
Autoritat del
Transport Metropolità
ATM

Activitat 2000

Edició
Autoritat del Transport Metropolità
C\l. Muntaner, 315-321
08021 Barcelona
Telèfon 93.362.00.20
Fax 93.362.00.22
e-mail: atm@atm-transmet.es
web: www.atm-transmet.es

Impressió i maquetació
Temas de Comunicación

Dipòsit legal: B-31578-2001

Barcelona, juny de 2001



Índex

CAPÍTOL 0:	5
Presentació	7
 CAPÍTOL 1:	 13
Administracions integrants de l'ATM	15
Òrgans de govern i estructura operativa	16
Recursos Humans	21
 CAPÍTOL 2:	 25
Informe de Gestió aprovat pel Consell d'Administració	27
Actuació 2000	41
TransMet Xifres	61
Indicadors d'activitat de l'any 2000	63
 CAPÍTOL 3: Informació econòmica	 69
 CAPÍTOL 4: Perspectives per al 2001	 111
Programa d'Actuació 2001	113
Pressupost 2001	118
 CAPÍTOL 5:	 121
Estatuts	123
Reglament de Règim Interior	130
Base d'execució del Pressupost	135
Principals Acords del Consell d'Administració 2000	141
 CAPÍTOL 6:	 153
Informe de gestión aprobado por la ATM	155
Management Report approved by ATM	170



Capítol 0:

Presentació



Presentació



Pere Macias i Arau

President de l'Autoritat
del Transport Metropolità

La revisió la Memòria d'Activitat d'un exercici, el Pressupost i el Pla d'Actuació que corresponen a l'Autoritat del Transport Metropolità, i la comparació d'aquests documents amb els de tan sols dues anualitats anteriors, confirmen el ritme intens que les Administracions consorciades han volgut traslladar a aquest ens, per tal de millorar d'una manera substancial les condicions de l'oferta de transport públic a la Regió Metropolitana de Barcelona.

D'ençà l'any 1998, s'han acomplert fites molt importants en el terreny de la planificació de les infraestructures, la gestió de projectes i la millora de les condicions de prestació dels serveis.

Del passat any 2000, en destaquen tres actuacions: la tramitació dels projectes del tramvia Diagonal-Baix Llobregat i de la línia L-9 del Metro, i les decisions relatives al procés d'integració tarifària. Aquest darrer, que ha de culminar enguany, suposarà una transformació radical dels hàbits d'utilització del transport col·lectiu per part dels ciutadans de la regió, tot afavorint el funcionament en xarxa del conjunt de línies i operadors existents i despenalitzant absolutament qualsevol desplaçament, sigui quina sigui la modalitat utilitzada. L'increment previst dels 50 milions d'usuaris actuals (un creixement d'entre el 7% i el 7,5%) avala aquesta decisió.

Però l'activitat de l'ATM no s'ha d'aturar i, entre les noves fites per al 2001 —sense que això signifiqui menystenir temes tan cabdals com el seguiment de la línia L-9, el projecte del tramvia Besòs-Sant Adrià, la tramitació del Pla Director d'Infraestructures (PDI) 2001-2010, l'acabament de la implantació del Sistema Tarifari Integrat, els projectes de les línies Papiol-Mollet i Castelldefels-Cornellà, o l'extensió dels Ferrocarrils a Sabadell o Terrassa—, voldria destacar, pel seu caire

singularment emblemàtic, amb relació a les comeses que s'encomanen al Consorci, tres actuacions més.

En primer lloc, la implantació del nou horari de serveis en la franja nocturna, amb l'extensió des de les 5,00 hores fins les 24,00 hores a la xarxa ferroviària i de metro, en dies laborables, i la cobertura de la resta de la franja amb serveis horaris d'autobusos, de manera que més del 85% de la població resident a la Regió Metropolitana disposi d'un servei de transport públic continuat al llarg de tot l'any, evidentment amb freqüències diverses segons el moment del dia, atès per la modalitat més adequada a cada situació de demanda. De fet, aquest projecte serà l'inici de les actuacions que ha de desplegar l'ATM en relació amb el futur Pla de Serveis, que inicialment s'ha de presentar abans de la fi de l'exercici.

També hem de donar una gran transcendència a l'elaboració de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana (EMQ 2001), que s'ha de dur a terme en l'últim trimestre de l'any. Quan es va crear l'ATM, aquesta va ser una de les eines de planificació que va justificar molts dels esforços de coordinació interadministratius realitzats en aquell moment. Han passat cinc anys i volem donar continuïtat a aquesta sèrie estadística, avui enquesta oficial de la Generalitat, perquè creiem que unes bones bases d'informació, que recullin els canvis que es produeixen en els hàbits de mobilitat dels nostres conciutadans, són essencials per decidir correctament el destí dels recursos que aquests posen a la nostra disposició.

Finalment i en aquest sentit, al llarg de l'any haurem de negociar, tant amb l'Administració Central com amb les Administracions consorciades i les diferents empreses de transport, el contingut del Conveni d'Infraestructures 2001-2005 i dels Contractes-Programa 2002-2005.



Amb la formalització dels diferents acords, l'ATM podrà continuar exercint la seva funció de ròtula financera del sistema de transport, tot garantint que es produeixin les aportacions públiques que permetin cobrir els dèficits estructurals del sector i les inversions necessàries per executar els projectes de renovació, millora o ampliació de la xarxa o prestacions de serveis, que venim impulsant.

Per desenvolupar-se com volem en els propers anys, el sistema de transport col·lectiu de la Regió Metropolitana de Barcelona necessita un flux d'aportacions públiques de l'ordre dels 100.000 MPTA / any, sigui per a inversions, sigui per a cobertura de dèficits. Obtenir aquests recursos ha de ser la nostra preocupació cabdal, per tal de garantir un nou cicle quadriennal d'estabilitat en el sector i de confiança en l'usuari. Únicament així podrem contribuir a situar adequadament el transport públic amb relació a l'ús del vehicle privat, des d'una perspectiva de sostenibilitat, en la seva participació en el repartiment de la mobilitat dels ciutadans.

Barcelona, maig de 2001

Pere Macias i Arau
President de l'ATM
Conseller de Política Territorial i Obres
Públiques



Francesc X. Ventura i Teixidor

President Comitè Executiu
Director general

En presentar l'Informe de Gestió, els comptes anuals i el Pressupost d'enguany voldria començar per destacar algunes qüestions que, des del meu punt de vista, serveixen per valorar el grau de consolidació a què ha arribat el Consorci.

En el segon semestre de l'any 2000, es va procedir a fer les obres d'adequació de la nova seu que, amb una superfície aproximada de 700 m² i diverses sales de reunions i treball, ens han de permetre actuar veritablement com a punt de trobada de totes les administracions i empreses vinculades al sector del transport de viatgers.

El nostre pressupost ha estat liquidat, amb un acompliment en despeses d'un 92,80% i un total de 42.536 MPTA (256 MEuros) de despeses, xifra que representa un increment del 10,3% respecte del pressupost de l'any 1999. Hem gestionat uns 46 expedients de contractació d'assistències, serveis, subministraments i obres, hem celebrat 89 sessions dels diferents òrgans de govern i comissions de col·laboració en què estem organitzats, i hem intervingut com a ponents o conferenciant en 17 activitats de tipus congressional.

En definitiva, l'ATM ja és, a tots els efectes, l'Autoritat organitzadora del sistema de transport de la Regió Metropolitana de Barcelona.

Hem intentat exercir aquesta responsabilitat respectant les directrius fixades per les Administracions consorciades, en el si del Consell d'Administració, en totes les activitats que hem executat al llarg de l'any. Un any en el qual bàsicament ens hem centrat en els treballs del Pla Director d'Infraestructures (PDI) 2001-2010 i hem finalitzat els estudis de traçat de les diferents actuacions que l'integren, inclosa la tramitació del projecte de traçat de la línia

L-9 que, atenent el mandat del Govern de la Generalitat, hem dut a terme tot esperant la seva aprovació definitiva.

En l'àrea de la gestió de projectes, cal destacar també el procés seguit pel concurs per a la implantació del tramvia en el tram Diagonal-Baix Llobregat. S'ha signat el contracte definitiu de concessió, s'ha culminat la tramitació administrativa del projecte, tant en la vessant mediambiental com en la urbanística, i estem en condicions d'iniciar les obres en el primer semestre de l'any 2001, de manera que el servei pugui ser una realitat l'estiu del 2003. Paral·lelament, s'han començat els treballs d'elaboració d'un nou projecte de traçat del tram Glòries-Besòs, a licitar l'any 2001.

Un altre gran bloc d'actuacions l'ha constituït l'aprovació i el desenvolupament del projecte d'implantació del nou Sistema Tarifari Integrat. Acords amb les administracions titulars dels serveis, acords amb els diferents operadors de transport, definició de l'estructura de corones i sectors i de la gamma i prestacions dels títols, aprovació dels plecs de prescripcions per a l'homologació dels equips de venda i validació, designació de l'organisme certificador, creació de la xarxa de distribució de títols, constitució de la cambra de distribució d'ingressos i de compensació, disseny de les campanyes informatives i de divulgació, etc. han estat aspectes als quals l'equip humà de l'ATM i també els responsables d'explotació, bitlletatge o equipaments informàtics, entre altres, de cadascuna de les empreses, han dedicat els seus esforços continuats. Sense l'esperit de treball en comú, la voluntat de col·laboració i el desig de fer avançar decididament el projecte que tots ells han fet palesos, avui la integració tarifària no seria una realitat.

Finalment, voldria fer esment d'uns treballs



realitzats aquest any, que han de ser eines bàsiques de suport a la presa de decisions, sobretot en els aspectes econòmics de la nostra activitat. L'estudi *Els comptes del transport* i el relatiu als *Sistemes de finançament del transport públic a diferents àrees metropolitanes d'Europa* han de donar lloc, en el futur, a una profunda reflexió sobre la necessitat d'introduir nous criteris a l'hora d'establir els mecanismes de la transferència de recursos de les diverses administracions al sector del transport de viatgers, en el context d'una política decidida de suport al transport públic per tal de millorar-ne les condicions de servei, tot actuant d'aquesta manera com a reguladors del nivell de congestió del trànsit privat i com a elements de redistribució de rendes, de caràcter social, en establir uns preus subvencionats per a l'ús del transport públic que tendeixin a afavorir els col·lectius amb menys possibilitats d'accedir al vehicle privat.

En els textos que constitueixen aquesta Memòria hi trobaran, expressada amb més precisió, la informació relativa a tots aquests projectes, estudis i treballs que impulsa l'ATM i també als que ha de dur a terme al llarg de l'any 2001. Una altra de les nostres preocupacions ha estat intentar obrir-nos com més millor al conjunt de la ciutadania, utilitzant les tecnologies de la informació de què disposem. És per això que els pregaria que, si poden, utilitzin també la nostra web (www.atm-transmet.es) per adquirir un major coneixement de la nostra activitat i fer-nos arribar les seves opinions i suggeriments. Per a nosaltres serà la millor demostració que treballem en

la direcció encertada.

Barcelona, maig de 2000

Francesc X. Ventura i Teixidor
President del Comitè Executiu
Director General



Capítol 1:

Administracions integrants de l'ATM

Òrgans de govern i estructura operativa

Recursos Humans



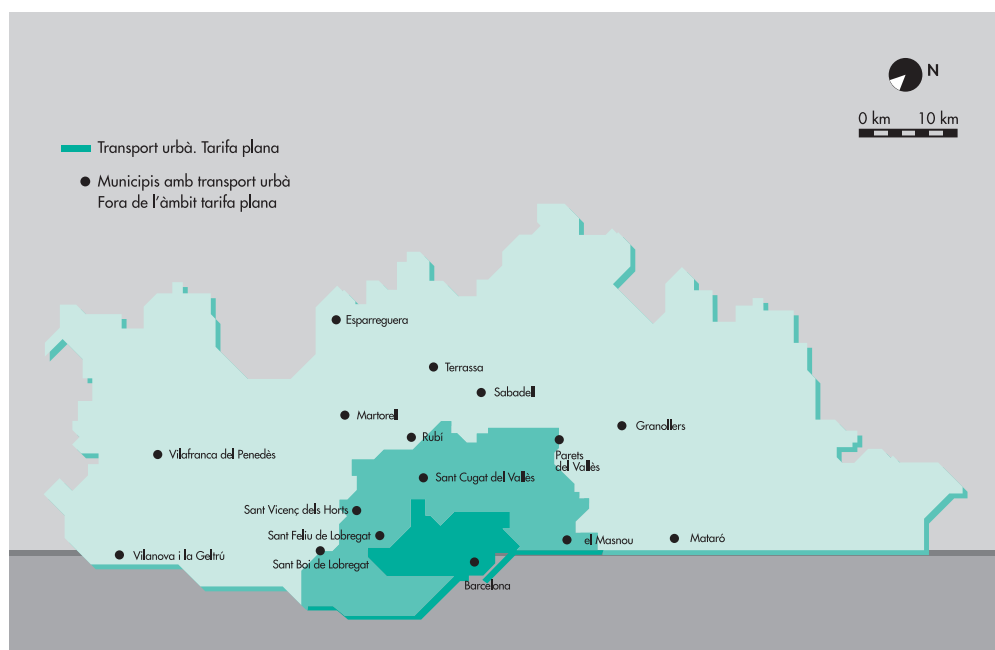
Administracions integrants de l'ATM

L'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) és un consorci interadministratiu de caràcter voluntari al qual es poden adherir totes les administracions titulars de serveis públics de transport col·lectiu de la Regió Metropolitana de Barcelona.

Actualment, les Administracions consorciades són la Generalitat de Catalunya (51%), l'Ajuntament de Barcelona (25%) i l'Entitat Metropolitana del Transport (24%), i hi ha la voluntat que s'hi incorporin la resta d'Administracions locals titulars de serveis de transport públic. 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.

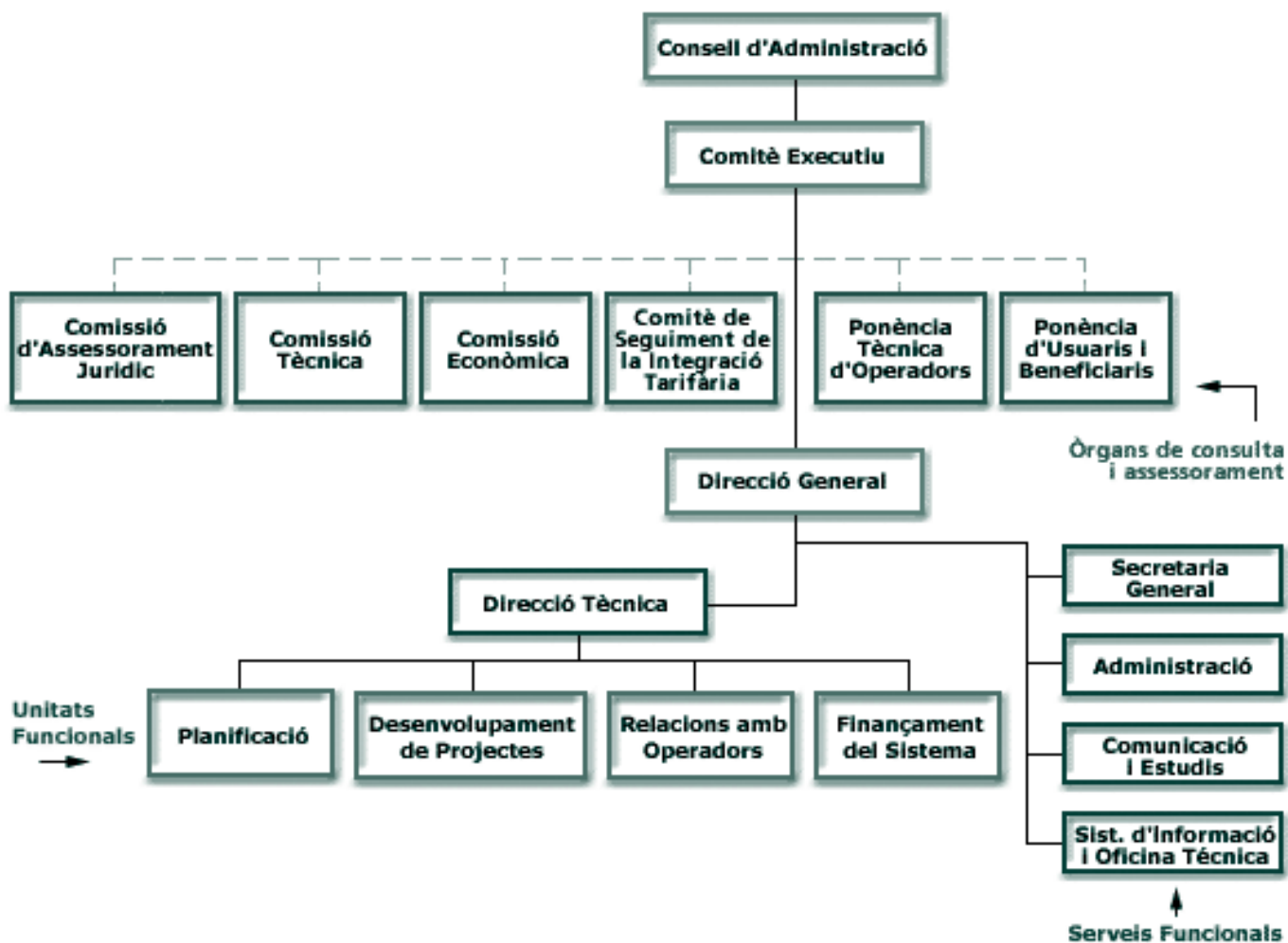
L'ATM té com a finalitat articular la cooperació entre les Administracions públiques titulars dels serveis i de les infraestructures del transport públic col·lectiu de l'àrea de Barcelona que en formen part, i també la col·laboració amb aquelles que, com l'Administració de l'Estat, hi estan compromeses financerament o són titulars de serveis propis.





Òrgans de govern i estructura organitzativa

En els òrgans de govern 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 14 membres de ple dret, 7 en representació de la Generalitat de Catalunya, 7 en representació de les Administracions locals fundadores, i 2 en representació de l'Administració de l'Estat amb caràcter d'observadors. Assisteix també a les reunions el Director General.

Consell d'Administració a 31 de desembre de 2000:

President	Pere Macias i Arau	
Vicepresident 1r	Xavier Casas i Masjoan	
Vicepresident 2n	Celestino Corbacho i Chaves	
Vocals	Jaume Alsina i Oliva	Antoni Prunés i Santamaria
	Josep A. Grau i Reinés	Carme San Miguel i Ruibal
	Antoni Herce i Herce	Lluís Tejedor i Ballesteros
	Dídac Pestaña i Rodríguez	Enric Ticó i Buxadós
	Jordi Portabella i Calvete	Antoni Vives i Tomás
Vocal i Director General	Francesc X. Ventura i Teixidor	
Observadors	José M ^a Cacho Herrero	Miguel Pozo de Castro
Secretari	Francesc Lliset i Borrell	

Comitè Executiu

El Comitè Executiu del Consell d'Administració està format per quatre membres d'aquest, 2 en representació de la Generalitat de Catalunya i 2 en representació de les Administracions locals fundadores.

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.

Membres del **Comitè Executiu** a 31 de desembre de 2000:

President	Francesc X. Ventura i Teixidor
Vocals	Celestino Corbacho i Chaves
	Carme San Miguel i Ruibal
	Enric Ticó i Buxadós
Secretari	Francesc Lliset i Borrell



Ponència d'Usuaris i Beneficiaris

La Ponència d'Usuaris i Beneficiaris del Transport Col·lectiu Metropolità és l'òrgan de participació i consulta dels agents institucionals i socials en el funcionament del Sistema Metropolità de Transport Públic Col·lectiu de l'àrea de Barcelona. Els seus membres, a 31 de desembre de 2000, són els següents:

President	Celestino Corbacho i Chaves	
Vocals designats pel Consell d'Administració	Francesc X. Ventura i Teixidor Carme San Miguel i Ruibal	
En representació d'entitats	Joan Pavón i Montagut José L. Rodrigo Jiménez Jordi Gutiérrez i Suárez Julián Carrasco i González Miquel Martí i Escursell Andrés Naya i Cabrero Joan Carles Sánchez i Salinas Salvador Alapont i Sisquella Joan Torres i Carol Joan Paz i Sánchez	Associació Catalana de Municipis: Associació per a la Promoció del Transport Públic Comissions Obreres Confederació d'Associacions de Veïns de Catalunya Consell de Cambres de Comerç de Catalunya Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona Federació de Municipis de Catalunya Foment del Treball Fundació RACC Unió General de Treballadors
Secretària de la Ponència	Mayte Capdet i Sorribes	

Ponència Tècnica d'Operadors

La Ponència Tècnica d'Operadors del Transport Col·lectiu Metropolità és l'òrgan de col·laboració i consulta del Consorci de l'ATM en qüestions de caràcter tècnic, i està composta per representants dels operadors de transport públic de la regió metropolitana. Els seus membres, a 31 de desembre de 2000, són:

President	Francesc X. Ventura i Teixidor, director general de l'ATM	
En representació dels operadors	Albert Tortajada i Flores, i Oriol Juncadella i Fortuny Abelardo Carrillo Jiménez i Josep Manau i Fuster Albert Busquets i Blay i Manel Villalante i Llauredó, Fermín Casquete i Álvarez i Josep M. Martí i Escursell	en representació de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. en representació de Rodalies Renfe. en representació de Transports Metropolitans de Barcelona. en representació dels operadors privats.
Convidat amb caràcter permanent	Joan Álvarez i Torras	
Secretari de la Ponència	Jordi Prat i Soler	



Comissió d'Assessorament Jurídic

Aquesta comissió fa tasques d'assistència i assessorament jurídic al Comitè Executiu. Els seus membres, a 31 de desembre de 2000, són:

Josep M. Fortuny i Olivé	designat per la Generalitat de Catalunya
Jaume Galofré i Crespi	designat per l'Ajuntament de Barcelona
Sebastià Grau i Ávila	designat per l'Entitat Metropolitana del Transport
Francesc Lliset i Borrell	designat per l'Autoritat del Transport Metropolità

Comissió Tècnica

La finalitat de la Comissió Tècnica és donar assessorament de caràcter tècnic al Comitè Executiu. Els seus membres, a 31 de desembre de 2000, són:

Josep A. Acebillo Marín	Ajuntament de Barcelona
Albert Busquets i Blay	Transports Metropolitans de Barcelona
Jordi Casso i Samsó	Departament de Política Territorial i Obres Públiques
Miquel A. Dombriz i Lozano	Departament de Política Territorial i Obres Públiques
Albert Tortajada i Flores	Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
Pelayo Martínez i Bauluz	Entitat Metropolitana del Transport
Jordi Prat i Soler	ATM
Francesc X. Ventura i Teixidor	ATM

Comissió Econòmica

La Comissió Econòmica té la finalitat de donar assessorament de tipus econòmic al Comitè Executiu. Els seus membres, a 31 de desembre de 2000, són:

Lluís Angosto i Poza	Departament de Política Territorial i Obres Públiques
Jaume Castellví i Egea	Entitat Metropolitana del Transport
Lluís Huguet i Viñallonga	Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
Emili López i Bailón	Transports Metropolitans de Barcelona
Josep Pagès i Muñoz	Departament d'Economia i Finances
Jordi Prat i Soler	ATM
Joan Raurich i Lluch	Ajuntament de Barcelona
Francesc X. Ventura i Teixidor	ATM



Comitè de Seguiment de la Integració Tarifària

El Consell d'Administració del 15 de novembre de 2000 va acordar la creació del Comitè de Seguiment de la Integració Tarifària (CSIT) integrat per les administracions i els operadors implicats, com a suport tècnic per al seguiment de la integració tarifària dins del seu àmbit de gestió. Els seus membres, a 31 de desembre de 2000, són:

Un representant de cadascuna de les administracions:

Generalitat de Catalunya	Marc A. García i López
Ajuntament de Barcelona	Manel Villalante i Llauredó
Entitat Metropolitana del Transport	M. Teresa Carrillo i Palacín
Municipis amb TPC urbà fora àmbit EMT	Antoni Prunés i Santamaria

Un representant de cadascun dels Operadors:

Transports Metropolitans de Barcelona	Francesc Bellver i Creus
Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya	Enric González i Margarit
Rodalies Renfe	Miguel Angel Remacha Fuentes

Un representant de cadascun dels col·lectius d'operadors privats:

Operadors privats àmbit EMT	Fermín Casquete Álvarez
Operadors privats àmbit interurbà	Salvador Alapont i Sisquella
Operadors privats àmbit urbà altres municipis	Josep Lluís Castell i Romero

Representants de l'ATM:

Director General	Francesc X. Ventura i Teixidor
Director Tècnic	Jordi Prat i Soler
Cap Servei Comunicació i Estudis	Mayte Capdet i Sorribes
Cap Servei Sistemes d'Informació	Eduard Blasco i González
Cap Unitat Finançament del Sistema	Lluís Rams i Riera



Recursos humans i econòmics

Recursos humans

En el transcurs de l'any 2000 no hi ha hagut canvis en l'estructura de l'organigrama de l'ATM. Només cal destacar la incorporació de nou personal a l'organització, amb un equip, a 31 de desembre de 2000, de 28 persones. L'organigrama és el següent:

Direcció general

Direcció tècnica

- Unitat de Planificació: les funcions principals són l'elaboració del Pla Director d'Infraestructures, el seguiment del Conveni de Finançament d'Inversions, el Pla de Serveis...
- Unitat de Desenvolupament de Projectes: les funcions principals són el desenvolupament del Projecte del tramvia Diagonal-Baix Llobregat, projectes de millora dels intercanviadors...
- Unitat de Relacions amb Operadors: les funcions principals són l'establiment de Contractes-Programa amb els diferents operadors de transport, i també inclou indicadors de qualitat i gestió, impulsó de la relació amb Rodalies Renfe...
- Unitat de Finançament del Sistema: les funcions principals són l'establiment de Convenis de Finançament amb l'Administració General de l'Estat i les Administracions consorciades, la revisió tarifària i el desenvolupament del sistema tarifari integrat.

Serveis

- Secretaria general
- Administració: les funcions principals són gestió pressupostària, comptabilitat, tresoreria, gestió d'inventari, gestió dels recursos humans, contractació, registre,

gestió de compres i manteniment...

- Comunicació i Estudis: les funcions principals són la gestió del Centre d'Informació TransMet, la relació amb els mitjans de comunicació, les accions de comunicació i desenvolupament de la implantació de la marca del sistema, la realització d'estudis de mercat i la creació de bases de dades d'informació del sistema, l'Observatori de la Mobilitat, el Centre de documentació...

- Sistemes d'Informació i Oficina Tècnica: les funcions principals són la construcció de les bases cartogràfiques que permetin tenir un Sistema d'Informació Geogràfic propi, l'administració i la gestió del sistema d'informació de l'Entitat, el desenvolupament de programes i aplicacions, el suport tècnic a estudis i projectes, l'elaboració de requeriments funcionals, de sistemes de validació i venda...

A 31 de desembre hi ha una plantilla de 28 persones amb la següent composició:

- Directius i responsables de gestió

Francesc X. Ventura i Teixidor,
Director General
Jordi Prat i Soler,
Director Tècnic
Eduard Blasco i González,
Cap del Servei de Sistemes d'Informació i Oficina Tècnica
Mayte Capdet i Sorribes,
Cap del Servei de Comunicació i Estudis
Leonor Martínez i Lacambra,
Cap del Servei d'Administració
Xavier Roselló i Molinari,
Adjunt Director Tècnic
Francesc Calvet i Borrull,
Cap de la Unitat de Planificació
Maria Montaner i Maragall,
Cap de la Unitat de Relacions amb Operadors
Alfred Pallardó i Beltran,



Cap de la Unitat de Desenvolupament de
Projectes Lluís Rams i Riera, Cap de la
Unitat de Finançament del Sistema

- Personal tècnic i de suport:

Thierry Agulló i Bernet
Montserrat Alegrí i Garcia
Xavier Andreu i Sedó
Lluís Avellana i Pla
Magda Baró i Callejas
Jordi Clària i Martínez
Camilo Cuyás i Roig
Carme Fàbregas i Casas
Anna Farrero i Vallès
Núria Fontova i Jordana
Raül Galceran i Parcerisas
Sonia Gómez i Gil
Montserrat Hernández i Rovira
Carolina Lages i Llopis
Mònica Lladó i Garcia
Josep Martínez i Lacambra
M. Asunción Roig i Roura
Juan Luis Zalbidea i Garmendia



Capítol 2:

**Informe de Gestió aprovat
pel Consell d'Administració**

Actuació 2000

TransMet Xifres 2000

Indicadors del transport 2000



Informe de Gestió aprovat pel Consell d'Administració

Informe de gestió

L'execució del Programa d'Actuació de l'any 2000 no s'ajusta amb total precisió al contingut del document aprovat pel Consell d'Administració el mes de novembre de l'any passat, bàsicament perquè s'han produït dos nous encàrrecs al llarg de l'any que, atesa la disponibilitat de recursos del Consorci, ens han obligat a reprogramar les tasques. D'una banda, l'encàrrec del Govern de la Generalitat de preparació del procés de licitació dels concursos per a la construcció de la Línia 9 del Metro, i, de l'altra, l'acord del Consell d'Administració de l'ATM del mes d'abril, d'implantació del Sistema Tarifari Integrat al conjunt d'operadors i del territori de la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB). Aquestes noves comeses, que sí que s'han pogut executar, han obligat a deixar per a l'exercici vinent, tal i com figura en el Programa d'Actuació per a l'any 2001, la presentació de la proposta inicial del Pla de Serveis del Transport Públic Col·lectiu (TPC) i la formulació del Pla de Guies.

En tot cas, l'activitat de l'ATM ha estat molt intensa i ha cristal·litzat en les següents principals fites, assolides al llarg de l'exercici:

Àrea tècnica

• Pla Director d'Infraestructures 2001-2010:

Sobre la base dels treballs duts a terme a partir de l'aprovació, l'exercici de 1999, del document Diagnosi i Directrius, de les actuacions acordades el juliol de 1999 i dels estudis d'alternatives elaborats en el si de l'ATM, es va presentar al Consell d'Administració del 26 de juliol de 2000 una proposta del document PDI 2001-2010, amb els programes d'actuacions a incloure en el Pla. En aquest Consell d'Administració també es van aprovar

inicialment els quatre projectes de traçat de la línia L9:

- L9 Tram Sagrera Meridiana-Gorg / Singuerlin
- L9 Tram Maria Cristina-Sagrera Meridiana
- L9 Tram Zona Franca-Maria Cristina
- L9 Tram Parc Logístic-Aeroport

A més, es van aprovar els estudis d'alternatives de la resta d'actuacions del PDI, amb el compromís per part de l'ATM d'elaborar els corresponents projectes de traçat i treure'ls posteriorment a informació pública:

- Perllongament: L1 Fondo-Badalona Centre
- Alternatives de traçat Pl. Espanya-Línia del Vallès de FGC
- Connexió L9 amb L3/L4 a Nou Barris-Sant Andreu
- Perllongament L1: Feixa Llarga-El Prat (Pl. Catalunya)
- Perllongament L-2 Sant Antoni-Fira
- Estudi d'alternatives de traçat i modalitat de transport per servir el corredor Sant Boi-Castelldefels
- Intercanviador central

El mes de novembre es van acabar tots els projectes de traçat, excepte el del tram Sant Antoni-Fira de la L-2.

Així mateix, el Departament de Política Territorial de la Generalitat ha iniciat la redacció dels projectes constructius de les actuacions acordades amb traçats que no presentaven dubtes, a l'efecte d'accelerar la disponibilitat de projectes a incloure en el Conveni de Finançament d'Infraestructures 2001-2004.

• Projecte L9 del Metro:

En data 17 de juliol es va obrir el termini d'informació pública dels projectes de traçat, que es podien consultar als cinc



ajuntaments corresponents i a la seu de l'ATM fins al 30 de setembre. Es varen presentar quaranta-tres al·legacions que, una vegada estudiades i informades, van ser revisades en el si de la Comissió Tècnica; també es va elevar una proposta d'aprovació al Comitè Executiu en la seva reunió del passat dia 28.

Paral·lelament, els diferents consultors encarregats de la redacció dels projectes han introduït les al·legacions totalment o parcialment acceptades i han lliurat les versions definitives dels projectes.

S'ha fet el mateix amb el Plec de Prescripcions Tècniques, al qual encara cal incorporar les últimes observacions formulades per Transports Metropolitans de Barcelona (TMB).

Pel que fa a l'estructuració de l'operació de finançament de la inversió, s'han dut a terme els treballs de preparació en el marc del conveni ATM-BEI (Banc Europeu d'Inversions) i s'ha presentat tota la documentació sol·licitada per l'Administració de la Generalitat i l'Administració General de l'Estat. Encara no hi ha resposta oficial a la petició formulada al Ministeri d'Hisenda relativa a la inclusió del tram Aeroport - Sarrià en els fons de cohesió comunitaris (subvenció del 85%). Quant al préstec sol·licitat al Banc Europeu d'Inversions (BEI), el seu Comitè Directiu ha decidit acceptar la sol·licitud formulada per l'ATM i presentar al Consell d'Administració del dia 5 de desembre una proposta de concessió.

D'altra banda, a darreria del mes de juliol, l'Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC) va iniciar els treballs relatius a l'estudi geològic, hidrogeològic i geotècnic, la cartografia a escala 1:500 i la georeferenciació dels béns i serveis afectats de la línia L9, com a informació que s'adjuntarà, si s'escau, en el procés de licitació dels concursos de projecte i

obra dels diferents trams. S'han acabat els treballs relatius al traçat original i s'està en fase d'execució de les modificacions sorgides arran de la informació pública.

També s'ha establert un conveni amb el Departament de Medi Ambient, per tal d'establir les prescripcions mediambientals, d'obligat compliment durant la redacció dels projectes i execució de l'obra, que ja s'han incorporat al plec de prescripcions tècniques particulars d'aquests concursos. En aquest sentit, cal destacar que la Ponència Ambiental del Departament de Medi Ambient ha acordat no sotmetre els projectes al procediment d'impacte mediambiental, atesa l'existència del conveni de col·laboració signat entre el Departament i l'ATM i la incorporació als plecs del document de prescripcions mediambientals.

• **Conveni d'Infraestructures 1998-2000 i 2001-2004:**

L'ATM ha participat en les reunions de la Comissió de seguiment del conveni, i directament o mitjançant la Direcció General de Ports i Transports, s'ha fet arribar a la resta d'Administracions consorciades informació periòdica del seu compliment.

• **Intercanviador Central de plaça Catalunya:**

El mes de juny de l'any 2000, el consultor va fer el lliurament a la Comissió de Seguiment de l'Avantprojecte d'Intercanviador Central.

• **Tramvia Diagonal-Baix Llobregat:**

Després d'un procés d'anàlisi i comparació de les tres ofertes presentades, amb petició d'aclariments als oferents, en la reunió del mes d'abril del Consell d'Administració es va procedir a



l'adjudicació del concurs de projecte, obra i explotació al grup Trammet (integrat per les empreses FCC Construcción SA, Alstom Transporte, SA, Alstom Transport, Marfina, SL, Arande, SL, COMSA SA, NECSO Entrecanales Cubiertas SA, Acciona SA, Soler i Sauret SA, CGT Corporación General de Transportes SA, CGEA Transport, Bansabadell Inversió Desenvolupament SA i Société Générale), amb determinades condicions. Els òrgans de govern de la Generalitat de Catalunya, l'Ajuntament de Barcelona i l'Entitat Metropolitana del Transport van ratificar en dates 26 de maig, 29 de maig i 1 de juny de 2000 respectivament, els acords del Consell de l'ATM i en la reunió de 15 de juny es va procedir a aixecar la declaració suspensiva de l'acord d'adjudicació i a imposar la fiança definitiva.

En el període comprès entre el 17 de juliol i el 30 de setembre es va sotmetre a informació pública el projecte de traçat, expropiacions, urbanització i serveis afectats, que ha estat disponible per a la seva consulta a les seus dels set ajuntaments afectats i a l'ATM mateixa. Es van presentar un total de vint-i-dues al·legacions que van ser analitzades i objecte d'un informe aprovat pel Comitè Executiu en la sessió del 28 de novembre.

El Departament de Medi Ambient, mitjançant la Ponència Ambiental, ha determinat la necessitat de sotmetre el projecte a avaluació ambiental prèvia a la declaració per part del Departament, i s'està acabant l'estudi d'avaluació d'impacte.

S'han preparat convenis urbanístics entre l'ATM i els ajuntaments de Cornellà de Llobregat, l'Hospitalet de Llobregat, Sant Joan Despí i Esplugues de Llobregat per procedir a les expropiacions i urbanització requerides pel pas del tramvia. Ja s'ha signat el de Cornellà.

D'altra banda, es va procedir a la redacció del contracte d'adjudicació, que va ser signat pel President de l'ATM i el President de la companyia adjudicatària (Tramvia Metropolità, SA) el 17 de novembre. A partir d'aquesta data, l'adjudicatari té cinc mesos per redactar el projecte constructiu.

El projecte definitiu de traçat, incorporant les modificacions derivades de les al·legacions acceptades, es va aprovar en la sessió del 4 de desembre del Consell d'Administració.

• **Concurs per a la redacció del projecte de traçat i redacció del Plec de Prescripcions Tècniques per al concurs de construcció i explotació del Tramvia de l'Av. Diagonal de Barcelona (Francesc Macià – Glòries, Glòries - St. Adrià de Besòs / Badalona, Glòries - Diagonal Mar - Pla del Palau):**

S'ha preparat i licitat el plec del concurs, s'han avaluat les nou ofertes presentades, i se l'ha adjudicat, prèvia comunicació al Comitè Executiu, al consultor SENER; es preveu tenir el treball el proper mes de març.

Paral·lelament, s'ha participat juntament amb la Direcció General de Carreteres i l'Institut Municipal d'Urbanisme de l'Ajuntament de Barcelona, en l'elaboració d'una proposta per a la inserció del tramvia en el tram de la Gran Via Glòries - Prim.

• **Pla de Serveis:**

La versió final de l'estudi Diagnosi i propostes sobre serveis de transport públic col·lectiu per carretera a la regió metropolitana de Barcelona va ser lliurada als membres de la Comissió Tècnica i al Comitè Executiu l'abril de 2000.

A partir de les directrius contingudes en l'estudi i de l'anàlisi de la demanda i de



l'oferta, es va elaborar una Proposta de servei d'autobusos nocturns a l'RMB que va ser presentada a la Comissió Tècnica el passat mes d'octubre.

Es troba en curs d'elaboració la primera proposta de Pla de Serveis per a la comarca del Maresme, que també servirà d'estudi pilot abans d'emprendre l'aplicació d'aquesta metodologia a tot el conjunt de la RMB.

• Grup de treball carrils bus:

Ha entrat en servei el tram de carril bus a la C-246 entre la plaça Cerdà i Amadeu Torner, així com 7 km nous a l'interior de Barcelona, i cal fer especial esment al tram de la Diagonal d'entrada a la ciutat. S'han continuat els estudis per implantar nous trams de carrils bus i prioritzar les fases semafòriques en els itineraris a diferents indrets dels accessos a Barcelona.

• Altres informes i estudis:

S'ha elaborat l'avantprojecte de l'intercanviador de la Torrassa, entre Rodalies Renfe (línies Vilafranca i Vilanova) - Metro (L1 i L9) a l'Hospitalet de Llobregat, i se l'ha tramès al Ministeri de Foment per a la seva consideració i incorporació al programa d'actuacions en la xarxa ferroviària estatal.

S'ha fet una primera proposta de viabilitat de l'intercanviador de Barberà del Vallés, Rodalies Renfe (línia Papiol-Mollet i Manresa-Terrassa-Sabadell-Barcelona). S'ha preparat, de comú acord amb Renfe i el Ministeri de Foment, el plec de condicions per a la licitació de l'estudi de viabilitat i alternatives de la reconversió de la línia Martorell-Papiol-Cerdanyola-Mollet (amb els nous baixadors) juntament amb la millora de la línia Manresa-Barcelona. Es preveu licitar aquest encàrrec immediatament.

S'ha realitzat l'estudi de viabilitat de la implantació de la tercera via a la línia Mataró- Barcelona de Renfe Rodalies i s'ha tramès a Renfe i al Ministeri de Foment per a la seva consideració. Tècnics del Ministeri de Foment han demanat que s'ampliï l'abast del treball en diversos aspectes i s'està en el procés de donar compliment a aquest requeriment.

Finançament del sistema i relacions amb els operadors

• Contracte-Programa i conveni de finançament entre l'Administració General de l'Estat i les Administracions consorciades:

S'han efectuat les propostes de liquidació dels exercicis de 1998 i 1999, que han estat objecte de discussió (sense acord definitiu) en el si de la Comissió de Seguiment del Contracte-Programa. També s'ha procedit a l'aprovació en el si del Comitè Executiu de l'ATM de les liquidacions amb les Administracions consorciades. Paral·lelament, s'ha realitzat el seguiment periòdic de l'exercici 2000.

