialitzades).

• Saldo a 1 de gener de 2011	<u>751.735,41</u>
• Inversió de l'exercici 2011	<u>790,00</u>
• Aplicació a resultats (amortització econòmica) (Nota 12.5)	<u>(-) 747.476,74</u>
• Saldo a 31 de desembre de 2011	<u>5.048,67</u>

b) Fons del Ministeri de Foment per a l'execució de les obres de construcció d'un pas sota l'autopista A-2 per tal de permetre la circulació del Tramvia Diagonal-Baix Llobregat (Nota 5.2 i 9.2). Import certificat total de 3.863.562,04 euros.

9.2 - Els ingressos avançats tenen la següent composició:





• Contracte-Programa 2011 (a compte) (Nota 12.3)		<u>1.032.892,14</u>
• Contracte-Programa 2009-10 (Nota 12.3)		<u>9.814.713,81</u>
• Reserva Contracte-Programa 2007-2008 (Nota 12.3)		<u>413.946,57</u>
• Ingressos diferits despeses d'emissió i gestió T-12		<u>849.311,50</u>
• Transferència de l'IMSERSO pel desenvolupament d'un programa d'accessibilitat en les renovacions de flota de les línies regulars d'autobusos:		
– Aportacions totals 2001-2007	2.663.137,51	
– Aplicat a ingressos exercici 2000-2007	(-) 1.344.887,65	
– Ingrés avançat any 2007	1.318.249,86	
– Aportació 2008-2011	-	
– Reintegracions a l'IMSERSO	(-) 101.061,53	<u>1.217.188,33</u>
• Transferència relativa al conveni de 2 de juny de 2000 entre la Generalitat de Catalunya i l'ATM per al finançament del sistema de validació i venda integrat:		
– Aportació total	7.212.145,25	
– Aplicat a ingressos d'exercici 2000-2007	(-) 6.225.796,38	
– Aplicat a Subvencions de capital a l'exercici 2001-2004	(-) 823.187,66	<u>163.161,21</u>
• Aportació del Ministerio de Fomento per al pas sota la A-2:		
– Aportació total	3.906.578,68	
– Aplicat a Subvencions de capital a l'exercici 2003-2006	(-) 3.863.562,04	<u>43.016,64</u>
		<u>13.514.230,30</u>





Nota 10 - CREDITORS A LLARG I CURT TERMINI

- 10.1 - Les deutes a llarg termini i a curt termini a 31 de desembre de 2010 han estat amortitzats íntegrament en l'exercici 2011 amb la cobertura dels ingressos rebuts de la Generalitat de Catalunya per aquest concepte (nota 3.3 i 12.3).

• Institut Català de Finances (ICF)	20.775.600,00
Total llarg termini a 31 de desembre de 2010	<u>20.775.600,00</u>
• Institut Català de Finances (ICF)	2.308.400,00
• Altres deutes amb entitats de crèdit a curt termini	23.084.000,00
Total curt termini a 31 de desembre de 2010	<u>25.392.400,00</u>

Els tipus d'interès d'aquests crèdits estaven referenciats a l'euroïbor més un diferencial.

- 10.2 - El saldo a 31 de desembre de 2011 de l'oposició de crèditors per obligacions reconegudes i pagaments ordenats i altres crèdits assumits pressupostaris, presenta la següent composició:

• TMB (Contracte-Programa) (1)	71.988.300,81
• FGC (Contracte-Programa) (2)	11.745.501,53
• AMB (Contracte-Programa)	10.329.302,00
• Tramvia Metropolità del Besòs, S.A.	4.404.704,70
• Tramvia Metropolità, S.A.	5.157.143,58
• RENFE operadora	3.288.600,00
• Ajuntaments de l'AMTU (3)	1.109.687,61
• Altres	934.334,76
Total (inclòs 1.034.268,17 de creditors per I.V.A.)	<u>108.957.661,99</u>



(1) *Transports Metropolitans de Barcelona és la denominació sota la que presten els seus serveis les empreses Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. i Transports de Barcelona, S.A.*

(2) *Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.*

(3) *Agrupació de municipis titulars de serveis de transport urbà de la Regió Metropolitana de Barcelona.*



L'epígraf d'Altres correspon en la seva major part a l'adquisició de béns i serveis per part de l'ATM.

Els saldos creditors associats a despeses del Contracte-Programa es detallen a la Nota 12.3.

- 10.3 - L'epígraf d'"operadors per integració tarifària" reflecteix el saldo net creditor relatiu a imports a cobrar i a pagar als operadors i comercialitzadors adscrits al Sistema Tarifari Integrat de la regió metropolitana de Barcelona. El detall del saldo net és el següent:

Operador	Saldo a pagar (a cobrar)
• TMB	7.532.827,00
• FGC	300.454,00
• RENFE operadora	(-) 1.442.122,76
• ADIF	746.039,36
• Transportes Urbanos y Servicios Generales, SAL	1.255.868,92
• Hispano Igualadina	710.958,96
• Marfina Bus, S.A.	612.880,87
• Molu, S.L.	358.153,49
• Soler i Sauzet, S.A.	451.994,40
• Logista, S.A.	(-) 2.254.312,30
• Comercial Servicio Quintana	(-) 686.019,81
• Altres operadors i comercialitzadors	4.093.927,09
	<u>11.880.649,22</u>



- 10.4 - El saldo de l'epígraf "despeses diferides" inclou els següents conceptes:

• Despeses a liquidar a l'exercici 2011 per Integració Tarifària (Nota 12.2.1)	2.681.859,25
• Resta compensació estimada a RENFE per Integració Tarifària de l'exercici 2011 (Nota 12.2.c)	2.955.000,00
• Altres despeses	46.046,31
	<u>5.682.905,56</u>



La suma de les despeses diferides per compensacions, amb un import total de 2.955 milers d'euros, estan finançats per ingressos diferits en concepte de Contracte-Programa (Nota 6.2).

Nota 11 - SITUACIÓ FISCAL

- 11.1 - D'acord amb la legislació vigent, les liquidacions d'impostos no poden considerar-se definitives fins que no han estat inspeccionades per les autoritats fiscals o ha transcorregut el termini de prescripció de quatre anys. L'ATM té oberts a inspecció tots els exercicis no prescrits i per a tots els tributs als que es troba subjecta. En opinió dels administradors de l'ATM no s'espera que es meritin passius addicionals significatius com a conseqüència d'una eventual inspecció.
- 11.2 - El saldo del compte Hisenda Pública creditora per conceptes fiscals reflecteix bàsicament les retencions practicades a compte de l'I.R.P.F. en el mes de desembre de 2011.
- 11.3 - El saldo del compte Hisenda Pública deutora per I.V.A. correspon a la liquidació de desembre de 2011 presentada el gener del 2012.

Nota 12 - INGRESSOS I DESPESES

- 12.1 - Ingressos per vendes de serveis

Al 31 de desembre de 2011 aquest epígraf presenta la següent composició:





• Venda de títols integrats	422.526.330,76
• Repercussió de les despeses de gestió del sistema tarifari integrat	25.771.261,77
Ingressos del sistema tarifari integrat (Nota 12.2)	<u>448.297.592,53</u>
• Ingressos aplicats per sol·licituds T-12	<u>535.898,38</u>
• Cessió trens a TMB	<u>73.753.633,89</u>
• Facturacions a tercers del Centre d'Informació TransMet	<u>197.598,00</u>
• Vendes de serveis	<u>522.784.722,90</u>

El 25 de juliol del 2006, l'ATM va formalitzar la cessió a Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. de l'explotació i operació dels trens objecte del Contracte Marc i d'Arrendament, previ subministrament de 39 trens per la xarxa de metro, subscrit en data 8 d'agost de 2003 per l'ATM, Alquiler de Trenes Agrupación de Interés Económico, S.A. i CAF, S.A.

En data 21 de setembre de 2006 es va formalitzar un altre conveni relatiu a la cessió de l'explotació i operació dels trens objecte del Contracte Marc i d'Arrendament, previ subministrament de 50 trens per la xarxa de metro, subscrit en data 23 de juliol de 2004 per l'ATM, Alquiler de Trenes Agrupación de Interés Económico, S.A. i ALSTOM, S.A.

Finalment, en data 2 de juliol de 2007 es va formalitzar un conveni relatiu a la cessió de l'explotació i operació dels trens objecte del Contracte Marc i d'Arrendament, previ subministrament de 10 trens per la xarxa de metro, subscrit en data 18 d'abril de 2005 per l'ATM, Alquiler de Trenes Agrupación de Interés Económico, S.A. i CAF, S.A.



En virtut d'aquests acords de cessió, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. haurà de satisfer anualment a l'ATM les contraprestacions previstes per la cessió de l'explotació i operació dels trens, mitjançant la compensació amb les subvencions que TMB hagi de cobrar de l'ATM anualment per aquest concepte. Per a l'any 2011 aquest import ha estat de 73.754 milers d'euros.