• Proposta de Finançament del PDI:

Dins del Pla Director d'Infraestructures 2001-2010 es va presentar una proposta de finançament dels programes d'actuació contemplats al PDI. Les inversions totals sumen un volum aproximat de 740.000 MPTA per tot el període. Aquesta proposta comprèn el finançament d'aquestes actuacions mitjançant diversos mecanismes:

- Convenis de finançament d'infraestructura.
- Contractes-Programa amb els operadors.
- Finançament mixt públic-privat del Tramvia Diagonal-Baix Llobregat.
- L9: Operació d'endeutament de l'ATM i ajuda dels fons de cohesió europeus.



- **Finançament de la L9:**

Preparació de la documentació necessària per procedir a la sol·licitud d'ajut dels fons de cohesió per al finançament de la L9. Preparació de l'operació d'endeutament amb el Banc Europeu d'Inversions (BEI) per a la sol·licitud d'un préstec de 650 milions d'euros per al finançament de la nova línia.

- **Seguiment de l'evolució de la tarifa mitjana ponderada:**

Preparació del document de tancament de la tarifa mitjana ponderada 1999 i notificació a la Comissió de Preus de Catalunya. Informes mensuals de seguiment de la tarifa mitjana i de l'evolució dels viatges de pagament.

Una vegada aprovat el projecte de Sistema Tarifari Integrat pel Consell d'Administració de l'ATM de 15 de novembre, preparació de la sol·licitud oficial d'autorització de l'increment de la tarifa mitjana ponderada de l'any 2001 a la Comissió de Preus de Catalunya, que es va reunir el dia 12 de desembre.

Preparació de l'anunci d'increment de tarifes 2001 que s'ha de publicar al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya per tal que pugui ser efectiva a començaments d'any.

- **Contractes-Programa amb TMB i FGC:**

El passat 27 d'abril es varen signar els Contractes-Programa amb els dos operadors. S'han liquidat els exercicis de 1998 i 1999 i s'està fent el seguiment periòdic del compliment de les previsions per a l'exercici de 2000.

- **Conveni de col·laboració Renfe-ATM:**

S'han celebrat set reunions de la Comissió de Seguiment, en les quals s'han tractat qüestions relatives a l'increment de freqüències i l'ampliació d'horaris, a la proposta de Pla de Serveis en l'àmbit d'actuacions PDI, a les actuacions necessàries per a la millora de la xarxa ferroviària existent (corredor del Maresme, Sant Boi-Castelldefels, Papiol- Mollet, túnel de Montcada, etc.) i, sobretot, al procés d'integració tarifària.

- **Operadors de gestió indirecta:**

En data 18 d'abril de 2000, es van publicar les convocatòries d'ajudes a la renovació de flota i a la implantació dels sistemes de millora de la qualitat, i s'estan concedint les subvencions d'acord amb el seu contingut. Així mateix, s'han resolt les peticions de subvenció per a la implantació de sistemes de validació i venda que es puguin integrar tarifàriament. Es va convocar el concurs per al proveïment del Sistema d'Ajuda a l'Explotació (SAE). Paral·lelament, es van mantenir negociacions per a la redacció dels convenis d'adhesió al nou Sistema Tarifari Integrat, amb la inclusió de les bases de compensació per a la utilització dels nous títols a les línies d'autobusos interurbans, i es va aprovar un text en l'assemblea de la Federació Empresarial Catalana d'Autotransport de Viatgers (FECAV) celebrada el passat 15 de setembre.

Comunicació i estudis

- **Indicadors d'activitat del sistema metropolità de transport públic col·lectiu:**

L'evolució de la demanda de transport públic col·lectiu a la RMB durant el primer semestre de l'any per al conjunt d'operadors suposa un increment del 2,9% respecte del mateix període de l'any anterior. Les dades que es tenen dels



operadors públics fins al mes de setembre confirmen aquesta tendència i, en conseqüència, es preveu tancar l'any 2000 amb una quantitat aproximada de 748 milions de viatges.

Durant aquest any, s'han elaborat tres documents d'indicadors d'activitat, el corresponent a l'exercici 1999, el del primer semestre de l'exercici 2000 i el del període gener-setembre de 2000. Com es pot veure en aquest últim, ha augmentat l'oferta global de TPC, nombre de línies, longitud de xarxa, cotxes-km recorreguts, etc.; el nivell de qualitat del servei ofert pels operadors es manté en un 7 com a nota mitjana segons les enquestes, i la velocitat comercial ha sofert un lleuger descens.

La tarifa mitjana de l'any 2000 a la zona central amb tarifa plana, segons les dades que es tenen de gener-octubre, és de 73,00 PTA aproximadament, lleugerament superior a la previsió de l'any 2000, que era de 72,40 PTA. Aquesta diferència és deguda a una major utilització de les targetes de deu viatges, una menor utilització dels títols T-50 / 30 i T-10x2 i al fet que no s'hagi produït al llarg de

l'exercici la part de la integració de Rodalies Renfe en l'àmbit ferroviari amb les targetes T-1 i T-50 / 30.

• Estudi «Els comptes del transport de viatgers a la RMB»:

Durant el primers mesos de l'any es va acabar l'estudi i, el 15 de maig, es va celebrar una jornada de presentació de resultats a la UPC. L'estudi ha estat dut a terme per les universitats UPC i UB, amb la col·laboració de diverses institucions i empreses relacionades amb la mobilitat. Els objectius principals d'aquesta primera edició dels comptes de transport eren definir la metodologia d'avaluació i establir els procediments de recollida de tota la informació necessària per al seu tractament, i obtenir uns resultats acceptables per a tots els implicats.

S'han avaluat els costos socials, tant els relacionats directament amb l'operació com amb el temps del desplaçament i les externalitats (accidentalitat, contaminació atmosfèrica i acústica). Els resultats principals, per a l'any 1998, són:

Taula comparativa (mpta) sense impostos

	Vehicle Privat	Transport Públic	Taxi	Total
Operació directes	72.059	54.269	42.296	169.254
Operació indirectes	583.640	56.907	19.192	659.737
Temps	417.671	311.702	29.358	758.731
Externalitats	50.340	9.207	2051	61.598
Total transport	1.213.397	433.632	93.527	1.740.060
Viatgers-km (en milions)	9.516	5.131	388	15.035
Pta / viatger-km	127,51	84,52	241,27	115,74



Taula comparativa (mpta) amb impostos

	Vehicle Privat	Transport Públic	Taxi	Total
Operació directes	135.571	57.105	45.865	238.540
Operació indirectes	650.891	56.907	19.192	726.989
Temps	417.671	311.702	29.358	758.731
Externalitats	50.340	9.207	2051	61.598
Total transport	1.343.611	436.523	96.465	1.876.598
Viatgers-km (en milions)	9.516	5.131	388	15.035
Pta / viatger-km	141,19	85,08	248,85	124,82

Unitats Físiques

	Transport Públic	Vehicle Privat
OPERACIÓ		
Carburant	40,2 milions de litres	811,2 milions de litres
Lubricant	0,32 milions de litres	12,0 milions de litres
Pneumàtics	3.800 pneumàtics	175.500 pneumàtics
TEMPS		
Viatge	192,2 milions d'hores	194,2 milions d'hores
Accés	55,8 milions d'hores	100,0 milions d'hores
Espera	28,6 milions d'hores	No aplicable
Enllaç	3,0 milions d'hores	No aplicable
Sobrecost congestió		80,3 milions d'hores
ACCIDENTS		
Ferits	307	21.438
Morts	10	405
Danys materials	Inclosos mant. i reparacions	188.527 topades

• Jornada "A ciutat sense el meu cotxe":

El dia 22 de setembre es va celebrar a nivell europeu el Dia sense Cotxes, amb el lema «A ciutat sense el meu cotxe». L'objectiu general era aconseguir una utilització més racional del vehicle privat. L'ATM va formar part de la comissió institucional per organitzar i coordinar aquesta campanya.

Les actuacions de l'ATM van ser:

- Realització d'una investigació de mercats, juntament amb el Departament de

Medi Ambient, la Diputació de Barcelona i l'Ajuntament de Barcelona.

- Edició de 850.000 fulletons informatius.
- Participació en l'exposició «Mobilitat Sostenible i Segura».
- Coordinació de les diverses mesures dels operadors de transport públic.
- Establiment d'un dispositiu de seguiment i d'informació, i increment de l'activitat del Centre d'Informació Transmet.

El dia sense cotxes va acabar amb un increment de passatge de transport públic que es va quantificar en 200.000 viatgers



més que en un divendres habitual, és a dir, un 8% d'increment. El mateix dia es varen posar en funcionament 9,5 km de nous carril-bus i quatre noves línies d'autobusos urbans, i es va signar un conveni amb diverses institucions financeres per establir una línia de crèdit de fins a 6.500 MPTA que garantis el finançament de la renovació de fins a un 30% de la flota d'autobusos interurbans de la regió metropolitana de Barcelona.

• Integració tarifària:

El 15 de novembre, el Consell d'Administració va aprovar el projecte del Sistema Tarifari Integrat a l'RMB. Per a la definició del nou sistema, els àmbits en què s'ha actuat són:

- Separació del territori en corones i sectors. L'àmbit del STI és el conformat per dos-cents municipis, tota l'RMB ampliada amb els municipis que cobreixen la xarxa de rodalia ferroviària. Un total de 4,5 milions de persones.
- Definició de la gamma de títols.
- Determinació de la conformació i estructura de preus, així com avaluació de l'impacte en el sistema.
- Establiment de la fórmula de

distribució d'ingressos.

- Creació de la cambra de distribució.
- Negociacions dels convenis de col·laboració i adhesió amb les diferents administracions i operadors.
- Contractació dels serveis de distribució i venda de títols.
- Convocatòria i resolució de les subvencions per a la instal·lació dels sistemes de validació i venda per un import màxim de 1.200 milions de PTA.
- Seguiment del procés d'instal·lació d'equips de validació i tancament d'estacions a la xarxa Renfe.
- Elaboració del Pla de Comunicació: disseny de títols, definició de continguts, licitació del concurs.
- Certificació de tots els procediments i elaboració de protocols i plecs d'especificacions per a equips, programes i actuacions.

S'ha fet un estudi de la demanda amb l'objectiu d'avaluar l'impacte i l'acceptació del STI, mitjançant una enquesta a més de 20.000 ciutadans. El resum dels resultats és:

Actitud davant del concepte del nou sistema tarifari

	Total ciutadans	Persones que viatgen
Molt millor que l'actual	33,1%	40,1%
Millor que l'actual	38,4%	41,2%
Pitjor / molt pitjor	1,0%	1,2%
No ho sap / indiferent	27,5%	17,5%

Grau d'acord amb el preu, d'acord amb les tarifes proposades

Econòmic	13,5%
Correcte	53,1%
Una mica car	24,5%
Excessivament car	8,9%

Increment de viatges / dia resultat de la integració tarifària: 14,77%



Des de l'aprovació inicial el mes d'abril del projecte d'Integració Tarifària, s'han mantingut diferents converses amb els operadors i les administracions que han permès establir els mecanismes de contractació per a l'adhesió dels diferents serveis de transport públic al STI, a partir del mes de gener, d'una manera progressiva; el projecte abasta els serveis de TMB, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), Renfe Rodalies (parcialment), autobusos urbans i interurbans de l'àmbit de la Entitat Metropolitana del Transport (EMT), autobusos urbans dels municipis de fora de l'àmbit de l'EMT, i la resta d'autobusos interurbans.

El sistema tarifari integrat s'ha estès fins al límit dels serveis de Rodalies Renfe i les línies de FGC.

La gamma i prestacions dels títols integrats ATM són:

- **T-10 Integrada:** Targeta multiviatge que permet fer deu desplaçaments integrats per les zones adquirides i en totes les modalitats de transport. Títol multipersonal. Títol horari (temps d'utilització en funció del nombre de zones).

- **T-50/30:** Targeta multiviatge que permet fer cinquanta desplaçaments integrats per les zones adquirides i en totes les modalitats de transport. Validesa temporal: trenta dies consecutius des del primer viatge. Títol unipersonal. Títol horari (temps d'utilització en funció del nombre de zones).

- **T-Mes:** Títol de transport que permet fer un nombre de desplaçaments il·limitat, vàlid per viatjar en totes les modalitats de transport dins les zones adquirides. Validesa temporal: trenta dies consecutius des del primer viatge. Títol personalitzat mitjançant DNI o carnets acreditatius dels operadors.

- **T-Dia:** Títol vàlid per a les zones adquirides i totes les modalitats de transport, nombre de viatges il·limitat, validesa temporal: un dia (el dia del primer viatge fins a l'aturada del servei). Títol unipersonal.

Tots aquests títols de transport són d'una a sis zones, amb l'excepció de la targeta T-Mes, que inicialment entrarà en funcionament per a una zona i posteriorment per a més zones, a mesura que es porti a terme tot el procés de desplegament del Sistema Tarifari Integrat.

Juntament amb aquests títols integrats, hi ha dos títols monomodals i no integrats amb preus de referència per als diferents operadors: el bitllet senzill i la targeta monomodal de deu viatges, per a operadors de fora de l'àmbit de la zona central.

Temporalment, durant l'exercici 2001 FGC podrà mantenir els abonaments trimestrals i anuals fora de la corona 1; el preu d'aquest títol de transport propietat de FGC serà el de l'any 2000, incrementat amb l'IPC previst per a l'any 2001.

La proposta de preus per a l'exercici 2001 és la següent:

	1 Zona	2 Zones	3 Zones	4 Zones	5 Zones	6 Zones
T-10 Integrada	885	1.800	2.450	3.150	3.600	3.850
T-50/30	3.700	6.200	8.700	10.850	12.850	14.250
T-MES	5.825					
T-DÍA	670	1.175	1.650	2.200	2.750	3.150



El bitllet senzill, per a un sol operador i no integrat, tindrà el següent preu de referència per zones:

	1 Zona	2 Zones	3 Zones	4 Zones	5 Zones	6 Zones
Bitllet senzill	160	240	340	450	560	650

Per a l'any 2001, l'escenari considerat a l'hora de l'avaluació implica un increment de 58,2 milions de viatgers, cosa que representa un 9,7% d'augment.

La tarifa mitjana ponderada del sistema previsiblement passarà de 83,16 PTA per

Tarifa mitjana ponderada any 2001

Any 2000	Any 2001	ABS.	%
83,16	69,27	-13,89	-16,7%

El còmput de la TMP de tot el sistema per a l'any 2001 s'ha d'analitzar dins d'un interval del + 5%, un valor que anirà des de les 65,81 PTA a les 72,73 PTA.

L'increment nominal de preus per a cadascun dels títols de transport de l'exercici de l'any 2001 a la zona central en relació a l'exercici actual és:

Comparació preus zona 1 amb preus any 2000

	Any 2000	Any 2001
Bitllet senzill	150	160
T-1 (*)/ T-10 integrada	825	885
T-50 / 30(*)	3.500	3.700
T-Mes	5.550	5.825
T-Día	625	670

(*) Actualment parcialment integrades, incrementen substancialment les seves prestacions

El cost d'implantació del nou sistema tarifari, per a l'any 2001, s'ha xifrat en 4.308 milions de pessetes, a causa de la minva de recaptació del conjunt

d'operadors.

A l'efecte de l'aprovació de la tarifa mitjana ponderada, s'ha presentat el projecte d'integració a la Comissió de Preus de Catalunya i està previst que prengui una decisió en la reunió convocada pel proper 12 de desembre.

Posteriorment es produirà la publicació dels nous títols i preus al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya per tal que puguin entrar en servei properament, d'acord amb el calendari d'implantació, al llarg de l'any, a partir del 10 de gener i en el cas de la T-Mes des d'inicis d'any.

• Informació al ciutadà:

Durant l'exercici ha continuat l'activitat del Centre d'Informació TransMet, que actualment es connecta amb divuit emissores de ràdio, cinc més que l'any anterior, amb una mitjana de quaranta emissions diàries.

Durant aquest exercici ha entrat en ple funcionament la web de l'ATM, i s'ha intentat mantenir-la actualitzada al màxim, amb tota la informació considerada d'interès per al ciutadà. En el període comprès entre el primer de gener i el 30 de novembre del 2000 es van rebre 6.000 entrades a la web.

S'ha elaborat el fulletó informatiu dels diferents títols de transport a la zona central.

S'han publicat la Memòria anual, el treball



“Els comptes de transport a la Regió Metropolitana de Barcelona” i els “TransMet Xifres” trimestrals.

Sistemes d'informació

• Sistema d'Informació Geogràfica i base cartogràfica:

En aquest camp d'activitat, destaquen les realitzacions següents:

Durant l'exercici s'ha continuat la construcció de les bases cartogràfiques de l'àmbit territorial de l'ATM, a partir de la unificació de dades gràfiques i alfanumèriques de diversa procedència (ICC, Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana, IEC, ATM, etc.), morfologia (sistemes de referència, projeccions) i contingut (municipis, zones censals, carreteres, xarxa ferroviària, itineraris i parades d'autobús, vialer, etc.) per tal que serveixi de base a tots els estudis i projectes de l'ATM que requereixin referenciació geogràfica / cartogràfica.

S'ha fet el seguiment dels convenis signats entre l'ATM i les empreses o administracions interessades en el tema de l'adquisició de cartografia i / o serveis relacionats.

S'ha donat suport a la definició d'especificacions tècniques i procediments d'avaluació de la cartografia que s'encarrega per referenciar projectes constructius de Planificació d'Infraestructures i Serveis de l'ATM.

S'ha dut a terme la coordinació de l'equip de treball de desenvolupament del document d'especificacions tècniques i funcionals per a la implantació a l'ATM del Sistema d'Informació Geogràfica i Sistema de Gestió Documental corporatiu amb accés Intranet.

S'ha donat suport en la definició i contractació d'eines informàtiques que contribueixin a l'anàlisi del sistema de transports, permetin modelitzar la demanda i puguin interactuar amb la resta del sistema, bàsicament amb els mòduls de GIS (informació de base) i de modelització del transport (TransCad)

• Sistema d'Ajut a l'Explotació (SAE) per als autobusos de l'RMB:

Coordinació de l'equip de treball de desenvolupament del document d'especificacions tècniques per al concurs de proveïment i implantació del SAE de l'ATM i les empreses de transport públic col·lectiu de viatgers per carretera en règim de gestió indirecta a l'àmbit de competències de l'ATM.

Elaboració del plec de prescripcions per al concurs d'assistència tècnica de la direcció d'obra i la implantació del SAE i realització del concurs corresponent.

Suport a l'equip d'estudi d'ofertes i del document de proposta d'adjudicació, i inici de la implantació del projecte.

• Administració de la xarxa informàtica de l'ATM:

Durant l'any, s'han continuat les tasques de suport a la instal·lació informàtica i als usuaris.

Amb data 15 de maig, es va incorporar una altra persona al Servei de Sistemes d'Informació i Oficina Tècnica com a administrador de la xarxa local d'informàtica i suport als usuaris, amb l'objectiu de donar un servei integral tant a la xarxa actual com als nous sistemes que s'incorporaran.

Des d'aleshores, s'ha renovat el parc amb cinc ordinadors personals i un nou servidor d'ofimàtica.



Basat en el sistema operatiu Windows NT, aquest servidor de xarxa està destinat a potenciar la resposta dels serveis dependents, i centralitzar i automatitzar les còpies de seguretat, les instal·lacions de software dels ordinadors personals, la gestió de les impressores, etc.

Al mateix temps, mitjançant el seu sistema operatiu i les eines informàtiques associades, aquest servidor també permetrà l'administració i monitorització centralitzada de tots els recursos informàtics instal·lats a l'ATM.

• **Suport al desenvolupament del projecte d'Integració Tarifària:**

Des de Sistemes d'Informació s'han establert els projectes implicats en la implantació i fonamentalment s'han gestionat els aspectes tècnics de la integració tarifària.

Entre altres, destaquen els següents temes gestionats:

• **Sistema de Venda i Validació (SVV) dels autobusos de la RMB**

Gestió de les subvencions als operadors de autobusos dels Sistemes de Venda i Validació, coordinació i seguiment de la implantació, proves amb títols integrats, bolcats d'informació cap a l'ATM.

• **Tancament de les estacions de RENFE de la zona central**

Suport a la implantació del tancament tarifari de les estacions de Rodalies Renfe a la zona central de la RMB per a la Integració Tarifària (IT), conseqüència del conveni ATM-RENFE. A més, coordinació i seguiment de la implantació, proves amb títols integrats, i bolcats d'informació cap a l'ATM.

• **Adaptació dels SVV dels operadors públics actuals**

Coordinació de la adaptació dels SVV de FGC i TMB als requeriments de la IT, proves amb títols integrats, bolcats d'informació cap a l'ATM.

• **Sistema de Gestió de la Integració Tarifària de la ATM**

S'han elaborat els plecs de prescripcions tècniques dels Sistemes de Gestió de la Integració Tarifària (IT) i de la maquinària necessària. S'ha dut a terme el concurs públic i, durant l'exercici, s'han desenvolupat la major part les aplicacions informàtiques.

S'ha instal·lat la maquinària per processar la informació provinent dels operadors i xarxes de comercialització per gestionar el conjunt de la IT, distribuir els ingressos, gestionar la xarxa de comercialització de títols pròpia, fer les auditories, controlar el rebuig de la RMB, generar títols integrats, etc.

• **Manual Tècnic de Títols Integrats de la RMB**

Elaboració del manual tècnic per a la parametrització dels SVV dels diferents operadors amb els títols integrats i definició de les interfícies dels operadors amb l'ATM.

• **Gestió de la comercialització de títols ATM**

Suport a l'establiment de la xarxa de comercialització de títols ATM mitjançant operadors i els concerts actuals.

Gestió de l'adquisició inicial de suport de títols ATM per a l'inici de la IT en l'exercici vinent.



• **Convenis amb el Laboratori d'Assaigs i Investigacions de la Generalitat**

Realització i seguiment dels convenis establerts amb LGAI i relacionats amb el desenvolupament, la implantació i l'exploració de la IT:

- Homologació de les validadores per al SVV.
- Homologació de dispositius expenedors de títols.
- Homologació de proveïdors de títols magnètics.
- Assistència a la implantació del SVV.
- Auditoria de les dades dels operadors.
- Certificació de procediments de la IT.

Administració

• **Comptabilitat / Tresoreria:**

Execució del pressupost de 2000, així com preparació del de 2001.

Pel que fa a Tresoreria, s'han rendibilitzat al màxim els excedents derivats dels desfasaments entre el cobrament de les administracions i el pagament als operadors.

Preparació d'operacions de Tresoreria per un import de 6.500 MPTA amb cinc entitats financeres.

• **Contractació / Tramitació administrativa:**

- Suport als tràmits de contractació del Consorci: 25 concursos convocats.
- Redacció dels plecs administratius de tots els concursos
- Exercici de la secretaria de les meses de contractació.
- Control i revisió dels expedients de subvencions.
- Elaboració d'un conveni de col·laboració amb diverses entitats financeres per al finançament de la renovació de flota dels

operadors privats.

- Suport a l'auditoria externa per a l'elaboració de l'informe dels comptes anuals i a la Sindicatura de Comptes per a la seva revisió.

• **Serveis generals:**

Supervisió de les obres de la nova seu social que es varen iniciar el mes d'agost i que acabaran a mitjan desembre.

Realització de tots els tràmits pertinents per al trasllat de l'ATM a la nova seu social.

• **Personal:**

S'ha dut a terme la cobertura de places vacants, amb vuit noves incorporacions al llarg de l'any.

• **Secretaria:**

Assistència a les reunions col·legiades del Consorci i redacció de les actes pertinents.

• **Activitat i projecció exterior:**

Els membres de l'equip del Consorci han participat en diferents actes i conferències com a ponents o assistents. Cal destacar la seva intervenció en vint-i-nou congressos i conferències, on han estat ponents en disset ocasions, entre els quals cal destacar els organitzats per les European Metropolitan Transport Authorities (EMTA), la Union Internationale des Transports Publics (UITP), el Syndicat des Transports Parisiens (STP), la International Federation for Housing and Planning (IFHP) o les Universitats Politècnica de Catalunya i Pompeu Fabra.

També cal esmentar que, durant l'any 2000, l'ATM ha rebut nou visites de representants d'empreses, entitats i administracions estrangeres de Xile, Israel, França, Tunísia, etc., als quals s'ha atès,



tot fent-los una presentació de l'ATM i informant-los dels projectes en curs.

• **Dades de les activitats:**

S'ha efectuat un control periòdic de l'execució del pressupost. La mesura de la seva magnitud ens la donen els diferents assentaments comptables fets al llarg de l'any, ja que s'arriben a comptabilitzar 3.868 assentaments.

Així mateix, s'han elaborat els indicadors del sistema per a l'any 2000.

Fins avui, els diferents òrgans de govern i assessorament de l'ATM s'han reunit: Consell d'Administració (set vegades), Comitè Executiu (tretze vegades), Comissió Econòmica (onze vegades), Comissió Tècnica (dotze vegades), Comissió Jurídica (tres vegades), Ponència Tècnica d'Operadors (dues vegades), Ponència d'Usuaris i Beneficiaris (tres vegades), Comissió de Seguiment de la Integració Tarifària (nou vegades), i les diferents Comissions de Seguiment dels estudis de traçat del PDI (quaranta-dos vegades).

L'informe de gestió corresponent a l'exercici de l'any 2000 va ser presentat pel Director General de l'ATM al Consell d'Administració de l'ATM, en sessió de data 4 de desembre de 2000.



Actuació 2000

Pla Director d'Infraestructures 2001-2010

En el Consell d'Administració del 26 de juliol de 2000, es va presentar una proposta del Pla Director d'Infraestructures 2001-2010 (PDI). Els objectius que vol aconseguir l'execució del PDI són els següents:

- Augmentar significativament el volum de desplaçaments en transport públic i fer-li guanyar quota envers el vehicle privat en tots els àmbits de la RMB: dins la ciutat central, en els seus accessos, en les connexions entre les polaritats metropolitanes, etc., mitjançant una política d'oferta de gran volum.
- Aconseguir que la disponibilitat de transport públic col·lectiu amb infraestructura fixa no sigui un factor limitador del funcionament metropolità, de la implantació d'activitats a la RMB ni de la competitivitat internacional de Barcelona.
- Garantir la major eficàcia econòmica i social de les inversions públiques destinades al sistema metropolità de transport, mitjançant la planificació integral d'aquest i l'adequació de la modalitat de transport al volum de demanda previst.
- Emprendre un conjunt d'actuacions de xoc que remarquin la decidida voluntat de les Administracions de potenciar el transport públic a la regió metropolitana.

La proposta presentada incloïa els quatre programes d'actuació del Pla:

1. Ampliació de xarxa.
2. Millora i modernització de la xarxa.
3. Intercanviadors.
4. Actuacions a la xarxa ferroviària estatal.

Programa d'ampliació de la xarxa

Els criteris utilitzats en la identificació de les actuacions a la xarxa són els següents:

- Aprofitament exhaustiu de la infraestructura existent:
 - Adequació, per a viatgers, de les línies dedicades actualment a mercaderies: Mollet-el Papiol.
 - Increment de la capacitat de la línia de respondre a demandes creixents:
- Doblament en trams de via única.
- Instal·lacions de control que permetin majors freqüències.
- Allargament d'andanes.
 - Noves estacions en resposta als desenvolupaments urbanístics.
- Ampliació de les línies ferroviàries i de metro per servir zones denses (població i/o llocs de treball, més de 300 hab./ha) per tal d'augmentar la cobertura territorial i demogràfica de la xarxa. L'objectiu consisteix en no deixar en aquestes zones d'alta densitat, cap punt a més de 500 m. d'una estació de Metro, ni de 800 d'una estació de rodalia.
- Potenciació de l'efecte xarxa (homogeneïtzació de fluxos entre les línies, possibilitat que la majoria de desplaçaments es facin amb un únic intercanvi), mitjançant una línia perimetral i la creació d'intercanviadors.
- Assignació a cada relació de la modalitat de transport més eficient en funció del flux de demanda previsible: Autobús fins a 2.500-4.000 viatgers/hora i sentit; Tramvia / Metro lleuger, per a la franja 3.000-8.000 viatgers/hora i sentit; Metro i ferrocarril per a corredors



amb demanda superior.

- Desenvolupament de les modalitats mitjançant l'establiment de xarxes interconnectades, i no de trams aïllats.

- Identificació dels grans nuclis generadors / d'atracció de desplaçaments de persones i, especialment, dels grans intercanviadors de transport extrametropolità: Aeroport, estacions del TAV.

- Emmarcament de les actuacions del PDI dins un període de 10 anys, amb previsions a llarg termini de la xarxa, a fi de no impedir-ne futurs desenvolupaments.

El programa d'ampliació de la xarxa ferroviària del PDI inclou les actuacions de perllongament que es duen a terme en la xarxa ferroviària actual de Metro (TMB) i d'FGC, així com la nova línia L9 de Metro i les noves modalitats de transport: la línia de tramvia Baix Llobregat-Diagonal-Besòs i el Metro lleuger Trinitat Nova-Can Cuiàs.

Les ampliacions de la xarxa s'han plantejat per donar cobertura, amb una modalitat d'alta capacitat, a les zones d'alta densitat de mobilitat (generació de viatges i atracció de viatgers) que actualment no tenen un servei ràpid i eficient de desplaçament metropolità.

L'altre gran objectiu del programa ha estat l'increment de la connectivitat de les diferents xarxes ferroviàries. Els intercanviadors han estat dissenyats de manera que el temps d'intercanvi entre les andanes sigui el mínim.

Modernització i millora de xarxa

Aquest Programa del PDI 2001-2010 inclou tres grans tipus d'intervencions a la

xarxa actual:

- Actuacions infraestructurals més relacionades amb el territori: desdoblaments, permeabilitat del traçat, etc. També inclou operacions amb pocs precedents a la xarxa barcelonina de transport públic: la cirurgia infraestructural, consistent a tallar un tram d'una línia i afegir-lo a una altra (L4 / L2), que només troba un precedent en el brançal Aragó-Urquinaona-Correu del Gran Metro, del qual se la va separar a fi que esdevingués l'embrió de l'L4. I també la construcció de noves estacions en interestacions llargues de línies en servei, per tal d'augmentar-ne l'accessibilitat local.

- Actuacions destinades a millorar la comoditat i la qualitat del servei ofert al client de TPC: nou material mòbil, millora d'estacions i, molt especialment, l'adaptació d'aquestes a les PMR, fins a completar la xarxa, fet d'obligatorietat legal a partir del 2006. L'experiència està demostrant que també fan ús d'aquestes instal·lacions col·lectius per als quals en un principi no havien estat dissenyades, com ara els vianants amb cotxets i carrets, les persones grans, etc. cosa que és motiu de més per continuar les actuacions.

- Actuacions fetes en la xarxa actual de metro que en faciliten l'explotació. L'usuari en percebrà els efectes mitjançant un increment de la seguretat, tant civil com ciutadana, un increment de la regularitat, o simplement una reducció dels costos d'operació gràcies a una major eficàcia del sistema.

Intercanviadors

Des de fa deu anys, la RMB està experimentant una redistribució espacial de la població i l'activitat econòmica. De la mateixa manera que la majoria d'àrees metropolitanes europees, la ciutat central, Barcelona, i el municipis, que formen el continu urbà (l'Hospitalet de Llobregat,



PDI





Badalona, Santa Coloma de Gramenet, etc.) estan perdent població, que es dirigeix cap a zones poc denses, situades a més de 25-30 km de Barcelona, sota la influència de les polaritats històriques de la segona corona: Sabadell, Terrassa, Mataró, etc. Aquesta nova distribució espacial comporta un fort increment de la mobilitat intermunicipal, un augment de la longitud mitjana dels desplaçaments, fonamentalment radials, i una pèrdua de participació del transport públic en el conjunt de la mobilitat.

Davant d'aquesta situació, el transport públic col·lectiu de la RMB no es comporta realment com un sistema. Per davant de l'heterogeneïtat dels operadors (públics / privats, i, dintre d'aquests, a risc i ventura o de gestió interessada; de diferent volum de negoci, etc.), el factor més important és la integració insuficient de les diferents modalitats de transport. La integració institucional comença a consolidar-se, la integració tarifària serà una realitat en poc temps, però la integració física de les xarxes encara és un problema: els punts de correspondència entre modalitats són insuficients, i bona part dels existents són poc eficients, amb intercanvis difícils.

Aquesta manca d'integració del sistema de TPC, juntament amb la disminució generalitzada de les densitats residencials i d'activitats i l'increment de la motorització, afavoreix el predomini del vehicle privat en la mobilitat metropolitana, especialment en els viatges no obligats. Per provar d'aturar aquesta tendència, es plantegen dues directrius:

- Afavorir les interconnexions entre les diferents línies de transport públic de manera que s'incrementi l'efecte xarxa, tot disminuint l'efecte dissuasiu dels transbordaments i aprofitant millor la integració tarifària. Aquesta directriu es tradueix en dues línies d'actuació: millora dels intercanviadors existents i creació de nous intercanviadors.
- Afavorir la complementarietat del vehicle

privat amb el transport públic, tot assignant a cada modalitat els sectors de demanda en els quals són més eficients en funció de les seves característiques. Es proposa la construcció d'aparcaments de dissuasió a totes les estacions de Rodalies Renfe i FGC que tinguin terrenys adequats i amb una capacitat suficient per satisfer la demanda estimada.

Propostes a la xarxa ferroviària estatal

Els objectius i criteris a què han de respondre les actuacions infraestructurals proposades a la xarxa ferroviària estatal són els següents:

- Major integració dels serveis ferroviaris de Rodalies Renfe amb la resta de les modalitats del sistema metropolità de transport públic:
 - Millora dels punts d'intercanvi.
 - Desenvolupament dels títols integrats.
- Millora de la cobertura territorial i de l'accessibilitat de la xarxa ferroviària:
 - Extensió dels park&ride.
 - Localització de noves estacions, on hi hagi demanda que ho justifiqui.
- Millora dels serveis de rodalia:
 - Establiment de serveis semidirectes entre Barcelona i els principals nuclis de la 2a corona.
 - Connexió entre si dels ramals de la costa i de l'interior.
- Aprofitament intensiu de les infraestructures existents:
 - Utilització conjunta per al servei de rodalia de línies reservades fins ara a mercaderies.
 - Ús de la nova línia d'alta velocitat per a serveis de rodalia "ampliada", regionals i de llarg recorregut, amb l'alliberament consegüent de franges en les línies actuals.
 - Introducció de modificacions en la infraestructura actual que permetin la creació de nous serveis o la millora del temps de recorregut.



- Superació de colls d'ampolla a la xarxa actual:
- Ampliació de la capacitat en els trams més carregats, per fer possibles els serveis semidirectes.
- Desdoblament dels trams de via única amb demanda elevada.

- Implantació de la línia d'alta velocitat amb:
- Estacions amb una bona cobertura territorial.
- Màxima accessibilitat amb TP ferroviari (metro, RENFE Rodalies i FGC).
- Garantia de manteniment sense interrupcions del servei de rodalia.

- Millora de la inserció urbana del ferrocarril:
- Supressió de passos a nivell i permeabilitat de la línia en general.
- Soterrament de línies en trams crítics.
- Barreres sòniques.

Els acords adoptats en relació al PDI en el Consells d'Administració de l'ATM van ser:

- Aprovar inicialment els quatre projectes de traçat de la línia L9:
- L9 Tram Sagrera Meridiana-Gorg Singuerlin
- L9 Tram Maria Cristina-Sagrera Meridiana
- L9 Tram Zona Franca-Maria Cristina
- L9 Tram Parc Logístic-Aeroport
- Aprovar els estudis d'alternatives de la resta d'actuacions del PDI, amb el compromís de l'ATM d'elaborar els projectes de traçat corresponents i treure'ls posteriorment a informació pública:
- Perllongament: L1 Fondo-Badalona Centre
- Alternatives de traçat Pl. Espanya-Línia del Vallès de FGC
- Connexió L9 amb L3/L4 a Nou Barris-Sant Andreu
- Perllongament L1: Feixa Llarga-El Prat (Pl. Catalunya)
- Perllongament L-2 Sant Antoni-Fira
- Estudi d'alternatives de traçat i modalitat

de transport per servir el corredor Sant Boi-Castelldefels

- Intercanviador central

El mes de novembre es van acabar tots el projectes de traçat, excepte el del tram Sant Antoni-Fira de la L-2.

Així mateix, el Departament de Política Territorial de la Generalitat ha iniciat la redacció dels projectes constructius de les actuacions acordades, a l'efecte d'accelerar la disponibilitat de projectes a incloure en el Conveni de Finançament d'Infraestructures 2001-2004.

Línia 9

El Consell d'Administració del 4 de desembre de 2000 va aprovar el projecte de traçat definitiu de la línia 9.

La línia L9 és l'actuació estructuradora del conjunt del PDI. Té una longitud de 41,4 km, amb 43 estacions, i la demanda prevista també és molt elevada: s'ha avaluat en 85 milions anuals de passatgers. La inversió se situa entorn dels 197.000 MPTA en infraestructura i els 40.000 MPTA en material mòbil.

Com es pot veure en el gràfic adjunt, el traçat de l'L9 comença a l'Aeroport, continua per la Zona Franca (és un focus captador de viatges), la Fira de Pedrosa, el passeig de la Zona Franca (juntament amb la plaça Cerdà i la futura Ciutat Judicial), i l'Hospitalet (barris de Santa Eulàlia i Collblanc), paral·lelament a l'avinguda de Carles III; en aquests barris es localitza una forta generació de viatges a causa de l'alta densitat d'habitatges. A més, es contempla un intercanviador entre la L-1 i L-9 del Metro i totes les línies de Rodalies Renfe a la Torrassa.

A continuació, l'L9 segueix un traçat paral·lel a la Ronda del Mig (de densitat alta i amb molta circulació de vehicles



privats) i la Travessera de Dalt, fins arribar a la plaça Sanllehy (zona de densitat molt alta).

A partir d'aquest punt, la línia L9 es dirigeix a la Sagrera, l'estació del TGV, el Bon Pastor i Santa Coloma, on es bifurca en dos ramals. El primer es dirigeix al barri de Singuerlín, al municipi de Santa Coloma, mentre que el segon ramal acaba al barri de Gorg, a Badalona, i també dóna servei als barris de Llefià, La Salut i Santa Rosa. Totes aquestes zones són d'alta densitat i tenen un baix nivell de motorització.

Els principals objectius d'aquesta nova línia de metro són:

- Oferir un servei ràpid i eficient a tots els barris d'alta densitat de població que hi ha al llarg de la Ronda del Mig i al Barcelonès Nord, actualment poc servits amb xarxes d'alta capacitat.
- Actuar com a reestructurador de la xarxa ferroviària. Els 14 punts de correspondència, amb connexions amb totes les línies de Metro, FGC i Rodalies Renfe, permetran redistribuir la càrrega de les línies ferroviàries i millorar la qualitat del servei ofert.

Les característiques tècniques de la nova línia 9 són:

Característiques	Nombre
Estacions	43
Intercanviadors	14
Longitud (km)	41,4
Trens	40
Temps de recorregut Aeroport-Gorg/Singuerlín	66 min.
Demanda total dia feiner (any 2010)	310.000
Viatgers/any (milions)	87
Inversió infraestructura (MPTA)	197.000
Inversió material mòbil (MPTA)	40.000

Dins el procés de definició del sistema de finançament de la línia, s'han efectuat tots els treballs de preparació en el marc del Conveni ATM-BEI (Banc Europeu d'Inversions) i s'ha elaborat i lliurat tota la

documentació sol·licitada per l'Administració de la Generalitat i l'Administració General de l'Estat.

S'ha encarregat a l'Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC) l'elaboració de l'estudi geològic, hidrogeològic i geotècnic, la cartografia a escala 1:500 i la georeferenciació dels béns i serveis afectats de la línia L9. S'han acabat els treballs relatius al traçat original i s'està en fase d'execució de les modificacions sorgides arran de la informació pública.

També s'ha signat un conveni amb el Departament de Medi Ambient per tal d'establir les prescripcions mediambientals d'obligat compliment durant la redacció dels projectes i l'execució de l'obra, les quals ja han estat incorporades al plec de prescripcions tècniques particulars d'aquests concursos.

Tramvia Diagonal - Baix Llobregat

El Consell d'Administració de l'Autoritat del Transport Metropolità, en la reunió celebrada el 27 d'abril de 2000, va adjudicar al grup integrat per les empreses FCC Construcció, SA, Alstom Transporte, SA, Alstom Transport, SA, Marfina, SL, Arande, SL, COMSA, SA, NECSO Entrecanales Cubiertas, SA, Acciona, SA, Soler i Sauret, SA, CGT Corporación General de Transportes, SA, CGEA Transport, Bansabadell Inversió Desenvolupament, SA i Société Générale, la redacció del projecte, i la construcció i l'explotació d'un sistema de tramvia/metro lleuger per al corredor Diagonal - Baix Llobregat de l'àrea de Barcelona.

En el període comprés entre mitjan de juliol i darrer de setembre, es va sotmetre a informació pública el projecte de traçat, expropiacions, urbanització i serveis afectats. En aquest període es van presentar un total de 22 al·legacions que





van ser resoltes en el Consell d'Administració del 4 de desembre que va aprovar el projecte de traçat definitiu.