12.2 - Despeses per treballs realitzats per altres empreses

a) En l'exercici 2001 es va posar en marxa el Sistema Tarifari Integrat de la regió metropolitana de Barcelona. En virtut dels diferents convenis signats amb els operadors i els comercialitzadors, l'ATM realitza les vendes de títols integrats (T-10, T-50/30, T-MES, T-DIA i altres) i repercuteix als operadors les despeses de gestió del sistema. Per altra banda l'ATM es fa càrrec de liquidar els ingressos assignats a cada operador en funció dels viatgers transportats (validacions i enquestes), de les despeses de gestió del sistema (edició dels títols, comissions de comercialització, rebuig, auditoria, enquestes, comunicació i altres despeses de gestió) i de les compensacions econòmiques acordades amb els operadors.

b) Les despeses del Sistema Tarifari Integrat associades en l'exercici 2011, en virtut de l'exposat, s'obtenen a partir del càlcul següent:

• Despeses per serveis de transport de viatgers, incentiu de segurerat i taxa de segurerat (ingressos assignats als operadors)	423.982.354,45
• Despeses de gestió del sistema	
- Comissions, despeses per edició i comercialització de títols i altres (import.net)	18.711.560,47
- Despeses gestió ATM (1)	6.848.315,81
	<u>25.559.874,28</u>
• Altres despeses	<u>59.286,71</u>
• Altres ingressos del sistema	<u>(-) 197.593,00</u>
• Periodificació de despeses a liquidar al 31 de desembre de 2010:	(-) 3.788.184,16
• Periodificació de despeses a liquidar al 31 de desembre de 2011:	
- Despeses per serveis de transport de viatgers	2.252.717,19
- Despeses de gestió	479.142,06
	<u>2.681.859,25</u>
• Despeses del sistema tarifari integrat	<u>445.297.592,33</u>

(1) Import presupostat



c) Addicionalment l'ATM liquida, amb el finançament rebut a compte del Contracte-Programa 2011 (Nota 12.3.e), les següents compensacions per integració tarifària i assimilats, a les empreses operadores (epignal' de transferències corrents a altres empreses):

• Compensacions Integració Tarifària	33.035.585,72
• Compensacions servei nocturn	4.054.689,22
• Compensacions per Ajuntaments AMTU	6.299.639,73
• Compensacions per Integració Tarifària i servei nocturn periodificades a 31 de desembre 2010	(-) 2.529.000,00
• Compensacions per Integració Tarifària de l'exercici 2011 periodificades a 31 de desembre 2011 (Nota 10.4)	2.955.000,00
	<u>43.815.914,67</u>

Un import de 1.580 milers d'euros d'aquestes compensacions no s'imputen a Contracte-Programa.

12.3 - Ingressos i despeses per transferències corrents (Contracte Programa)

a) El 26 de juliol de 2010 es va signar entre l'AGE i l'ATM el Contracte Programa 2009-2010 que té per objecte regular les relacions recíproques relatives al finançament del transport públic regular de viatgers en l'àmbit definit en l'article 1 dels estatuts de l'ATM, donant continuïtat a diversos aspectes dels Contractes-Programa relatius a períodes anteriors. Aquest Contracte Programa tenia vigència de l'1 de gener de 2010 fins al 31 de desembre de 2010 i regularitzava sobre les seves mateixes bases el 2009.

Els Contractes Programa recullen les necessitats del sistema de transport gestionat per l'ATM i la seva cobertura mitjançant les aportacions dels usuaris i de les Administracions públiques: AGE i Administracions Consorciades en l'ATM (Generalitat de Catalunya, Ajuntament de Barcelona i Àrea Metropolitana de Barcelona).





Es intenció de les Administracions signants del Contracte Programa donar continuïtat al mero de finançament del transport i per tant aquests preveuen que per a exercicis futurs tant l'AGE com les administracions consorciades segueixin consignant les seves aportacions, la liquidació definitiva de les quals resta supeditada al que estableixin els nous contractes programa a formalitzar en el futur. Aquesta és la situació al tancament de l'exercici 2011, en el qual l'AGE i les administracions consorciades han consignat les seves aportacions a compte del Contracte Programa 2011.

- b) En data 7 de juliol de 2009 la Comissió de Seguiment del Contracte Programa 2007-2008 va aprovar la seva liquidació, resultant un import net pendent d'aplicació per 415 milers d'euros, que l'ATM va comptabilitzar en el compte de reserva corresponent. Aquest import es compon d'un excés d'aportacions de l'AGE de 5.330 milers d'euros i un defecte d'aportacions de les administracions consorciades de 4.915 milers d'euros.
- c) El Contracte Programa 2009-2010 recull els criteris de liquidació de l'aportació de l'AGE per aquest període. Per altra banda la Comissió de Seguiment del Contracte Programa és l'encarregada d'aprovar anualment les propostes de liquidació presentades per l'ATM en les que es determina l'aportació de l'AGE i la de les Administracions Consorciades i que ha de cobrir la totalitat de les necessitats reals del sistema del transport després de deduir d'aquestes les aportacions meritades per l'AGE i els ingressos dels usuaris.

Aquest Contracte Programa va ratificar l'aplicació, per a cobrir les necessitats previstes pel sistema en els anys 2009 i 2010, de les desviacions del Contracte Programa 2005-2006, de part dels romanents en concepte de devolució de prearrats IVA recuperats pels diferents operadors i de la concertació d'endutament financer per part dels operadors, tal com va aprovar l'ATM en sessions del seu Consell d'Administració el 23 de desembre de 2008 i 14 de desembre de 2009.

Adicionalment, en sessió de 23 de desembre de 2008 l'ATM va autoritzar a TMB a adquirir 6 unitats de trens per a la línia 9 per un import estimat de 44 milions d'euros. Les obligacions econòmiques que se'n derivin d'aquesta autorització s'incorporaran a les necessitats de futurs contractes programa a subscriure entre l'ATM i l'AGE.





En data 7 de juliol de 2011 la Comissió de Seguiment del Contracte Programa 2009-2010 va aprovar la seva liquidació, resultant un dèficit d'aportacions realitzades al sistema respecte de les subvencions meritàries de 178.158 milers d'euros, que té contrapartida en l'endeutament financer dels operadors per 188.080 milers d'euros (TMB, FGC i AMB) i en signe contrari pels imports pendents d'aplicació per part de l'ATM per 9.922 milers d'euros (compte reserva).

Les administracions han d'efectuar les aportacions necessàries per cobrir aquest dèficit d'aportacions d'acord amb la Comissió de Seguiment del Contracte Programa i en el marc de negociació dels futurs Contractes Programa a formalitzar entre l'AGF i les administracions competents.

L'import pendent d'aplicar per l'ATM del Contracte Programa 2009-2010 ha tingut el següent moviment en l'exercici 2011:



▪ Saldo a 1 de gener de 2011	<u>55.982.713,81</u>
▪ Aplicació a cancel·lació d'endeutament ATM (Nota 10.1)	<u>(-) 46.168.000,00</u>
▪ Saldo a 31 de desembre de 2011 (Nota 9.2)	<u>9.814.713,81</u>
▪ Obligacions d'exercicis tancats pendents de ser baixa	<u>107.456,42</u>
▪ Saldo pendent d'aplicar per l'ATM segons la liquidació de la Comissió de seguiment	<u>9.922.170,23</u>

d) En el quadre resum que es presenta en aquest apartat, es detallen els efectes pressupostaris de les transferències corrents i de capital rebudes a l'exercici 2011 per l'ATM de les Administracions, així com les aportacions corrents i de capital que aquesta ha realitzat als operadors en virtut dels acords amb cadascun d'ells, les despeses relatives a les actuacions en relació als operadors de transport públic interurbà en règim de gestió indirecta i les dels sistemes tramviaris.



El resum dels efectes en el compte de resultats és el següent, en milers d'euros:

	<u>Ingressos (1)</u>	<u>Despeses (1)</u>
Contracte Programa		
• Administracions	593.354	-
• Operadors públics (TMB-FGC)	-	390.275
• AMB (gestió indirecta)	-	85.176
• Compensacions per integració tarifària, altres subvencions a operadors i AMTU	-	42.237
• Altres transferències	-	792
• Tramvia Baix Llobregat i Glòries Besòs (Nota 13)	-	77.384
Altres transferències	<u>1.580</u>	<u>1.648</u>
Transferències corrents i de capital en compte de resultats	<u>594.964</u>	<u>597.512</u>

En l'exercici 2011 l'ATM ha reconegut com a ingrés de transferència per Contracte-Programa un import de 464 milers d'euros en concepte de compensació per despeses financeres (crèdits esmentats a la Nota 10.1) i un import de 413 milers d'euros pel manteniment del SAE.

Cal esmentar que, de forma excepcional i amb càrrec als seus recursos propis, per a l'exercici 2011 l'ATM ha contribuït al pressupost de Despeses de Contracte Programa en un import total de 3.357 milers d'euros.



(1) Ingressos i Despeses inclouen un total de 2.955 milers d'euros corresponents a les compensacions per integració tarifària pendents d'aplicar a prorata (Nota 10.A i 12.2). La periodificació de despeses s'ha registrat amb abonament a l'epígraf de Despeses Diferides, i la periodificació d'ingressos amb càrrec a l'epígraf d'Ingressos Diferits.



SITUACIÓ AL 31.12.11 DE LES APORTACIONS A COMPLIR DEL CONTRACTE-PROGRAMA 2011 (milions d'euros)

	Drets reconeguts		Cobraments		Pendent de cobrament al 31.12.2011 (4)
	2011	2011	2011	2011	
INGRESSOS					
• AGH	139.571	139.571			
• Genera lliure de Catalunya (1) (2)	307.465	306.643			66.784
• Aportament de BarCELONA	22.864	63.100			8.286
• ATM	25.820	35.820			
TOTAL	595.992	521.422			72.569
	Obligacions liquidades		Pagaments		Pendent de pagament al 31.12.2011 (6)
	2011	2011	2011	2011	
DESPESES					
• TMB (5)	342.085	275.997			71.985
• RGC (5)	47.280	33.342			11.746
• AVR (1) (3) (4) (5) (6)	32.175	63.460			19.200
• Turisme Base Lleida - Girona - Huesca	77.344	75.154			8.474
• Costa i Ind. de la Península i Balears (ATM)	37.444	36.209			1.143
• Retolles REMPL (5) (6) (7) (8) (9)	3.274	2.579			5.043
• Despeses ATM	454	454			
TOTAL	596.317	489.768			106.549
• Continuació del pressupost previ ATM	63.367				
INGRESSOS AVANÇATS	1.032				1.032
					Ingressos anticipats 31.12.11 (Nota 9.2)