Les característiques tècniques d'aquesta nova modalitat de transport a implantar són:

- Característiques del traçat: 14,6 km de línia, amb 29 estacions amb una o dues andanes.

• Línies de servei

- Línia T1: Plaça Francesc Macià – L'Hospitalet - Esplugues – Cornellà – Sant Joan Despí (Centre)
- Línia T2: Plaça Francesc Macià – L'Hospitalet - Esplugues – Cornellà – Sant Joan Despí (Av. Barcelona)
- Línia T3: Plaça Francesc Macià – L'Hospitalet - Esplugues – Sant Just Desvern - Sant Feliu de Llobregat

• Material mòbil

- Tramvia modern de pis baix integral (35 cm sobre cota de carril), model Alstom Citadis 302, composició modular, bidireccional, amb portes a tots dos costats i dues cabines de conducció.
 - Nombre d'unitats: 21 tramvies.
 - Longitud dels vehicles: 33 m. L'amplada exterior serà de 2,65 m. Capacitat per a 218 viatgers (72 seients).
 - Accessible a persones amb mobilitat reduïda, facilitat d'accés amb bicicletes, amb cotxets, etc.
- Connexions amb la resta de la xarxa ferroviària, integrat tarifàriament en el sistema, i amb connexions directes amb Rodalies Renfe C4 a Sant Feliu i Cornellà, Metro L5 a Cornellà i Cardenal Reig (estació planificada), Metro L3 a Palau Reial i Maria Cristina, Metro L9 a Maria Cristina (línia aprovada) i FGC Llobregat –

Anoia a Pl. Francesc Macià (línia planificada).

- La demanda prevista és de 19 milions viatgers/any, i varia entre els 8,4 del primer any i els 21 milions de l'any 15.

El projecte de traçat de la xarxa de tramvies ha estat sotmès a una avaluació d'impacte ambiental, efectuada pel Departament de Medi Ambient de la Generalitat de Catalunya, que estarà acabada a principis de l'any 2001 i serà sotmesa a informació pública.

D'altra banda, s'ha procedit a la redacció del contracte d'adjudicació, que va ser signat el 17 de novembre pel President de l'ATM i pel President de Tramvia Metropolità, SA.

Finançament i tarifes

Contractes-Programa amb TMB i FGC

El 27 d'abril es van signar, entre l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) i els operadors públics Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) i Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), els Contractes-Programa que estableixen el marc de finançament dels serveis oferts per aquests operadors per al període 1999-2001.

La signatura dels convenis de finançament de l'ATM per al període 1999-2001 el passat 14 de desembre de 1999 va fer possible formalitzar els Contractes-Programa de l'ATM amb TMB i FGC per al període 1999-2001, juntament amb la liquidació de l'exercici de 1998.

Els objectius del Contracte-Programa es defineixen en relació amb l'oferta, la qualitat del servei, l'impuls d'integració del sistema (tarifària i de comunicació i imatge), l'increment de la demanda, el sanejament financer i el compliment del



coeficient de cobertura.

Els compromisos s'estableixen dins d'un marc de finançament dels serveis previstos en el contracte lligat al compliment d'indicadors coincidents amb els acords de finançament de l'ATM:

- De part de l'ATM: fer les aportacions econòmiques, portar a terme el seguiment i el control dels serveis produïts i desenvolupar programes i actuacions relatius a les funcions que li han estat assignades (la planificació dels serveis, la definició del sistema tarifari integrat, la titularitat i el repartiment dels ingressos

tarifaris, el control d'ingressos, despeses i inversions de les empreses prestadores dels serveis de transport, la publicitat, la informació i les relacions amb els usuaris).

- De part de l'operador: fan referència a l'oferta, el material mòbil, les instal·lacions, la qualitat del servei, els aspectes de gestió i financers, el bitlletatge i l'increment de demanda (veure quadres)

Les necessitats dels dos operadors públics per al període 1999-2001 s'han xifrat en 124.517 MPTA, el 71% per a TMB i el 29% per a FGC.

Quadres de compromisos i necessitats

Compromisos del període	TMB		FGC
Producció (cotxes-km útils)	4,6% TB	3,6 FMB	20%
Material mòbil	13 unitats TB	20 unitats FMB	2 anys l'antiguitat mitjana (60 altes i 120 baixes)
Funcionament d'instal·lacions	Escalles, ascensors, sistemes de validació i venda i d'informació, aire condicionat, ventilació		
Qualitat	Accessibilitat, disponibilitat, temps, seguretat, atenció al client, comoditat, informació i medi ambient		
De gestió (PTA/cotxe-km total)	1,6% TB	3,7% FMB	11%
Bitlletatge	tarifes, sistema de validació i venda integrat, control del frau		
Increment de demanda (viatgers)	2,6% TB	0,2% FMB	8%

1999-2001	TMB (M PTA)	FGC (M PTA)
Pèrdues operatives	29.993	9.084
Resultats financers	5.618	900
Interessos per sanejament	8.971	-
Inversió de manteniment	21.998	15.458
Inversió d'ampliació	2.361	2.243
Impacte llei 66/1997	4.048	2.489
Necessitats corrents	72.989	30.174
Amortització de deute	13.285	5.986
Material mòbil L-2	2.083	-
TOTAL NECESSITATS	88.357	36.160



Coeficient de cobertura	1999	2000	2001	Mitjana
TMB	76,0%	77,5%	79,6%	77,7%
FGC	67,7%	70,4%	71,3%	69,8%

Evolució de l'endeutament	31/12/1999	31/12/2000	31/12/2001
TMB (M PTA)	103.557	98.445	92.990
FGC (M PTA)	17.718	13.317	7.168

Durant l'exercici de l'any 2000 i de manera periòdica s'ha fet el seguiment dels Contractes-Programa signats amb Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) i Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC).

Els resultats del seguiment dels Contractes-Programa a la fi del tercer trimestre de l'any són:

TMB

COMPTE DE RESULTATS (MPTA)	Real (Prov.) 30.12.2000	C-P 2000
Ingressos	36.755,6	34.860,9
Vendes	33.748,7	
Altres ingressos	3.006,9	
Despeses operatives	42.498,5	41.437,0
Personal	28.850,4	
Material, Serv. exteriors i Altres	9.801,7	
Electricitat/Carburants	3.846,4	
Sistema complementari de pensions	3.660,1	3.544,0
Dèficit operatiu	-9.403,0	-10.120,1
Amortitzacions	6.219,0	6.332,0
Res. financ. estructurals negatius	1.490,3	1.874,0
Interessos sanejament	3.180,1	2.996,2
Subvenció de capital traspasada a resultats	830,0	250,0
Dèficit comptable	-19.462,4	-21.072,3
Resultats extraordinaris positius	421,3	0,0
Impacte llei 66/97 despesa	1.239,2	895,5
Total dèficit	-20.280,3	-21.967,8
Coeficient cobertura (%)	79,6%	77,5%



FGC

COMPTE DE RESULTATS (MPTA)	Real (Prov.) 30.12.2000	C-P 2000
Ingressos (sense incloure financers)	7.333,0	7.069,0
Despeses operatives	10.372,0	10.040,0
Personal	7.220,0	7.008,0
Altres despeses explotació	2.897,0	2.844,0
Sistema complementari de pensions	255,0	188,0
Dèficit operatiu	-3.039,0	-2.971,0
Resultats financers negatius	217,0	307,0
Amortització de l'immobilitzat	4.405,0	4.400,0
Dèficit comptable	-7.661,0	-7.678,0
Resultats extraordinaris	88,0	0,0
Efecte regla prorata	204,0	278,0
Total dèficit	-7.953,0	-7.956,0
Coeficient cobertura (%)	70,70%	70,41%

Tarifa mitjana ponderada any 2000 a la zona central

En l'àmbit agregat els viatges de pagament directe de la zona de tarifa plana han suposat 505,24 milions durant l'any 2000, cosa que representa una xifra de 5,1 milions més respecte de la prevista inicialment. La xifra d'ingressos anuals de recaptació ha estat de 37.162 MPTA, és a dir, 951 MPTA per sobre de la previsió.

Pel que fa a la tarifa mitjana ponderada a la zona central de l'any 2000, aquesta se situa en les 73,55 PTA, és a dir, 1,15 PTA per sobre de les 72,40 PTA previstes per a l'any 2000, tot i que cal tenir en compte que les dades de tancament de l'EMT són provisionals.

L'explicació d'aquesta desviació en la tarifa mitjana ponderada respecte de l'aprovada i prevista per a aquest any és deguda a diversos motius:

- Una utilització més alta de les targetes de 10 viatges, T-1, O-1, B-1, etc., de 3,69 punts.
- Per contra, una utilització inferior de títols de transport amb una tarifa mitjana ponderada inferior, com ara de les targetes T-50/30, T-10x2, i T-MES amb 2,21 punts, 1,97 punts i 0,26 punts de menor penetració respectivament.

Una penetració superior dels títols englobats dins del capítol «d'altres» amb una tarifa mitjana ponderada major. Aquest fet és degut, fonamentalment, al fet que en la previsió de tancament de Rodalies Renfe no s'ha tingut en compte la integració de la seva xarxa a l'àmbit dels 13 municipis amb tarifa plana amb les targetes T-10 i T-50/30. Cal assenyalar que les targetes T-Mes i T-Dia van començar a ser vàlides a Renfe a partir del mes de gener, com estava previst. D'altra banda, la integració de la xarxa



de Renfe no es va produir el mes de setembre amb les targetes T-10 i T-50/30, com es preveia, degut a un retard en la implantació d'un sistema de validació compatible amb la resta de les xarxes

existents de les estacions d'aquest àmbit. Tanmateix, es preveu l'adequació d'aquests sistemes a partir de l'1 d'abril de l'any 2001.

TARIFA MITJANA PONDERADA. GENER-DESEMBRE 2000
ZONA CENTRAL- RESUM
DISTRIBUCIÓ PER TIPUS DE TÍTOL

Tipus Títol	Preu títol	PREVISIÓ ANY 2000				GENER-DESEMBRE 2000			
		M. Viatges	%Ús	M. Ptes	TMP Neta	M. Viatges	%Ús	M. Ptes	TMP Neta
Bitllet Senzill	150	49,60	9,92	6.953	13,90	49,99	9,90	7.032	13,92
T-1	825	259,86	51,96	19.066	38,12	281,77	55,77	20.931	41,43
O-1, B-1,...	820	11,89	2,38	911	1,82	11,43	2,26	876	1,73
T-4 i T.Pens.	360	19,82	3,96	667	1,33	20,84	4,12	701	1,39
T-10x2	1.325	12,04	2,41	720	1,44	2,20	0,44	134	0,26
T-50/30	3.500	41,06	8,21	2.559	5,12	30,31	6,00	1.877	3,71
T-DIA	625	1,11	0,22	81	0,16	1,16	0,23	90	0,18
T-MES	5.550	97,82	19,56	4.699	9,39	97,52	19,30	4.758	9,42
Altres		6,95	1,39	557	1,11	10,02	1,98	763	1,51
TOTAL		500,15	100,00	36.211	72,40	505,24	100,00	37.162	73,55

(*) Les dades de l'EMT són dades provisionals de tancament.

Integració tarifària

L'objectiu bàsic del Nou Sistema Tarifari Integrat és contribuir a fer que el transport metropolità sigui un sistema més atractiu per als usuaris actuals i potencials.

A partir del moment que l'oferta de serveis del transport metropolità és percebuda com una xarxa integrada i unitària, un sistema de tarifes fàcil d'entendre i basat en principis acceptables per als ciutadans contribueix a tenir un nivell adequat de cobertura i a potenciar-ne la imatge.

El Consell d'Administració de 15 de novembre de 2000 va aprovar el projecte de desenvolupament i d'implantació del Sistema Tarifari Integrat a la Regió Metropolitana de Barcelona.

La descripció del sistema tarifari integrat implica definir, bàsicament, tres aspectes:

- Zonificació: separació del territori mitjançant corones geogràfiques sectoritzades.
- Gamma de títols: creació de títols de transport integrats amb diferents prestacions i públics objectiu.

- Estructures de preus: definició del preu de cada títol de transport, amb una única regla de formació i un nivell de preus que sigui atractiu per al ciutadà.

Zonificació

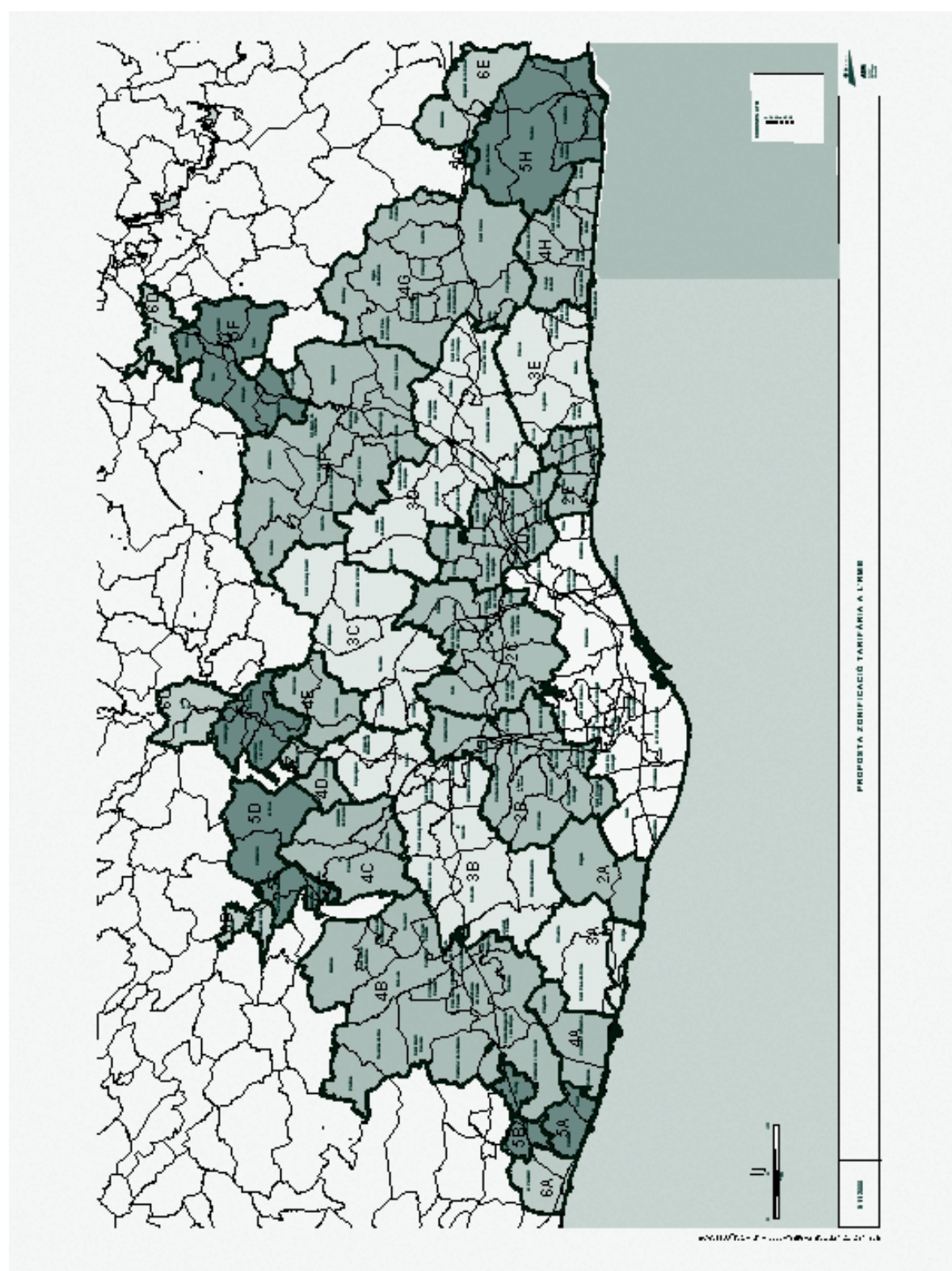
El territori subjecte a integració tarifària és la regió metropolitana de Barcelona ampliada fins als límits dels serveis ferroviaris de rodalia, amb un total de 200 municipis i més de 4,5 milions de persones.

Aquest territori ha estat dividit en 6 corones i en diferents sectors.

Les corones tenen una forma concèntrica al voltant de la Corona 1, formada pels 18 municipis compresos en l'àmbit de l'EMT, i es defineixen en funció de la distància quilomètrica.

Els sectors s'han establert sobre la base dels diferents corredors de trànsit, tot procurant no dividir les àrees d'influència de les capitals ni les polaritats comarcals.

S'anomena zona tarifària l'àrea resultat de la intersecció de corones i sectors.





Les tarifes s'estableixen comptant el nombre de zones tarifàries travessades. La gamma de títols va des d'una zona fins a sis zones; si es travessen sis zones tarifàries o més, el títol de transport a adquirir serà el de sis zones.

Els desplaçaments complets que tinguin origen i destinació entre estacions contigües en el cas ferroviari, o entre municipis limítrofes en el cas de l'autobús, es consideraran com d'una zona, encara que travessin dues zones de transport.

La **gamma i prestacions dels títols integrats** ATM són:

- **T-10 Integrada:** Targeta multiviatge que permet fer deu desplaçaments integrats per les zones adquirides i en totes les modalitats de transport. Títol multipersonal. Títol horari (temps d'utilització en funció del nombre de zones).
- **T-50/30:** Targeta multiviatge que permet fer cinquanta desplaçaments integrats per les zones adquirides i en totes les modalitats de transport. Validesa temporal: trenta dies consecutius des del primer viatge. Títol unipersonal. Títol horari (temps d'utilització en funció del nombre de zones).
- **T-Mes:** Títol de transport que permet fer un nombre de desplaçaments il·limitat, vàlid per viatjar en totes les modalitats de transport dins les zones adquirides. Validesa temporal trenta dies consecutius des del primer viatge. Títol personalitzat mitjançant DNI o carnets acreditatius dels operadors.

- **T-Dia:** títol vàlid per a les zones adquirides i totes les modalitats de transport, nombre de viatges il·limitat, validesa temporal d'un dia (el dia del primer viatge fins a l'aturada del servei). Títol unipersonal.

Tots aquests títols de transport són d'una a sis zones, amb l'excepció de la targeta

T-Mes, que inicialment entrarà en funcionament per a una zona i posteriorment per a més zones, segons es vagi portant a terme tot el procés de desplegament del sistema tarifari integrat.

Per als diferents títols integrats, el període de temps de transbordament despenalitzat és d'una hora quinze minuts per als títols d'una zona, i s'incrementa en quinze minuts per cada zona addicional.

Juntament amb aquests títols integrats, hi ha dos títols monomodals i no integrats amb preus de referència per als diferents operadors: el bitllet senzill i la targeta monomodal de deu viatges, per als operadors de fora de l'àmbit de la zona central.

Temporalment, durant l'exercici 2001 FGC podrà mantenir els abonaments trimestrals i anuals fora de la corona 1.

Estructures de preus

Els preus aprovats per part del Consell d'Administració per a l'exercici 200, en pessetes, 1 són els següents:

	1 Zona	2 Zones	3 Zones	4 Zones	5 Zones	6 Zones
T-10 Integrada	885	1.800	2.450	3.150	3.600	3.850
T-50/30	3.700	6.200	8.700	10.850	12.850	14.250
T-MES	5.825					
T-DIA	670	1.175	1.650	2.200	2.750	3.150



El bitllet senzill, per a un sol operador i no integrat, tindrà el següent preu de referència per zones:

	1 Zona	2 Zones	3 Zones	4 Zones	5 Zones	6 Zones
Bitllet senzill	160	240	340	450	560	650

L'increment nominal de preus per a cadascun dels títols de transport a la zona central, durant l'exercici de l'any 2001 i en relació a l'exercici actual, és:

	Any 2000	Any 2001
Bitllet senzill	150	160
T-1 (*)/ T-10 integrada	825	885
T-50/30(*)	3.500	3.700
T-Mes	5.550	5.825
T-Dia	625	670

(*) Actualment parcialment integrades, incrementen substancialment les seves prestacions.

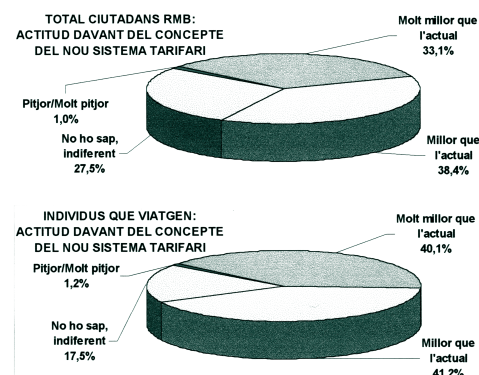
Increment de viatges/dia resultat de la integració tarifària

	Segur	Probable
Captats del cotxe	205.000	419.000
Canvis en les etapes	7.500	7.500
Incr. etapes TPC	145.000	145.000
Total	357.500	571.500
Increment TPC	14,77%	23,61%

Avaluació del Nou Sistema Tarifari Integrat

L'avaluació de la utilització del nou sistema tarifari integrat preveu un creixement molt important de la demanda. Segons l'estudi de mercats realitzat amb una mostra de 20.674 ciutadans, l'increment total de viatges en un dia feiner habitual previsiblement se situarà, segons les dades de l'enquesta, entre 357.500 i 571.500 viatgers al dia. La primera xifra té en compte només els usuaris que han declarat que és segur que faran un canvi com a resultat de la integració, i a la segona s'hi han inclòs també els que consideren probable, però no segur, el canvi al transport públic col·lectiu. En percentatges, aquests increments es tradueixen en un 14,77% més de viatgers o en un 23,61%, respectivament.

Pel que fa a la pregunta de fins a quin punt sembla millor el nou sistema integrat que l'actual, la resposta de la mostra és molt satisfactòria: en total, un 71,5% respon que el sistema integrat serà millor que l'actual. Entre les persones que viatgen, aquest resultat és encara més positiu, amb un 81,3% d'individus que manifesten que el nou sistema és millor.





57



A més de la bona acceptació del sistema, cal destacar que pràcticament no es detecta cap rebuig.

Les raons de la bona acollida del nou sistema per part dels enquestats estan relacionades principalment amb l'estalvi i el component pràctic del nou sistema. El 48,5% de les respostes dels ciutadans de la RMB tenen a veure amb l'economia i l'estalvi, un 25,9% amb el component pràctic, el 13,9% amb la comoditat que representa evitar diferents tipus de títols, i el 12,4% valora que el sistema integrat sigui vigent per a tots els transports. En el cas dels individus de la RMB que han manifestat que s'han desplaçat, els percentatges són bastant similars.

Atenent al caràcter progressiu d'implantació del nou sistema tarifari en els diferents operadors, a un període necessari d'adaptació de la demanda i a la dificultat de determinar el grau de penetració dels diferents títols integrats, s'ha avaluat que l'impacte per a l'any 2001 serà un increment d'entre 50 i 66 milions de viatgers de pagament, xifra que representa un augment d'entre el 8,5 i el 11% en tot el sistema, amb comportaments diferents segons l'operador.

Per a l'any 2001 l'escenari considerat a l'hora de l'avaluació és un increment de **58,2 milions de viatgers, xifra que representa un 9,7%.**

La tarifa mitjana ponderada del sistema previsiblement passarà de 83,16 PTA per viatge a 69,27 PTA/viatge, cosa que significa que l'**aportació** del ciutadà per cada viatge serà de **13,89 PTA** menys, és a dir, una mitjana de **descompte del 16,7%.**

Tarifa mitjana ponderada any 2001

Any 2000	Any 2001	ABS.	%
83,16	69,27	-13,89	-16,7%

Per a l'any 2001, el **cost d'implantació** del nou sistema tarifari s'ha xifrat en 4.308 milions de pessetes de menor recaptació del conjunt d'operadors.

El **calendari** indicatiu aprovat pel Consell d'Administració de l'ATM és el següent: el Sistema Tarifari Integrat s'iniciarà a partir de l'1 de gener de 2001 amb l'entrada en servei de la targetes T-Mes i T-Dia a tots els operadors de la corona 1 (TMB, FGC, Rodalies Renfe -22 estacions- i autobusos de l'EMT), el 15 de gener de 2001 entraran en servei les targetes T-10 i T-50/30 per a TMB, FGC i primers operadors d'autobús. L'1 d'abril es podran utilitzar els nous títols integrats a la xarxa dels operadors públics i pràcticament a la majoria d'operadors privats de gestió indirecta de l'EMT i de la DGPT, i en acabar el primer semestre de l'any s'haurà completat la integració amb tots els autobusos interurbans.

Estudi «Els comptes del transport de viatgers a la regió metropolitana de Barcelona»

Juntament amb l'Associació per a la Promoció del Transport Públic, la Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona, el Departament de Medi Ambient, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques, la Diputació de Barcelona i la Fundació Reial Automòbil Club de Catalunya, l'Autoritat del Transport Metropolità va encarregar a la Universitat Politècnica de Catalunya i a la Universitat de Barcelona la realització d'un estudi que avalués els costos socials del transport de viatgers a la regió metropolitana de Barcelona. A més del grup promotor, van col·laborar en l'estudi més de quaranta institucions, empreses i associacions vinculades a l'àmbit de la mobilitat metropolitana que hi van aportar dades, idees i suggeriments.



L'objectiu principal d'aquesta primera edició dels comptes del transport metropolità era definir la metodologia i consensuar, amb tots els agents implicats en el món de la mobilitat, els procediments d'obtenció de la informació, els valors clau, els atributs i els efectes a considerar.

S'han avaluat els costos directes i

indirectes d'operació, s'ha fet una valoració del temps de desplaçament en totes les categories (de viatge, d'accés, d'espera...) i també de les externalitats relacionades amb l'accidentalitat, la contaminació atmosfèrica i l'acústica.

Els resultats principals de l'exercici 1998 són els següents:

Taula comparativa (mpta) sense impostos

	Vehicle privat	Transport públic	Taxi	Total
Operació directes	72.059	54.269	42.296	169.254
Operació indirectes	583.640	56.907	19.192	659.737
Temps	417.671	311.702	29.358	758.731
Externalitats	50.340	9.207	2051	61.598
Total transport	1.213.397	433.632	93.527	1.740.060
Viatgers-km (en milions)	9.516	5.131	388	15.035
Pta/viatger-km	127,51	84,52	241,27	115,74

Taula comparativa (mpta) amb impostos

	Vehicle privat	Transport públic	Taxi	Total
Operació directes	135.571	57.105	45.865	238.540
Operació indirectes	650.891	56.907	19.192	726.989
Temps	417.671	311.702	29.358	758.731
Externalitats	50.340	9.207	2051	61.598
Total transport	1.343.611	436.523	96.465	1.876.598
Viatgers-km (en milions)	9.516	5.131	388	15.035
Pta/viatger-km	141,19	85,08	248,85	124,82



Com que la monetització d'alguns conceptes, com el temps o l'accidentalitat, és complicada i se'n podria qüestionar la

idoneïtat, convé mostrar també els efectes quantitatius del transport metropolità en les unitats físiques originals:

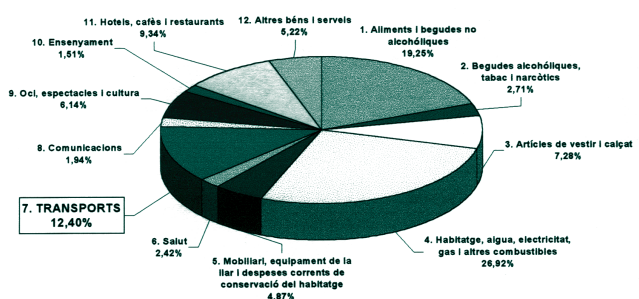
Unitats Físiques

	Transport Públic	Vehicle Privat
OPERACIÓ		
Carburant	40,2 milions de litres	811,2 milions de litres
Lubricant	0,32 milions de litres	12,0 milions de litres
Pneumàtics	3.800 pneumàtics	175.500 pneumàtics
TEMPS		
Viatge	192,2 milions d'hores	194,2 milions d'hores
Accés	55,8 milions d'hores	100,0 milions d'hores
Espera	28,6 milions d'hores	No aplicable
Enllaç	3,0 milions d'hores	No aplicable
Sobrecost congestió		80,3 milions d'hores
ACCIDENTS		
Ferits	307	21.438
Morts	10	405
Danys materials	Inclusos mant. i reparacions	188.527 topades

A partir del model, s'ha calculat el pes de la despesa en transport en el cistell de la compra familiar, afegint-hi els mateixos conceptes que considera l'Institut Nacional de Estadística (INE) per al

conjunt de l'Estat: compra de vehicles per a transport personal, despeses d'utilització de vehicles i compra de serveis de transport.

DESPESA FAMILIAR PER GRUPS DE CONSUM, 1998.



Despesa anual en transport, 1998 (per persona)	Espanya (Font: INE, 1998)	RMB (resultats de l'estudi)
Total	103.393 Pta	132.975 Pta
Compra de vehicles	93.027 Pta	119.313 Pta
Despesa per ús de vehicles		
Compres serveis de transport	10.365 Pta	13.662 Pta

La despesa en transport públic és un 10,3% del total del transport, que representa aproximadament un 1,2% del total de la despesa personal.



TransMet Xifres 2000

L'any 2000 ha estat un any de creixement en el nombre de viatgers de transport públic dins de la regió metropolitana de Barcelona. Mentre que l'any 1999 la xifra va ser de 726,5 milions, l'any 2000 dona un resultat de 748,5 milions. Això significa un augment de 2,9% respecte de l'any anterior.

Per àmbits, el creixement ha estat d'un 2,7% en l'aglomeració central i d'un 4,6% a la resta. A continuació veurem amb més detall l'evolució d'aquest nombre de viatgers en els diferents modes de transport.

A la xarxa ferroviària hi ha hagut un augment global del 3,6% en el nombre de viatgers respecte a l'any anterior. Cal destacar l'augment de passatgers a FGC (6,2%), i d'un 5,3% a Rodalies Renfe. Pel que fa el Metro de Barcelona ha ascendit a 294,1 milions de passatgers, un increment 2,5% respecte a l'any 1999.

Pel que fa al transport en autobús, la xifra total ha estat de 298,5 milions de viatgers, un increment d'un 1,94% respecte a l'any 1999.

Dades bàsiques any 2000

	Línies	Longitud de xarxa (km)	Vehícles-km (milions)	Viatges (milions)	Δ 2000 / 1999 (%)	Recaptació (MPTA)
FMB (metro)	5	81,2	58,4	294,1	2,5%	20.194,5
FGC (aglomeració central)	2	48,5	17,9	47,9	7,0%	3.508,1
Rodalies Renfe (agl. central)	4	109,7	24,3	40,0	5,4%	4.336,3
TB (autobusos)	89	784,2	37,1	203,3	0,6%	13.688,6
Autobusos EMT ⁽¹⁾	68	848,3	19,3	46,0	5,6%	4.489,4
Autobusos Generalitat ⁽²⁾ (aglomeració central)	38	523,5	5,1	7,6	4,1%	1.086,7
Total aglomeració central		2.395	162,1	638,8	2,7%	47.303,7
Altres autobusos Generalitat ⁽³⁾	141	2.873,6	13,0	12,8	8,2%	2.563,8
Reste FGC	2	95,2	8,8	12,9	3,4%	2.985,5
Rodalies Renfe	4	307,0	31,5	55,2	5,3%	8.905,4
Altres autobusos urbans	72	521,0	8,6	28,8	2,3%	2.148,6
Total resta regió metropolitana		3.797	61,9	109,7	4,6%	16.603,3
TOTAL RMB		6.192	224,0	748,5	2,9%	63.907,0

(1) Dades provisionals.

(2) Estimació de la part proporcional dels serveis en l'aglomeració central.

(3) Estimació de la part proporcional dels serveis dins de la regió metropolitana de Barcelona i fora de l'aglomeració central.

(4) No inclou el servei especial per a persones amb mobilitat reduïda.

(5) Dades estimades.



Dades bàsiques. Primer trimestre 2000

	Línies	Longitud de xarxa (km)	Vehícles-km (milions)	Viatges (milions)	Δ 1r Trim. / 2000 / (%)	Recaptació (MPTA)
FMB (metro)	5	81,2	14,9	75,9	4,4%	5.168,3
FGC (aglomeració central)	2	48,5	4,4	12,4	10,9%	1.062,6
Rodalies Renfe (agl. central)	4	109,7	5,9	9,4	3,8%	1.027,8
TB (autobusos)	89	748,2	9,7	53,8	4,1%	3.441,1
Autobusos EMT ⁽¹⁾	68	848,3	4,8	11,1	12,0%	1.014,0
Autobusos Generalitat ⁽²⁾ (aglomeració central)	38	523,5	1,8	2,1	9,7%	264,3
Total aglomeració central		2.359	41,5	164,8	5,3%	47.303,7
Altres autobusos Generalitat ⁽³⁾	141	2.873,6	3,4	2,9	-1,3%	528,2
Resta FGC	2	95,2	2,2	3,2	8,9%	569,2
Rodalies Renfe	4	307,0	7,6	12,9	3,3%	2.027,8
Altres autobusos urbans	58	495,0	2,1	7,5	5,0%	547,1
Total resta regió metropolitana		3.771	15,3	26,5	3,7%	3.672,4
TOTAL RMB		6.130	56,8	191,3	5,1%	15.620,5

Dades bàsiques 2n trimestre

	Línies	Longitud de xarxa (km)	Vehícles-km (milions)	Viatges (milions)	Δ 2n Trim. 00 / Trim. 99 (%)	Recaptació (MPTA)
FMB (metro)	5	81,2	14,7	77,1	2,7%	5.195,6
FGC (aglomeració central)	2	48,5	4,6	11,8	4,6%	1.012,8
Rodalies Renfe (agl. central)	4	109,7	6,1	10,1	1,8%	1.141,6
TB (autobusos)	83	754,2	9,5	51,7	-3,1%	3.551,1
Autobusos EMT ⁽¹⁾	68	848,3	4,7	10,4	-	1.069,1
Autobusos Generalitat ⁽²⁾ (aglomeració central)	38	523,5	1,8	2,1	10,5%	287,4
Total aglomeració central		2.365	41,4	163,2	0,8%	12.257,6
Altres autobusos Generalitat ⁽³⁾	141	2.873,6	3,6	3,1	3,1%	590,8
Resta FGC	2	95,2	2,2	2,9	-1,1%	549,8
Rodalies Renfe	4	307,0	7,9	14,0	1,5%	2.252,3
Altres autobusos urbans	58	495,0	2,2	7,4	-0,5%	547,3
Total resta regió metropolitana		3.771	15,9	27,4	0,9%	3.940,2
TOTAL RMB		6.136	57,3	190,6	0,8%	16.197,8

Dades bàsiques 3er trimestre

	Línies	Longitud de xarxa (km)	Vehícles-km (milions)	Viatges (milions)	Δ 3r Trim. 00 / Trim. 99 (%)	Recaptació (MPTA)
FMB (metro)	5	81,2	13,8	61,7	1,1%	4.491,5
FGC (aglomeració central)	2	48,5	4,4	9,7	4,8%	878,5
Rodalies Renfe (agl. central)	4	109,7	6,1	9,5	5,7%	1.220,3
TB (autobusos)	89	783,7	8,7	43,8	4,3%	3.210,1
Autobusos EMT ⁽¹⁾	68	848,3	4,7	10,7	-	1.067,5
Autobusos Generalitat ⁽²⁾ (aglomeració central)	38	523,5	1,7	1,6	-3,6%	229,9
Total aglomeració central		2.395	39,3	137,1	3,7%	11.097,7
Altres autobusos Generalitat ⁽³⁾	141	2.873,6	3,2	2,8	1,6%	551,0
Resta FGC	2	95,2	2,1	2,9	1,1%	533,2
Rodalies Renfe	4	307,0	7,8	13,2	5,2%	2.407,6
Altres autobusos urbans	61	521,0	2,0	6,2	1,4%	464,6
Total resta regió metropolitana		3.797	15,2	25,0	3,3%	3.956,4
TOTAL RMB		6.192	54,5	162,1	3,7%	15.054,1



Indicadors d'activitats

En el Consell d'Administració de l'ATM celebrat el març de 1999, es va aprovar un document base per a l'elaboració dels indicadors del SMTPC de la RMB.

A juny de l'any 2001 es presenten els resultats de l'any 2000 obtinguts en les estadístiques que, fins aquests moments s'han pogut aconseguir dels operadors del transport i de la pròpia base de dades de l'ATM.

Definicions

A continuació es fa un repàs als indicadors que varen quedar aprovats en el Consell d'Administració de març de 1999:

• **Nivell d'oferta**

1.- Nombre de línies

- Definició: es defineix com el nombre de línies que té la xarxa en funcionament en un període de temps determinat.

2.- Longitud de xarxa (Km)

- Definició: és la semisuma dels recorreguts d'anada i de tornada de cada una de les línies. Unitat: km.

3.- Cotxe - Km útils recorreguts

- Definició: és la suma dels km útils recorreguts de cadascun dels cotxes que ofereix servei. Unitat: milions de km.

4.- Places-Km ofertades

- Definició: és la suma del total de places que hi ha disponibles per km recorregut. Unitat: milions de places-km.

5.- Estacions/parades

- Definició: són el total de punts d'accés a la xarxa. En aquest indicador s'analitzarà de forma particular els intercanviadors,

entesos com tot punt de correspondència modal o intermodal amb infraestructura pròpia (s'exclouen els punts de correspondència de línies d'autobús al voltant d'un punt de parada).

6.- Parc mòbil

- Definició: nombre d'autobusos i de trens que ofereixen servei (flota disponible).

• **Relació amb el territori**

7.- Cobertura territorial de la xarxa d'infraestructura fixa.

- Definició: Percentatge de la població coberta, els radis de cobertura utilitzats són de 400 m en tramvia, 500 m Metro i FGC urbà i de 800m RENFE i FGC.

8.- Cobertura territorial de la xarxa d'autobusos.

- Definició: Percentatge de la població coberta, els radis de cobertura utilitzats són de 250 m.

• **Nivell de la demanda**

9.- Viatgers totals transportats

- Definició: es calcula fent la suma de tots els viatgers transportats en el total de la xarxa en un període de temps determinat; en els títols a la vista el nombre de viatgers és resultat d'una enquesta. Unitat: milions de viatges.

10.- Trajecte mig per viatger

- Definició: mitjana de km que realitza cada viatger en el seu viatge. Unitat: km.

11.- Viatger-km

- Definició: nombre de viatgers multiplicat per la mitjana de km que realitza cada



viatger. Unitat: milions de viatgers-km.

12.- Viatges / habitant

- Definició: nombre de viatges partit pels habitants de la zona. Unitat: Viatges/habitant-any.

• Qualitat del servei

13.- Seguiment Índex Qualitat Servei d'aquells operadors que en realitzin

- Els índexs no són homogenis, també es referenciarà la nota mitjana donada per l'usuari del servei.

14.- Interval mig de pas

- Definició: es calcula fent una mitjana aritmètica del total de passos dels vehicles al llarg de tot l'horari de servei. Unitat: minuts.

15.- Interval de pas hores punta (7-9 matí)

- Definició: es calcula fent una mitjana aritmètica del total de passos dels vehicles en el tram que va des de les 7.00h fins a les 9.00h. del matí. Unitat: minuts.

16.- Antiguitat del parc mòbil

- Definició: edat mitjana de tots els vehicles. Unitat: anys.

17.- Percentatge d'estacions adaptades a PMR's

- Definició: part percentual del total de les estacions amb equipaments adaptats a persones amb mobilitat reduïda (ascensors, rampes accés...).

18.- Percentatge parc mòbil adaptat a PMR's

- Definició: part percentual del total de vehicles adaptat a persones amb mobilitat

reduïda (autobusos pis baix).

19.- Percentatge parc mòbil combustibles no contaminants

- Definició: part percentual del total de vehicles que funcionen amb combustibles no contaminants (GLP's...).

20.- Nivell d'ocupació:

- Definició:

Viatgers/cotxe-km: proporció entre viatgers totals transportats i cotxes-km útils recorreguts.

Viatgers/Places-km: proporció entre viatgers totals transportats i places-km ofertades.

21.- Velocitat comercial

- Definició: es defineix com vehicles-km. útils recorreguts partit per temps total de servei ofert. Unitat: km/h.

• Preu

22.- Tarifa mitjana per viatger de pagament directe

- Definició: es defineix com recaptació dividit per nombre de viatgers de pagament directe. Unitat: PTA

23.- Tarifa mitjana per viatger total transportat

- Definició: es defineix com recaptació dividit per nombre de viatgers totals. Unitat: PTA.

24.- Tarifa mitjana per viatger-km recorregut

- Definició: es defineix com la divisió de la recaptació en concepte de venda de títols entre els viatgers-km. Unitat: PTA.

25.- Subvenció per viatger transportat



- Definició: surt de la divisió de la subvenció a càrrec Contracte-Programa i el nombre total de viatgers transportats.

26.- Utilització títols de transport

- Definició: Seguiment del coeficient de penetració dels diferents títols de transport.