- (1) Inclou l'import de 50.000 milers d'euros atorgat per la Comissió de Catalunya a l'ATM en virtut del punt 27 de l'annex de 2011 amb l'AGH.
- (2) No inclou les novacions de condicions atorgades al Contracte d'11 de octubre de 2011 per 675 milers d'euros amb data d'entrada a l'ATM a l'1 de octubre de 2011 i reconeguts en el Contracte-Programa 2011 milers d'euros per al 2011 al ser oportunitat acordada al Contracte d'11 de octubre de 2011.
- (3) Altres esvaïments. Pendent de reconegre els pagaments de l'ATM a les línies de l'ATM amb la seva data. Aquests esvaïments s'aportaran fins i tot la data de despesa reconeguda de la G. de Catalunya de l'ATM i la seva oportunitat amb el Contracte-Programa.
- (4) Els costos a cobrir a la vegada s'aportaran per reconegre els "costos" i "costos a portar" del punt 27 de l'annex de 2011 amb l'AGH.
- (5) No inclouen les novacions de condicions atorgades al Contracte d'11 de octubre de 2011 per 675 milers d'euros amb data d'entrada a l'ATM a l'1 de octubre de 2011 i reconeguts en el Contracte-Programa 2011 milers d'euros per l'ATM i l'ATM.
- (6) No inclouen les novacions de condicions atorgades al Contracte d'11 de octubre de 2011 per 675 milers d'euros amb data d'entrada a l'ATM a l'1 de octubre de 2011 i reconeguts en el Contracte-Programa 2011 milers d'euros per l'ATM i l'ATM.
- (7) No inclouen les novacions de condicions atorgades al Contracte d'11 de octubre de 2011 per 675 milers d'euros amb data d'entrada a l'ATM a l'1 de octubre de 2011 i reconeguts en el Contracte-Programa 2011 milers d'euros per l'ATM i l'ATM.
- (8) No inclouen les novacions de condicions atorgades al Contracte d'11 de octubre de 2011 per 675 milers d'euros amb data d'entrada a l'ATM a l'1 de octubre de 2011 i reconeguts en el Contracte-Programa 2011 milers d'euros per l'ATM i l'ATM.
- (9) No inclouen les novacions de condicions atorgades al Contracte d'11 de octubre de 2011 per 675 milers d'euros amb data d'entrada a l'ATM a l'1 de octubre de 2011 i reconeguts en el Contracte-Programa 2011 milers d'euros per l'ATM i l'ATM.





12.4 - Despeses de personal

La plantilla de l'ATM al 31 de desembre de 2011 distribuïda per categories professionals, incloent una persona en comissió de serveis de TMB, es detalla a continuació:

Categoria	Dona	Home	Nombre d'empleats
• Director general	-	1	1
• Cap de servei	2	7	9
• Cap d'unitat	1	-	1
• Tècnic superior	1	3	4
• Tècnic grau mitjà	3	2	5
• Administratius	7	2	9
• Auxiliars administratius	1	-	1
	15	15	30

Durant l'exercici 2011 l'ATM ha disposat d'un empleat adscrit en comissió de serveis (d'acord amb el conveni subscrit a l'efecte amb TMB). En aquest sentit l'epígraf de treballs realitzats per altres empreses inclou la despesa corresponent a aquest concepte.

12.5 - Resultats extraordinaris

Aquest epígraf del Compte de resultats té la següent composició:

• Subvencions de capital aplicades, correlacionades amb l'amortització econòmica (Nota 9.1)	747.476,74
• Altres	2.706,79
	<u>750.183,53</u>

12.6 - La previsió d'honoraris per a l'auditoria dels comptes anuals de l'exercici 2011 és de 17.157 euros. La societat auditora no ha facturat cap import per altres serveis.





Nota 13 - ALTRES CONSIDERACIONS

13.1 - Tramvia Baix Llobregat i Tramvia Sant Martí-Besòs

- a) El 27 d'abril de 2000 el Consell d'Administració de l'ATM va adjudicar la redacció del projecte, la construcció i l'explotació d'un sistema de tramvia-metro lleuger en el corredor Diagonal-Baix Llobregat de l'àrea de Barcelona que inclou sistema tramviari, serveis aïectats i expropiacions. El contracte corresponent va ser formalitzat el 17 de novembre de 2000 amb Tramvia Metropolità, S.A amb un pressupost inicial de 217 milions d'euros (abans d'I.V.A.).

Els terrenys afectats per les expropiacions relatives a aquest projecte formen part del domini públic del Consorci de l'ATM, que actua com a beneficiari en atenció al risc assumit en relació amb l'apreujament. El pagament d'aquest és obligació de l'empresa adjudicatària fins al límit de la xifra d'inversió prevista per a les expropiacions en el projecte econòmic financer de l'adjudicatari. L'ATM no registrarà comptablement la inversió en aquests terrenys fins al moment de la seva reversió. A l'exercici 2005 l'ATM va començar a aprovar transferències de capital per l'excés d'expropiacions envers el límit previst a càrrec de l'empresa adjudicatària, registrant-les quant neix l'obligació de pagament.

- b) El 12 de desembre de 2002, el Consell d'Administració de l'ATM va aprovar el projecte constructiu del Tramvia Sant Martí-Besòs, per un import de 205 milions d'euros (abans d'I.V.A.), així com el contracte de concessió amb l'adjudicatari (Tramvia Metropolità del Besòs, S.A.).
- c) En l'exercici 2004 es van posar en servei els dos sistemes tramviaris esmentats. Les transferències corrents i de capital lliurades per les societats concessionàries dels serveis a l'exercici 2011 es detallen a la Nota 12.3.





L'ATM preveu finançar el cost de la inversió i de l'exploració dels Tramvies amb recursos de Contracte Programa, que inclouen els fons compromesos per la Generalitat de Catalunya per aquest concepte segons acords de Govern de la Generalitat de Catalunya de 31 de juliol de 2000 i 24 de desembre de 2002.

Des de la seva adjudicació el Consell d'Administració de l'ATM ha aprovat diverses modificacions en l'execució d'aquestes actuacions. Per a la cobertura de les majors necessitats de finançament que suposen aquestes actuacions l'ATM ha formalitzat diversos convenis de pagament amb les societats concessionàries amb càrrec als compromisos plurianuals assumits per la Generalitat de Catalunya per aquests conceptes:

- En data 4 de juliol de 2005 l'ATM i Tramvia Metropolità, S.A van formalitzar un conveni pel qual l'ATM abonarà a la societat concessionària del Tramvia Diagonal-Baix Llobregat un import total de 36.571 milers d'euros en concepte d'indemnització, revisions de preus i modificacions del contracte inicial. Aquest pagament el realitzarà l'ATM d'acord amb les anualitats de la subvenció de capital finalista aprovada pel Govern de la Generalitat de Catalunya en sessió de 14 de juny de 2005 a favor de l'ATM per aquest concepte, i que inclou la compensació financera derivada del calendari de fraccionament del pagament (2006-2015).
- En data 5 de setembre de 2006 l'ATM i Tramvia Metropolità, S.A van formalitzar un conveni pel qual l'ATM abonarà a la societat concessionària del Tramvia Diagonal-Baix Llobregat un import total de 13.505 milers d'euros en concepte de modificacions del contracte inicial. Aquest pagament el realitzarà l'ATM d'acord amb les anualitats de la subvenció de capital finalista aprovada pel Govern de la Generalitat de Catalunya en sessió de 29 d'agost de 2006 a favor de l'ATM per aquest concepte, i que inclou la compensació financera derivada del calendari de fraccionament del pagament (2007-2015).



- En data 5 de setembre de 2006 l'ATM i Tramvia Metropolità del Besòs, S.A van formalitzar un conveni pel qual l'ATM abonarà a la societat concessionària del Tramvia Sant Martí-Besòs un import total de 29.041 milers d'euros en concepte de modificacions del contracte inicial. Aquest pagament el realitzarà l'ATM d'acord amb les anualitats de la subvenció de capital finalista aprovada pel Govern de la Generalitat de Catalunya en sessió de 29 d'agost de 2006 a favor de l'ATM per aquest concepte, i que inclou la compensació financera derivada del calendari de fraccionament del pagament (2007-2021).
- En data 26 de juny de 2008 l'ATM i Tramvia Metropolità, S.A van formalitzar un conveni pel qual l'ATM abonarà a la societat concessionària del Tramvia Diagonal-Baix Llobregat un import total de 8.336 milers d'euros en concepte de tancament de les obres del contracte inicial. Aquest pagament el realitzarà l'ATM d'acord amb les anualitats de la subvenció de capital finalista aprovada pel Govern de la Generalitat de Catalunya en sessió de 10 de juny de 2008 a favor de l'ATM per aquest concepte, i que inclou la compensació financera derivada del calendari de fraccionament del pagament (2009-2015).
- En data 19 de març de 2009 es va signar el Text Refòs del Contracte de Concessió del Tramvia Diagonal – Baix Llobregat entre l'ATM i Tramvia Metropolità, S.A. L'objectiu de la signatura d'aquest Text Refòs es el següent:
 - Incloure en un únic document tots els acords del Consell d'Administració de l'ATM que s'han pres des de la signatura del Contracte de Concessió.
 - Modificar el sistema de compensació de la tarifa tancada per bandes a través de la fixació d'una nova corba de demanda, que redueixi les incerteses econòmiques futures tant per part de l'Administració com per part del concessionari.
 - Incloure una inversió per l'adquisició de 4 nous tramvies i els nous equips de televigilància sense cap compensació per part de l'Administració a l'Operadora de Tramvia Metropolità, S.A.