27.- Seguiment utilització títols integrats:

- Definició: seguiment dels percentatges d'utilització, comparant respecte de l'estimat.

- Periodicitat: trimestral.

· T-Mes

· T-Dia

· T-2

· T-50/30

28.- Seguiment nous títols integrats

- Definició: seguiment de la penetració dels nous títols de transport integrats. Aquest seguiment es realitzarà durant els dos primers anys.

· T-10x2

· Abonament mensual FGC-Metro

• Econòmics

29.- Ingressos tarifaris

- Definició: és la suma de la recaptació més les compensacions per títols socials. Unitat: milions PTA.

30.- Ingressos totals

- Definició: és la suma d'ingressos tarifaris i altres ingressos (publicitat, financers...) Unitat: milions PTA.

31.- Cost d'explotació + Amortitzacions

- Definició: és el sumatori del cost d'explotació de cada un dels operadors, així mateix per a les amortitzacions. No s'han pres mesures per homogeneïtzar les dades. Per cost d'explotació s'entenen les partides Aprovisionaments, Electricitat/ carburants, Personal, Serveis Exteriors, Provisions i Tributs. Unitat: milions PTA.

32.- Cost total

- Definició: es defineix con la suma de tots aquells costos que s'originen a la xarxa (Cost d'explotació, Amortitzacions, Pensions, Despeses financeres). Unitat: milions PTA.

33.- Cost d'explotació + Amortitzacions / Cotxe-km ofertat

- Definició: serà el resultat de dividir la suma del cost d'explotació i les amortitzacions pels cotxes-km útils ofertats a la xarxa. Unitat: PTA/cotxe-km.

34.- Cost d'explotació + Amortització / hores servei

- Definició: serà el resultat de dividir la suma del cost d'explotació i les amortitzacions per les hores de servei a la xarxa. Unitat: milions PTA/h.

35.-Subvenció

- Definició: serà el total de subvencions, a càrrec del Contracte-Programa, rebudes per part de cada un dels operadors. Unitat: milions PTA.

36.- Inversions Administracions en el SMTPC

- Definició: són les inversions que realitzen anualment les Administracions en el SMTPC no incloses en el C.P. Unitat: MPTA.

37.- Coeficient de cobertura d'explotació:



Quadre d'indicadors ATM - 2000

INDICADOR	Unitats	Variació	Total	Metro	FGC	Renfe ⁽¹⁾	Ferrovitari	TB	Resta bus ⁽¹⁾	Bus
OFERTA										
1 Nombre de línies		↑	405	5	2	4	11	89	305	394
2 Longitud xarxa	km	↑	6.175,5	81,2	143,7	426,0	650,9	784,2	4.740,4	5.524,6
3 Cotxe-km. útils recorreguts	M km	↑	222,5	58,4	25,8	54,7	138,9	37,1	46,5	83,6
4 Places-km. ofertades	M plac-km	↓	25.540,2	10.778,8	3.053,0	5.536,2	19.368,0	3.381,6	2.790,6	6.172,2
5 Estacions / parades		↑	4.163	112	69	101	282	2.079	1.802	3.881
Intercanviadors		=	19	10	5	8	12	-	9	9
6 Parc mòbil		↑	2.438	525	217	156	898	865	675	1.540
RELACIONS AMB EL TERRITORI										
7 Cobertura territorial infr. fixa	% pobl.	=	55%							
8 Cobertura territorial autobusos	% pobl.	n.c.	n.d.							
DEMANDA										
9 Viatgers totals transportats	M viatgers	↑	748,5	294,1	60,7	95,2	450,0	203,3	95,2	298,5
10 Trajecte mig per viatger	km	=	7,9	5,2	10,8	22,2	9,5	3,3	11,0	5,6
11 Viatger-km.	M viat.-km	↑	5.856,5	1.529,3	656,7	2.003,0	4.189,0	670,9	996,6	1.667,5
12 Viatges / Habitant	viat/hab-any	↑	178,2	130,1	23,6	26,9	180,6	85,0	22,7	71,1
QUALITAT										
13 Nota mitjana		n.c.	7,1	6,8	6,9	7,6	7,1	7,0	-	7,0
14 Intèrval mig de pas	min	n.c.	-	3' 56''-4' 58''	2' i 6' ⁽²⁾	4'12'' - 9'30''	-	11'	20'	-
15 Intèrval mig de pas en hora punta	min	n.c.	-	3'25''-4'29''	2' i 5'30'' ⁽²⁾	3'-7'30''	-	9'30''	18'	-
16 Antiguitat parc mòbil	anys	n.c.	-	17,0	8,3	8,0	13,3	6,9	-	-
17 Percent. estacions PMR's	% est. equip.	↑	33%	17%	58%	24%	33%	-	-	-
18 Percent. parc mòbil PMR	% aut.equip.	n.c.	-	11%	82%	0%	31%	49%	-	-
19 Percent. parc mòbil comb no cont.	% veh co nc	n.c.	-	100%	100%	100%	100%	-	-	-
20 Nivell d'ocupació - cotxes-km	viat/veh-km	↑	3,9	5,0	2,4	1,7	3,0	5,5	4,0	4,7
Nivell d'ocupació - places-km	viat/pla-km	n.c.	-	0,14	0,02	0,02	0,1	0,20	-	-
21 Velocitat comercial	km/h	n.c.	22,7	28,2	40,4	52,3	40,3	12,5	-	-

Nota : (1) Dades provisionals i estimades. (2) Per a FGC el primer valor es per sortides des de Pl. Catalunya i l'altre es per les de Pl. d'Espanya.



Quadre d'indicadors ATM - 2000

INDICADOR	Unitats	Variació	Total	Metro	FGC	Renfe	Ferrovitari	TB	Rest bus ⁽¹⁾	Bus
PREU										
22 Tarifa mitjana/ viatger p.directe	pta	n.c.	-	73,2	108,6	-	-	71,2	-	-
23 Tarifa mitjana/ viatger transportat	pta	n.c.	-	68,6	106,9	141,0	-	66,8	-	-
24 Tarifa mitj./ viatger-km recor.	pta	n.c.	-	13,5	9,9	-	-	21,7	-	-
25 Subvenció per viatger	pta	n.c.	-	15,7 ⁽¹⁾	98,3	-	-	47,4 ⁽¹⁾	-	-

Nota : (1) No té en compte les subvencions per cobrir compromisos històrics (pensions, despeses financeres i sanejament del deute)

		Total	TMB	FGC	Renfe	EMT
B. senzill	=	9,90%	8,78%	5,77%	20,80%	28,97%
T-1	▲	55,77%	59,95%	65,34%	-	46,95%
T-4 / T-Pensionista	▲	4,12%	4,43%	1,69%	-	4,12%
T-50/30	▲	6,00%	6,43%	7,34%	-	-
T-Dia/Mes	▲	19,53%	19,85%	16,11%	16,53%	19,96%
T-10x2	▲	0,44%	0,48%	0,33%	-	-
Altres	▲	4,24%	0,09%	3,42%	62,67%	-

- Zona central
- 26. Utilització de títols de transport
 - 27. Seguiment utilització de títols integrats
 - 28. Seguiment de nous títols integrats

ECONÒMICS										
29 Ingressos tarifaris	MPTA	n.c.	-	20.633,3	6.493,6	13.418,5	40.545,4	14.457,3	-	-
Recaptació	MPTA	▲	63.379,0	20.168,8	6.493,6	13.418,5	40.080,9	13.579,9	9.718,2	23.298,1
Compensacions socials	MPTA	n.c.	-	464,5	-	-	-	877,4	-	877,4
30 Ingressos totals	MPTA	n.c.	67.409,0	21.553,5	7.455,7	13.418,5	42.427,7	15.263,1	9.718,2	24.981,3
31 Cost explot. + amort.	MPTA	n.c.	63.300,4	25.612,9	14.521,9	-	40.134,8	23.165,6	-	23.165,6
32 Cost total	MPTA	n.c.	73.553,0	29.349,1	15.204,8	-	44.553,9	28.999,1	-	28.999,1
33 Cost explot. + amort. / cotxe-km	MPTA	n.c.	1.570,1	424,4	567,6	-	992,0	578,1	-	578,1
34 Cost explot. + amort. / h servei	PTA / h	n.c.	-	-	-	-	-	-	-	-
35 Subvenció (Cobrades)	MPTA	n.c.	27.078,2	7.525,4	5.967,8	-	13.493,2	13.585,0	-	13.585,0
36 Inversions de les Admin. al SMTPC	MPTA	n.c.	-	-	-	-	-	-	-	-
37 Coef. cobertura d'explotació		n.c.	-	100,6%	73,70%	-	-	72,2%	-	-
38 Coef. cobertura total		n.c.	-	73,4%	49,1%	-	-	52,6%	-	-



Capítol 3:

Informació econòmica



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 dels Estats i Comptes Anuals
de l'exercici 2000**

Febrer 2001



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

Via Laietana, 30, 2n D
Tel. 93 319 96 22 - Fax 93 310 17 39
08003 Barcelona

Julián Hernández, 8, baixos, esq.
Tel. 91 388 21 80 - Fax 91 759 96 12
28043 Madrid

Barcelona, 3, 2n, 1a
Tel. 972 20 19 59 - Fax 972 22 09 20
17001 Girona

INFORME D'AUDITORIA DELS ESTATS I COMPTES ANUALS

Al Consell d'Administració de
**L'AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ, CONSORCI
PER A LA COORDINACIÓ DEL SISTEMA METROPOLITÀ DE
TRANSPORT PÚBLIC DE L'ÀREA DE BARCELONA**

- 1 - Hem auditat els estats i comptes anuals de l'AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ, CONSORCI PER A LA COORDINACIÓ DEL SISTEMA METROPOLITÀ DE TRANSPORT PÚBLIC DE L'ÀREA DE BARCELONA (en endavant ATM), que comprenen el balanç de situació al 31 de desembre de 2000, el compte de resultats, la liquidació del pressupost i la memòria corresponents a l'exercici anual acabat en la data esmentada, la formulació dels quals és responsabilitat dels Administradors de l'ATM. La nostra responsabilitat és expressar una opinió sobre els esmentats estats i comptes anuals en el seu conjunt, basada en el treball realitzat d'acord amb les normes d'auditoria generalment acceptades que requereixen l'examen, mitjançant la realització de proves selectives, de l'evidència justificativa dels estats i comptes anuals i l'avaluació de la seva presentació global, dels principis comptables aplicats en l'àmbit de les administracions públiques i de les estimacions realitzades.
- 2 - Els administradors de l'ATM presenten, a efectes comparatius, amb cadascuna de les partides del balanç, del compte de resultats i del quadre de finançament, a més de les xifres de l'exercici 2000, les corresponents a l'exercici anterior. La nostra opinió es refereix exclusivament als estats i comptes anuals de l'exercici 2000. Amb data 2 de març de 2000 vàrem emetre el nostre informe d'auditoria sobre els estats i comptes anuals de l'exercici 1999, en el qual vàrem expressar una opinió favorable.
- 3 - En la nostra opinió professional, els estats i comptes anuals de l'exercici 2000 adjunts expressen, en tots els aspectes significatius, la imatge fidel del patrimoni i de la situació financera de l'ATM al 31 de desembre de 2000, dels resultats de les seves operacions reflectits en el compte de resultats i en la liquidació de pressupost adjunts i dels recursos obtinguts i aplicats durant l'exercici anual acabat en aquesta data, i contenen la informació necessària i suficient per a la seva interpretació i comprensió adequades, de conformitat amb els principis i normes de comptabilitat per a les administracions públiques, que guarden uniformitat amb els aplicats l'exercici anterior.

Barcelona, 26 de febrer de 2001

GABINET TÈCNIC
D'AUDITORIA I CONSULTORIA, S.A.

Enric Ribas i Miràngels



ESTATS I COMPTES ANUALS DE L'EXERCICI 2000





AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

BALANÇOS DE SITUACIÓ A 31-12-2000 I 31-12-1999

ACTIU		
	2000	1999
IMMOBILITZAT MATERIAL	58.475.564	26.861.333
CONSTRUCCIONS	21.249.982	0
MAQUINÀRIA INSTAL·LACIONS I ESTRIS	5.145.747	3.937.609
MOBILIARI	7.830.706	6.286.629
EQUIPS PER A PROCESSOS D'INFORMACIÓ	21.404.703	17.403.603
INSTAL·LACIONS COMPLEXES ESPECIALITZADES	17.367.200	8.264.000
AMORTITZACIÓ ACUMULADA DE L'IMMOBILITZAT MATERIAL	-14.522.774	-9.010.705
IMMOBILITZAT IMMATERIAL	42.310.066	9.411.920
SOFTWARE	50.912.782	13.636.505
ALTRE IMMOBILITZAT IMMATERIAL	2.065.925	2.065.925
AMORTITZACIÓ ACUMULADA DE L'IMMOBILITZAT IMMATERIAL	-10.668.641	-6.290.510
INVERSIONS INFR. I BENS US GENERAL	509.832.676	0
INFRASTRUCTURA I BENS DESTINATS A L'ÚS GENERAL	509.832.676	0
DEUTORS	7.890.265.913	9.186.367.072
DEUTORS PER DRETS RECONEGUTS.PRESSUPOST CORRENT	7.870.156.151	8.865.341.606
DEUTORS PER DRETS RECONEGUTS.PRESSUPOSTOS TANCATS	2.625.000	0
HISENDA PUBLIC. DEUTORA PER IVA	3.690.337	0
BESTRETES I PRÉSTECES CONCEDITS	600.000	150.000
BESTRETA DE CADA FIXA	584.984	223.010
DEUTORS PER IVA	11.779.275	8.031.675
ALTRES DEUTORS NO PRESSUPOSTARIS	530.168	312.620.781
COMPTES FINANCERS	6.616.181.998	376.254.678
FIANCES A CURT TERMINI	4.300.000	1.300.000
CAIXA	0	0
ALTRES PARTIDES PENDENTS D'APLICACIÓ	66.560	0
BANCs I INSTITUCIONS DE CRÉDIT. COMPTES OPERATIU	1.626.666.016	10.062.763
BANCs I INSTITUCIONS DE CRÉDIT. COMPTES FINANCERS	4.785.149.422	364.885.566
FORMALITZACIÓ	0	6.349
AJUSTOS PER PERIODIFICACIÓ	9.348.365	2.077.769
DESPESES AVANÇADES	927.088	
INGRESSOS DIFERITS	8.421.277	2.077.769
TOTAL ACTIU	15.126.414.582	9.860.572.772
COMPTES CONTROL PRESSUPOSTARI	154.026.765	73.615.648
PRESSUPOST DE DESPESES D'EXERCICIS POSTERIORs	154.026.765	73.615.648
COMPTES D'ORDRE	863.849.053	19.206.000
AVALS REBUTS	863.849.053	19.206.000

Les notes 1 a 13 de la memòria que s'adjunta formen part integrant del balanç de situació a 31-12-2000

El Director General,

La Interventora,



AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

BALANÇOS DE SITUACIÓ A 31-12-2000 I 31-12-1999

PASSIU		
	2000	1999
PATRIMONI I RESERVES	362.967.783	325.542.108
PATRIMONI	362.967.783	325.542.108
SUBVENCIONS DE CAPITAL	472.654.727	
DEL SECTOR ESTATAL	17.367.200	
DE COMUNITATS AUTÒNOMES	455.287.527	
DEUTES A CURT TERMINI	9.554.631.761	8.701.439.314
CREDITORS PER OBLIG. RECONEG. PRESS. CORRENT	9.013.104.453	6.365.608.815
CREDITORS PER OBLIG. RECONEG. PRESS. TANCATS	499.795.104	
HISENDA PÚBLICA, CREDITORA PER CONCEP. FISCALS	11.951.148	8.842.401
SEGURETAT SOCIAL, CREDITORA	667.614	435.279
HISENDA PÚBLICA, CREDITORA PER IVA	0	3.508.724
CREDITORS PER IVA	25.857.199	10.308.095
ALTRES CREDITORS NO PRESSUPOSTARIS	0	312.400.000
FINANÇES A CURT TERMINI	2.656.243	336.000
AJUSTOS PER PERIODIFICACIÓ	4.557.498.076	2.536.565.675
DESPESES DIFERIDES	64.930.815	265.675
INGRESSOS ANVANCATS	4.492.567.261	2.536.300.000
RESULTAT DE L'EXERCICI	179.262.235	37.425.675
TOTAL PASSIU	15.126.414.582	9.600.972.772
COMPTES CONTROL PRESSUPOSTARI	154.026.765	73.615.648
DESPESES COMPROMESSES D'EXERCICIS POSTERIORIS	154.026.765	73.615.648
COMPTES D'ORDRE	863.849.053	19.206.000
AVALISTES	863.849.053	19.206.000

Les notes 1 a 13 de la memòria que s'adjunta formen part integrant del balanç de situació a 31-12-2000

El Director General,

La Intendent,





AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

COMPTES DE RESULTATS CORRESPONENTS ALS EXERCICIS ACABATS EL 31-12-2000 I 31-12-1999

	2000	1999
INGRESSOS EXPLOTACIÓ	42.181.972.117	38.563.238.052
VENDES DE SERVEIS	589.917.598	399.020.779
INGRESSOS FINANCERS	189.370.366	10.060.384
INDEMNITZACIONS	356.285	0
TRANSFERÈNCIES DE L'ADM. GENERAL DE L'ESTAT	16.575.336.757	16.088.700.000
TRANSFERÈNCIES DE COMUNITATS AUTÒNOMES	12.349.740.000	12.295.406.674
TRANSFERÈNCIES D'ENTITATS LOCALS	11.301.617.046	9.769.000.000
TRANSFERÈNCIES DE L'EXTERIOR	3.023.849	1.050.215
REINTEGRAMENTS DE PRESSUPOSTOS TANCATS	1.172.600.000	0
ALTRES INGRESSOS	10.216	0
DESPESES D'EXPLOTACIÓ	42.014.156.925	38.517.025.000
SOUS I SALARIS	158.062.024	125.718.063
INDEMNITZACIONS PER RAÓ DE SERVEI	4.789.141	4.448.804
COTITZACIONS SOCIALS A CÀRREC DE L'ENTITAT	33.606.388	24.666.323
ALTRES DESPESES SOCIALS	2.381.495	4.340.193
ARRENDAMENTS	11.350.800	8.988.800
REPARACIONS I CONSERVACIÓ	4.229.062	3.237.496
SUBMINISTRAMENTS	2.332.945	1.897.518
COMUNICACIONS	3.940.908	3.500.161
TREBALLS REALITZATS PER ALTRES EMPIRES	293.379.966	110.243.930
PRIMES D'ASSEGURANCES	435.040	238.550
MATERIAL D'OFICINA	17.072.708	5.857.406
DESPESES DIVERSES	82.642.642	49.082.884
TRANSFERÈNCIES A OPERADORS PÚBLICS	39.219.000.000	37.644.666.674
TRANSFERÈNCIES A ENTITATS LOCALS	2.150.129.650	506.700.000
TRANSFERÈNCIES A INSTITUCIONS SENSE FINAL LUCRE	2.400.000	350.000
TRANSFERÈNCIES A OPERADORS PRIVATS	28.424.156	23.087.500
MARGE BRUT	167.815.192	46.213.052
AMORTITZACIONS I PROVISIONS	10.248.956	8.787.377
AMORTITZACIÓ DE L'IMMOBILITZAT MATERIAL	5.870.825	4.950.419
AMORTITZACIÓ DE L'IMMOBILITZAT IMMATERIAL	4.378.131	3.836.958
RESULTAT NET	157.566.236	37.425.675
RESULTATS EXTRAORDINARIS	13.543.745	0
MODIFICACIÓ OBLIGACIONS PRESSUPOSTOS TANCATS	8.152.254	0
RESULTAT DE L'EXERCICI	179.262.235	37.425.675

Les notes 1 a 13 de la memòria que s'adjunta formen part integrant del compte de resultats de l'exercici 2000

El Director General,

La Interventora,





5

AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

(EUROS)

BALANÇOS DE SITUACIÓ A 31-12-2000 I 31-12-1999

ACTIU		
	2.000	1.999
IMMOBILITZAT MATERIAL	351.445,22	181.439,88
CONSTRUCCIONS	127.714,96	0,00
MAQUINÀRIA INSTAL·LACIONS I ESTRIS	30.926,56	23.666,71
MOBILIARI	47.063,49	37.663,20
EQUIPS PER A PROCESSOS D'INFORMACIÓ	128.644,86	104.597,76
INSTAL·LACIONS COMPLEXES ESPECIALITZADES	104.378,97	49.667,64
AMORTITZACIÓ ACUMULADA DE L'IMMOBILITZAT MATERIAL	-87.283,63	-54.155,45
IMMOBILITZAT IMMATERIAL	254.288,62	56.566,78
SOFTWARE	305.991,98	81.957,05
ALTRE IMMOBILITZAT IMMATERIAL	12.416,46	12.416,46
AMORTITZACIÓ ACUMULADA DE L'IMMOBILITZAT IMMATERIAL	-64.119,82	-37.806,73
INVERSIONS INFR. I BENS US GENERAL	3.064.156,09	0
INFRAESTRUCTURA I BENS DESTINATS A L'US GENERAL	3.064.156,09	0
DEUTORS	47.421.453,21	53.332.289,32
DEUTORS PER DRETS RECONEGUTS.PRESSUPOST CORRENT	47.300.591,10	53.281.776,15
DEUTORS PER DRETS RECONEGUTS.PRESSUPOSTOS TANCATS	17.579,60	0,00
HISENDA PUBLIC. DEUTORA PER IVA	22.179,37	0,00
BESTRETES I PRÉSTECES CONCEDITS	3.606,07	901,62
BESTRETA DE CAIXA FIXA	3.515,82	1.340,32
DEUTORS PER IVA	70.794,87	48.271,34
ALTRES DEUTORS NO PRESSUPOSTARIS	3.186,36	1.878.888,73
COMPTES FINANCERS	39.764.054,66	2.261.298,00
FIANCES A CURT TERMINI	25.843,62	7.813,16
CAIXA	0,00	0,00
ALTRES PARTIDES PENDENTS D'APLICACIÓ	400,03	0,00
BANCs I INSTITUCIONS DE CRÉDIT. COMPTES OPERATius	10.978.483,86	80.478,42
BANCs I INSTITUCIONS DE CRÉDIT. COMPTES FINANCERS	28.756.327,24	2.193.006,42
FORMALITZACIÓ	0,00	38,16
AJUSTOS PER PERIODIFICACIÓ	56.184,81	12.487,64
DESPESES AVANÇADES	5.571,91	0,00
INGRESSOS DIFERITS	50.612,89	12.487,64
TOTAL ACTIU	90.911.582,80	55.824.081,61
COMPTES CONTROL PRESSUPOSTARI	925.719,50	0,00
PRESSUPOST DE DESPESES D'EXERCICIS POSTERIORs	925.719,50	442.438,96
COMPTES D'ORDRE	5.191.837,37	115.430,38
AVALS REBUTS	5.191.837,37	115.430,38

El Director General,

La Interventora,





6

AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

(EUROS)

BALANÇOS DE SITUACIÓ A 31-12-2000 I 31-12-1999

PASSIU		
	2.000	1.999
PATRIMONI I RESERVES	2.181.480,31	1.956.547,47
PATRIMONI	2.181.480,31	1.956.547,47
SUBVENCIONS DE CAPITAL	2.840.712,12	0,00
DEL SECTOR ESTATAL	104.378,97	0,00
DE COMUNITATS AUTÒNOMES	2.736.333,15	0,00
DEUTES A CURT TERMINI	57.420.887,34	40.276.461,45
CREDITORS PER OBLIG. RECONEG. PRESS.CORRENT	54.169.848,74	38.258.079,50
CREDITORS PER OBLIG. RECONEG. PRESS.TANCATS	3.003.829,07	0,00
HISENDA PÚBLICA, CREDITORA PER CONCEP. FISCALS	71.827,85	53.143,90
SEGURETAT SOCIAL, CREDITORA	4.012,44	2.619,06
HISENDA PÚBLICA, CREDITORA PER IVA	0,00	21.097,06
CREDITORS PER IVA	155.404,90	61.952,90
ALTRES CREDITORS NO PRESSUPOSTARIS	0,00	1.077.561,61
FIANCES A CURT TERMINI	15.964,34	2.019,40
AJUSTOS PER PERIODIFICACIÓ	27.391.115,09	15.245.066,74
DESPESES DIFERIDES	390.242,06	1.506,74
INGRESSOS AVANÇATS	27.000.873,04	15.243.470,00
RESULTAT DE L'EXERCICI	1.077.387,73	224.932,84
TOTAL PASSIU	90.911.592,60	57.703.008,50
COMPTES CONTROL PRESSUPOSTARI	925.719,50	0,00
DESPESES COMPROMESSES D'EXERCICIS POSTERIORIS	925.719,50	0,00
COMPTES D'ORDRE	6.191.837,37	115.430,38
AVALISTES	6.191.837,37	115.430,38

El Director General,

La Interventora,





AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

(EUROS)

COMPTES DE RESULTATS CORRESPONENTS ALS EXERCICIS ACABATS EL 31-12-2000 I 31-12-1999

	2000	1999
INGRESSOS EXPLOTACIÓ	253.518.758,29	231.769.728,53
VENDES DE SERVEIS	3.545.476,17	2.398.163,18
INGRESSOS FINANCERS	1.138.138,82	60.464,13
INDEMNITZACIONS	2.141,32	0,00
TRANSFERÈNCIES DE L'ADM. GENERAL DE L'ESTAT	99.619.780,25	96.695.034,44
TRANSFERÈNCIES DE COMUNITATS AUTÒNOMES	74.223.432,26	73.896.882,30
TRANSFERÈNCIES D'ENTITATS LOCALS	67.924.086,44	58.712.872,48
TRANSFERÈNCIES DE L'EXTERIOR	18.173,70	6.311,92
REINTEGRAMENTS DE PRESSUPOSTOS TANCATS	7.047.467,94	0,00
ALTRES INGRESSOS	61,40	0,00
DESPESES D'EXPLOTACIÓ	252.510.168,67	228.305.791,95
SOUS I SALARIS	949.971,90	755.584,38
INDEMNITZACIONS PER RAÓ DE SERVEI	28.663,11	26.737,85
COTITZACIONS SOCIALS A CÀRREC DE L'ENTITAT	201.978,46	148.247,59
ALTRES DESPESES SOCIALS	14.313,07	26.085,09
ARRENDAMENTS	68.219,68	54.023,78
REPARACIONS I CONSERVACIÓ	25.417,17	19.457,74
SUBMINISTRAMENTS	14.021,28	11.404,90
COMUNICACIONS	23.685,33	21.036,39
TREBALLS REALITZATS PER ALTRES EMPRESES	1.763.249,11	562.579,36
PRIMES D'ASSEGURANCES	2.614,64	1.433,71
MATERIAL D'OFICINA	102.609,04	35.203,72
DESPESES DIVERSES	496.692,28	294.994,07
TRANSFERÈNCIES A OPERADORS PÚBLICS	235.710.937,22	226.249.003,37
TRANSFERÈNCIES A ENTITATS LOCALS	12.922.539,46	3.045.328,33
TRANSFERÈNCIES A INSTITUCIONS SENSE FINAL LUCRE	14.424,29	2.103,54
TRANSFERÈNCIES A OPERADORS PRIVATS	170.832,62	138.758,67
MARGE BRUT	1.008.589,62	3.463.936,58
AMORTITZACIONS I PROVISIONS	61.597,47	52.813,20
AMORTITZACIÓ DE L'IMMOBILITZAT MATERIAL	35.284,37	29.752,62
AMORTITZACIÓ DE L'IMMOBILITZAT IMMATERIAL	26.313,10	23.060,58
RESULTAT NET	946.992,15	3.411.123,38
RESULTATS EXTRAORDINARIS	81.399,55	0,00
MODIFICACIÓ OBLIGACIONS PRESSUPOSTOS TANCATS	48.996,03	0,00
RESULTAT DE L'EXERCICI	1.077.387,73	224.932,64

El Director General,

La Interventora,



AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

Exercici comptable : 2000

RESUM DE LIQUIDACIÓ DEL PRESSUPOST 2000

CAPÍTOL	CONSIGNACIÓ INICIAL	MODIFICACIONS	CONSIGNACIÓ DEFINITIVA	DRETS RECONEGUTS	DRETS RECAPTATS	PENDENT COBRAMENT	ESTAT D'EXECUCIÓ	%
3: Taxes i altres Ingr.	553.086.964	0	553.086.964	1.762.527.814	1.200.995.650	561.532.164	-1.209.440.850	318,67%
4: Transfer. corrents	42.323.477.796	0	42.323.477.796	41.017.323.849	35.364.670.001	5.652.653.848	1.306.153.947	96,91%
5: Ingressos patrimoni.	10.000.000	0	10.000.000	183.383.143	182.700.531	682.612	-173.383.143	1833,83%
7: Transferències capital	1.200.000.000	489.614.142	1.689.614.142	1.655.287.527	0	1.655.287.527	14.326.615	99,14%
8: Rom. Tres.fin.IRC	0	1.272.606.485	1.272.606.485	0	0	0	0	
TOTAL INGRESSOS	44.086.564.760	1.742.220.627	45.828.785.387	44.618.522.333	36.748.366.182	7.870.156.151	1.210.263.054	97,36%
CAPÍTOL	CONSIGNACIÓ INICIAL	MODIFICACIONS	CONSIGNACIÓ DEFINITIVA	OBLIGACIONS RECONEGUTS	OBLIGACIONS PAGADES	PENDENT PAGAMENT	ESTAT D'EXECUCIÓ	%
1: Personal	247.464.000	-35.000.000	212.464.000	194.402.407	191.216.697	3.185.710	18.061.593	91,50%
2: Compra béns i serveis	499.943.000	85.194.735	585.137.735	408.660.292	287.102.048	121.558.244	176.477.443	69,84%
3: Despeses financeres	20.000.000	0	20.000.000	0	0	0	20.000.000	0,00%
4: Transfer. corrents	42.033.000.000	1.400.000	42.034.400.000	41.371.529.650	32.573.648.613	8.797.881.037	662.870.350	98,42%
6: Inversions	215.000.000	550.625.892	765.625.892	532.192.368	453.514.344	78.678.024	233.433.524	69,51%
7: Transfer. Capital	1.071.157.760	1.146.000.000	2.211.157.760	28.424.156	16.622.718	11.801.438	2.182.733.604	1,29%
TOTAL DESPESES	44.086.564.760	1.742.220.627	45.828.785.387	42.535.208.873	33.522.104.420	9.013.104.453	3.293.576.514	92,81%
SUPERÀVIT EXERCICI	0	0	0	2.083.313.460	3.226.261.762	-1.142.948.302		

El Director General,

La Interventora,



AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

Exercici comptable :2000

RESUM DE LIQUIDACIÓ D'AGRUPACIÓ D'EXERCICIS TANCATS DE 2000

CAPÍTOL	CONSIGNACIÓ INICIAL	MODIFICACIONS	CONSIGNACIÓ DEFINITIVA	DRETS RECONEGUTS	DRETS RECAPTATS	PENDENT COBRAMENT	ESTAT D'EXECUCIÓ	%
0.- Exercicis tancats	8.865.341.606	0	8.865.341.606	8.865.341.606	8.862.416.606	2.925.000	0	100,00%
TOTAL INGRESSOS	8.865.341.606	0	8.865.341.606	8.865.341.606	8.862.416.606	2.925.000	0	100,00%
CAPÍTOL	CONSIGNACIÓ INICIAL	MODIFICACIONS	CONSIGNACIÓ DEFINITIVA	OBLIGACIONS RECONEGUTS	OBLIGACIONS PAGADES	PENDENT PAGAMENT	ESTAT D'EXECUCIÓ	%
0.- Exercicis tancats	6.365.608.815	-8.152.254	6.357.456.561	6.357.456.561	5.857.661.457	499.795.104	0	100,00%
TOTAL DESPESES	6.365.608.815	-8.152.254	6.357.456.561	6.357.456.561	5.857.661.457	499.795.104	0	100,00%
DIFERÈNCIES INGI/DESP	2.499.732.791	8.152.254	2.507.885.045	2.507.885.045	3.004.755.149	-496.870.104		

El Director General,

La Interventora,





10

AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

Exercici comptable : 2000

RESULTAT PRESSUPOSTARI A 31-12-2000

1. DRETS RECONEGUTS NETS	44.618.522.333	
2. OBLIGACIONS RECONEGUDES NETES	42.535.208.873	
3. RESULTAT PRESSUPOSTARI (1-2)		2.083.313.460
4. DESVIACIONS POSITIVES DE FINANÇAMENT	2.562.542.954	
5. DESVIACIONS NEGATIVES DE FINANÇAMENT	546.512.604	
6. DESPESES FINANÇADES AMB ROMANENTS LÍQUIDS DE TRESORERIA	89.181.807	
7. RESULTAT D'OPERACIONS COMERCIALS	0	
8. RESULTAT PRESSUPOSTARI AJUSTAT (3-4+5+6+7)		156.464.917

El Director General,

La Interventora,





AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

Exercici comptable : 2000

ROMANENT LÍQUID DE TRESORERIA A 31-12-2000

1. (+) DEUTORS PENDENTS DE COBRAR A FINAL DE L'EXERCICI		7.894.565.913
De Pressupost d'ingressos. Exercici Corrent	7.870.156.151	
De Pressupost d'ingressos. Pressupostos tancats	2.925.000	
D'operacions comercials	0	
D'altres operacions no pressupostàries	21.484.762	
Menys = Saldos de cobrament dubtós	0	
Menys = Ingressos realitzats pendents d'aplicació definitiva	0	
2. (-) CREDITORS PENDENTS DE PAGAMENT A FINAL DE L'EXERCICI		9.553.965.201
De Pressupost de despeses. Exercici Corrent	9.013.104.453	
De Pressupost de despeses. Pressupostos tancats	499.795.104	
De pressupost d'ingressos	0	
D'operacions comercials	0	
D'altres operacions no pressupostàries	41.132.204	
Menys = Pagaments realitzats pendents d'aplicació definitiva	66.560	
3. (+) FONS LÍQUIDS EN LA TRESORERIA A FINALS DE L'EXERCICI		6.611.815.438
4. ROMANENT DE TRESORERIA AFECTAT A DESPESES AMB FINANÇAMENT FINALISTA		4.492.567.261
5. ROMANENT DE TRESORERIA PER A DESPESES GENERALS (1-2+3-4)		459.848.889
ROMANENT DE TRESORERIA TOTAL	4.952.416.150	4.952.416.150

El Director General,

La Interventora,



AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

Exercici comptable : 2000

(EUROS)

RESUM DE LIQUIDACIÓ DEL PRESSUPOST 2000

CAPÍTOL	CONSIGNACIÓ INICIAL	MODIFICACIONS	CONSIGNACIÓ DEFINITIVA	DRETS RECONEGUTS	DRETS RECAPTATS	PENDENT COBRAMENT	ESTAT D'EXECUCIÓ	%
3: Taxes i altres ingr.	3.324.119,60	0,00	3.324.119,60	10.593.005,51	7.218.129,23	3.374.876,28	-7.268.885,90	318,67%
4: Transfer. corrents	254.369.224,55	0,00	254.369.224,55	246.519.081,23	212.545.947,38	33.973.133,85	7.850.143,32	96,91%
5: Ingressos patrimon.	60.101,21	0,00	60.101,21	1.102.154,89	1.098.052,31	4.102,58	-1.042.053,68	#####
7: Transferències capital	7.212.145,25	2.822.437,84	10.034.583,09	9.948.478,40	0,00	9.948.478,40	86.104,69	99,14%
8: Rom. Tres.fin.IRC	0,00	7.648.519,02	7.648.519,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00%
TOTAL INGRESSOS	264.965.590,61	10.470.956,85	275.436.547,47	268.162.720,02	220.862.128,92	47.300.591,10	7.273.827,45	97,36%
CAPÍTOL	CONSIGNACIÓ INICIAL	MODIFICACIONS	CONSIGNACIÓ DEFINITIVA	OBLIGACIONS RECONEGUTS	OBLIGACIONS PAGADES	PENDENT PAGAMENT	ESTAT D'EXECUCIÓ	%
1: Personal	1.487.288,59	-210.354,24	1.276.934,35	1.168.382,00	1.149.235,49	19.146,50	108.552,36	91,50%
2: Compra béns i serveis	3.004.717,95	512.030,67	3.516.748,61	2.456.097,82	1.725.518,06	730.579,76	1.080.650,79	69,84%
3: Despeses financeres	120.202,42	0,00	120.202,42	0,00	0,00	0,00	120.202,42	0,00%
4: Transfer. corrents	252.623.417,84	8.414,17	252.631.832,01	248.647.900,97	195.771.571,00	52.876.329,96	3.983.931,04	98,42%
6: Inversions	1.292.176,02	3.309.328,26	4.601.504,28	3.198.540,55	2.725.676,10	472.864,45	1.402.963,73	69,51%
7: Transfer. Capital	6.437.787,79	6.851.537,99	13.289.325,78	170.832,62	99.604,55	70.928,07	13.118.493,17	1,29%
TOTAL DESPESES	264.965.590,61	10.470.956,85	275.436.547,47	255.641.753,95	201.471.905,21	54.169.848,74	19.794.793,52	92,81%
SUPERÀVIT EXERCICI	0,00	0,00	0,00	12.520.966,07	19.390.223,71	-6.869.257,64		

El Director General,

La Interventora,



[Signature]

AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

Exercici comptable : 2000

(EUROS)

RESUM DE LIQUIDACIÓ D'AGRUPACIÓ D'EXERCICIS TANCATS DE 2000

CAPÍTOL	CONSIGNACIÓ INICIAL	MODIFICACIONS	CONSIGNACIÓ DEFINITIVA	DRETS RECONEGUTS	DRETS RECAPTATS	PENDENT COBRAMENT	ESTAT D'EXECUCIÓ	%
0.- Exercicis tancats	53.281.776,15	0,00	53.281.776,15	53.281.776,15	53.264.196,54	17.579,60	0,00	100,00%
TOTAL INGRESSOS	53.281.776,15	0,00	53.281.776,15	53.281.776,15	53.264.196,54	17.579,60	0,00	100,00%
CAPÍTOL	CONSIGNACIÓ INICIAL	MODIFICACIONS	CONSIGNACIÓ DEFINITIVA	OBLIGACIONS RECONEGUDES	OBLIGACIONS PAGADES	PENDENT PAGAMENT	ESTAT D'EXECUCIÓ	%
0.- Exercicis tancats	38.258.079,50	-48.996,03	38.209.083,46	38.209.083,46	35.205.254,39	3.003.829,07	0,00	100,00%
TOTAL DESPESES	38.258.079,50	-48.996,03	38.209.083,46	38.209.083,46	35.205.254,39	3.003.829,07	0,00	100,00%
DIFERÈNCIES ING/DESP	15.023.696,65	48.996,03	15.072.692,68	15.072.692,68	18.058.942,15	-2.986.249,47		

El Director General,

La Interventora,





14

AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

Exercici comptable : 2000

(EUROS)

RESULTAT PRESSUPOSTARI A 31-12-2000

1. DRETS RECONEGUTS NETS	268.162.720,02	
2. OBLIGACIONS RECONEGUDES NETES	255.641.753,95	
3. RESULTAT PRESSUPOSTARI (1-2)		12.520.966,07
4. DESVIACIONS POSITIVES DE FINANÇAMENT	15.401.193,33	
5. DESVIACIONS NEGATIVES DE FINANÇAMENT	3.284.606,90	
6. DESPESES FINANÇADES AMB ROMANENTS LÍQUIDS DE TRESORERIA	535.993,45	
7. RESULTAT D'OPERACIONS COMERCIALS	0,00	
8. RESULTAT PRESSUPOSTARI AJUSTAT (3-4+5+6+7)		940.373,09

El Director General,

La Interventora,





15

AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

Exercici comptable : 2000

ROMANENT LÍQUID DE TRESORERIA A 31-12-2000

1. (+) DEUTORS PENDENTS DE COBRAR A FINAL DE L'EXERCICI		47.447.296,73
De Pressupost d'Ingressos. Exercici Corrent	47.300.561,10	
De Pressupost d'Ingressos. Pressupostos tancats	17.579,60	
D'operacions comercials	0,00	
D'altres operacions no pressupostàries	129.126,02	
Menys = Saldos de cobrament dubtós	0,00	
Menys = Ingressos realitzats pendents d'aplicació definitiva	0,00	
2. (-) CREDITORS PENDENTS DE PAGAMENT A FINAL DE L'EXERCICI		57.420.487,31
De Pressupost de despeses. Exercici Corrent	54.169.848,74	
De Pressupost de despeses. Pressupostos tancats	3.003.629,07	
De pressupost d'ingressos	0,00	
D'operacions comercials	0,00	
D'altres operacions no pressupostàries	247.209,52	
Menys = Pagaments realitzats pendents d'aplicació definitiva	400,03	
3. (+) FONS LÍQUIDS EN LA TRESORERIA A FINALS DE L'EXERCICI		39.737.811,10
4. ROMANENT DE TRESORERIA AFECTAT A DESPESES AMB FINANÇAMENT FINALISTA		27.000.873,94
5. ROMANENT DE TRESORERIA PER A DESPESES GENERALS (1-2+3-4)		2.763.747,48
ROMANENT DE TRESORERIA TOTAL	29.764.620,52	29.764.620,52

El Director General,

La Interventora,





16

**MEMÒRIA DE L'EXERCICI 2000 DE
L'AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ, CONSORCI
PER A LA COORDINACIÓ DEL SISTEMA METROPOLITÀ DE
TRANSPORT PÚBLIC DE L'ÀREA DE BARCELONA**



Nota 1 - INFORMACION GENERAL

1.1 - Naturaleza de la Entidad

La **AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ, CONSORCI PER A LA COORDINACIÓ DEL SISTEMA METROPOLITÀ DE TRANSPORT PÚBLIC DE L'ÀREA DE BARCELONA** (en adelante ATM), fue constituida en virtud del convenio suscrito el 19 de Marzo de 1997 por la Generalitat de Catalunya, Ajuntament de Barcelona y Entitat Metropolitana del Transport. Es una entidad de derecho público, con personalidad jurídica y patrimonio propios, de carácter voluntario y de duración indefinida.

1.2 - Objetivo

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

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

- La planificación de las infraestructuras, la programación de las inversiones y la supervisión de los proyectos concretos.
- La planificación de los servicios, así como la programación de la explotación coordinada y el seguimiento del comportamiento del transporte privado.
- La elaboración y la aprobación de un marco tarifario común y del sistema tarifario integrado.



- La concertación de Contratos-Programa con los titulares de los servicios y la concertación de los acuerdos de financiación con las Administraciones Públicas.
- Titularidad de los ingresos tarifarios combinados y reparto de los mismos entre los correspondientes operadores.
- Control de los ingresos, costos e inversiones de las empresas prestadoras del servicio.
- El ejercicio de las competencias administrativas que las Administraciones Públicas decidan atribuirle, relativas a la ordenación de los servicios.
- La publicidad, la información y las relaciones con los usuarios.
- El establecimiento de acuerdos con otras Administraciones para el mejor cumplimiento de las funciones atribuidas a la **ATM**, de conformidad con sus Estatutos.

f
H

1.3 - Organización

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

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



Nota 2 - BASES DE PRESENTACION

2.1 - Régimen contable

De acuerdo con pronunciamientos de la Intervención General de la Administración del Estado, son aplicables a los Consorcios las normas de carácter general vigentes para la administración local, con aquellas particularidades que puedan fijar los Estatutos. Por este motivo, los estados y cuentas anuales de la **ATM** del ejercicio 2000 han sido preparados de acuerdo con la normativa principal recogida en la siguiente legislación:

- a) Ley 39/1988 de 28 de Diciembre, reguladora de las Haciendas Locales.
- b) R.D. 500/1990 de 20 de Abril, por el cual se desarrolla el capítulo primero del título sexto de la Ley 39/1988.
- c) Instrucción de Contabilidad de la Administración Local (ICAL), de 17 de Julio de 1990.
- d) Documentos sobre principios contables, emitidos por la Comisión de Principios y Normas Contables Públicas, creada por Resolución de la Secretaría de Estado de Hacienda de 28 de Diciembre de 1990.

2.2 - Estados y cuentas anuales

- a) Los estados y cuentas anuales del ejercicio 2000 son los siguientes:

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



A efectos informativos la ATM incorpora este año los estados correspondientes a la liquidación del presupuesto, Balance de Situación y Cuenta de Resultados expresados en pesetas y euros.

- b) Los saldos de los estados y cuentas anuales son coincidentes con los que figuran en los registros de contabilidad de la ATM, los cuales se instrumentan en soportes informáticos.
- c) Los estados y cuentas anuales del ejercicio 2000 están pendientes de aprobación por el Consejo de Administración.

2.3 - Importes monetarios

A falta de indicación en contrario, los importes monetarios de esta memoria se expresan en pesetas.

Nota 3 - NORMAS DE VALORACIÓN

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

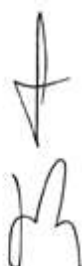
- 3.1 - Inmovilizado material e inversiones en infraestructura y bienes destinados al uso general

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

- a) Las inversiones se valoran a precio de adquisición.



- b) Las reparaciones que no signifiquen una ampliación de la vida útil y los gastos de mantenimiento son cargados directamente a la cuenta de resultados. Los costos de ampliación o mejora que dan lugar a un aumento en la duración del bien son capitalizados como más valor del mismo.
- c) Los estudios preliminares correspondientes a proyectos de inversión se imputan a gasto en el ejercicio que se realizan, excepto que la ATM reciba ingresos específicos para su financiación. En este caso, se registran los epígrafes de inmovilizado (coste) y Subvenciones de capital (financiación).
- d) Los coeficientes aplicados en el cálculo de las amortizaciones son los resultantes de considerar las siguientes vidas útiles:



	Años vida útil
• Maquinaria, instalaciones y herramientas	8
• Mobiliario	10
• Equipos proceso información	4
• Instalaciones complejas especializadas	4

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

3.2 - Inmovilizado inmaterial

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



3.3 - Deudores

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

3.4 - Subvenciones de capital y ingresos avanzados

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

3.5 - Deudas a corto plazo

Reflejan el valor nominal de las obligaciones pendientes de pago, las cuales son en todos los casos, con vencimiento inferior a doce meses.

3.6 - Ingresos y gastos

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

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



3.7 - Impuesto sobre Sociedades

De acuerdo con la naturaleza de la ATM y en aplicación de la Ley 43/95, del Impuesto sobre Sociedades, esta se encuentra exenta del Impuesto y no está sujeta a retenciones a cuenta por los rendimientos financieros que obtenga.

Nota 4 - INMOVILIZADO MATERIAL E INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA Y BIENES DESTINADOS AL USO GENERAL

- 4.1 - Los movimientos contables registrados por las cuentas que integran el inmovilizado material de la ATM a lo largo del ejercicio 2000 se detallan en el cuadro que se adjunta en la página siguiente.
- 4.2 - Las inversiones del ejercicio corresponden básicamente a los costos de habilitación del edificio donde la ATM ha trasladado su sede en los primeros meses del año 2001, y al coste del estudio geológico, hidrogeológico y geotécnico para el proyecto de trazado de la línea 9 del sistema de transporte público del metro de Barcelona, el cual se ha registrado en el epígrafe de infraestructura y bienes destinados al uso general



[Handwritten signature]

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

	VALOR DE COSTE				FONDO DE AMORTIZACION				Valor Neto 31.12.00
	Saldo 31.12.00	Altas	Bajas	Saldo 31.12.00	Saldo 31.12.00	Dotaciones	Bajas	Saldo 31.12.00	
• Construcciones	-	21.249.982	-	21.249.982	-	-	-	-	21.249.982
• Maquinaria, instalaciones y utensilios	3.937.809	1.207.938	-	5.145.747	1.008.068	492.226	-	1.500.294	3.645.453
• Mobiliario	6.266.629	1.564.077	-	7.830.706	1.024.954	693.302	-	1.718.256	6.112.450
• Equipos proceso información	17.403.603	4.787.850	(-) 786.750	21.404.703	6.977.686	4.685.297	(-) 358.759	11.304.224	10.100.479
• Instalaciones complejas especializadas	8.264.000	9.103.200	-	17.367.200	-	-	-	-	17.367.200
INMOVILIZADO MATERIAL	35.872.041	37.913.047	(-) 786.750	92.998.338	9.010.708	5.870.825	(-) 358.759	14.522.774	58.475.564
INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA Y BIENES DESTINADOS AL USO GENERAL	-	509.832.676	-	509.832.676	-	-	-	-	509.832.676



Nota 5 - INMOVILIZADO INMATERIAL

- 5.1 - Los movimientos contables registrados por las cuentas que forman el epígrafe de inmovilizado inmaterial se detallan en el cuadro que se adjunta en la página siguiente.
- 5.2 - La inversión más importante del ejercicio corresponde al importe ejecutado de la implantación de un "Sistema de Información Geográfica y Sistema de Gestión Documental Corporativos con red Intranet".

Nota 6 - DEUDORES

El saldo al 31 de Diciembre de 2000 del epígrafe de Deudores por derechos reconocidos presenta la siguiente composición:

• AGE	1.431.083.348
• Generalitat de Catalunya	4.992.287.529
• Ajuntament de Barcelona	278.140.148
• Entitat Metropolitana del Transport	526.430.350
• Ferrocarrils Generalitat de Catalunya (I)	507.841.594
• Otros	137.298.182
	<u>7.873.081.151</u>

(I) Incluye un importe de 490.500.000 ptas. correspondiente al exceso de aportaciones de las Entidades del año 1998 a este operador según el acta de la Comisión de seguimiento del Convenio de financiación de las Administraciones Consorciadas de 30 de Octubre de 2000.



25

INMOVILIZADO INMATERIAL									
VALOR DE COSTE					FONDO DE AMORTIZACION				
Saldo	Inversiones	Saldo	Saldo	Saldo	Saldo	Dotaciones	Saldo	Valor Neto	
31.12.00		31.12.00		31.12.00	31.12.00		31.12.00	31.12.00	
13.636.505	57.276.277	50.912.782		5.360.844	3.964.946		9.325.790	41.586.992	
2.065.925	-	2.065.925		929.666	413.185		1.342.851	723.074	
15.702.430	57.276.277	52.978.707		6.290.510	4.378.131		10.668.641	42.310.066	

- Software
- Otro inmovilizado inmaterial



Nota 7 - CUENTAS FINANCIERAS

El epígrafe "Bancos y Instituciones de Crédito" presenta el siguiente detalle al cierre del ejercicio:

• Cuentas operativas:	
– BBVA	661.196
– BBVA	859.952.023
– Banco Crédito Local	14.025
– Banc de Santander	956.584.060
– Banesto	9.454.712
	<u>1.826.666.016</u>
• Cuentas de valores:	
– Banco Crédito Local (Imposición a plazo)	2.971.960.885
– Bankpime (Imposición a plazo)	1.813.188.537
	<u>4.785.149.422</u>
	<u>6.611.815.438</u>

- 7.2 - La ATM tiene concertadas diversas pólizas de crédito hasta un límite de 6.500 millones de ptas. las cuales no han sido dispuestas durante el ejercicio.

Nota 8 - PATRIMONIO Y RESERVAS Y RESULTADO DEL EJERCICIO

Los fondos propios de la ATM han tenido el siguiente movimiento durante el ejercicio 2000:

	Saldo 31.12.00	Aplicación Resultado 1999	Resultado 2000	Saldo 31.12.00
• Patrimonio	325.542.108	37.425.675	-	362.967.783
• Resultado del ejercicio	37.425.675	(-) 37.425.675	179.262.235	179.262.235
	<u>362.967.783</u>	-	<u>179.262.235</u>	<u>542.230.018</u>



Nota 9 - SUBVENCIONES DE CAPITAL Y INGRESOS AVANZADOS

9.1 - Las subvenciones procedentes del sector estatal corresponden a fondos del Contrato-Programa (Nota 12.2) aplicados al desarrollo de un sistema de gestión y ayuda a la explotación a la ATM y a las empresas de transporte público en régimen de gestión indirecta (ver Nota 4.1, epígrafe de Instalaciones complejas especializadas).

9.2 - Las subvenciones de Comunidades Autónomas corresponden a la financiación recibida hasta ahora de la Generalitat de Catalunya referente al desarrollo del estudio geológico, hidrogeológico y geotécnico para el proyecto de trazado de la línea 9 del metro de Barcelona (Nota 4.2).

9.3 - Los ingresos avanzados tiene la siguiente composición:

• Transferencias de Contrato-Programa pendientes de aplicación (Nota 12.2)		3.236.284.582
• Transferencia del INSERSO para el desarrollo de un programa de accesibilidad en las renovaciones de flota de las líneas regulares de autobuses:		
- Aportación total	80.000.000	
- Aplicado a ingresos del ejercicio	(-) 1.862.321	78.137.679
• Transferencia relativa al convenio de 2 de Junio de 2000 entre la Generalitat de Catalunya y la ATM para la financiación del sistema de validación y venta integrado de las empresas operadoras en régimen de gestión indirecta dentro del ámbito de la ATM:		
- Aportación total	1.200.000.000	
- Aplicado a ingresos de ejercicios anteriores	(-) 21.855.000	1.178.145.000
		<u>4.492.567.261</u>



Nota 10 - ACREEDORES

El saldo a 31 de Diciembre de 2000 del epígrafe de Acreedores por obligaciones reconocidas presenta la siguiente composición:

• TMB (Transports de Barcelona, S.A. i Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A.)	6.810.024.714
• Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC)	1.989.250.003
• Entitat Metropolitana del Transport	498.816.733
• Otros	214.808.107
	<u>9.512.899.557</u>

Nota 11 - SITUACIÓN FISCAL

- 11.1 - De acuerdo con la legislación vigente, las liquidaciones de impuestos no pueden considerarse definitivas hasta no haber sido inspeccionadas por las autoridades fiscales o transcurrido el plazo de prescripción de cuatro años. La ATM tiene abiertos a inspección todos los ejercicios no prescritos y para todos los tributos a los que está sujeta.
- 11.2 - El saldo de la cuenta Hacienda Pública acreedora por conceptos fiscales refleja básicamente las retenciones practicadas a cuenta del I.R.P.F. en el cuarto trimestre de 2000, las cuales han sido ingresadas por la ATM el 22 de Enero de 2001.
- 11.3 - La liquidación de I.V.A. correspondiente al cuarto trimestre del ejercicio 2000 se ingresó el 31 de Enero de 2001.



Nota 12 - INGRESOS Y GASTOS

12.1 - Ventas de servicios

Al 31 de Diciembre de 2000 este epígrafe presenta la siguiente composición:

• Servicios de planificación y coordinación. Participación en los gastos de funcionamiento de la ATM:	
– Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A.	188.295.084
– Transports de Barcelona, S.A.	188.295.084
– Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya	161.395.800
	<u>537.985.968</u>
• Facturaciones a terceros del Centro de Información TransMet	<u>39.772.000</u>
• Otros	<u>12.159.620</u>
	<u>589.917.588</u>

12.2 - Transferencias corrientes (Contrato Programa)

En fecha 14 de Diciembre de 1999 se firmó el Contrato Programa entre la Administración General del Estado (AGE) y la ATM que tiene por objeto regular las relaciones reciprocas relativas a la financiación del transporte público regular de viajeros en el ámbito geográfico de actuación, de las empresas públicas (en adelante empresas): Transports de Barcelona, S.A., Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. y Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, departamento de Ferrocarriles, líneas: Catalunya-Sarrià y Catalans, dando continuidad a diversos aspectos de los Contratos-Programa relativos al trienio precedente 1995-1997.

Adicionalmente, contempla diversas actuaciones a efectuar por la ATM en relación a los operadores de transporte público interurbano de superficie en el ámbito geográfico de continuo urbano conexo a Barcelona.



La vigencia de este contrato se extiende desde el 1 de Enero de 1999 hasta el 31 de Diciembre de 2001 e incluye, sobre sus mismas bases, la regularización del ejercicio 1998.

Este Contrato-Programa ha sido concebido como un instrumento de fomento del transporte público, para mejorar las condiciones de movilidad, en el ámbito de la **ATM**. Los objetivos concretos que persigue son los siguientes:

- La potenciación del transporte público, con el fin de atender las necesidades de movilidad y reducir la congestión del tráfico.
- La definición de un marco estable de financiación de las empresas, compatible con los escenarios presupuestarios de las Administraciones Públicas implicadas.
- El saneamiento financiero y la mejora de resultados de las empresas.
- La planificación y dirección integrada de las redes de transporte público colectivo servidas por las empresas, tanto las que discurren por carretera o vías urbanas como las que tienen infraestructuras propias.
- La consolidación institucional de la **ATM** como un consorcio creado para la organización eficaz y eficiente del sistema metropolitano de transporte público de viajeros.

En la misma acta de firma de este contrato también se formalizó el convenio de financiación entre la **ATM** y las Administraciones Consorciadas, por el cual estas cubren las aportaciones a que se ha comprometido la **ATM** en el Contrato-Programa suscrito con la AGE.



El 27 de Abril de 2000 se formalizaron los Contratos-Programa de la ATM con las empresas operadoras, en virtud de los cuales la ATM aplicará los fondos recibidos de las Administraciones en el nivel necesario para la total cobertura de la cuenta de resultados y de la financiación de las inversiones de FGC y TMB (incluido el compromiso de financiación del material móvil de la línea II, asociado al Contrato-Programa 1995-97). Adicionalmente la ATM también realizará las aportaciones previstas para el saneamiento financiero de TMB y para la amortización de la deuda de FGC.

En referencia a las aportaciones a los operadores del transporte público interurbano de superficie en el ámbito geográfico de continuo urbano conexo a Barcelona (gestión indirecta), la ATM y la EMT han formalizado en fecha 27 de Abril de 2000 un convenio que regula las relaciones interinstitucionales entre ambas administraciones durante el período de vigencia del Contrato-Programa antes citado.

En la página siguiente se detallan las transferencias recibidas por la ATM de las Administraciones en concepto de Contrato-Programa en los ejercicios 1998, 1999 y 2000, así como las aportaciones que ésta ha realizado a los operadores a cuenta del Contrato-Programa suscrito con cada uno de ellos y los gastos relativos a las actuaciones en relación a los operadores de transporte público interurbano en régimen de gestión indirecta.

- 12.3 - La plantilla de la ATM al 31 de Diciembre de 2000 distribuida por categorías profesionales, incluyendo una persona en comisión de servicios de TMB se detalla a continuación:

Categoría	Número de empleados
• Director General	1
• Director Técnico	1
• Jefe de Servicio	4
• Jefe de unidad	4
• Técnico superior	5
• Técnico grado medio	4
• Secretaria de Dirección	1
• Administrativos	8
	28



22

RESUMEN APORTACIONES CONTRATO-PROGRAMA (millones de ptas.)

INGRESOS	Previsiones Contrato-Programa	Derechos reconocidos		Cobros		Pendiente de cobro al 31.12.00
		1998-1999	2000	1998-1999	2000	
1998						
• AGE	12.997	16.040		16.040		-
• Generalitat de Catalunya	10.950 (2)	11.348		11.348		-
• Ajuntament de Barcelona	6.812	7.413		7.413		-
• EMT	2.015	2.000		2.000		-
	32.774	36.801		36.801		-
1999						
• AGE	15.582	15.582		12.985	2.597	-
• Generalitat de Catalunya	11.348 (2)	11.348		9.456	1.892	-
• Ajuntament de Barcelona	7.450	7.450		6.489	961	-
• EMT (inclou gestió indirecta agost-diciembre)	3.203	2.119		1.800	319	-
• Remiègno Contrato-Programa 1998 (AGE)	3.043 (2)	3.043		-	3.043	-
	40.626	39.542		30.730	8.812	-
2000						
• AGE	17.173	-	17.173	-	15.742	1.431
• Generalitat de Catalunya	13.526 (2)	-	12.348	-	9.011	3.337
• Ajuntament de Barcelona	7.555	-	7.374	-	7.096	278
• EMT (inclou gestió indirecta)	4.037	-	4.037	-	3.511	526
• Remiègno Contrato-Programa 1998 (Generalitat y Ajuntament)	1.037 (2)	-	1.173	-	682	491
	43.128	-	42.105	-	36.042	6.063
TOTAL	116.528	76.343	42.105	67.531	44.854	6.063



La consignación presupuestaria del Estado, la Generalitat de Catalunya y el Ajuntament de Barcelona para el ejercicio 1998 se consideran contados a cuenta para los períodos de rindió el Contrato-Programa previos a las consignaciones de las Administraciones inferiores en 4.080 millones de ptas. a las necesidades del período 1999-2000). La consignación de capital ejecutada directamente por la Generalitat de Catalunya a AGE y prevista en el Contrato-Programa (2.710 millones de ptas. para 1998, 3.487 millones de ptas. para 2000).

23

RESUMEN APORTACIONES CONTRATO-PROGRAMA (millones de ptas.)

	Obligaciones liquidadas		Pagos		Pendiente de pago al 31.12.00
	1998-1999	2000	1998-1999	2000	
GASTOS					
1998					
• TMB	28.310	-	28.310	-	-
• FGC	8.491	-	8.491	-	-
	36.801	-	36.801	-	-
1999					
• TMB	28.151	-	23.774	4.377	-
• FGC	8.348	-	6.956	1.392	-
• EMT (Gestión indirecta)	507	(-) 8	-	-	499
	37.006	(-) 8	30.730	5.769	499
2000					
• TMB	-	31.262	-	24.456	6.806
• FGC	-	7.957	-	5.968	1.989
• EMT (Gestión indirecta)	-	2.150	-	2.150	-
• Ejecución directa ATM	-	44	-	31	13
	-	41.413	-	32.605	8.808
TOTAL	73.807	41.465	67.531	38.374	9.207
INGRESOS ANTICIDOS (Nota 9.3)	2.536	700			3.236



Durante el ejercicio 1999 la ATM ha dispuesto de un empleado adscrito en comisión de servicios (de acuerdo con el convenio suscrito al efecto con TMB). En este sentido el epígrafe de trabajos realizados por otras empresas incluye un total de 7.400.000 ptas. correspondientes a este concepto.

Nota 13 - OTRAS CONSIDERACIONES



- 13.1 - El 27 de Abril de 2000 el Consejo de Administración de la ATM adjudicó la redacción del proyecto, la construcción y la explotación de un sistema de tranviametro ligero en el corredor Diagonal-Baix Llobregat del área de Barcelona para un importe máximo de inversión de 36.160 millones de ptas. (antes de I.V.A.), que incluye sistema tranviario, servicios afectados y expropiaciones.
- 13.2 - Durante el mes de Enero del ejercicio 2001 ha entrado en vigor el Nuevo Sistema de Integración Tarifaria que supone la creación de nuevos títulos de transporte al área de Barcelona dentro de un periodo de tiempo determinado, con titularidad de la ATM.



Nota 14 - CUADRO DE FINANCIACION

Los recursos obtenidos durante los ejercicios 2000 i 1999, así como su aplicación, y el efecto que han producido estas operaciones sobre el capital circulante se reflejan en el cuadro siguiente:

FONDOS PERMANENTES					
APLICACIONES	2000	1999	ORIGENES	2000	1999
Adquisiciones de inmovilizado			Recursos generados en el ejercicio	189.939.182	46.213.052
Material e Infraestructura	547.745.723	14.304.075	Subvenciones de capital	472.654.727	-
Inmaterial	37.276.277	5.043.250	Disminución del capital circulante	-	-
Aumento del capital circulante	77.571.909	26.865.727			
	662.593.909	46.213.052		662.593.909	46.213.052

VARIACIONES DEL CAPITAL CIRCULANTE				
	2000		1999	
	AUMENTOS	DISMINUCIONES	AUMENTOS	DISMINUCIONES
Deudores	-	1.296.101.159	5.222.828.326	-
Cuentas financieras	6.239.927.320	-	89.464.751	-
Deudas a corto plazo	-	2.852.592.447	-	2.753.465.708
Ajustes por periodificación	-	2.013.661.805	-	2.531.961.642
	6.239.927.320	6.162.355.411	5.312.293.077	5.285.427.350
Variación del capital circulante	-	77.571.909	-	26.865.727
	6.239.927.320	6.239.927.320	5.312.293.077	5.312.293.077

CONCILIACIÓN DEL RESULTADO DEL EJERCICIO CON LOS RECURSOS GENERADOS		
	2000	1999
Resultado del ejercicio según Cuenta de Resultados	179.262.235	37.425.675
Dotaciones a la amortización	10.248.956	8.787.377
Resultados extraordinarios	427.991	-
RECURSOS GENERADOS EN EL EJERCICIO	189.939.182	46.213.052





Capítol 4: Perspectives per al 2000

**Programa d'Actuació 2001
Pressupost 2001**



Programa d'Actuació 2001

(aprovat pel Consell d'Administració del 4 de desembre de 2000)

0. Consideracions prèvies

Les activitats dutes a terme en el si de l'ATM al llarg de l'exercici de l'any 2000 i els acords presos pel seu Consell d'Administració determinen gairebé absolutament quines han de ser les principals actuacions que han de configurar el programa d'actuació per al proper exercici, en els diferents àmbits de la seva competència:

1. Planificació

1.1. Pla Director d'Infraestructures 2001-2010

Una vegada acabats els treballs d'elaboració del PDI, inicialment caldrà aprovar-lo, sotmetre'l a informació pública en la seva globalitat, incorporar-hi les al·legacions que es produeixin i remetre'l al Govern de la Generalitat per a la seva aprovació definitiva i a l'Administració General de l'Estat, a efectes de la incorporació als programes estatals de les actuacions contingudes en el programa de xarxa ferroviària estatal.

Totes les actuacions previstes en el PDI que hagin donat lloc a projectes concrets de traçat hauran de veure substanciats els tràmits d'audiència pública. Paral·lelament, es duran a terme els estudis de viabilitat de les possibles noves actuacions recentment plantejades que se suggereixin en el tràmit d'informació pública.

1.2. Pla de Serveis de TPC

Al llarg de l'exercici s'elaborarà una proposta de Pla que tingui en compte l'oferta de tots els operadors de transport i que pugui ser sotmesa a la consideració del Consell amb antelació suficient com per poder-la utilitzar en el procés de definició de requeriments dels propers convenis de finançament i contractes-programa ATM, Administracions públiques i operadors, i de manera que serveixi per

contractualitzar l'oferta de serveis dels operadors de gestió indirecta.

Dins del Pla de Serveis, s'haurà de donar resposta a qüestions que ja són objecte de treball en el si de l'ATM, com ara l'ampliació dels serveis nocturns, la revisió dels contractes de gestió indirecta, la reordenació dels punts de parada i estacions terminals a Barcelona, el programa d'aparcaments dissuasius i les diferents propostes de carrils segregats per a autobusos, entre altres.

2. Desenvolupament de projectes

2.1. Convenis d'Infraestructures

L'ATM haurà de participar en el procés de tancament del Conveni d'Infraestructures 1998-2000 i en el de preparació del que haurà de regir per al període 2001-2004, en els termes previstos en els seus Estatuts tot vetllant per l'adequació del contingut de l'annex d'actuacions incloses a les determinacions del PDI, i per al compliment de les actuacions previstes en el Conveni 1998-2000 i les seves modificacions.

2.2. Projecte L-9

Una vegada aprovats els projectes de traçat i satisfet el mandat del Consell Executiu de la Generalitat previst pel Decret 218/2000 de 26 de juny, els serveis de l'ATM efectuaran el seguiment del projecte i executaran les noves actuacions que, si escau, el Govern consideri oportú encomanar-los.

2.3. Tramvia Diagonal-Baix Llobregat

Aprovat el projecte definitiu de traçat i signat el contracte amb l'adjudicatari, la tasca a realitzar l'any 2001 fonamentalment consisteix en fer el seguiment del projecte constructiu i aprovar-lo, vetllar per l'obtenció dels terrenys i les autoritzacions necessàries per a la construcció de la línia, i supervisar-ne la correcta execució. Paral·lelament i coordinada amb els



treballs del Pla de Serveis, s'iniciaran els treballs de reordenació de les línies d'autobusos i del Projecte d'exploració de la línia de tramvia.

2.4. Altres traçats del tramvia

En el primer quadrimestre s'haurà d'acabar el projecte de traçat del tram Glòries-Fòrum 2004, Badalona-Sant Adrià, recentment adjudicat.

Una vegada el Consell d'Administració hagi acordat els trams a executar i el model de concurs, es procedirà a la licitació d'un nou tram de la xarxa tramviària.

2.5. Intercanviador Central

Al llarg de l'exercici s'elaborarà la proposta d'intervenció que permeti, d'acord amb les diferents administracions i operadors implicats, iniciar el procés de la seva execució.

2.6. Altres intercanviadors

2.6.a. Torrasa. S'acabarà el projecte bàsic de l'intercanviador i es duran a terme les negociacions precises per a la seva inclusió en els projectes urbanístics i d'infraestructures del transport que hi tinguin relació.

2.6.b. Sagrera TGV. L'ATM participarà en els treballs de redacció dels projectes de la nova estació, per tal de garantir l'eficiència de les connexions de la xarxa de transport de caire metropolità amb els serveis regionals i de llarg recorregut.

2.6.c. Sants. De la mateixa manera s'actuarà amb relació a la remodelació de l'estació de Sants.

2.6.d. Altres intercanviadors. Es farà el seguiment dels projectes dels intercanviadors d'Arc de Triomf, Barberà del Vallès, Hospital General i Martorell, entre altres, d'acord amb les previsions del PDI i la proposta de Pla de Serveis.

2.7. Nova línia per a viatgers Papiol/Mollet i millora de la línia Manresa-Barcelona.

S'elaborarà l'estudi de viabilitat, d'acord

amb el plec de prescripcions elaborat conjuntament amb el MiFo i Renfe, per a la reconversió i les actuacions a incloure en el projecte d'adequació dels dos traçats.

2.8. Tercera via en el tram Mataró-Barcelona

Es redactarà el projecte definitiu d'implantació dels trams de tercera via, d'acord amb el MiFo, Renfe i els ajuntaments implicats.

2.9. Nova línia Castelldefels-Sant Boi-Cornellà

S'efectuarà el seguiment del projecte, una vegada traslladat a l'AGE.

2.10. Projectes constructius de línies de Metro i de FGC

S'efectuarà el seguiment dels projectes en redacció per part de la DGPT.

3. Ordenació tarifària

Els serveis de l'ATM hauran de dedicar gran part de la seva activitat al llarg de l'exercici a les tasques d'implementació dels acords d'integració tarifària.

S'impulsarà l'acabament de la instal·lació dels sistemes de validació i venda a tots els operadors de l'àmbit de l'RMB.

Es posarà en servei la Cambra de distribució d'ingressos.

Es farà el seguiment i la supervisió de l'activitat de les empreses adjudicatàries dels serveis de distribució de títols ATM.

S'efectuaran els pagaments a compte i les liquidacions per la utilització dels títols en els diferents operadors integrats.

Es realitzaran les enquestes i els estudis relatius a la utilització de títols a cada operador per sustentar els criteris de distribució.



Es produirà la campanya de comunicació que permeti la correcta utilització del nou sistema tarifari.

Es continuarà el procés de negociació i signatura de convenis d'integració, i s'intentarà incloure en el sistema tots els operadors de l'RMB, Renfe inclosa, en el conjunt dels seus serveis de Rodalies.

Es farà el seguiment de l'evolució de la Tarifa Mitjana Ponderada (TMP) del sistema i dels coeficients de penetració de cadascun dels títols de transport, a efectes de justificar davant de la Comissió de Preus de Catalunya el compliment de les autoritzacions rebudes.

Es proposaran al Consell les mesures a incloure en l'exercici del 2002 tendents a millorar el funcionament del nou sistema tarifari, i la proposta de preus i prestacions dels títols de transport que hauran de regir durant el proper exercici.

4. Finançament del sistema

4.1. Convenis de finançament i Contractes-Programa amb les Administracions consorciades i l'AGE

Es farà el seguiment del Conveni i del Contracte-Programa vigents i s'iniciaran els treballs de preparació dels nous convenis que hauran de regir en el període 2002-2005.

4.2. Conveni amb l'EMT

S'executarà el contingut de l'acord signat el 27 de d'abril de 2000 entre l'ATM i l'EMT per al finançament dels serveis de gestió interessada, i es prepararan els documents necessaris per a la inclusió en les previsions del proper Contracte-Programa de tots els serveis que siguin gestionats per l'EMT.

4.3. Proposta de nou finançament

Es promourà la constitució d'un grup de treball, amb la participació

d'administracions, operadors i experts, que analitzi experiències europees i proposi un nou sistema de finançament (inversió i explotació) del transport públic col·lectiu a la Regió Metropolitana de Barcelona.

5. Relacions amb els operadors

5.1. Contractes-Programa amb TMB i FGC

Es farà el seguiment dels Contractes-Programa i s'iniciaran els treballs de preparació dels nous Contractes-Programa i de la proposta de liquidació dels vigents.

5.2. Operadors a risc i ventura

Es continuarà l'aplicació del programa de millora del servei de transport de superfície, als subprogrames de renovació de material mòbil, i les ajudes a l'explotació i la integració tarifària, d'acord amb les previsions contingudes al Conveni de finançament ATM-Administracions consorciades-AGE. Es prepararà el programa d'actuació per a aquests serveis, que haurà de ser inclòs en el nou Contracte-Programa 2002-2005.

5.3. S'efectuarà el seguiment del Conveni ATM-RENFE en tots els seus aspectes, a més a més de la relació més directa establerta amb els operadors subjectes al règim del Contracte-Programa o dels contractes de gestió interessada.

6. Relacions institucionals

6.1. Agrupació de municipis amb transport urbà fora de la zona EMT

Es donarà suport al procés de constitució de l'AMTU i a la seva plena integració en el si de l'ATM, i es promouran les modificacions estatutàries pertinents per tal de permetre la participació dels integrats en els òrgans de govern i assessorament de l'ATM.



6.2. EMTA

Es continuarà participant activament en el si de l'EMTA, en especial en els grups de treball que proveeixen les bases de dades comunes sobre transport col·lectiu i les relacions amb la Comissió Europea, a efectes de la reglamentació de transports.

6.3. UITP i FIHUAT

Es continuarà participant en els grups de treball i activitats d'aquestes organitzacions i, en especial, se seguirà col·laborant en l'àmbit del transport en el congrés 2001 de la FIHUAT que se celebrarà a Barcelona.

6.4. Dia sense cotxes i activitats de caire divulgador i de foment de l'ús del transport públic.

En la mesura de les seves disponibilitats, l'ATM participarà en l'organització i l'execució d'activitats d'aquest ordre, en el mateix sentit en què ho ha fet en els darrers anys.

6.5. Altres activitats

Els responsables i tècnics de l'ATM continuaran participant en les activitats de tipus divulgador i formatiu per a les quals se'ls requereixi des de l'àmbit universitari, associatiu i professional, i hi aportaran el seu coneixement i experiència en relació amb el transport públic i la mobilitat.

7. Comunicació i estudis

7.1. Centre d'Informació Transmet

Es mantindrà el servei i s'intentarà ampliar-ne l'àmbit de cobertura amb nous mitjans de comunicació i/o l'ampliació dels espais d'emissió.

7.2. Indicadors de transport a l'RMB

Se'n mantindrà l'edició semestral.

7.3. Enquesta de Mobilitat Pública 2001

En col·laboració amb l'IDESCAT i amb les Administracions consorciades, es durà a terme l'enquesta amb la voluntat de crear

una sèrie amb cadència quinquennal.

El disseny de l'enquesta i la supervisió de la seva execució es faran en el si del grup de treball sobre estudis de mobilitat.

7.4. Estudis. Les principals activitats a desenvolupar són:

- L'actualització de l'estudi "Els comptes de transport a l'RMB".
- La comparació del transport públic/vehicle privat, observatori de la mobilitat, per a prosseguir la sèrie històrica.
- Comparatius bases de dades de TPC a diferents regions europees (en col·laboració amb l'EMTA).
- Primera proposta del Pla de Guies, en funció del contingut del Pla de Serveis.
- Recull de dades que permeti mantenir la publicació del TransMet Xifres i dels Indicadors de transport.
- Participació en els projectes europeus de recerca Mòbils, Civitas i Rubis i en els treballs del grup LiRa.

7.5. Divulgació

Edició del TransMet Xifres, d'un resum comparatiu d'indicadors de TPC (suggeriment de la Sindicatura de Comptes) i de la Memòria Anyal. Publicació de resums executius dels projectes i estudis que vagi elaborant i aprovant l'ATM (PDI, Pla de Serveis, Projecte d'Integració Tarifària, etc.). Manteniment de la web.

8. Administració

8.1. Comptabilitat/Pressupost/Tresoreria

Gestió del pressupost, que inclou la comptabilització, el seguiment de la seva execució, i la tramitació dels expedients de modificacions de crèdit. En el primer trimestre de l'any es procedirà a la liquidació de l'exercici 2000.

En el quart trimestre del 2001 es confegirà el pressupost del 2002, que tindrà definitivament en compte l'efecte EURO.



Gestió financera dels fluxos de tresoreria, fent especial esment dels efectes de la integració tarifària.

Assistència a la Sindicatura de Comptes i a la Intervenció de la Generalitat, en el procés d'auditoria de comptes anual.

8.2. Contractació/tramitació administrativa

Gestió dels expedients de contractació i dels d'atorgament de subvencions. També es tindrà la custòdia i es farà el seguiment del Registre d'homologació d'equips de validació i venda: així s'atendrà el Registre general.

8.3. Suport a Secretaria General/Assessoria jurídica

Redacció de les actes de reunions dels diversos òrgans col·legiats, i emissió de dictàmens jurídics, preparació dels plecs de totes les licitacions i de la documentació necessària per a les diferents convocatòries.

8.4. Personal

Es confeccionarà i s'aprovarà el catàleg definitiu de llocs de treball de l'ATM, amb les especificacions funcionals i orgàniques de cada lloc i l'estructura organitzativa del personal.

S'iniciaran els tràmits per a la cobertura reglamentària de les places vacants.

8.5. Serveis generals

Es durà a terme tota la tasca de trasllat i adequació de la nova seu i es revisaran els procediments de subministraments i compres, d'acord amb la nova situació.

9. Sistemes d'informació i oficina tècnica

9.1. Oficina tècnica

Suport a la realització de projectes tècnics de l'ATM: elaboració del PDI, Pla de Serveis, Tramvia, etc.

9.2. Administració dels sistemes d'informació

Suport al procés d'implantació dels equips informàtics a la nova seu de l'ATM.

Establiment de les eines de gestió informàtiques centralitzades dels equips i sistemes de l'ATM.

9.3. Sistemes d'Informació Geogràfica (SIG)

Execució del projecte del SIG (Informació Geogràfica) corporatiu i del SGD (Gestió Documental), prenent com a base el Conveni signat amb l'ICC, en compliment de l'acord de 26 de juliol de 2000.

Compleció de l'àmbit de cobertura de cartografia a altres escales (5000, 2000...).

9.4. Sistema d'ajuda a l'explotació, mitjançant GPS (SAE)

Implantació del sistema SAE per als autobusos de les empreses de TPC per a carretera en règim de gestió indirecta, en execució dels acords del Consell d'Administracions.



Pressupost any 2001

Per a l'any 2001, el Consell d'Administració de l'ATM va aprovar el pressupost següent:

1. Estat de despeses

		Euros	Pessetes
Capítol 1	Personal	1.517.034,37	252.413.280
Capítol 2	Compres de béns i serveis	221.474.114,41	36.850.192.000
Capítol 3	Despeses financeres	120.202,42	20.000.000
Capítol 4	Transferències corrents	237.844.530,19	39.574.000.000
Capítol 6	Inversions	1.033.740,82	172.000.000
Capítol 7	Transferències de capital	0,00	0
Total pressupost despeses		461.989.622,20	76.868.605.280

2. Estat d'ingressos

		Euros	Pessetes
Capítol 3	Taxes i altres ingressos	221.704.982,87	36.888.605.280
Capítol 4	Transferències corrents	239.058.574,64	39.776.000.000
Capítol 5	Ingressos patrimonials	625.052,59	104.000.000
Capítol 7	Transferències de capital	601.012,10	100.000.000
Total pressupost ingressos		461.989.622,20	76.868.605.280



Capítol 5:

Estatuts

Reglament de Règim Interior

Base d'execució del Pressupost

Principals Acords del

Consell d'Administració 2000



I. Disposicions generals

Article 1. Naturalesa, finalitat i administracions participants.

La Generalitat de Catalunya, l'Ajuntament de Barcelona i l'Entitat Metropolitana del Transport constitueixen un Consorci interadministratiu per al compliment de les finalitats que s'expressen en aquests Estatuts.

Aquest Consorci té caràcter voluntari i es crea per temps indefinit. S'hi poden adherir totes les administracions titulars de serveis públics de transports col·lectius 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. És una entitat de dret públic, amb personalitat jurídica i patrimoni propis creada a l'empara del que disposa l'article 7 de la Llei 30/1992 de 26 de novembre, de Règim Jurídic de les Administracions Públiques i del Procediment Administratiu Comú.

Article 2. Denominació i domicili.

L'entitat constituïda es denomina Autoritat del Transport Metropolità, Consorci per a la coordinació del sistema metropolità de transport públic de l'àrea de Barcelona (en endavant, ATM). El domicili social de l'entitat es fixa inicialment a Barcelona, avinguda del Paral·lel, número 71, o al lloc que designi el Consell d'Administració.

Article 3. 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 AGE), 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.

Article 4. Funcions.

1. Les funcions que corresponen a l'ATM per acord de les administracions constituents es desenvoluparan progressivament en virtut de les atribucions, transferències, delegacions o encàrrecs de gestió que es produeixin, sens perjudici que se li atribueixin des del primer moment un conjunt de funcions que s'especifiquen més endavant.