- En data 28 de desembre de 2009 l'ATM i Tramvia Metropolità del Besòs, S.A van formalitzar un conveni pel qual l'ATM abonarà a la societat concessionària del Tramvia Sant Martí-Besòs un import total de 32.496 milers d'euros en concepte d'incrementos d'obra, revisió de preus, costos d'increment de termini i interessos. Aquest pagament el realitzarà l'ATM d'acord amb les anualitats de la subvenció de capital finalista aprovada pel Govern de la Generalitat de Catalunya en sessió de 22 de desembre de 2009 a favor de l'ATM per aquest concepte, i que inclou la compensació financera derivada del calendari de fraccionament del pagament (2011-2021).

- d) L'ATM segueix el criteri de no reconèixer cap deute per finançament de les inversions amb els concessionaris, fins que no arriba el corresponent finançament acordat en origen, per tal de mantenir l'equilibri pressupostari.

Els eventuals imports addicionals seran a càrrec del finançament que per aquest concepte es rebí de la Generalitat de Catalunya.

Cal esmentar que en l'exercici 2011 la Generalitat de Catalunya ha adoptat diversos Acords de Govern per a l'ajornament dels imports a pagar en aquest exercici relatius als convenis de modificats dels tramvies que s'esmenten anteriorment. En virtut de les addendes formalitzades d'aquests convenis un import total de 15.475 milers d'euros s'ha diferit a les anualitats d'exercicis posteriors.

L'ATM no té concertat a 31 de desembre de 2011 cap compromís per a la execució dels tramvies a finançar amb recursos propis.



- 13.2 - En sessions de 12 de desembre de 2002 i de 3 de desembre de 2004 l'Administració de l'ATM va aprovar l'adjudicació de diversos subministraments de trens per a diferents línies del metro de Barcelona, per un valor total dels trens de més de 650 milions d'euros. Cal esmentar que aquests trens no són propietat de l'ATM sinó que en disposa d'ells mitjançant un contracte de "renting".

En aquest sentit el 8 d'agost de 2003 es va subscriure entre l'ATM, CAF i una agrupació d'entitats financeres un primer contracte marc per a l'arrendament de 39 trens per a les línies 2, 3 i 5 del metro de Barcelona, posteriorment el 25 de novembre de 2003, es va formalitzar el contracte de subministrament associat. El 23 de juliol de 2004 es va formalitzar el contracte marc i d'arrendament i el contracte de subministrament amb Alstom, l'altre adjudicatari, per al subministrament de 50 trens per a la futura línia 9 del metro de Barcelona. Tal i com s'explica en la nota 12.1 en l'exercici 2006 es van formalitzar sengles contractes de cessió de l'exploració i operació d'aquests trens a TMB.

Finalment, el 18 d'abril de 2005 es va formalitzar un contracte amb CAF per el subministrament de 10 nous trens per a la línia 1 del metro de Barcelona d'acord amb l'adjudicació del Consell d'Administració de l'ATM de 3 de desembre de 2004 esmentada, i en l'exercici 2007 es va signar el corresponent contracte de cessió de l'exploració i operació d'aquests trens a TMB.

- 13.3 - Atesa l'activitat a què es dedica l'ATM, la qual ha estat descrita a la Nota 1, aquesta no té responsabilitats, despeses, actius, ni provisions i contingències de naturalesa mediambiental que poguessin ésser significatius en relació amb el patrimoni, la situació financera i els resultats de l'ATM.

Per aquest motiu, no s'inclouen desglossaments en aquesta memòria dels estats i comptes anuals pel que fa a informació sobre qüestions mediambientals.

- 13.4 - Valors rebuts en dipòsit

L'ATM ha rebut avals en dipòsit per un import total de 17.072 milers d'euros.