2. Les funcions que exercirà l'ATM un cop assolit el seu total desenvolupament pel que fa a atribucions rebudes són les següents:

a. La planificació de les infraestructures del transport públic de viatgers en el seu àmbit territorial, definint-ne les característiques, la programació de les inversions proposant els convenis de finançament a subscriure i la supervisió dels corresponents projectes als efectes de verificar el compliment dels objectius de la planificació.

b. La planificació dels serveis i l'establiment de programes

d'exploació coordinada per a totes les empreses que els presten i l'observació de l'evolució del mercat global dels desplaçaments, amb especial atenció al seguiment del comportament del transport privat.

c. L'elaboració i aprovació d'un marc de tarifes comú dins d'una política de finançament que defineixi el grau de cobertura dels costos per ingressos de tarifes i la definició del sistema de tarifes integrat.

d. La concertació, conjuntament amb els titulars del servei, de contractes-programa o uns altres tipus de convenis amb les empreses prestadores dels serveis de transport públic en el seu àmbit territorial

e. La concertació dels acords de finançament amb les administracions públiques per tal de subvenir al dèficit dels serveis i les despeses de funcionament de l'estructura de gestió.

f. La titularitat dels ingressos de tarifes per títols combinats i el repartiment que s'escaigui entre els operadors.

g. El control dels ingressos, els costos i les inversions de les empreses prestadores a l'efecte del que es disposa en els apartats anteriors.

h. L'exercici de les competències administratives respecte de l'ordenació dels serveis del seu àmbit territorial que les administracions públiques signants de l'Acord-marc de 28 de juliol de 1995 i les adherides decideixin atribuir-li.

i. La publicitat, la informació i les



relacions amb els usuaris.

j. L'establiment de relacions amb les altres administracions per al millor compliment de les funcions atribuïdes a l'ATM de conformitat amb aquests Estatuts.

3. Les funcions a exercir per l'ATM des de l'inici de la seva activitat són les que a continuació es detallen, descrites mitjançant la seva particularització en l'any 1997 però que cal entendre com a funcions a executar en el futur de forma permanent per l'ATM:

1. Planificació d'infraestructures:

1. Planificació d'infraestructures de transport públic col·lectiu en l'horitzó temporal de 10 anys i específicament l'elaboració dels instruments de planificació per a la coordinació del Sistema Metropolità de Transports Públics Col·lectius (SMTPC) incloent-hi el Pla intermodal de transports, si s'escau.

2. Seguiment de l'execució de les inversions en curs en el sistema previstes en el Conveni de Finançament d'Infraestructures Ferroviàries 1995-1997 subscrit entre l'AGE i la Generalitat de Catalunya.

3. Elaboració dels programes d'inversions per al període plurianual següent, i, en conseqüència, proposta de nou Conveni de Finançament d'Infraestructures a subscriure entre l'AGE i la Generalitat de Catalunya.

2. Relacions amb operadors de transport col·lectiu.

1. Seguiment de l'evolució i

compliment dels contractes-programa vigents amb l'EMT i amb els FGC.

2. Seguiment dels convenis i contractes de gestió de totes les empreses privades i públiques del SMTPC.

3. Elaboració dels nous contractes-programa que haurà de subscriure l'ATM amb els operadors per a la seva entrada en vigor a partir de l'1 de gener de 1998.

4. Elaboració de propostes de concertació amb RENFE relatives a la integració dels serveis de rodalies de Barcelona de l'esmentada companyia en el SMTPC.

3. Finançament del sistema per les administracions.

1. Elaboració de les propostes de convenis de finançament amb les diferents administracions públiques responsables del finançament del transport públic amb definició de les aportacions de recursos pressupostaris al sistema a partir de l'1 de gener de 1998.

4. Ordenació de tarifes.

1. Definició del projecte del nou model de sistema de tarifes, així com del seu projecte d'implantació i de la seva primera fase de desenvolupament.

2. Exercici mancomunat de les potestats sobre tarifes pròpies de les administracions titulars de transport col·lectiu i entre aquestes la interlocució única del sistema amb l'Administració econòmica.

5. Comunicació.

1. Creació d'una imatge corporativa del sistema metropolità de transport públic col·lectiu i de la mateixa ATM amb total respecte i compatibilitat amb les pròpies dels titulars i operadors.

2. Realització de campanyes de comunicació amb l'objectiu de promoure la utilització de l'esmentat sistema entre la població.

6. Marc normatiu futur.

Estudi i elaboració de propostes a les administracions consorciades d'adaptació del marc normatiu per tal de fer possible l'exercici pel Consorci de la totalitat de les atribucions previstes.

II. Règim orgànic

Article 5. Òrgans de govern, gestió i consulta.

1. Regiran el Consorci inicialment els òrgans següents:

a. el Consell d'Administració

b. el president

c. el director general

2. El Consell d'Administració podrà determinar eventualment la creació dins el mateix Consell d'un Comitè Executiu com a òrgan més reduït de direcció-administració a qui podrà delegar les atribucions que consideri oportunes.

3. El Consorci tindrà també tres òrgans consultius: la Ponència



d'usuaris i beneficiaris del transport col·lectiu metropolità, la Ponència tècnica d'operadors de transport col·lectiu metropolità i la Comissió d'Assessorament Jurídic.

4. El Consorci tindrà integrada a la seva organització executiva una Secretaria General, el responsable de la qual actuarà com a secretari del Consell d'Administració i del Comitè Executiu, si s'escau.

Article 6. El Consell d'Administració. Naturalesa i composició.

1. El Consell d'Administració és l'òrgan rector de l'ATM, la qual dirigeix de manera col·legiada. El componen inicialment setze membres, catorze de ple dret en representació de les administracions constituents i dos en representació de l'AGE a títol d'observadors amb veu però sense vot, d'acord amb la distribució següent:

a. El president, que és el conseller de Política Territorial i Obres Públiques o persona que designi.

b. El vicepresident primer, que és l'alcalde de Barcelona o persona que designi.

c. El vicepresident segon, que és el president de l'Entitat Metropolitana del Transport o persona que designi.

d. Sis vocals en representació i designats per la Generalitat de Catalunya, un d'ells en representació del Departament d'Economia i Finances, i cinc en representació de les administracions locals fundadores designats de comú acord per l'Ajuntament de Barcelona i l'Entitat Metropolitana del Transport.

e. Dos vocals observadors designats per l'AGE.

Assistirà també a les sessions el director general, amb veu però sense vot.

2. L'adhesió al Consorci de noves administracions titulars de serveis de Transports Públics Col·lectius podrà implicar l'ampliació del nombre de membres del Consell d'Administració en la mesura que aquest determini. En aquest cas caldrà incrementar el nombre de representants designats per la Generalitat, de tal manera que s'hi mantinguin les proporcions inicials.

3. Els vocals seran designats i separats lliurement per les respectives administracions públiques.

Article 7. El director general.

El director general desenvolupa la funció del primer nivell executiu. És un professional i, per tant, retribuït i la seva situació la regula un contracte laboral.

Article 8. La Ponència d'Usuaris i Beneficiaris del transport col·lectiu metropolità.

1. La Ponència d'Usuaris i Beneficiaris del transport col·lectiu metropolità (en endavant PUB) és l'òrgan de participació i consulta dels agents institucionals i socials en el funcionament del sistema metropolità de transport públic col·lectiu de l'àrea de Barcelona.

La PUB es compon inicialment dels membres següents:

• President: el vicepresident segon

de l'ATM.

• Un vocal del Consell d'Administració de l'ATM, per cadascuna de les esferes administratives integrades en el Consorci.

• Representants de la Federació de Municipis de Catalunya i de l'Associació Catalana de Municipis.

• Representants de les organitzacions empresarials amb més implantació a Catalunya.

• Representants dels sindicats amb més implantació a Catalunya.

• Representants d'associacions o col·lectius d'especial rellevància per a la matèria.

• El director general de l'ATM.

• Forma part també d'aquesta ponència i n'actua com a secretari, un membre del quadre directiu del Consorci proposat a aquest efecte pel director general.

2. Els membres de la PUB han de ser nomenats pel president de l'ATM a proposta de les mateixes entitats a les quals hagin de representar.

3. Poden participar en les activitats d'aquesta Ponència, per invitació del seu president, representants d'entitats o administracions interessades en els temes concrets a debatre a les sessions.

4. La PUB ha de reunir-se preceptivament com a mínim dues vegades l'any, prèvia convocatòria del seu president, per a conèixer i deliberar sobre totes aquelles qüestions que li siguin sotmeses pels



òrgans de govern del Consorci.

Article 9. La Ponència Tècnica d'Operadors del Transport Col·lectiu Metropolità.

1. La Ponència Tècnica d'Operadors del Transport Col·lectiu Metropolità (en endavant PTO) és l'òrgan de col·laboració i consulta del Consorci en qüestions de caràcter tècnic i econòmic.

La PTO es compon inicialment dels següents membres:

- President: el director general.
 - Fins a dos representants per cadascun dels tres operadors públics: Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, RENFE i TMB (Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. i Transports de Barcelona, S.A.).
 - Fins a dos representants de les empreses operadores de serveis urbans i interurbans concessionàries de les administracions consorciades, preferentment a través d'associacions que les agrupin.
 - Forma part també d'aquesta Ponència i n'actua com a secretari, un càrrec directiu del Consorci proposat a aquest efecte pel director general.
- 2.** Els membres de la PTO han de ser nomenats pel president de l'ATM a proposta de les mateixes empreses o entitats a les quals hagin de representar.
- 3.** Podran participar en les activitats de la Ponència Tècnica, a instàncies del director general, representants d'entitats o administracions

interessades en els temes concrets a debatre en les sessions.

4. La PTO ha de reunir-se preceptivament com a mínim dues vegades l'any, prèvia convocatòria del seu president, per conèixer i deliberar sobre totes aquelles qüestions tècniques que li siguin sotmeses pels òrgans de govern del Consorci.

Article 10. La Comissió d'Assessorament Jurídic.

La Comissió d'Assessorament Jurídic du a terme les activitats d'assistència i assessorament jurídic que requereixi el Consell d'Administració o la Direcció General de l'ATM.

La componen tres llicenciats en dret designats per cadascuna de les administracions fundadores del Consorci i el secretari general de l'ATM.

Article 11. Competències del Consell d'Administració.

Són competències del Consell d'Administració:

- a.** Aprovar els projectes de contractes-programa i convenis de finançament.
- b.** Aprovar el nou model de sistema de tarifes.
- c.** Exercir les potestats atribuïdes al Consorci en matèria de tarifes.
- d.** Aprovar el projecte de pressupost de l'ATM i fer un seguiment periòdic d'ingressos i despeses.

e. Aprovar els convenis d'adhesió al Consorci d'altres administracions públiques i determinar, si fa al cas, l'ampliació del Consell d'Administració.

f. Convenir amb la Generalitat, l'Ajuntament de Barcelona, l'EMT i els altres ens adherits les aportacions a realitzar.

g. Fer el seguiment de l'execució dels convenis i contractes-programa i rebre dels operadors tota la informació tècnica i economicofinancera necessària.

h. Crear, si fa al cas, la Comissió Executiva, atribuir-li funcions i designar els seus membres.

i. Aprovar la normativa derivada dels presents Estatuts.

j. Nomenar el director general a proposta del president.

k. Aprovar les despeses i autoritzar contractes sense perjudici de les facultats que el Consell d'Administració acordi atribuir a altres òrgans de govern del Consorci.

I, en general, les que poguessin derivar-se de fer possible l'exercici de les funcions encomanades a l'ATM.

Article 12. Competències del president del Consell d'Administració.

Corresponen al president del Consell d'Administració les competències següents:

a. Exercir la representació de l'ATM davant dels òrgans administratius i



jurisdiccionals, l'exercici de tota mena d'accions legals en defensa dels drets i interessos legítims de l'entitat i conferir els poders necessaris a aquests efectes.

b. Convocar les sessions ordinàries i extraordinàries del Consell d'Administració i fixar-ne els ordres del dia, tenint en compte, si fa al cas, les peticions de la resta de membres efectuades oportunament. Presidir les sessions, moderar-ne el desenvolupament i suspendre-les motivadament.

c. Visar les actes i certificacions dels acords del Consell.

d. Proposar al Consell d'Administració el nomenament del director general del Consorci.

e. Expedir els nomenaments dels titulars dels òrgans de l'ATM.

f. Exercir les competències que li delegui el Consell d'Administració.

g. Assegurar el compliment de les lleis i dels presents Estatuts.

I, en general, qualsevol altra que la legislació vigent atribueixi als presidents d'òrgans col·legiats o bé que no estigui assignada expressament al Consell d'Administració.

Article 13. Competències del director general.

Correspon al director general:

a. Dirigir els serveis de l'ATM en el pla tècnic, econòmic i administratiu sota l'autoritat i supervisió del Consell d'Administració.

b. Gestionar les relacions amb els

operadors, els òrgans d'execució i de gestió de les administracions públiques competents en matèria de transport, els sindicats, i els usuaris i les seves associacions.

c. Dirigir de forma immediata el personal al servei de l'ATM, organitzar i inspeccionar els òrgans tècnics i administratius al servei de l'ATM i exercir la potestat disciplinària quan aquesta correspongui al Consorci.

d. Autoritzar despeses i ordenar pagaments amb càrrec als pressupostos de l'ATM, amb els límits que estableixi el Consell d'Administració.

e. Exercir indistintament amb el president la representació de l'ATM davant dels òrgans administratius i jurisdiccionals, decidir l'exercici de tota mena d'accions legals en defensa dels drets i legítims interessos de l'entitat i conferir els poders necessaris a aquests efectes.

f. Celebrar contractes en nom i representació del Consorci en virtut de les competències o poders que li siguin atorgats pels òrgans de govern de l'entitat.

En general, totes les funcions de gestió que li siguin encomanades pels òrgans de govern del Consorci.

III. Règim funcional

Article 14. Règim general de funcionament.

1. El règim de sessions i acords del Consorci i en general el seu funcionament es regula per aquests Estatuts i el Reglament de règim

interior, i, altrament, per les normes esmentades a l'article 23 d'aquests Estatuts.

2. Els acords i resolucions del Consorci s'han de publicar o notificar de la forma que es preveu en la legislació aplicable en la matèria, sense perjudici de donar-los, si fa al cas, la màxima difusió a través dels mitjans de comunicació social.

Article 15. Sessions.

1. El Consell d'Administració ha de celebrar reunió ordinària com a mínim una vegada al trimestre. La periodicitat de l'esmentada reunió ordinària ha de ser mensual mentre no existeixi el Comitè Executiu, sense perjudici de les sessions extraordinàries que siguin convocades pel president.

2. Els membres del Consell d'Administració podran delegar el vot a un altre membre del Consell, expressament per a cada sessió.

3. El Comitè Executiu, si es creés, s'ha de reunir en sessió ordinària una vegada al mes.

4. Cada vegada que es celebri sessió del Consell d'Administració i del Comitè Executiu s'ha d'estendre la corresponent acta que, un cop aprovada en la sessió següent, ha de ser transcrita en el corresponent llibre d'actes, per la qual cosa es poden utilitzar mitjans mecànics de transcripció pel sistema de fulls mòbils i posterior enquadernació.

5. Dins del primer trimestre de cada any, el Consell d'Administració ha de considerar la memòria de gestió i rendició de comptes de l'any



anterior. En la reunió que s'ha de celebrar dins de l'últim trimestre de cada any, el Consell d'Administració haurà de considerar el programa d'actuacions i el pressupost de l'any següent.

Article 16. Acords.

1. Els acords del Consell d'Administració, i del Comitè Executiu si fa al cas, s'han d'adoptar, excepte en els casos que s'especifiquen en el punt següent, per majoria simple; el vot de qualitat del president desfarà l'empat.

2. Cal una majoria qualificada de dos terços per a les qüestions següents:

a. Aprovació de la proposta del Pla director del PIT o d'aquest Pla si s'escau.

b. Aprovació de les revisions de tarifes.

c. Aprovació dels esquemes globals de finançament del SMTPC.

d. Aprovació del pressupost anual del Consorci i, si s'escau, de les seves bases d'execució i del reglament de règim interior.

e. Nomenament i separació del Director General.

f. Aprovació dels convenis d'adhesió al Consorci d'altres administracions públiques i les ampliacions, si fa al cas, del Consell d'Administració.

Article 17. Eficàcia dels acords per a les entitats consorciades.

Les decisions i acords del Consorci

obliguen les administracions consorciades.

IV. Règim financer

Article 18. Règim economico-financer.

1. Els recursos econòmics amb els quals pot comptar l'ATM són:

a. En tot cas les aportacions de l'AGE, la Generalitat de Catalunya, l'Ajuntament de Barcelona, l'EMT i les altres administracions que posteriorment s'adhereixin al Consorci, d'acord amb els convenis de finançament o contractes-programa subscrits entre aquestes institucions i l'ATM.

b. Subvencions, aportacions o donacions d'entitats de dret públic o privat.

c. Si fa al cas, les cessions del producte d'impostos finalistes.

d. Ingressos obtinguts per la prestació de serveis, del rendiment del seu patrimoni i de qualsevol altres que li puguin correspondre d'acord amb les lleis.

2. Amb aquests recursos, l'ATM ha de cobrir les seves despeses, entre les quals hi ha les següents:

a. Les de tota mena convingudes amb els operadors per la producció i prestació de serveis en els respectius contractes-programa.

b. Les pròpies de funcionament i les inversions necessàries per al normal exercici de les seves funcions.

c. Qualsevol altra derivada de l'elaboració, gestió i execució del

Pla de la SMTPC que hagi d'anar a càrrec seu.

3. Si de cas alguna de les entitats consorciades incomplís les seves obligacions financeres envers l'ATM, el Consell d'Administració ha de procedir a requerir-li'n el compliment. Si passat el termini d'un mes des del requeriment no s'haguessin realitzat les aportacions previstes, el Consell d'Administració, un cop escoltada l'entitat afectada, pot suspendre-la de la seva participació en l'ATM.

Article 19. Fiscalització.

1. El control de caràcter financer en l'ATM s'efectuarà mitjançant procediments d'auditoria, els quals substituiran la intervenció prèvia de les operacions corresponents i tindrà com a objecte comprovar el funcionament econòmicofinancer del Consorci.

2. Les auditories esmentades en l'apartat anterior s'efectuaran sota la direcció d'un interventor, funcionari públic d'una de les administracions consorciades, designat pel Consell d'Administració, i d'acord amb les següents normes:

a. D'una manera anual, de l'1 de febrer al 31 de març, amb referència a l'exercici anterior; l'informe de l'auditoria s'haurà de lliurar abans del 30 d'abril següent.

b. D'una forma periòdica, però no prefixada, almenys una vegada cada any segons els criteris que establirà la intervenció.

Article 20. Comptabilitat.

De la comptabilitat de l'ens caldrà



fer les auditories exigibles per la legislació aplicable a les entitats consorciades. El Consorci està subjecte a la fiscalització del Tribunal de Comptes del Regne i de la Sindicatura de Comptes de Catalunya, d'acord amb les competències respectives d'aquests dos òrgans de fiscalització.

Article 21. Dotació fundacional.

La dotació fundacional es determina en el Conveni de constitució i en els posteriors d'adhesió d'altres administracions.

V. Règim del personal

Article 22. Règim del personal.

El personal al servei de l'ATM serà contractat en règim de relació laboral. Tanmateix, les administracions consorciades o els seus ens instrumentals hi podran adscriure personal en comissió de serveis o en la situació administrativa que legalment correspongui.

VI. Règim jurídic.

Article 23. Règim jurídic.

1. Els actes de tots els òrgans del Consorci esgoten la via administrativa, excepte els dictats pel director general en l'exercici de les competències previstes a l'article 13b dels presents Estatuts, que podran ser objecte de recurs ordinari davant el Consell d'Administració.

2. L'ATM es regeix per aquests Estatuts i el seu Reglament de règim interior i supletòriament per la Llei estatal 30/1992 de 26 de

novembre, i les lleis de Catalunya 13/1989 de 18 de maig, 7/1985 de 2 d'abril, 7/1987 de 4 d'abril i 8/1987 de 15 d'abril i les disposicions que les despleguen.

VII. Modificació, dissolució, liquidació

Article 24. Modificació dels estatuts.

La modificació d'aquests estatuts, previ acord del Consell d'Administració amb el quòrum establert en l'article 16, 2, haurà de ser ratificada per la totalitat de les entitats consorciades i aprovada amb les mateixes formalitats emprades per a la aprovació dels estatuts inicials.

Article 25. Separació de membres del Consorci.

1. Qualsevol entitat consorciada podrà separar-se del Consorci, sempre que compleixi les condicions següents:

a. Avís previ d'un any adreçat al president del Consorci.

b. Estar al corrent del compliment de les obligacions i dels compromisos anteriors i garantir el compliment de les obligacions pendents.

2. La separació voluntària de l'ATM de qualsevol de les administracions consorciades haurà de comunicar-se formalment al Consell d'Administració a través del seu president, amb una antelació mínima d'un any i prèvia liquidació de les obligacions pendents. A més a més, les mencionades entitats solament podran retirar-se de l'ATM

si ha transcorregut un termini mínim de cinc anys des que entraren a formar-ne part.

3. La separació no podrà comportar pertorbació en la realització de qualsevol dels serveis o activitats del Consorci ni perjudici per als interessos públics que se li hagin encomanat.

Article 26. Dissolució i liquidació del Consorci.

1. El Consorci es podrà dissoldre per qualsevol de les causes següents:

a. Per acord del Consell d'Administració amb el quòrum establert en l'article 16, 2 d'aquests Estatuts, que haurà de ser ratificat per les entitats públiques consorciades.

b. Per transformació del Consorci en una altra entitat i per acord del Consell d'Administració, també ratificat per les entitats públiques consorciades de la manera establerta en el supòsit anterior.

2. L'acord de dissolució determinarà la forma en què s'hagi de procedir per a la liquidació dels béns, drets i obligacions del Consorci i la reversió de les obres i instal·lacions existents a favor de les entitats consorciades.



Reglament de règim interior

1. Disposicions generals

La finalitat d'aquest reglament, previst als articles 14 i 23.2 dels Estatuts, és la regulació de l'organització i funcionament dels òrgans de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM), del procediment administratiu, i del seu règim jurídic, pressupostari i comptable.

2. Organització

Els òrgans de govern i gestió del consorci són el Consell d'Administració, el President i el Director General.

D'acord amb el que preveuen els articles 5.2 i 11 dels Estatuts, es crea, dins el Consell d'Administració un Comitè Executiu, la composició i atribucions del qual es recullen en aquest reglament.

Les funcions, competències i règim orgànic del Consell d'Administració i del President es defineixen en els Estatuts de l'entitat.

Les funcions atribuïdes al Director General es regulen en els Estatuts i en aquest reglament.

2.1. El Comitè Executiu

2.1.1. Finalitat i funcions generals

El Comitè Executiu té la funció general d'informar i elevar propostes al Consell d'Administració, així com les funcions específicament delegades pel Consell d'acord amb el que es recull en aquest reglament o pugui acordar el propi Consell d'Administració.

El Comitè Executiu examina i eleva al Consell d'Administració les propostes sobre instruments de planificació del Sistema Metropolità de Transports Públics Col·lectius (SMTPC), convenis de finançament i contractes de serveis amb administracions i operadors, nou model tarifari i pressupostos anuals, modificació

dels Estatuts i del reglament de règim interior, suspensió de la participació de les entitats consorciades i dissolució del propi consorci.

2.1.2. Composició

El Comitè Executiu es compon de quatre membres que han de ser membres del Consell d'Administració, dos en representació de l'Administració de la Generalitat i dos en representació de les Administracions locals, que són designats pel propi Consell d'Administració. El presideix el membre del Comitè Executiu que designi el President de l'ATM. Hi assisteix amb veu i sense vot el Director General i actua com a Secretari el que ho sigui del Consell d'Administració.

2.1.3. Atribucions

El Comitè Executiu té atribuïdes les següents funcions:

- a) Fer el seguiment de l'execució dels convenis i contractes de l'ATM amb administracions i operadors.
- b) Requerir a les entitats consorciades el compliment de les seves obligacions financeres envers l'ATM i proposar al Consell d'Administració la suspensió de la participació.
- c) Autoritzar despeses en aquells supòsits no atribuïts al Director General i fins al límit de 500 milions de pessetes.
- d) Autoritzar contractes l'import dels quals superi, per raó de la quantia, les atribucions del Director General i fins al límit de 500 milions de pessetes.
- e) Fer el seguiment de l'execució del pressupost i aprovació de les seves modificacions, llevat de les reservades al Consell d'Administració.

2.1.4. Adopció d'acords

El Comitè Executiu adopta els seus acords per majoria simple llevat dels referits a



aquelles matèries en les quals els Estatuts exigeixen majoria qualificada, que s'han d'adoptar respectant el quorum especial previst als Estatuts.

2.2. El Director General

S'atribueixen al Director General, d'acord amb l'article 7 dels Estatuts, les següents funcions:

1. Patrimoni

- a) Adquirir, gravar i alienar béns quan la quantia no sobrepassi els cinquanta milions de pessetes. Per imports superiors a deu milions de pessetes en donarà compte al Comitè Executiu.
- b) Administrar el patrimoni.

2. Personal

- a) Aprovar les plantilles.
- b) Aprovar els plecs de clàusules de concursos i oposicions, aprovar les convocatòries i presidir els tribunals.
- c) Contractar i nomenar tota mena de personal i donar possessió.
- d) Aprovar adscripcions a llocs de treball.
- e) Demanar i acceptar comissions de serveis, serveis especials, etc.
- f) Incoar i resoldre expedients disciplinaris.
- g) Resoldre sobre llicències, autoritzacions i permisos.
- h) Declarar i alterar les situacions administratives.
- i) Fixar els serveis mínims en cas de vaga.
- j) Assignar complements de productivitat i gratificacions.
- k) Determinar els horaris dels diferents serveis.
- l) Declarar compatibilitats i incompatibilitats.

3. Contractació

- a) Contractar obres, consultoria i assistència, serveis i subministraments quan la quantia no sobrepassi els cinquanta

milions de pessetes. Per imports superiors a deu milions de pessetes en donarà compte al Comitè Executiu.

- b) Formalitzar actes de recepció i lliurament d'obres, treballs de consultoria i subministraments, en desenvolupament dels acords dels òrgans competents.

4. Serveis

- a) Formular propostes de reglaments.
- b) Atorgar llicències i autoritzacions.
- c) Realitzar l'activitat inspectora i de control.
- d) Resoldre expedients sancionadors.

5. Actuacions jurídicoadministratives

- a) Atorgar tota mena d'escriptures públiques i documents administratius.
- b) Formular peticions d'inscripcions en els registres públics.
- c) Donar el vistiplau de certificacions llevat de les actes i acords del Consell d'Administració i del Comitè Executiu.
- d) Realitzar els actes de tràmit de qualsevol tipus.

6. Actuacions econòmicofinanceres

- a) Autoritzar despeses fins al límit de cinquanta milions de pessetes.
- b) Disposar despeses fins al límit de cinquanta milions de pessetes. Per imports superiors a deu milions de pessetes en donarà compte al Comitè Executiu.
- c) Ordenar pagaments.
- d) Aprovar la liquidació del pressupost.
- e) Donar de baixa i anul·lar drets.
- f) Reconèixer bonificacions i exempcions en aplicació de la normativa vigent.
- g) Dictar providències de constrenyiment.
- h) Aprovar liquidacions d'ingressos.
- i) Obrir i administrar els comptes bancaris de titularitat de l'Entitat.

En cas d'absència, vacant o malaltia del Director General exercirà interinament aquestes funcions el Comitè Executiu



mitjançant el seu President.

3. Funcionament

3.1. Lloc de celebració de les sessions

El lloc de celebració de les sessions és el domicili social de l'entitat.

Excepcionalment es poden celebrar sessions en un altre lloc designat a l'efecte pel propi òrgan que celebri la reunió.

3.2. Classes de sessions

Les sessions poden ser ordinàries i extraordinàries.

Les sessions ordinàries són les que se celebren amb la periodicitat establerta i extraordinàries totes les altres.

Totes les sessions han de ser objecte de convocatòria única.

3.3. Periodicitat i convocatòria

El Consell d'Administració celebra, com a mínim, sessió ordinària una vegada al trimestre.

El Comitè Executiu celebra sessió ordinària cada mes. Ambdós òrgans es reuneixen a convocatòria del seu President.

Les sessions extraordinàries les convoca el President per decisió pròpia o a petició de la meitat dels membres de l'òrgan corresponent.

La resta d'òrgans celebren sessió quan són convocats pel seu President respectivament i d'acord amb els Estatuts.

3.4. Forma i termini de les convocatòries

Les sessions ordinàries i extraordinàries dels òrgans col·legiats han de ser convocades pel seu President o pel

Secretari per ordre d'aquest. La convocatòria ha d'anar acompanyada per l'ordre del dia.

Les convocatòries s'han de cursar amb una antelació mínima de sis dies naturals salvant la convocatòria de les sessions extraordinàries i urgents, que poden ser convocades amb el temps mínim per fer-les arribar a tots els membres. La urgència ha de ser apreciada pel President i s'ha de fer constar en la convocatòria.

Dins d'aquest marc general cada òrgan dicta les seves pròpies normes de funcionament.

3.5. Quorum de constitució

Per a la constitució del Consell d'Administració s'exigeix la majoria absoluta dels seus membres d'acord amb els Estatuts i l'assistència del President.

Els altres òrgans col·legiats es poden constituir si assisteixen com a mínim la tercera part dels seus membres de dret, sempre que estiguin representades l'Administració de la Generalitat i l'Administració local.

Es pot delegar el vot en altres membres del mateix òrgan per escrit i sempre abans de l'inici de la sessió.

3.6. Quorum de votació

Els acords del Consell d'Administració i del Comitè Executiu es prenen per majoria simple, amb excepció dels acords a què es refereix l'article 16.2 dels Estatuts.

El vot de qualitat del President desfà l'empat.

3.7. Actes

El Secretari aixeca acta de les sessions del Consell d'Administració i del Comitè



Executiu, que ha de ser aprovada en la sessió següent. Les actes les signa el Secretari amb el vistiplau del President.

3.8. Eficàcia dels acords

Els acords adoptats pel Consell d'Administració amb el quorum exigít en cada cas vinculen les administracions consorciades.

4. Classificació i registre de documents

Els assumptes de la competència de l'ATM donen lloc a la formació d'expedients.

Els expedients estan sotmesos a les normes del procediment administratiu comú de les administracions públiques o, en el seu cas, a la legislació de contractes de les administracions públiques.

El registre general d'expedients incoats per l'ATM recull tota la documentació relativa a un mateix assumpte.

El registre general d'entrada i sortida de documents ha de ser informatitzat.

Les resolucions dels òrgans col·legiats o unipersonals de l'ATM es transcriuen a l'expedient com més aviat millor.

Les resolucions adoptades pels òrgans unipersonals formen un llibre en forma semblant als llibres d'actes dels òrgans col·legiats.

El Director General aprova, a efectes d'arxiu, els criteris de classificació de la documentació específica de l'ATM.

5. Règim jurídic

Els acords adoptats pels òrgans resolutoris de l'ATM són immediatament executius, amb excepció del que es preveu als articles 11 i 138 de la Llei de règim

jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú, i en aquells casos en què una disposició estableixi el contrari o necessitin aprovació o autorització d'altri.

L'ATM, a través dels seus òrgans competents en cada cas pot procedir, prèvia comminació, a l'execució forçosa dels acords adoptats, amb excepció dels supòsits en què se suspengui l'execució d'acord amb la llei o quan la Constitució o la llei exigeixin la intervenció dels tribunals.

Els acords i resolucions dels òrgans de govern i gestió del consorci esgoten la via administrativa i poden ser objecte de recurs contenciós administratiu en els termes establerts en la llei d'aquesta jurisdicció excepte les resolucions del Director General que són susceptibles de recurs ordinari davant el Consell d'Administració d'acord amb l'article 23 dels Estatuts.

Els contractes i convenis del consorci es regeixen per la Llei de contractes de les administracions públiques i disposicions complementàries.

6. Programa d'actuacions i memòria de gestió anuals

En compliment de l'article 15.5 dels Estatuts el Director General forma el programa d'actuacions corresponent a l'exercici següent dins l'últim trimestre i abans de la convocatòria del Consell d'Administració. El procediment d'aprovació i de les seves modificacions és el mateix que l'establert per al pressupost a l'article 7 d'aquest reglament.

L'aprovació per part del Consell d'Administració del programa d'actuacions ha de tenir lloc dins l'últim trimestre de cada any.



El Director General elabora anualment la memòria de gestió que serà considerada pel Consell d'Administració dins el primer trimestre de l'any següent a què es refereixi.

7. Règim pressupostari i comptable

7.1. Règim pressupostari

El Director General, en compliment de l'article 15.5 dels Estatuts, forma anualment dins l'últim trimestre i abans de la convocatòria del Consell d'Administració el projecte de pressupost del consorci, que ha d'aprovar-se sense dèficit inicial.

L'exercici coincideix amb l'any natural i hi són imputats els drets liquidats durant l'any i les obligacions que siguin reconegudes fins al 31 de gener següent respecte de despeses efectuades fins al 31 de desembre de l'any anterior.

El pressupost del consorci inclou la següent documentació:

- Memòria
- Estat de despeses
- Estat d'ingressos
- Bases d'execució
- Plantilla de personal

El pressupost s'ajusta, quan a la seva estructura, a les disposicions relatives al sector públic econòmic adaptada, en el seu cas, pel Consell d'Administració.

Elaborat el projecte de pressupost pel Director General, l'aprovació definitiva correspon al Consell d'Administració dins de l'últim trimestre de cada any. S'ha de publicar un resum per capítols en el DOGC.

7.2. Règim comptable

Les bases d'execució del pressupost determinen els òrgans competents per a l'aprovació de les modificacions de crèdit.

Dins el primer trimestre de cada any el Director General aprova i dona compte al Consell d'Administració de la liquidació del pressupost de l'exercici anterior, sens perjudici de l'auditoria prevista a l'article 19.2 dels Estatuts i de seguir el procediment establert per l'ordenament jurídic per a la seva fiscalització per part de la Sindicatura de Comptes i del Tribunal de Comptes del Regne (article 20 dels Estatuts).

L'ATM se sotmet al règim de comptabilitat pública.

8. Disposició final

Queden sense efecte els acords adoptats pel Consell d'Administració de 28 d'abril de 1997 relatius a la creació de la Comissió Executiva i a l'atribució de funcions al Director General.



Bases d'execució del pressupost 2000

Àmbit i vigència d'aplicació

Base 1

La gestió, desenvolupament i aplicació del Pressupost de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) es realitzarà d'acord amb les presents bases, la vigència de les quals serà la mateixa que la del Pressupost i la seva possible pròrroga legal.

Estructura del pressupost

Base 2

1. Tots els crèdits inclosos a l'Estat de Despeses corresponen al funcional 513 (Transport terrestre, marítim i fluvial), i per tant aquest no s'especifica en el document pressupostari.

2. La numeració de les partides correspon a la classificació econòmica, que ve determinada per:

- a) Primer dígit: capítol
- b) Primer i segon dígit: article
- c) Primer, segon i tercer dígit: concepte
- d) Els 5 dígit: subconcepte

3. La partida pressupostària ve definida conjuntament per la classificació funcional i l'econòmica.

Base 3

Els conceptes inclosos a l'Estat d'Ingressos corresponen a la classificació econòmica, determinada per:

- a) Primer dígit: capítol
- b) Primer i segon dígit: article
- c) Primer, segon i tercer dígit: concepte
- e) Els 5 dígit: subconcepte

Modificacions del pressupost

Base 4

1. La vinculació jurídica dels crèdits serà:

a) Respecte la classificació funcional: grup de funció.

b) Respecte la classificació econòmica: capítol.

2. L'existència de vinculació jurídica entre els crèdits pressupostaris implica que les transferències de crèdits entre aquelles partides vinculades no suposa una modificació formal del pressupost.

Base 5

1. Les modificacions de crèdit del pressupost, ja siguin crèdits extraordinaris o bé suplement de crèdit, es podran finançar mitjançant aplicació del romanent líquid de tresoreria, amb nous o majors ingressos recaptats i amb transferències de crèdit de despesa.

2. Els òrgans competents per a l'aprovació de les modificacions de crèdit seran els següents:

a) El Consell d'Administració quan les modificacions afectin al grup de funció, o bé quan representin transferències des del Capítol 6è. ó 7è. a despesa corrent.

b) El Director General en els altres casos, que actuarà per delegació de la Comissió Executiva.

Base 6

1. Generaran crèdit en els estats de despeses els següents ingressos, un cop confirmats els mateixos:

a) Les aportacions de l'AGE, la Generalitat de Catalunya, l'Ajuntament de Barcelona, l'EMT i altres administracions que s'adhereixin al Consorci, d'acord amb els convenis de finançament o contractes programa.

b) Les subvencions, aportacions o donacions d'entitat de dret públic o privat.

c) Les cessions del producte d'impostos finalistes



- d) Prestació de serveis i rendiment del patrimoni.
- e) Alienació de béns del Consorci.
- f) Reintegraments de pagaments indeguts amb càrrec al pressupost corrent, que reposaran crèdit en la corresponent partida pressupostària.

2. Els expedients de generació de crèdit, previ informe del Servei d'Administració, seran aprovats pel Director General.

3. Per a procedir a la generació i posterior disponibilitat del crèdit és indispensable l'efectiva recaptació dels drets en els casos c) i d).

4. L'alienació de béns immobles serà aprovada pel Consell d'Administració.

Base 7

1. Es consideraran crèdits ampliables aquells la quantia dels quals vingui determinada en funció de l'ingrés obtingut per un concepte específic directament vinculat a aquells crèdits. Es declaren crèdits ampliables els següents:

2. Els increments d'ingrés vinculats a més d'una partida de despesa es distribuïran entre elles per acord del Consell d'Administració.

3. Serà competència del Director General la modificació de l'Estat d'Ingressos del Pressupost quan calgui, per a permetre les ampliacions de crèdit.

Execució dels ingressos.

Base 8

El reconeixement de drets es farà en el moment en que es conegui l'existència d'una liquidació a favor del l'ATM.

Base 9

Els ingressos que rebí l'ATM es formalitzaran mitjançant un Manament d'Ingrés, aplicats a la corresponent partida pressupostària i expedits en el moment en que el Servei d'Administració tingui coneixement de què s'ha produït l'ingrés.

Concepte	Partida Despesa	Partida Ingrés
Servei Transport	22709	34000
A TMB del Contracte Programa AGE-ATM	44001	40001
A TMB del Conveni de Finançament ATM	44002	45501
	46201	46301
A FGC del Contracte Programa AGE-ATM	44101	40001
A FGC del Conveni de Finançament ATM	44102	45501
		46201
		46301
A operadors en règim de gestió indirecta del Contracte-Programa AGE-ATM	47001	40001
A operadors en règim de gestió indirecta del Conveni De finançament ATM	47002	45501
		46301



Execució de les despeses.

Base 10

Per a l'aplicació de les despeses consignades en el Pressupost de l'ATM, s'observaran, a més de les prescripcions legals i reglamentàries aplicables, les normes específiques que per a cada tipus de despeses es detallen en les presents Bases d'Execució.

Base 11

1. Amb càrrec als crèdits de l'estat de despeses només es podran contraure obligacions derivades de les adquisicions, serveis o altres despeses en general realitzades dins l'exercici pressupostari.
2. Es podran aprovar despeses plurianuals d'acord amb els supòsits que preveu la llei.
3. Les factures recepcionades hauran de reunir les condicions reglamentàries.

Base 12

La gestió del Pressupost de despeses es realitzarà atenent a les següents fases:

- a) Autorització de la despesa
- b) Disposició de la despesa
- c) Reconeixement de l'obligació
- d) Ordenació del pagament.

Base 13

Les propostes de despeses seran formulades pel Director Tècnic o pel Cap de Servei que la tingui encomanada.

Base 14

1. L'autorització d'una despesa és l'acte pel que s'acorda la realització d'una despesa determinada per una quantia certa o aproximada, reservant per a aquesta finalitat el crèdit pressupostari que sigui

necessari. Es formalitza en document "A".

2. L'autorització de la despesa correspondrà a:

- a) El Consell d'Administració: quan l'import sobrepassi els 500.000.000 Ptes.
- b) El Comitè executiu: per imports superiors a 50.000.000 Ptes i fins a 500.000.000 Ptes.
- c) El Director General quan l'import no sobrepassi els 50.000.000 Ptes.

Base 15

1. La disposició d'una despesa és l'acte pel que s'acorda la realització d'una despesa prèviament autoritzada, per un import exactament determinat. Es formalitza en document D.
2. Quan en el moment d'iniciar la tramitació es coneixen la quantia y el nom del perceptor, s'acumulen les fases d'autorització y disposició. Es formalitza en document AD.
3. La disposició de la despesa correspon a:

- a) El Consell d'Administració: per imports superiors a 500.000.000 Ptes.
- b) El Comitè Executiu: per imports superiors a 50.000.000 Ptes. i fins a 500.000.000 Ptes.
- c) El Director General: Fins a 50.000.000 Ptes. Per import superior a 10.000.000 Ptes., en donarà compte, amb caràcter previ, a la Comissió Executiva.

Base 16

El Director Tècnic i els Caps de Servei podran disposar despeses fins a imports de 100.000 Ptes. a càrrec de les partides dels capítols 2 i 6.

Aquesta facultat s'atribueix en concepte de delegació pel Consell d'Administració i sense perjudici de les facultats reconegudes al Director General per aquestes mateixes bases. La delegació podrà ser revocada o limitada en qualsevol moment pel Director General.



Base 17

1. El reconeixement de l'obligació és l'acte pel que es declara l'existència d'un crèdit exigible contra l'ATM derivat d'una despesa autoritzada o compromesa. Es formalitza en document O.

2. Poden acumular-se en un sol tràmit les fases d'autorització, disposició i reconeixement de l'obligació. Es formalitza en document "ADO".

Base 18

Les obligacions (factures, certificacions, minutes o documents equivalents), un cop conformades pel Servei / Àrea responsable de les mateixes, es remetran al Servei d'Administració, el qual les comptabilitzarà, i prepararà les relacions d'obligacions per tal que siguin aprovades pel Director General.

Base 19

Es consideren documents suficients pel reconeixement de l'obligació:

- a) Capítol 1: nòmines mensuals y liquidacions de la Seguretat Social.
- b) Capítol 2: la corresponent factura.
- c) Capítol 4: els acords que en aquesta matèria prengui el Consell d'Administració, pel que fa a les aportacions derivades dels Contractes-Programa amb els operadors. Per a la resta de partides, les resolucions que pugui dictar el Director General.
- d) Capítol 6: la corresponent factura o certificació.

Base 20

L'ordenació del pagament és l'acte pel que el Director General, en base a una obligació reconeguda, expedeix l'ordre de pagament contra la Tresoreria. Es formalitza en document "P".

Base 21

S'estableix la categoria de "Factures Directes", que per l'específica naturalesa de la despesa, no requereix de la tramitació d'una proposta de despeses prèvia. S'inclouen com a tal:

- a) Llum, Aigua, telèfon i comunicacions.
- b) Dietes i locomoció del personal
- c) Despeses de representació.

Les despeses de llum, aigua i comunicacions, el pagament de les quals es realitza mitjançant domiciliació bancària, seran tramitades d'ofici pel Servei d'Administració per mitjà de documents ADOP-MP, en els quals no s'exigirà la signatura del Director General.

Base 22

Les despeses corresponents al Capítol 1er. seran tramitades d'ofici pel Servei d'Administració per mitjà de documents ADO, que no seguiran els circuits normals de tramitació i no s'exigirà la signatura del Director General. No obstant això, cas que el règim contractual prevegi política d'incentius per objectius, el Director General aprovarà la meritació d'aquests.

Base 23

El Director General podrà establir límits de disposició de crèdits pressupostaris per tal d'evitar el dèficit pressupostari, tot possibilitant el normal funcionament dels serveis de l'ATM.

Base 24

Les despeses corresponents a obres, l'import de les quals no excedeixi de cinc milions de pessetes, i les corresponents a subministraments, consultoria, assistència i serveis, l'import dels quals no excedeixi de dos milions de pessetes, tenen la consideració de contractes menors i es



poden tramitar mitjançant factura conformada, amb proposta raonada i certificat d'existència de crèdit previ o de document AD, sense necessitat de constitució de fiança, ni de formalització de contracte, ni de Resolució expressa d'aprovació.

Base 25

La contractació d'obres, gestió de serveis públics, subministraments, consultoria, assistència i treballs específics i concrets serà competència de:

- a) El Consell d'Administració: per imports superiors a 500.000.000 Ptes.
- b) El Comitè Executiu: per imports superiors a 50.000.000 Ptes. i fins a 500.000.000 Ptes.
- c) El Director General: Fins a 50.000.000 Ptes. Per import superior a 10.000.000 Ptes., en donarà compte, amb caràcter previ, a la Comissió Executiva.

Base 26

Per a la constitució de garanties per part dels adjudicataris dels contractes, la seva devolució, així com la dispensa de les mateixes s'ajustarà al que estableix la Llei 13 / 95, de Contractes de les Administracions Públiques.

Base 27

La contractació pel procediment negociat sense publicitat es regirà pel que estableix la Llei de Contractes de les Administracions Públiques.

Base 28

La normativa aplicable en matèria de contractació es considerarà automàticament adaptada a les modificacions que s'estableixin en la legislació vigent.

Base 29

1. Tindran el caràcter de "despeses a justificar" els manaments de pagament que no puguin acompanyar-se dels documents justificatius corresponents en el moment de llur expedició.

2. Els perceptors dels manaments de pagament hauran de justificar l'aplicació de les quantitats rebudes en un termini màxim de 3 mesos des de l'expedició del manament, i estaran subjectes al règim de responsabilitats que estableixi la normativa vigent, havent de reintegrar les quantitats no invertides o no justificades.

3. No s'expediran nous manaments a justificar pels mateixos conceptes pressupostaris a perceptors que tinguin fons pendents de justificació

Base 30

1. Per tal d'atendre determinades despeses del capítol 2 de caràcter periòdic i repetitiu, altres de petit import i aquelles en què s'exigeixi pagament al comptat, es podrà utilitzar la modalitat de pagament "Bestreta de Caixa Fixa".

2. Les Bestretes de Caixa Fixa s'atorgaran amb càrrec als comptes extrapressupostaris que es determinin i els pagaments que es realitzin amb aquesta modalitat s'efectuaran a través d'un compte bancari auxiliar obert a l'efecte.

3. El procediment de gestió de les Bestretes de Caixa Fixa seguirà el que estableix la circular de Direcció General dictada a l'efecte.

Base 31

Es delega al Director General l'aprovació de reconeixements de crèdit procedents d'obligacions d'exercicis tancats, dins els límits de competència per a l'autorització de despeses establerts en la Base 15.



Gestió de les subvencions

Base 32: Gestió de Subvencions del Conveni de Finançament AGE-ATM i ATM-Administracions Consorciades.

1. Els imports consignats en el Capítol 4 d'ingressos es corresponen al que s'espera obtenir de les diferents Administracions, tant pels Convenis de Finançament del Transport Públic

2. Els imports consignats en el Capítol 4 de despeses es corresponen amb els ingressos pressupostats i es materialitzaran només en la mesura que es realitzin els corresponents ingressos i d'acord amb el que estableixi el Contracte-Programa i Conveni de Finançament.

3. Pel que fa a les possibles diferències i a l'atorgament dels lliuraments a compte es seguirà el que estableixin aquells documents, i en el seu defecte o complementàriament el que específicament acordi el Consell d'Administració.

4. L'ATM executarà directament la despesa necessària per tal de portar a terme els programes que afecten la gestió indirecta continguts en els Convenis de Finançament amb l'AGE i amb les Administracions Consorciades (SAE, Renovació de flota, etc.)

Base 33: Gestió de Subvencions del Conveni d'Infraestructures

L'import consignat en el Capítol 7 d'ingressos correspon al que s'espera obtenir per al finançament dels sistemes de validació i venda destinat als operadors privats. Aquests ingressos seran destinats a finançar les inversions que executin els operadors de gestió indirecta que sol·licitin les subvencions, així com aquelles despeses que executi directament l'ATM per al compliment d'aquest programa.

Base 34

Els perceptors de les subvencions hauran de justificar la correcta aplicació dels fons rebuts, d'acord amb els Convenis que les regulin.

Base 35

Serà competència del Consell d'Administració dictar les normes específiques de comptabilització que permetin reflectir de forma fidel l'estat econòmic, financer i patrimonial de l'ATM.

Base 36

1. Tindran la consideració d'operacions no pressupostàries de tresoreria, exclusivament les no derivades directament de l'execució del Pressupost o que, independentment del mateix, ajudin a la seva execució i comptabilització.

2. Es consideren com a operacions extrapressupostàries:

- a) Comptabilització de l'IVA: repercutit i suportat deduïble.
- b) Descomptes de la nòmina.
- c) Fiances i dipòsits constituïts i rebuts
- d) Bestretes de caixa fixa
- e) Ingressos i despeses pendents d'aplicació
- f) Operacions amb altres deutors i creditors no pressupostaris

Base 37

Per a la cobertura de les places que s'incorporin a la plantilla de l'ATM a partir de l'any 2000, ja sigui en règim de contractació laboral indefinida o en règim de contracte per obra i servei, es donarà publicitat entre els operadors públics TMB i FGC i les Administracions Consorciades, quedant reservada al Director General de l'ATM la seva selecció.



Principals acords del Consell d'Administració 2000

Sistema Tarifari Integrat (27/4/00)

“APROVAR el “Projecte de desenvolupament i implantació del sistema tarifari integrat a la RMB” que s’adjunta (Annex núm. 1).”

“APROVAR la zonificació per corones i sectors i la gamma de títols amb les seves prestacions, que s’adjunten (Annexes núm. 2 i 3).”

“ENCOMANAR que en el si del grup de tarifes i la resta d’òrgans de l’ATM es concreti la proposta de títols i de tarifes que hagi de regir en el conjunt d’operadors de TPC de la RMB a partir del gener del 2001, de manera que pugui ser elevada al Consell d’Administració amb la suficient antelació per ser tramesa a la Comissió de Preus de Catalunya, per tal que entri en vigor l’1 de gener de 2001.”

“MODIFICAR la denominació de “Grup de tarifes” per la de “Comitè de seguiment de la integració tarifària”, AMPLIAR el nombre dels seus membres i ESTABLIR les funcions d’aquest Comitè de seguiment d’acord amb el què es fixa en l’annex núm. 4.”

“CREAR al si de l’ATM el registre d’assignació de codis de tots els títols de transport de la RMB en compliment de l’acord pres el 28 d’octubre de 1999 i que fa referència als documents

“Especificacions tècniques de nivell 0 per als sistemes de Venda i Validació de les empreses de transport adherides a la integració tarifària de la RMB.”

“ENCOMANAR als serveis tècnics de l’ATM la definició dels fixers d’intercanvi i l’inici de proves d’enviament d’informació entre l’ATM i les empreses de transport que operen a l’àmbit del Consorci de cara a la Integració Tarifària.”

“ENCOMANAR al Director General la contractació dels serveis de desenvolupament del programari d’aplicació i del subministrament dels equips informàtics de procés i el programari bàsic, per la gestió de la integració tarifària a la RMB, d’acord amb els plecs de prescripcions tècniques i administratives que s’adjunten (Annex núm. 5).”

“ENCOMANAR al Director General la preparació dels acords amb RENFE, en el marc del que es disposa a la clàusula segona del Conveni de col·laboració ATM-RENFE, signat el 28 de juliol de 1999, i amb els operadors privats de gestió indirecta, que permetin la utilització dels títols integrats en les seves línies i serveis.”

Sistema Tarifari Integrat (26/7/00)

“CREAR el registre de suport de títols magnètics homologats per a la integració tarifària al si de la RMB, d’acord amb el contingut expressat en el document adjunt.

APROVAR el protocol de proves per a l’homologació, que s’adjunta com annex.

AUTORITZAR el Director General per a la formalització d’un conveni entre l’ATM i el LGAI per a la realització dels corresponents assaigs i proves d’homologació.

DELEGAR en el Director General l’establiment dels procediments administratius adients per a la gestió del Registre.”

“CREAR el registre d’equips expenedors de títols per a la integració tarifària al si de la RMB, d’acord amb el contingut expressat en el document adjunt.

APROVAR el protocol de proves per a l’homologació, que s’adjunta com annex.



AUTORITZAR el Director General per a la formalització d'un conveni entre l'ATM i el LGAI per a la realització dels corresponents assaigs i proves d'homologació.

DELEGAR en el Director General l'establiment dels procediments administratius adients per a la gestió del Registre."

"RESTAR ASSABENTAT de l'estat dels treballs d'integració tarifària d'acord amb l'informe annex."

Sistema Tarifari Integrat (15/11/00)

"RESTAR ASSABENTAT del contingut del Projecte del Sistema Tarifari Integrat (STI) a la RMB."

"APROVAR la zonificació en corones, sectors i zones d'acord amb el plànol contingut en el capítol 6 del Projecte STI (annex núm.1 del resum executiu)."

"APROVAR la gamma de títols i les seves prestacions d'acord amb el quadre de títols de transport contingut en el capítol 6 del Projecte STI (pàgs. 3 i 4 del resum executiu)."

"APROVAR l'estructura de preus i la TMP prevista per a l'exercici 2001, d'acord amb els quadres de preus dels títols de transport continguts en el capítol 6 del Projecte STI (pàgs.4 i 5 del resum executiu).

SOTMETRE la TMP a l'autorització de la Comissió de Preus de Catalunya per tal que entri en vigor a partir de l'1 de gener de 2001.

PUBLICAR l'estructura de preus i tarifes en el DOGC, quan sigui autoritzada la TMP per part de la Comissió de Preus."

"APROVAR la fórmula de distribució d'ingressos entre els operadors integrats, per als desplaçaments unimodals i les cadenes multimodals, d'acord amb el capítol 7 del Projecte STI (annex núm.2 del resum executiu)."

"APROVAR els models d'acords a subscriure amb els diferents operadors, subjectes a les observacions que puguin formular l'EMT, la DGPT i els Ajuntaments, d'acord amb els respectius règims concessionals i AUTORITZAR al Director General per a la seva signatura, subjectant la seva eficàcia a la posterior ratificació dels mateixos per part del Consell d'Administració."

"APROVAR el disseny dels títols de transport integrats, d'acord amb el capítol 12 del Projecte STI, i iniciar el seu procés d'adquisició (annex núm.3 del resum executiu)."

"Xarxa comercialització (annex núm.4 del resum executiu):"

RESTAR ASSABENTAT de l'Informe relatiu a la contractació de la distribució de títols integrats de transport, emès pel Secretari general.

APROVAR les comissions màximes per a la gestió (que comprèn la distribució i emmagatzematge dels títols): 1,85% i venda: 2% (en títols pre-tallats i en títols en suport bobina, quan el pagament sigui en metàl·lic o amb targetes pròpies de l'entitat col·laboradora) i 2,25% (en la venda de títols amb suport bobina, quan el pagament s'efectuï amb targeta de crèdit aliena a l'entitat col·laboradora).

RESTAR ASSABENTAT dels contactes realitzats amb les diferents empreses i entitats per tal d'establir la xarxa de venda.

AUTORITZAR al Director General de l'Autoritat del Transport Metropolità a signar els contractes per a la gestió i comercialització de títols."



“AUTORIZAR la posta en marxa de la Cambra de distribució i compensació de l'ATM, d'acord amb els procediments recollits en el capítol 11 del Projecte STI i a la pàgina sisena del resum executiu.”

“APROVAR el pla de comunicació del nou STI, que es troba recollit en el capítol 12 del Projecte i a la pàgina sisena del resum executiu, per un import total de fins a 200 Milions PTA, IVA inclòs, amb la següent plurianualitat:

- Exercici 2000: 45.000.000,-PTES
- Exercici 2001: 155.000.000,-PTES

AUTORIZAR al Director General de l'ATM a la seva contractació, en base a l'informe que a l'efecte elabori el comitè de Marketing i Comunicació.”

“INSTAR a la Comissió Jurídica a l'elaboració del reglament que reguli el frau en la utilització dels títols de transport, amb l'objectiu que entri en vigor en el mateix termini que la integració tarifària.”

Pròrroga dels terminis d'instal·lació dels equips corresponents a les convocatòries d'ajudes per a la implantació dels sistemes de validació i venda:

Convocatòria de data 28 d'octubre de 1999:

MODIFICAR la base 7, apartat d) de la convocatòria per a la concessió de subvencions destinades a la implantació de sistemes de validació i venda als autobusos de les empreses operadores de serveis regulars de Transport Públic Col·lectiu de Viatgers per carretera en règim de gestió indirecta que actuen dins de l'àmbit competencial de l'Autoritat del Transport Metropolità, aprovada en la sessió del dia 28 d'octubre de 1999 que queda redactat així:

“El termini màxim per a la comunicació de l'extrem del punt anterior finalitza el dia

31 de juliol del 2001, en el benentès que els documents acreditatius han de tenir com a data límit el 30 de juny de 2001.”

“Convocatòria de data 2 d'octubre de 2000 (màquines expenedores):

MODIFICAR la base 8, apartat d) de la convocatòria per a la concessió de subvencions destinades a la instal·lació de màquines de venda de títols magnètics a les empreses operadores de serveis regulars de transport públic col·lectiu de viatgers per carretera en règim de gestió indirecta que actuen dins de l'àmbit competencial de l'Autoritat del Transport Metropolità, aprovada en la sessió del dia 2 d'octubre de 2000, que queda redactat així:

“El termini màxim per a la comunicació de l'extrem del punt anterior finalitza el dia 31 de juliol del 2001, en el benentès que els documents acreditatius han de tenir com a data límit el 30 de juny de 2001.»

La validesa d'aquest acord resta condicionada a la seva aprovació per part de la Comissió de Seguiment del Conveni d'Infraestructures 1998-2000.”

“NOTIFICAR els acords presos a la Generalitat de Catalunya, a l'Ajuntament de Barcelona i a l'Entitat Metropolitana del Transport, tot demanant-los-hi que siguin ratificats pels seus òrgans de govern, en funció de les seves competències.”

“REQUERIR a l'AGE, perquè d'acord amb les Administracions Consorciades, en el procés de liquidació del Contracte-programa 1999-2001, en el supòsit que es produeixin excedents respecte de les consignacions inicials previstes per als operadors públics TMB i FGC, es creï a banda del ja previst fons per a la reducció de l'endeutament dels operadors públics, TMB i FGC, un fons complementari al programa per a la millora de serveis de transport interurbà de superfície, específicament destinat a cobrir els



desajustos que pugui provocar el major dèficit degut a la implantació del procés d'integració tarifària. Aquests recursos es destinaran a compensar l'escreix d'aportacions als serveis de gestió interessada de l'EMT."

Sistema Tarifari Integrat (4/12/00)

"RESTAR ASSABENTAT de les gestions dutes a terme en relació a la implantació del projecte d'integració tarifària i del contingut del projecte de comunicació."

"APROVAR el calendari d'entrada en vigor dels nous títols, que com annex s'adjunta.

En relació a la tarifació social i en l'àmbit de la Corona 1 (18 municipis de la zona central, inclòs Barcelona), s'acorda:

1. A partir de l'u de gener la targeta rosa gratuïta (TMB), el carnet rosa metropolità (EMT) i la targeta pensionista tipus A (FGC) seran d'ús integrat per tots els operadors d'autobusos i metro de TMB, autobusos EMT i ferrocarril de FGC.
2. A partir del quinze de gener, la T-4 (EMT) i la targeta pensionista tipus B (FGC) seran d'ús integrat per tots els operadors d'autobusos i metro de TMB i ferrocarril de FGC. En data u d'abril l'ús integrat s'estendrà als restants operadors d'autobusos de l'EMT.
3. Fixar el preu de la Targeta T-4 per l'any 2001 en 385.- PTA i sol·licitar a la Comissió de Preus de Catalunya l'autorització per a la seva aplicació.

Es crea una Comissió d'Estudi en el sí de l'ATM per tal d'analitzar l'incorporació de la tarifació social en el marc del nou contracte programa (2002-2005) i si és el cas, la creació de nous títols o la modificació de les prestacions dels existents, fent les gestions necessàries davant de les Administracions Consorciades i signants del Contracte Programa.

Es sol·licitarà la incorporació de Renfe Rodalies en aquests acords."

Tramvia (27/04/00)

"PRENDRE CONEIXEMENT del contingut del document de valoració d'ofertes fet amb la col·laboració de la Comissió d'avaluació del concurs del tramvia Diagonal-Baix Llobregat"

Examinada la proposta de classificació de les ofertes i de les seves variants elaborada per la mesa de contractació, S'ACORDA:

"ADJUDICAR, en compliment dels acords de delegació de les respectives Administracions Consorciades, al grup B, format per les empreses FCC Construcción, S.A., Alstom Transporte, S.A., Alstom Transport, S.A., Marfina, S.L., Arande, S.L., COMSA, S.A., NECSO Entrecanales Cubiertas, S.A., Acciona, S.A., Soler i Sauret, S.A., CGT Corporación General de Transportes, S.A., CGEA Transport, Bansabadell Inversió Desenvolupament, S.A. i Société Générale, 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, d'acord amb el plec de clàusules administratives i econòmiques particulars i el plec de prescripcions tècniques, així com la proposició, variant "Trammet integrada", presentada pel grup esmentat, i els aclariments formulats pel mateix davant la mesa de contractació, sense que en cap cas el cost total d'inversió del projecte que ha d'elaborar l'adjudicatari pugui superar el pressupost previst en la proposició econòmica que ascendeix a un import màxim de vint-i-nou mil noranta-dos milions de pessetes (29.092 MPTA), IVA exclòs, en sistema tramviari, i de set mil seixanta-vuit milions de pessetes (7.068 MPTA), IVA exclòs, en serveis afectats i expropiacions, amb una



aportació inicial de vint-i-cinc mil vuit-cents vint-i-sis milions de pessetes (25.826 MPTA) i un cost financer d'onze mil set-cents seixanta-set milions de pessetes (11.767 MPTA), sense que pugui resultar una tarifa tècnica mitjana de la concessió superior a 139,7 PTA/viatger, segons la proposta del grup adjudicatari, d'acord amb el quadre de finançament indicatiu que com annex s'adjunta.”

L'aportació inicial de l'Administració, segons la proposició guanyadora, anirà a càrrec de l'ATM, la qual convindrà amb la Generalitat de Catalunya i l'Administració General de l'Estat les condicions de les transferències compensatòries necessàries, en el marc dels acords dels Convenis d'Infraestructures.

La subvenció a la tarifa tècnica resultant anirà a càrrec de les Administracions Consorciades, en la proporció ja establerta en el Conveni de Finançament ATM-Administracions Consorciades per a la cobertura dels dèficits dels operadors públics, és a dir, una vegada deduïdes les aportacions de l'AGE, el 51% a càrrec de la Generalitat de Catalunya i el 49% a càrrec de les Administracions locals, 25% Ajuntament de Barcelona i 24% EMT. En aquests efectes, els pressupostos de l'ATM preveuran cada exercici l'existència de les partides pressupostàries escaients, per tal de rebre les transferències acordades amb les Administracions Consorciades. La validesa d'aquests acords queda condicionada a la seva ratificació pels òrgans de govern de cada una de les Administracions Consorciades.”

“SOL·LICITAR a l'adjudicatari la introducció, si els estudis de demanda i les condicions constructives ho permeten, de les següents modificacions, que haurien de formar part del projecte constructiu definitiu del tramvia:

1. En el terme municipal de Sant Feliu de

Llobregat, el tramvia ha de discórrer en via única, en el tram entre la cruïlla amb la N-340 i l'entorn de l'estació de Renfe, bé per l'Av. Marquesa de Castellvell, bé per la traça definida a l'oferta base.

2. En els termes municipals d'Esplugues de Llobregat, Sant Just Desvern i Sant Joan Despí el traçat ha de transcórrer paral·lel a l'avinguda del Baix Llobregat, des de la cruïlla de la N-340 fins a la cruïlla amb la C-245.

3. En els termes de Sant Joan Despí i Cornellà de Llobregat, s'executarà en via única el tram des de les instal·lacions de cotxeres i tallers fins la cruïlla amb la C-245. Es connectarà la xarxa entre l'avinguda del Baix Llobregat i la BV-2001 a través de l'avinguda Barcelona.

4. En el terme de Cornellà de Llobregat es dissenyarà i executarà l'intercanviador amb Renfe i Metro, de manera que es pugui utilitzar la traça prevista al PGM, una vegada l'Ajuntament hagi obtingut els terrenys, d'acord amb el Conveni Urbanístic a subscriure entre l'ATM, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques i l'Ajuntament de Cornellà. La secció a urbanitzar al llarg de la carretera d'Esplugues serà aquella que resulti del PGM i de la gestió urbanística realitzada per l'Ajuntament de Cornellà en execució del Conveni Urbanístic referit a l'apartat anterior.

5. En els termes de Barcelona i l'Hospitalet de Llobregat, el traçat transcorrerà en el tram entre la carretera de Collblanc i l'avinguda Diagonal, d'acord amb la variant proposada anomenada «Cardenal Reig». En el tram de la Diagonal, la solució d'implantació del tramvia s'ajustarà a la proposta base del concurs.

6. Cas que la introducció d'aquestes modificacions comporti increments en el cost total del projecte, aquests



s'acumularan, segons siguin despeses d'inversió, material mòbil o increments de cost d'explotació, als conceptes d'aportació inicial o subvencions anyals definits a l'acord 17.2."

"RECABAR de cada un dels Ajuntaments les preceptives aprovacions urbanístiques i autoritzacions per a l'execució de les obres de construcció de la línia, de les seves instal·lacions i dels serveis afectats i obres d'urbanització complementaris. Aquestes autoritzacions han de ser emeses en un període inferior a 6 mesos d'ençà de la tramesa dels projectes concrets per part de l'ATM, per cadascun dels municipis."

"REQUERIR als Ajuntaments de Sant Feliu de Llobregat, Sant Just Desvern, Esplugues de Llobregat, l'Hospitalet de Llobregat i Barcelona, per tal que sol·licitin al Ministeri de Foment, directament o a través de la pròpia ATM, la cessió a tots els efectes dels trams de la carretera N-340, que recorren pels seus respectius termes municipals, per tal que, una vegada obtingut el domini sobre aquesta via, puguin autoritzar-ne l'ocupació parcial per part de les instal·lacions del tramvia."

"SOL·LICITAR a la Generalitat de Catalunya l'autorització per instal·lar la infraestructura de la línia del tramvia a la carretera C-245, en els trams afectats pel traçat."

"AUTORIZAR al Director General de l'ATM a formalitzar amb els Ajuntaments de Cornellà de Llobregat, Sant Joan Despí i, si és el cas, la resta de municipis afectats pel traçat del tramvia, els convenis urbanístics que permetin encomanar als Ajuntaments respectius la gestió de les expropiacions i de disponibilitat de les finques necessàries per a la implantació del tramvia, per un import màxim no superior al que figura en la proposta presentada pel grup B, en la variant

Trammet integrada i que figuren en la següent relació:

- Cornellà de Llobregat	1.680,9 MPTA
- Esplugues de Llobregat	955,9 MPTA
- l'Hospitalet de Llobregat	23,0 MPTA
- Sant Feliu de Llobregat	189,5 MPTA
- Sant Joan Despí	189,9 MPTA
- Sant Just Desvern	128,5 MPTA"

"AUTORIZAR el Director General per la signatura del "Protocol de col·laboració entre el Departament de Medi Ambient de la Generalitat de Catalunya i el Consorci de l'Autoritat del Transport Metropolità" i del "Conveni de col·laboració entre el Departament de Medi Ambient i l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) per la regulació i seguiment dels aspectes mediambientals del traçat de la línia de tramvia que uneix el Baix Llobregat amb Barcelona."

"DISTRIBUIR la participació pública en la Societat Operadora proposada per l'Adjudicatari entre els operadors Transports Metropolitans de Barcelona (Transports de Barcelona i Ferrocarril Metropolità de Barcelona) i Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya en les següents proporcions:

TMB: 10%

FGC: 10% "

Tramvia (26/7/00)

"PRENDRE CONEIXEMENT de la incorporació de les modificacions sol·licitades en l'acord del 27 d'abril de 2000 en el projecte de traçat del tramvia Diagonal-Baix Llobregat, que s'ha tramès a cadascun dels Ajuntaments afectats per a la seva aprovació, i que es troba sotmès al tràmit d'informació pública fins el 30 de setembre, d'acord amb el document que



s'adjunta.”

“AUTORIZAR el Director General a la signatura d'un Conveni de cooperació entre l'ATM i l'Ajuntament de Cornellà de Llobregat sobre la gestió expropiatòria dels béns i drets afectats pel tramvia, que s'adjunta com annex.”

Tramvia (4/12/00)

“RATIFICAR el contracte d'adjudicació signat el passat dia 17 de novembre.”

“RESOLDRE les al·legacions presentades, durant el període d'informació pública, al projecte de traçat, urbanització i expropiacions del Tramvia Diagonal-Baix Llobregat, segons proposta del Comitè Executiu, que s'adjunta, i APROVAR amb caràcter definitiu el projecte de traçat amb les modificacions incorporades, a la vista de les al·legacions formulades pels Ajuntaments afectats en el tràmit d'audiència, conforme a l'art. 228 del Reial Decret 1211 / 1990, de 28 de setembre.”

“SOL·LICITAR del Govern de la Generalitat la declaració d'urgent ocupació dels béns i drets afectats, conforme al que estableix l'article 52 LEF.”

“COMUNICAR l'aprovació definitiva del traçat del tramvia Diagonal-Baix Llobregat als Ajuntaments que, d'acord amb l'art.55 LBRL i l'art. 4 LPAC, hagin de col·laborar, amb l'ATM com a beneficiària, en l'expropiació dels béns i drets afectats per la línia del Tramvia en el seu respectiu terme municipal, a fi que publiquin la relació dels esmentats béns i drets i acordin, en definitiva, la necessitat d'ocupació, i prossegueixin els procediments expropiatoris fins a la seva finalització, sens perjudici que el full d'apreciació de l'administrat i les actes de mutu acord hauran de ser aprovades per l'ATM, com a beneficiària de l'expropiació.”

Línia 9 (15/06/00)

“APROVAR el projecte de traçat de la L-9, en el seus 4 trams Gorg / Singuerlin-Sagrera, Sagrera-Sarrià, Sarrià-Zona Franca, amb dues variants (Sarrià-Camp Nou, per Maria Cristina i per Zona Universitària) i Zona Franca-Aeroport, i els plecs de prescripcions tècniques i funcionals, que hauran de servir per a cada un dels concursos de projecte i obra a licitar, una vegada obtingudes les autoritzacions administratives preceptives.”

“DONAR trasllat del projecte a cadascun dels Ajuntaments afectats, al Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, per a la seva aprovació tècnica, i al Comitè Permanent del Conveni d'Infraestructures i Medi Ambient del Delta del Llobregat, i SOTMETRE a informació pública, per un període de 2 mesos, el projecte de traçat.”

“ENCOMANAR als serveis de l'ATM l'elaboració, conjuntament amb els responsables tècnics dels municipis afectats, d'un cronograma d'execució de les obres, que s'ajusti a les previsions d'actuacions a la via pública, que figurin en els Programes d'actuació o Plans urbanístics de cadascuna de les poblacions.”

“SOL·LICITAR a la Generalitat de Catalunya que presenti davant l'Administració General de l'Estat la sol·licitud formal d'inclusió del projecte dins de la relació d'actuacions finançables amb càrrec als fons de cohesió de la Unió Europea, com a projecte de foment de la connectivitat entre les diferents línies de transport ferroviari de la Regió Metropolitana de Barcelona i les xarxes transeuropees ferroviàries d'ample internacional i aeronàutiques, a l'aeroport del Prat. “



“ENCOMANAR als serveis de l'ATM la preparació d'una operació d'endeutament per l'import no cobert per les aportacions de les Administracions, a celebrar entre la pròpia ATM, la Generalitat de Catalunya, i un grup d'entitats financeres liderat pel Banc Europeu d'Inversions, d'acord amb el contingut de l'estudi de viabilitat econòmicofinancera i la proposta de finançament que porta incorporat, realitzats en el marc del Conveni BEI-ATM, del passat 3 de març de 2000.”

“AUTORITZAR el Director General de l'ATM la signatura d'un nou Conveni amb el BEI per a l'assessorament a l'ATM, per part d'aquesta entitat, en l'estructuració de l'operació d'endeutament prevista a l'acord núm.5.”

“AUTORITZAR el Director General de l'ATM la signatura d'un Conveni amb el Departament de Medi Ambient, per a la preparació del document de prescripcions mediambientals, que inclogui les mesures correctores de l'impacte ambiental a introduir en la redacció dels projectes constructius.”

“AUTORITZAR el Director General de l'ATM la signatura d'un Conveni amb GISA, d'assistència tècnica en el procés d'avaluació d'ofertes i direcció i control de les obres dels diferents trams de la L-9, d'acord amb l'esborrany que s'annexa.”

“AUTORITZAR el Director General de l'ATM la contractació a través de GISA, de l'estudi geotècnic del traçat de la línia, per tal d'incorporar-lo als plecs dels concursos de projecte constructiu i obra.”

“AUTORITZAR el Director General de l'ATM la signatura d'un Conveni amb l'Autoritat Portuària de Barcelona i l'Entitat gestora de les inversions del Forum 2004, per a la gestió conjunta dels préstecs de terres procedents de les excavacions dels túnels a construir en execució del projecte.”

“ENCOMANAR als serveis de l'ATM que

s'iniciïn els contactes amb cada una de les empreses de serveis, que es puguin veure afectades per l'execució de les obres, als efectes de minimitzar l'impacte sobre els ciutadans i el cost del trasllat i/o reposició dels serveis afectats.”

“SOL·LICITAR a l'Administració de la Generalitat la delegació a l'ATM, d'acord amb l'article 13 de la Llei de Règim jurídic de les Administracions Públiques i Procediment Administratiu Comú, i amb l'article 27 de la Llei de Bases de règim local, de l'exercici de les competències necessàries per a l'adopció i l'execució d'aquests acords.”

“L'eficàcia d'aquests acords resta condicionada a l'atorgament, per part de la Generalitat de Catalunya, de la delegació expressada en el paràgraf anterior.”

Línia 9 (26/07/00)

“RESTAR ASSABENTAT de les gestions realitzades en execució dels acords adoptats en relació a la Línia 9 en la sessió d'aquest Consell de data 15 de juny d'enguany.”

“APROVAR el Conveni a formalitzar amb l'Institut Cartogràfic de Catalunya, per a la realització per part d'aquesta entitat de l'estudi geotècnic del traçat de la línia, per tal d'incorporar-lo als plecs dels concursos de projecte constructiu i obra, en substitució del Conveni que amb aquest motiu es va autoritzar signar amb GISA. La validesa d'aquest acord resta condicionada a la formalització d'un Conveni entre el Departament de Política Territorial i Obres Públiques i l'ATM per al finançament del cost de les tasques a realitzar i que són objecte de l'esmentat Conveni.”

“DONAR TRASLLAT als Ajuntaments afectats de l'acord dels treballs objecte del Conveni a formalitzar entre l'Institut Cartogràfic de Catalunya i l'ATM, i sol·licitar d'aquestes Corporacions l'autorització per realitzar els



treballs de camp durant els mesos de setembre i octubre de 2000.”

Línia 9 (4/12/00)

“RESTAR ASSABENTAT de l'estat dels treballs de preparació del procés previ a la licitació del projecte de la L9 del Metro.”

“RESOLDRE les al·legacions presentades, durant el període d'informació pública al projecte de traçat de la línia L9 de Metro, segons proposta del Comitè Executiu, que s'adjunta, i APROVAR amb caràcter definitiu el projecte de traçat amb les modificacions incorporades”.

“APROVAR el Plec de prescripcions tècniques particulars de la línia L9, sens perjudici que s'hi introdueixin modificacions puntuals com a conseqüència del resultat de l'anàlisi conjunta realitzada amb TMB d'ambdós documents, i que no han pogut ser incloses per raons de termini i aquelles altres degudes a la programació temporal de l'execució de la línia.”

“AUTORITZAR el Director General per tal d'incorporar aquestes modificacions al projecte definitiu en els termes assenyalats a l'acord anterior, abans del seu trasllat a la Generalitat de Catalunya.”

“RESTAR ASSABENTAT del contingut de l'estudi geològic, hidrogeològic i geotècnic, de la cartografia a escala 1:500 i la georeferenciació dels bens i serveis afectats, elaborats per l'ICC, que seran utilitzats com a documentació complementària en el procés de licitació del concurs.”

“AUTORITZAR el Director General a introduir en els estudis les modificacions produïdes com a conseqüència de l'aprovació del projecte definitiu de traçat.”

“CONSTITUIR una comissió de seguiment i avaluació dels projectes constructius per a

l'adjudicació dels diferents trams de la línia, integrada per un representant de cada Administració Consorciada, un representant de TMB, un representant del municipi per on discorri cada tram del traçat, un representant de FGC en els trams en que els afecti i els serveis de l'ATM, que haurà d'elaborar els informes preceptius per tal d'obtenir les autoritzacions per a la construcció de la línia. Assistirà a les reunions de la comissió un representant del municipi per on discorri cada tram del traçat.”

“RESTAR ASSABENTAT de les liquidacions de l'exercici 1998 i la provisional de l'exercici 1999, de les aportacions fetes a TMB i FGC en concepte d'acomptes i en el marc de les condicions establertes als respectius Contractes-Programa.”

“APROVAR el projecte de Contracte-Programa entre l'ATM i TMB que haurà de regir des del primer de gener de 2000 fins el 31 de desembre del 2001, regularitzant-se sobre les bases previstes en el mateix document els exercicis 1998 i 1999, i FACULTAR el Director General de l'ATM per a la seva signatura.”

“APROVAR el projecte de Contracte-Programa entre l'ATM i FGC que haurà de regir des del primer de gener de 2000 fins el 31 de desembre del 2001, regularitzant-se sobre les bases previstes en el mateix document els exercicis 1998 i 1999, i FACULTAR el Director General de l'ATM per a la seva signatura.”

“FACULTAR el Director General per aprovar les modificacions pressupostàries que es derivin de la signatura dels documents anteriors.”

“AUTORITZAR el Director General per a la contractació d'operacions de tresoreria fins a un import màxim de 6.500 Milions



de Ptes., l'equivalent a dues mensualitats dels pagaments previstos en els Contractes-Programa.”

Finançament (4/12/00)

“RESTAR ASSABENTAT dels acords del Comitè Executiu relatius a les liquidacions dels Convenis de Finançament amb les Administracions Consorciades dels exercicis 1998 i 1999 i del seguiment de l'exercici 2000, i de les liquidacions dels Contractes Programa amb TMB i FGC dels exercicis 1998 i 1999 i del seguiment de l'exercici 2000.”

“En execució de l'acord adoptat en la sessió del dia 15 de novembre (punt 14), ENCOMANAR als serveis de l'ATM per tal que en la preparació del tancament de l'exercici 2000 es tingui en compte la necessitat de dotar el nou concepte del fons complementari amb els 2.005 MPTA d'escreix produïts a l'exercici del 1999 per a cobrir el major dèficit degut a la implantació del procés d'integració tarifària, i que, prèviament, es mantinguin tots els contactes necessaris amb els responsables de l'AGE, amb la finalitat d'establir el termes d'aquesta modificació.”

PDI (26/7/00)

“RESTAR ASSABENTAT de l'acabament dels treballs del Programa d'extensió de xarxa, del Programa d'intecanviadors, del Programa de millora de la xarxa existent, i de la proposta d'actuacions a la xarxa ferroviària estatal, i del conjunt de la proposta de PDI 2001-2010, elaborat pels serveis de l'ATM que es sotmetran als òrgans de govern del Consorci, als efectes de la seva aprovació en la propera reunió, segons document annex.”

“APROVAR inicialment els estudis informatius de les següents actuacions, d'acord amb la proposta de la Comissió Tècnica que s'adjunta:

- a) L1. Perllongament Feixa Llarga-El Prat.
- b) L1. Perllongament Fondo-Badalona Centre.
- c) L2. Perllongament Sant Antoni-Foc Cisell, amb correspondència amb la L9.
- d) L3. Connexió amb L4 i L9. Àrea Nou Barris / Sant Andreu.
- e) L4. Perllongament La Pau / Sagrera TAV.
- f) FGC. Línia Llobregat-Anoia. Perllongament plaça Espanya-Francesc Macià, amb alternatives de connexió amb la línia del Vallès a Gràcia o Provença.
- g) Avantprojecte Intercanviador central.
- h) Intercanviador La Torrassa (l'Hospitalet). ”

“SOTMETRE a informació pública els esmentats estudis informatius, una vegada incorporades les prescripcions tècniques proposades per la Comissió Tècnica, per un termini d'un mes, d'acord amb l'aplicació supletòria de l'article 228.2 del Reial Decret 1211 / 1990, de 28 de setembre, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'ordenació dels transports terrestres.”

“RESTAR ASSABENTAT de l'estat de tramitació dels projectes encarregats a la Direcció General de Ports i Transports:

- a) Transformació L4 en L2, tram La Pau-Pep Ventura. Acabament del projecte el desembre 2000.
- b) L3. Perllongament Canyelles-Trinitat Nova. Projecte constructiu acabat i previsió d'acabament dels projectes complementaris el desembre 2000.
- c) L2. Perllongament Pep Ventura-Badalona Centre-Casagemes-Morera. Projecte de traçat el setembre de 2000.
- d) L5. Perllongament Horta-Vall d'Hebron. Projecte de traçat aprovat, projecte constructiu d'infraestructura el gener 2001.
- e) FGC. Línia Vallès. Perllongament



- Terrassa Rambla-Can Roca. Projecte de traçat l'octubre 2000.
- f) Metro lleuger Trinitat Nova-Can Cuiàs. Obra d'infraestructura adjudicada el 25 de juliol de 2000. Projecte de superestructura el desembre 2000.
 - g) FGC. Línia Llobregat-Anoia. Desdoblament al Palau-Martorell. Projecte constructiu el desembre 2000.
 - h) FGC. Línia Llobregat-Anoia. Desdoblament Martorell-Olesa. Projectes constructius l'agost 2000.
 - i) FGC. Línia Llobregat-Anoia. Intercanviador Quatre Camins. Projecte constructiu l'octubre de 2000."