Nota 14 - QUADRE DE FINANÇAMENT

Els recursos obtinguts durant els exercicis 2011 i 2010 així com la seva aplicació, i l'efecte que han produït aquestes operacions sobre el capital circulant es reflecteixen en el quadre següent:



FONS PERMANENTS					
APLICACIONS	2011	2010	ORIGENS	2011	2010
Adquisicions d'immobilitat			Recursos generats en l'exercici	146.811,59	2.656.671,48
Immobilitat	21.350,55	51.110,33	Subvencions de capital	790,00	4.209,20
Materia i infraestructura	991.975,54	262.247,51	Crèdits a llarg termini	-	22.054.000,00
Útils a llarg termini	20.773.600,00	25.392.400,00	Ingressos a terme	43.858.079,95	2.305.400,00
Augment de capital circulant	22.816.505,33	2.347.518,92	Disminució del capital de pagament	-	-
	44.005.681,52	28.053.276,83		44.005.681,52	28.053.276,88

VARIACIONS DEL CAPITAL CIRCulant				
	2011		2010	
	AUGMENTS	DISMINUCIONS	AUGMENTS	DISMINUCIONS
Dauces	3.408.858,49	-	7.219.578,12	-
Compens financers	-	31.351.435,91	85.704.342,19	-
Deutes a curt termini	7.160.355,01	-	-	38.955.700,62
Ajustaments per periodificació	43.738.451,84	-	-	49.620.801,27
Variació del capital circulant	54.308.001,34	51.391.935,92	90.924.020,61	88.575.501,89
	54.308.001,34	50.208.091,24	90.924.020,61	90.924.020,61

CONCILIACIÓ DEL RESULTAT DE L'EXERCICI AMB ELS RECURSOS GENERATS/APLICATS		
	2011	2010
Resultat de l'exercici segons Compte de Resultats	(-) 43.182,92	2.458.315,33
Dotacions a l'amortització	947.471,75	945.480,00
Resultat extrafinancer i immobilitat	-	351,24
Subvencions de capital aplicades	(-) 747.476,74	(-) 747.476,74
RECURSOS GENERATS/APLICATS EN L'EXERCICI	146.811,59	2.656.671,48

A photograph of a train at a station platform. The train is primarily yellow with white sections. The text 'C5' is overlaid in large white font. Above the train, the text 'Deixeu sortir / Dejen sair / Allow way out' is visible. The platform has a grid pattern on the ground.

C5

Deixeu sortir / Dejen sair / Allow way out

112/16



Pressupost 2012

Pressupost ATM 2012

Estat de despeses

Art.	Denominació	Import 2012 (€)
Capítol 1 - Despeses de personal		
13	Personal laboral	1.473.397,61
16	Assegurances i cotitzacions socials	302.000,00
	Total capítol 1	1.775.397,61
Capítol 2 - Despeses de béns corrents i de serveis		
20	Lloguers i cànon	73.137.200,00
21	Conservació i reparació	949.535,84
22	Material, subministraments i altres	471.254.607,30
23	Indemnitzacions per raó del servei	144.000,00
24	Despeses de publicacions	100.000,00
	Total capítol 2	545.585.343,14
Capítol 3 - Despeses financeres		
34	De dipòsits, fiances i altres	5.000,00
	Total capítol 3	5.000,00
Capítol 4 - Transferències corrents		
40	Transferències corrents	5.340.600,00
44	A empreses públiques i altres ens públics de la Generalitat	42.442.600,00
46	A ens i corporacions locals	383.884.317,00
47	A empreses privades	70.797.355,83
48	A institucions sense fi de lucre	15.000,00
49	A l'exterior	10.000,00
	Total capítol 4	502.489.872,83
Capítol 6 - Inversions reals		
62	Inversió en maquinària, instal·lacions i utilitatge	30.000,00
64	Inversions en mobiliari i estris	30.000,00
65	Inversions en equips de procés de dades i telecomunicacions	1.102.700,00
	Total capítol 6	1.162.700,00
Capítol 7 - Transferències de capital		
77	A empreses privades	47.565.835,40
	Total capítol 7	47.565.835,40
	TOTAL ESTAT DE DESPESES	1.098.584.148,98

Estat d'ingressos

Art.	Denominació	Import 2012 (€)
Capítol 3 - Taxes, béns i altres ingressos		
31	Prestació de serveis	73.215.000,00
39	Altres ingressos	474.858.421,58
	Total capítol 3	548.073.421,58
Capítol 4 - Transferències corrents		
40	Dels sectors públics estatals	112.878.000,00
41	De l'Administració de la Generalitat	229.078.717,00
46	D'ens i corporacions locals	160.044.675,00
	Total capítol 4	502.001.392,10
Capítol 5 - Ingressos patrimonials		
52	Interessos de dipòsits	30.000,00
	Total capítol 5	30.000,00
Capítol 7 - Transferències de capital		
75	De comunitats autònomes	48.479.335,40
	Total capítol 7	48.479.335,40
	TOTAL ESTAT D'INGRESSOS	1.098.584.148,98

Edició

Autoritat del Transport Metropolità

c/ Muntaner, 315 - 321

08021 Barcelona

Telèfon +34 93 362 00 20

Fax +34 93 362 00 22

e-mail: atm@atm.cat

web: www.atm.cat

Impressió: Agpograf

Disseny, realització i producció: Pauta, Estratègies de Comunicació, S.L

Fotografia: arxiu Marc Vila i fons fotogràfic de l'ATM i dels operadors de transport (TMB, FGC, Renfe i TRAM)

Barcelona, juny de 2012