"INFORMAR FAVORABLEMENT l'estudi de traçat i les característiques tècniques del corredor ferroviari Sant Boi-Castelldefels, acordat amb els Alcaldes dels municipis afectats, d'acord amb el document annex."

"TRASLLADAR aquest estudi al Ministeri de Foment, per determinar la seva acceptació com a proposta de la xarxa ferroviària estatal del PDI."

Convocatòria de concessió de subvencions (4/4/00)

"APROVAR la convocatòria de concessió de subvencions, que inclou el document d'especificacions tècniques, per un total de MIL VUITANTA MILIONS de Pessetes (1.080.000.000 PTA. – 6.490.930,73 EUROS) per a la renovació de flota de les empreses operadores de serveis regulars de Transport Públic Col·lectiu de Viatgers per carretera en règim de concessió administrativa, que s'especifiquen a les bases i que actuen dins de l'àmbit competencial de l'ATM, en el marc del Programa de millora dels serveis de transport públic interurbà de superfície, contemplat en el Contracte-Programa AGE-ATM i Conveni de finançament ATM-Administracions Consorciades per al període 1999-2001, de 14 de desembre de 1999."

"AUTORITZAR el Director General a la signatura del Conveni de col·laboració entre el Instituto de Migraciones y Servicios Sociales, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, i l'Autoritat del Transport Metropolità, per al desenvolupament d'un programa d'accessibilitat en línies regulars d'autobusos interurbans de la Regió Metropolitana de Barcelona."

"RESTAR ASSABENTAT del Conveni de col·laboració signat entre l'Autoritat del Transport Metropolità i IDIADA Automotive Technology, S.A."

"APROVAR la convocatòria de concessió de subvencions per a la implantació de sistemes de gestió de la qualitat per un import de SEIXANTA MILIONS DE PESSETES (60.000.000 PTA – 360,607,26 EUROS) a les empreses que presten serveis regulars de Transport Públic Col·lectiu de Viatgers per carretera en règim de concessió administrativa, que s'especifiquen a les bases i que actuen dins de l'àmbit competencial de l'ATM, en el marc del Programa de millora dels serveis de transport públic interurbà de superfície, contemplat en el Contracte-Programa AGE-ATM i Conveni de finançament ATM-Administracions Consorciades per al període 1999-2001, de 14 de desembre de 1999."

"DELEGAR en el Director General l'execució dels acords de les esmentades convocatòries i, en especial, la tramitació del procediment administratiu."

"AUTORITZAR el Director General per a efectuar les modificacions de crèdit inherents a aquestes actuacions."



Capítol 6:

**Informe de Gestión aprobado por la ATM
Management Report approved by ATM**



La ejecución del Programa de Actuación del año 2000 no se ajusta con total precisión al contenido del documento aprobado por el Consejo de Administración el mes de noviembre del año pasado, básicamente porque se han producido dos nuevos encargos durante el año que nos han obligado, dada la disponibilidad de recursos del Consorcio, a volver a programar los trabajos. Por una parte, el Gobierno de la Generalitat ha encargado la preparación del proceso de licitación de los concursos para la construcción de la Línea 9 del Metro, y, por otra, el Consejo de Administración de la ATM acordó en el mes de abril la implantación del sistema tarifario integrado en el conjunto de operadores y del territorio de la Región Metropolitana de Barcelona (RMB). Estos nuevos cometidos, que sí se han podido ejecutar, han obligado a dejar para el próximo ejercicio, tal y como figura en el Programa de Actuación para el año 2001, la presentación de la propuesta inicial del Plan de Servicios de Transporte Público Colectivo (TPC) y la formulación del Plan de Guías.

En cualquier caso, la actividad de la ATM ha sido muy intensa y se ha cristalizado en los siguientes logros principales, conseguidos durante el ejercicio:

Área técnica

• Plan Director de Infraestructuras 2001-2010:

Basándose en los trabajos realizados a partir de la aprobación del documento Diagnóstico y Directrices del ejercicio de 1999, de las actuaciones acordadas en julio de 1999 y de los estudios de alternativas elaborados en el seno la ATM, en el Consejo de Administración de 26 de julio de 2000 se presentó una propuesta del documento PDI 2001-2010 con los programas de actuaciones que se incluirán

en el Plan. En este Consejo de Administración también se aprobaron inicialmente los cuatro proyectos de trazado de la línea L9:

- L9 Tramo Sagrera Meridiana-Gorg / Singuerlin
- L9 Tramo María Cristina-Sagrera Meridiana
- L9 Tramo Zona Franca-María Cristina
- L9 Tramo Parque Logístico-Aeropuerto

Además, se aprobaron los estudios de alternativas del resto de actuaciones del PDI, con el compromiso por parte de la ATM de elaborar los proyectos de trazado correspondientes y sacarlos posteriormente a información pública:

- Prolongación: L1 Fondo-Badalona Centro
- Alternativas de trazado de Pl. España-Línea del Vallès de FGC
- Conexión L9 con L3 / L4 en Nou Barris-Sant Andreu
- Prolongación L1: Feixa Llarga-El Prat (Pl. Catalunya)
- Prolongación L-2 Sant Antoni-Fira
- Estudio de alternativas de trazado y modo de transporte para servir al corredor de Sant Boi-Castelldefels
- Intercambiador central

En el mes de noviembre finalizaron todos los proyectos de trazado, excepto el del Tramo Sant Antoni-Fira de la L-2.

Asimismo, el Departamento de Política Territorial de la Generalitat ha iniciado la redacción de los proyectos de construcción de las actuaciones acordadas con trazados que no presentaban dudas, a efectos de acelerar la disponibilidad de proyectos que se incluirán en el Convenio de Financiación de Infraestructuras 2001-2004.

• Proyecto L-9 del Metro:

El día 17 de julio se abrió el plazo de información pública de los proyectos de trazado, que se podían consultar en los cinco Ayuntamientos correspondientes y en



la sede de la ATM hasta el 30 de setiembre. Se presentaron cuarenta y tres alegaciones que, una vez estudiadas e informadas, han sido revisadas en el seno de la Comisión Técnica, elevándose una propuesta de aprobación al Comité Ejecutivo en su reunión del pasado día 28.

Paralelamente, los diferentes consultores encargados de su redacción han introducido las alegaciones total o parcialmente aceptadas y han entregado las versiones definitivas de los proyectos.

Se ha hecho lo mismo con el Pliego de Prescripciones Técnicas, al que falta incorporar las últimas observaciones formuladas por Transportes Metropolitanos de Barcelona (TMB).

Por lo que respecta a la estructuración de la operación de financiación de la inversión, los trabajos de preparación se han efectuado dentro del marco del Convenio ATM-BEI (Banco Europeo de Inversiones) y se ha suministrado toda la documentación solicitada por la Administración de la Generalitat y la Administración General del Estado. No se dispone todavía de respuesta oficial a la petición formulada al Ministerio de Hacienda, relativa a la inclusión del Tramo Aeropuerto- Sarrià en los fondos de cohesión comunitarios (subvención del 85%). En cuanto al préstamo solicitado al Banco Europeo de Inversiones (BEI), su Comité Directivo ha decidido aceptar la solicitud formulada por la ATM y presentar una propuesta de concesión al Consejo de Administración del día 5 de diciembre.

Por otra parte, a finales del mes de julio, el Instituto Cartográfico de Catalunya (ICC) inició los trabajos relativos al estudio geológico, hidrogeológico y geotécnico, la cartografía a escala 1:500 y la georreferenciación de los bienes y servicios afectados de la línea L-9, como información que se adjuntará, si es

preciso, al proceso de licitación de los concursos de proyecto y obra de sus diferentes Tramos. Los trabajos relativos al trazado original han finalizado y las modificaciones surgidas a raíz de la información pública están en fase de ejecución.

También se ha establecido un Convenio con el Departamento de Medio Ambiente con el fin de implantar las prescripciones medioambientales, de obligado cumplimiento durante la redacción de los proyectos y la ejecución de la obra, que se ha incorporado ya al pliego de prescripciones técnicas particulares de estos concursos. En este sentido, hay que destacar que la Ponencia Ambiental del Departamento de Medio Ambiente ha acordado no someter los proyectos al procedimiento de impacto medioambiental, dada la existencia del Convenio de Colaboración firmado entre el Departamento y la ATM y la incorporación a los pliegos del documento de prescripciones medioambientales.

• **Convenio de Infraestructuras 1998-2000 y 2001-2004:**

LA ATM ha participado en las reuniones de la Comisión de seguimiento del Convenio, y, directamente, o por medio de la Dirección General de Puertos y Transportes, se ha enviado al resto de las Administraciones consorciadas información periódica de su cumplimiento.

• **Intercambiador Central de la plaza Catalunya:**

En el mes de junio del año 2000, el consultor entregó a la Comisión de Seguimiento el Anteproyecto de Intercambiador Central.



• **Tranvía Diagonal-Baix Llobregat:**

Tras un proceso de análisis y comparativo de las tres ofertas presentadas, con petición de aclaraciones a los ofertantes, en la reunión del Consejo de Administración celebrada en el mes de abril se procedió a la adjudicación del concurso de proyecto, obra y explotación al grupo Tramomet (compuesto por las empresas FCC Construcción SA, Alstom Transporte, SA, Alstom Transport, Marfina, SL, Arande, SL, COMSA SA, NECSO Entrecanales Cubiertas SA, Acciona SA, Soler i Sauret SA, CGT Corporación General de Transportes SA, CGEA Transport, Bansabadell Inversió Desenvolupament SA y Société Générale), con determinadas condiciones. Los órganos de gobierno de la Generalitat de Catalunya, el Ayuntamiento de Barcelona y la Entidad Metropolitana del Transporte ratificaron los días 29 de mayo, 26 de mayo y 1 de junio de 2000, respectivamente, los acuerdos del Consejo de la ATM y en la reunión del 15 de junio se procedió a levantar la declaración suspensiva del acuerdo de adjudicación y a imponer la fianza definitiva.

En el periodo comprendido entre el 17 de julio y el 30 de setiembre, se sometió a información pública el proyecto de trazado, expropiaciones, urbanización y servicios afectados, que ha estado disponible para su consulta en las sedes de los 7 ayuntamientos afectados y en la propia ATM. Se han presentado un total de 22 alegaciones que han sido analizadas y objeto de un informe aprobado por el Comité Ejecutivo en la sesión del 28 de noviembre.

El Departamento de Medio Ambiente, por medio de la Ponencia Ambiental, ha determinado la necesidad de someter el proyecto a una evaluación ambiental, y se está acabando el estudio de evaluación de impacto previo a la declaración por

parte del Departamento.

Se han preparado convenios urbanísticos entre la ATM y los ayuntamientos de Cornellà de Llobregat, l'Hospitalet de Llobregat, Sant Joan Despí y Esplugues de Llobregat para proceder a las expropiaciones y la urbanización requeridas por el paso del Tramovía. Ya se ha firmado el de Cornellà.

Por otra parte, se ha procedido a la redacción del contrato de adjudicación, que ha sido firmado por el Presidente de la ATM y el Presidente de la compañía adjudicataria (Tramovía Metropolitana, SA) el 17 de noviembre. A partir de esta fecha, el adjudicatario dispone de 5 meses para redactar el proyecto de construcción.

El proyecto definitivo de trazado, que incorpora las modificaciones derivadas de las alegaciones aceptadas, se aprobará, si es necesario, en la sesión del Consejo de Administración del 4 de diciembre.

• **Concurso para la redacción del Proyecto de trazado y redacción del Pliego de Prescripciones técnicas para el concurso de construcción y explotación del Tramovía de la Av. Diagonal de Barcelona (Francesc Macià – Glòries, Glòries - St. Adrià de Besòs / Badalona, Glòries - Diagonal Mar - Pla del Palau):**

Se ha preparado y licitado el pliego del concurso, se han evaluado las nuevas ofertas presentadas y se ha adjudicado, previa comunicación al Comité Ejecutivo, al consultor SENER, estando previsto disponer del trabajo durante el próximo de marzo.

Paralelamente, hemos participado, en colaboración con la Dirección General de Carreteras y el Instituto Municipal de Urbanismo del Ayuntamiento de Barcelona, en la elaboración de una propuesta para



la inserción del Tramovía en el Tramo de la Gran Vía Glories-Prim.

- **Plan de Servicios:**

La versión definitiva del estudio Diagnóstico y propuestas sobre servicios de transporte público colectivo por carretera en la región metropolitana de Barcelona fue entregado a los miembros de la Comisión Técnica y al Comité Ejecutivo en abril de 2000.

A partir de las directrices contenidas en el mismo y del análisis de la oferta y la demanda, se ha elaborado una Propuesta de servicio de autobuses nocturnos en la RMB, presentada a la Comisión Técnica el pasado mes de octubre.

Está en curso de elaboración la primera propuesta del Plan de Servicios para la comarca del Maresme, que servirá a la vez de estudio piloto, antes de empezar a utilizar esta metodología para el conjunto de la RMB.

- **Grupo de trabajo de carriles bus:**

Ha entrado en servicio el Tramo de carril bus de la C-246, entre la plaza Cerdà y Amadeu Torner, así como 7 km nuevos dentro de Barcelona, con mención especial del Tramo de la Diagonal de entrada a la ciudad. Se han continuado los estudios para implantar nuevos Tramos de carriles bus y dar prioridad a las fases semafóricas de sus itinerarios a diferentes lugares de los accesos a Barcelona.

- **Otros informes y estudios:**

Se ha realizado el anteproyecto del intercambiador de la Torrassa, entre Cercanías Renfe (líneas Vilafranca y Vilanova) Metro (Línea 1 y Línea 9) a l'Hospitalet de Llobregat y se ha enviado al Ministerio de Fomento para su consideración e incorporación al

programa de actuaciones en la red ferroviaria estatal.

Se ha presentado una primera propuesta de viabilidad del intercambiador de Barberà del Vallés, Cercanías Renfe (línea Papiol-Mollet y Manresa-Terrassa-Sabadell-Barcelona). Se ha preparado, de común acuerdo con Renfe y el Ministerio de Fomento, el pliego de condiciones para la licitación del estudio de viabilidad y alternativas de reconversión de la línea Martorell-Papiol-Cerdanyola-Mollet (con los diferentes apeaderos nuevos) además de la mejora de la línea Manresa-Barcelona. Esta previsto sacar a licitación de inmediato este encargo.

Se ha realizado el estudio de viabilidad de implantación de la tercera vía en la línea Mataró- Barcelona de Renfe Cercanías y se ha enviado a Renfe y al Ministerio de Fomento para su consideración. Técnicos del Ministerio de Fomento han pedido que se amplíe el alcance del trabajo en diversos aspectos y se está en proceso de dar cumplimiento a este requerimiento.

Financiación del sistema y relaciones con los operadores

- **Contrato-Programa y Convenio de Financiación entre la Administración General del Estado y las Administraciones consorciadas:**

Se han efectuado las propuestas de liquidación de los ejercicios de 1998 y 1999, que han sido objeto de discusión (sin acuerdo definitivo) en el seno de la Comisión de Seguimiento del Contrato-Programa. Se ha procedido también a la aprobación, en el seno del Comité Ejecutivo de la ATM, de las liquidaciones con las Administraciones Consorciadas. Paralelamente, se ha realizado el seguimiento periódico del ejercicio 2000.



• **Propuesta de Financiación del PDI:**

Dentro del Plan Director de Infraestructuras 2001-2010, se presentó una propuesta de financiación de los programas de actuación contemplados en el PDI. Las inversiones totales contempladas suman un volumen aproximado de 740.000 MPTA para todo el periodo. Esta propuesta contempla la financiación de estas actuaciones a través de diversos mecanismos:

- Convenios de Financiación de Infraestructuras.
- Contratos-Programa con los Operadores.
- Financiación mixta pública-privada del Tramvía Diagonal-Baix Llobregat.
- Línea 9: Operación de endeudamiento de la ATM y ayuda de los Fondos de cohesión europeos.

• **Financiación de la Línea 9:**

Preparación de la documentación necesaria para proceder a la solicitud de ayuda de los Fondos de Cohesión para la financiación de la Línea 9. Preparación de la operación de endeudamiento con el Banco Europeo de Inversiones (BEI) para solicitar un préstamo de 650 millones de euros destinados a la financiación de la nueva línea.

• **Seguimiento de la evolución de la tarifa media ponderada:**

Preparación del documento de cierre de la tarifa media ponderada de 1999 y notificación a la Comisión de Precios de Catalunya. Informes mensuales de seguimiento de la tarifa media y de la evolución de los viajes de pago.

Una vez aprobado el "Proyecto de Sistema Tarifario Integrado" por el Consejo de Administración de la ATM de 15 de noviembre, preparación de la solicitud oficial de autorización de aumento de la tarifa media ponderada del año 2001 a la Comisión de Precios de Catalunya, que

se reúne el próximo día 12 de diciembre.

Preparación del anuncio de aumento de tarifas para 2001, que se publicará en el Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya a fin de que pueda hacerse efectivo a primeros de año.

• **Contratos-Programa con TMB y FGC:**

El pasado 27 de abril se firmaron los Contratos-Programa con los dos operadores. Se han liquidado los ejercicios de 1998 y 1999 y se está haciendo el seguimiento periódico del cumplimiento de las previsiones para el ejercicio de 2000.

• **Convenio de colaboración Renfe-ATM:**

Se han celebrado siete reuniones de la Comisión de Seguimiento en las que se han tratado cuestiones relativas al incremento de frecuencias y ampliación de horarios, a la propuesta del Plan de Servicios en torno a las actuaciones del PDI, a las actuaciones necesarias para la mejora de la red ferroviaria existente (Corredor del Maresme, Sant Boi-Castelldefels, Papiol-Mollet, túnel de Montcada, etc.), y, sobre todo, al proceso de integración tarifaria.

• **Operadores de gestión indirecta:**

El día 18 de abril de 2000 se publicaron las convocatorias de ayudas a la renovación de flota y a la implantación de los sistemas de mejora de la calidad y se están concediendo las subvenciones de acuerdo con su contenido. Asimismo, se han resuelto las peticiones de subvención para la implantación de los sistemas de validación y venta que les permitan integrarse tarifariamente. Se ha convocado el concurso para la provisión del sistema de ayuda a la explotación (SAE). Paralelamente, se han mantenido negociaciones para la redacción de los convenios de adhesión al nuevo sistema



tarifario integrado, con la inclusión de las bases de compensación para la utilización de los nuevos títulos en las líneas de autobuses interurbanos, habiéndose aprobado un texto en la asamblea de la Federación Empresarial Catalana de Autotransporte de Viajeros (FECAV) celebrada el pasado 15 de setiembre.

Comunicación y estudios

• Indicadores de actividad del sistema metropolitano de transporte público colectivo:

La evolución de la demanda de transporte público colectivo en la RMB durante el primer semestre del año para el conjunto de operadores supone un incremento del 2,9% respecto al mismo periodo del año anterior. Los datos que se tienen de los operadores públicos hasta el mes de setiembre confirman esta tendencia, y, en consecuencia, se prevé cerrar el año 2000 con una cantidad del orden de los 748 millones de viajes.

Durante este año, se han realizado tres documentos de indicadores de actividad, el correspondiente al ejercicio de 1999, el del primer semestre del ejercicio 2000 y el del periodo enero-setiembre de 2000. Tal como se puede ver en este último, ha aumentado la oferta global de TPC, el número de líneas, la longitud de la red, de coches-km recorridos, etc., y el nivel de calidad del servicio ofertado

por los operadores se mantiene en un 7 como nota media según las encuestas y ha sufrido un ligero descenso la velocidad comercial. La tarifa media del año 2000 en la zona central con tarifa plana es de aproximadamente 73 PTA. según los datos que se tienen de enero-octubre, ligeramente superior a la previsión del año 2000, que era de 72,40 PTA. Esta diferencia se debe a una mayor utilización de las tarjetas de 10 viajes, una menor utilización de los títulos T-50 / 30 y T-10x2

y a que no se ha producido durante el ejercicio la parte de integración de Cercanías Renfe a nivel ferroviario con las tarjetas T-1 y T-50 / 30.

• Estudio «Las cuentas del transporte de viajeros en la RMB»:

El estudio se ultimó durante los primeros meses del año y el 15 de mayo se llevó a cabo una jornada de presentación de resultados en la UPC. Este estudio lo han realizado las universidades UPC y UB, con la colaboración de diversas instituciones y empresas relacionadas con la movilidad. El objetivo principal de esta primera edición de las cuentas de transporte era definir la metodología de evaluación y establecer los procedimientos de recogida de toda la información necesaria para su tratamiento y obtener unos resultados aceptables para todos los implicados.

Se han evaluado los costes sociales, tanto los relacionados directamente con la operación como con el tiempo de desplazamiento y las externalidades (accidentalidad, contaminación atmosférica y acústica). Los resultados principales, para el ejercicio del año 1998, son:



Tabla comparativa (mpta) sin impuestos

	Vp	Tp	Taxi	Total
Operaciones directas	72.059	54.269	42.296	169.254
Operaciones indirectas	583.640	56.907	19.192	659.737
Tiempo	417.671	311.702	29.358	758.731
Externalidades	50.340	9.207	2051	61.598
Total transporte	1.213.397	433.632	93.527	1.740.060
Viajeros-km (en millones)	9.516	5.131	388	15.035
Pta / viajero-km	127,51	84,52	241,27	115,74

Tabla comparativa (mpta) con impuestos

	Vp	Tp	Taxi	Total
Operaciones directas	135.571	57.105	45.865	238.540
Operaciones indirectas	650.891	56.907	19.192	726.989
Tiempo	417.671	311.702	29.358	758.731
Externalidades	50.340	9.207	2051	61.598
Total transporte	1.343.611	436.523	96.465	1.876.598
Viajeros-km (en millones)	9.516	5.131	388	15.035
Pta / viajero-km	141,19	85,08	248,85	124,82

Unidades Físicas

	Transporte Público	Vehículo Privado
OPERACIÓN		
Carburante	40,2 millones de litros	811,2 millones de litros
Lubricante	0,32 millones de litros	12,0 millones de litros
Neumáticos	3.800 neumáticos	175.500 neumáticos
TIEMPO		
Viaje	192,2 millones de horas	194,2 millones de horas
Acceso	55,8 millones de horas	100,0 millones de horas
Espera	28,6 millones de horas	No aplicable
Enlace	3,0 millones de horas	No aplicable
Sobrecoste por congestión		80,3 millones de horas
ACCIDENTES		
Heridos	307	21.438
Muertos	10	405
Daños materiales	Incluidos en mant. y reparaciones	188.527 choques



• Jornada "A la ciudad sin mi coche":

El día 22 de setiembre se celebró en toda Europa el día sin coches, con el lema «A la ciudad sin mi coche». El objetivo general era conseguir una utilización más racional del vehículo privado. LA ATM participó en la Comisión institucional para organizar y coordinar esta campaña.

Las actuaciones de la ATM fueron:

- Realización de una investigación de mercados, en colaboración con el Departamento de Medio Ambiente, la Diputación de Barcelona y el Ayuntamiento de Barcelona.
- Edición de 850.000 folletos informativos.
- Participación en la exposición Movilidad Sostenible y Segura.
- La Coordinación de las diversas medidas de los operadores de transporte público.
- El establecimiento de un dispositivo de seguimiento y de información y el incremento de la actividad del Centro de Información TransMet.

El día sin coches acabó con un aumento de pasajeros en el transporte público que se cuantificó en 200.000 viajeros más que en un viernes habitual, lo que significa un incremento del 8%. Ese mismo día se pusieron en funcionamiento 9,5 km de nuevos carril-bus, 4 nuevas líneas de autobuses urbanos y se firmó un Convenio con diversas instituciones financieras para establecer una línea de crédito de hasta 6.500 MPTA que garantice la financiación para la renovación de hasta el 30% de la flota de autobuses interurbanos de la región metropolitana de Barcelona.

• Integración Tarifaria:

El 15 de noviembre, el Consejo de Administración aprobó el Proyecto de Sistema Tarifario Integrado de la RMB. Para definir el nuevo sistema, se ha

actuado en los ámbitos siguientes:

- Discretización del territorio en coronas y sectores. El ámbito del STI lo conforman 200 municipios, toda la RMB ampliada con los municipios que cubren la red ferroviaria de cercanías. Un total de 4,5 millones de personas.
- Definición de la gama de títulos.
- Determinación de la conformación y estructura de precios, así como la evaluación del impacto en el sistema.
- Establecimiento de la fórmula de distribución de ingresos.
- Creación de la Cámara de distribución.
- Negociaciones de los convenios de colaboración y de adhesión con las diferentes Administraciones y operadores.
- Contratación de los servicios de distribución y venta de títulos.
- Convocatoria y resolución de las subvenciones para la instalación de los sistemas de validación y venta por un importe máximo de 1.200 millones de PTA.
- Seguimiento del proceso de instalación de equipos de validación y cierre de estaciones en la red de Renfe.
- Elaboración del Plan de Comunicación: diseño de títulos, definición de contenidos, licitación del concurso.
- Certificación de todos los procedimientos y elaboración de protocolos y pliegos de especificaciones para equipos, programas y actuaciones.

Se ha llevado a cabo un estudio de impacto en la demanda con el fin de evaluar el impacto y la aceptación del STI mediante la realización de una encuesta a más de 20.000 ciudadanos. El resumen de los resultados es:



Actitud ante el concepto del nuevo sistema tarifario

	Total ciudadanos	Personas que viajan
Mucho mejor que el actual	33,1%	40,1%
Mejor que el actual	38,4%	41,2%
Peor / mucho peor	1,0%	1,2%
No sabe / indiferente	27,5%	17,5%

Grado de aceptación del precio (de acuerdo con las tarifas propuestas)

Económico	13,5%
Correcto	53,1%
Un poco caro	24,5%
Excesivamente caro	8,9%

Incremento de viajes / día como resultado de la integración tarifaria: 14,77%

Desde la aprobación inicial en el mes de abril del Proyecto de Integración Tarifaria, se han mantenido diferentes conversaciones con los operadores y Administraciones que han permitido el establecimiento de los mecanismos de contratación para la adhesión de sus servicios de transporte público al STI a partir del mes de enero, de una manera progresiva, y que comprende los servicios de TMB, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), Renfe Cercanías (parcialmente), autobuses urbanos e interurbanos del ámbito de la Entidad Metropolitana del Transporte (EMT), autobuses urbanos de los municipios de fuera del ámbito de la EMT, así como el resto de autobuses interurbanos.

El sistema tarifario integrado se ha ampliado hasta el límite de los servicios de Cercanías Renfe y las líneas de FGC.

La gama y prestaciones de los títulos integrados de la ATM son:

- **T-10 Integrada:** Tarjeta multiviaje que permite hacer 10 desplazamientos integrados por las zonas adquiridas y en todos los modos de transporte. Título

multipersonal. Título horario (tiempo de utilización en función del número de zonas).

- **T-50/30:** Tarjeta multiviaje que permite hacer 50 desplazamientos integrados por las zonas adquiridas y en todos los modos de transporte. Validez temporal: 30 días consecutivos desde la primera cancelación. Título unipersonal. Título horario (tiempo de utilización en función del número de zonas).

- **T-Mes:** Título de transporte que permite hacer un número de desplazamientos ilimitado, válido para viajar en todos los modos de transporte dentro de las zonas adquiridas. Validez temporal 30 días consecutivos desde la primera cancelación. Título personalizado por medio del DNI o con carnets acreditativos de los operadores.

- **T-Día:** Título válido para las zonas adquiridas y todos los modos de transporte, número de viajes ilimitado, validez temporal 1 día (el día de la primera cancelación hasta el fin del servicio). Título unipersonal.

Todos estos títulos de transporte abarcan



de 1 a 6 zonas, con la excepción de la tarjeta T-Mes, que inicialmente entrará en funcionamiento para 1 zona y posteriormente para más zonas, conforme se lleve a cabo todo el proceso de despliegue del sistema tarifario integrado.

Conjuntamente con estos títulos integrados, existen dos títulos monomodales y no integrados con precios de referencia para los diferentes operadores: el billete sencillo

y la tarjeta monomodal de 10 viajes para los operadores de fuera del ámbito de la zona central.

Transitoriamente, durante el ejercicio 2001, FGC podrá mantener los abonos trimestrales y anuales fuera de la corona 1. El precio de este título de transporte propiedad de FGC será el del año 2000 incrementado con el IPC previsto para el año 2001.

La propuesta de precios para el ejercicio 2001 es la siguiente:

	1 Zona	2 Zonas	3 Zonas	4 Zonas	5 Zonas	6 Zonas
T-10 Integrada	885	1.800	2.450	3.150	3.600	3.850
T-50 / 30	3.700	6.200	8.700	10.850	12.850	14.250
T-MES	5.825					
T-DÍA	670	1.175	1.650	2.200	2.750	3.150

El billete sencillo, mono-operador y no integrado, tendrá el siguiente precio de referencia por zonas:

	1 Zona	2 Zonas	3 Zonas	4 Zonas	5 Zonas	6 Zonas
Billete Sencillo	160	240	340	450	560	650

Para el año 2001, el escenario que se ha considerado al hacer la evaluación es un aumento de 58,2 millones de viajeros, lo que representa un 9,7%.

La tarifa media ponderada del sistema pasará -previsiblemente- de 83,16 PTA por viaje a 69,27 PTA / viaje, lo que significa una aportación de 13,89 PTA menos por cada viaje por parte del ciudadano, es decir, un promedio de descuento del 16,7%.

Tarifa media ponderada año 2001

Año 2000	Año 2001	ABS.	%
83,16	69,27	-13,89	-16,7%

El cómputo que realiza la TMP de todo el sistema para el año 2001 debe analizarse dentro de una horquilla de un + 5%, un valor que irá desde las 65,81 PTA a las 72,73 PTA.

El aumento de precios nominal de cada título de transporte durante el ejercicio del año 2001 en la zona central en relación



con el ejercicio actual es:

Comparación precios zona 1 con precios año 2000

	Año 2000	Año 2001
Billete sencillo	150	160
T-1 (*)/ T-10 integrada	825	885
T-50 / 30(*)	3.500	3.700
T-Mes	5.550	5.825
T-Día	625	670

(*) Actualmente parcialmente integradas, aumentan considerablemente sus prestaciones

El coste de implantación del nuevo sistema tarifario para el año 2001 se ha cifrado en 4.308 millones de pesetas menos de recaudación para el conjunto de operadores.

Se ha presentado el proyecto de integración a la Comisión de Precios de Catalunya, a efectos de aprobación de la tarifa media ponderada, y está previsto que tome una resolución en la reunión convocada para el próximo 12 de diciembre.

Posteriormente, se producirá la publicación de los nuevos títulos y precios en el Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya para que puedan entrar en servicio próximamente de acuerdo con el calendario de implantación, a lo largo del año, a partir del próximo 10 de enero y, en el caso de la T-Mes, desde primeros de año.

• Información al ciudadano:

Durante el ejercicio, ha continuado la actividad del Centro de Información TransMet, que actualmente está conectado a 18 emisoras de radio, 5 más que el año anterior, con una media de 40 emisiones diarias.

Durante este ejercicio, ha entrado en

pleno funcionamiento el web de la ATM, que se intenta mantener lo más actualizada posible con toda la información que se crea de interés para el ciudadano. En el periodo comprendido entre el uno de enero y el 30 de noviembre de 2000, el web ha recibido 6.000 visitas.

Se ha realizado el folleto informativo de los diferentes títulos de transporte en la zona central.

Se han editado en forma de publicaciones la Memoria anual, el trabajo "Las cuentas de transporte en la Región Metropolitana de Barcelona" y las "Cifras TransMet" trimestrales.

Sistemas de información

• Sistema de Información Geográfica y Base Cartográfica:

En este campo de actividad destacamos las siguientes realizaciones:

Durante el ejercicio, se han continuado construyendo las bases cartográficas del ámbito territorial de la ATM a partir de la unificación de datos gráficos y alfanuméricos de diferente procedencia (ICC, Mancomunidad de Municipios del Área Metropolitana, IEC, ATM, etc.), morfología (sistemas de referencia, proyecciones) y contenido (municipios, zonas censales, carreteras, red ferroviaria, itinerarios y paradas de autobús, etc.) que servirá de base de todos los estudios y proyectos de la ATM que requieran referenciación geográfica / cartográfica.

Se ha realizado el seguimiento de los convenios firmados entre la ATM y las empresas o Administraciones interesadas en materia de adquisición de cartografía y/o servicios relacionados.

Apoyo a la definición de especificaciones



técnicas y procedimientos de evaluación de la cartografía encargada para referenciar proyectos de construcción de Planificación de Infraestructuras y Servicios de la ATM.

Coordinación del equipo de trabajo de desarrollo del documento de especificaciones técnicas y funcionales para la Implantación en la ATM del Sistema de Información Geográfica y el Sistema de Gestión Documental corporativos con acceso Intranet.

Apoyo a la definición y contratación de herramientas informáticas que ayuden básicamente al análisis del sistema de transportes, permitan crear modelos de la demanda y sean capaces de interactuar con el resto del sistema, fundamentalmente con los módulos de GIS (información de base) y de modelización del transporte (TransCad)

• **Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) para los autobuses de la RMB:**

Coordinación del equipo de trabajo de desarrollo del documento de especificaciones técnicas para el concurso de provisión e implantación del SAE de la ATM y de las empresas de transporte público colectivo de viajeros por carretera en régimen de gestión indirecta en el ámbito competencial de la ATM.

Realización del pliego de prescripciones para el concurso de asistencia técnica destinada a la dirección de la obra y la implantación del SAE y realización del concurso correspondiente.

Apoyo al equipo de estudio de ofertas y del documento de propuesta de adjudicación, e inicio de la implantación del proyecto.

• **Administración de la Red Informática de la ATM:**

Durante todo el año, se ha continuado con las tareas de apoyo a la instalación informática y a los usuarios.

Con fecha 15 de mayo, se incorporó una nueva persona al Servicio de Sistemas de Información y Oficina Técnica como administrador de la red local de informática y apoyo a los usuarios, con el objetivo de ofrecer un servicio integral a la red actual y a los nuevos sistemas que se implantarán.

Desde entonces, se ha renovado el parque con 5 ordenadores personales y un nuevo Servidor de Ofimática.

Este servidor de red, basado en el sistema operativo Windows NT, está destinado a potenciar la respuesta de los servicios dependientes, centralizar y automatizar las copias de seguridad, las instalaciones de software de los ordenadores personales, la gestión de las impresoras, etc.

Al mismo tiempo, este servidor, por medio de su sistema operativo y herramientas informáticas asociadas, también posibilitará la tarea de una administración y monitorización centralizada de todos los recursos informáticos instalados en la ATM.

• **Apoyo al desarrollo del proyecto de la Integración Tarifaria:**

Desde Sistemas de Información, se han establecido los proyectos implicados en la implantación y se han gestionado fundamentalmente los aspectos técnicos de la integración tarifaria.

Entre otros, destacamos la gestión de los temas siguientes:



- **Sistema de Venta y Validación (SVV) de los autobuses de la RMB**

Gestión de las subvenciones a los operadores de autobuses de los Sistemas de Venta y Validación, coordinación y seguimiento de la implantación, pruebas con títulos integrados, volcados de información hacia a la ATM.

- **Cierre de las estaciones de RENFE de la zona central**

Apoyo a la implantación del cierre tarifario de las estaciones de Cercanías Renfe en la zona central de la RMB para la IT, como consecuencia del convenio ATM-RENFE. Igualmente, la coordinación y el seguimiento de la implantación, pruebas con títulos integrados y volcados de información hacia a la ATM.

- **Adaptación de los SVV de los operadores públicos actuales**

Coordinación de la adaptación de los SVV de FGC y TMB a los requerimientos de la IT de pruebas con títulos integrados, volcados de información hacia la ATM.

- **Sistema de Gestión de la Integración Tarifaria de la ATM**

Se han realizado los pliegos de prescripciones técnicas de los Sistemas de Gestión de la Integración Tarifaria y del hardware necesario. Se ha efectuado el concurso público y se han desarrollado, durante este ejercicio, la mayor parte de las aplicaciones informáticas.

Se ha instalado el hardware para procesar la información proveniente de los operadores y de las redes de comercialización para gestionar el conjunto de la IT, distribuir los ingresos, gestionar la red propia de comercialización de títulos, realizar las auditorías, controlar el rechazo de la

RMB, generar títulos integrados, etc.

- **Manual Técnico de Títulos Integrados de la RMB**

Realización del manual técnico para la parametrización de los SVV de los diferentes operadores con los títulos integrados y definición de las interfaces de los operadores con la ATM.

- **Gestión de la comercialización de títulos de la ATM**

Apoyo al establecimiento de la red de comercialización de títulos de la ATM a través de los operadores y de los conciertos actuales.

Gestión de la adquisición inicial de apoyo de títulos de la ATM para el inicio de la IT en el próximo ejercicio.

- **Convenios con el Laboratorio de Ensayos e Investigaciones de la Generalitat**

Realización y seguimiento de los convenios establecidos con LGAI y relacionados con el desarrollo, implantación y explotación de la IT:

- Homologación de las validadoras para los SVV.
- Homologación de los dispositivos expendedores de títulos.
- Homologación de los proveedores de títulos magnéticos.
- Asistencia a la implantación del SVV.
- Auditoría de los datos de los operadores.
- Certificación de procedimientos de la IT.

Administración

- **Contabilidad / tesorería:**

Ejecución del presupuesto del año 2000, así como preparación del presupuesto de 2001.



En cuanto a tesorería, se han rentabilizado al máximo los excedentes derivados de los desfases entre el cobro de las Administraciones y el pago a los operadores.

Preparación de operaciones de tesorería por importe de 6.500 MPTA con 5 entidades financieras.

• **Contratación / Tramitación administrativa:**

- Apoyo a los trámites de contratación del Consorcio, habiéndose convocado 25 concursos.
- Redacción de los pliegos administrativos de todos los concursos
- Ejercicio de la secretaría de las mesas de contratación.
- Control y revisión de los expedientes de las subvenciones.
- Elaboración de un convenio de colaboración con diversas entidades financieras para financiar la renovación de flota de los operadores privados.
- Apoyo a la Auditoría externa para la elaboración del informe de las cuentas anuales y a la Sindicatura de Cuentas para su revisión.

• **Servicios generales:**

Supervisión de las obras de la nueva sede social que se iniciaron en agosto y finalizarán a mediados de diciembre.

Realización de todos los trámites pertinentes para trasladar la ATM a la nueva sede social.

• **Personal:**

Se ha llevado a cabo la cobertura de plazas vacantes, habiéndose producido 8 nuevas incorporaciones durante el año.

• **Secretaría:**

Asistencia a las reuniones colegiadas del consorcio y confección de las actas pertinentes.

• **Actividad y proyección exterior:**

Los miembros del equipo del Consorcio han participado en diferentes actos y conferencias como ponentes o asistentes. Hay que destacar su intervención en 29 congresos y conferencias, donde han sido ponentes en 17 ocasiones, entre los que cabe destacar los organizados por la European Metropolitan Transport Authorities (EMTA), la Union Internationale des Transports Publics (UITP), el Syndicat des Transports Parisiens (STP), la International Federation for Housing and Planning (IFHP) o las Universidades Politécnica de Catalunya y Pompeu Fabra.

También hay que mencionar que, durante el año 2000, la ATM ha recibido en 9 ocasiones la visita de representantes de empresas, entidades y Administraciones extranjeras, de Chile, Israel, Francia, Túnez, etc., a los que se ha atendido haciendo una presentación de la ATM y se les ha informado de los proyectos en curso.

• **Datos de actividad:**

Se ha efectuado un control periódico de la ejecución del presupuesto, del que encontramos un orden de magnitud en los diferentes asientos contables realizados durante el año, llegándose a contabilizar 3.868 asientos.

Asimismo, se han elaborado los indicadores del sistema para el año 2000.

Los diferentes órganos de gobierno y asesoramiento de la ATM se han reunido hasta esta fecha en las ocasiones



siguientes: Consejo de Administración (en 7 ocasiones), Comité Ejecutivo (en 13 ocasiones), Comisión Económica (en 11 ocasiones), Comisión Técnica (en 12 ocasiones), Comisión Jurídica (en 3 ocasiones), Ponencia Técnica de Operadores (en 2 ocasión), Ponencia de Usuarios y Beneficiarios (en 3 ocasiones), Comisión de Seguimiento de la Integración Tarifaria (9 ocasiones), y las diferentes Comisiones de Seguimiento de los estudios de trazado del PDI (en 42 ocasiones).

El Informe de gestión correspondiente al ejercicio del año 2000 fue presentado por el Director General de la ATM en el Consejo de Administración de la ATM, en la sesión del 4 de diciembre de 2000.



Implementation of the Year 2000 Action Programme has not coincided precisely with the contents of the document approved by the Board in November last year, basically because two new commissions were awarded during the year, which have forced us to reschedule tasks in view of the availability of the Consortium's resources: on the one hand, the Catalan government commissioned us to prepare the tendering procedure for the construction of Metro Line 9; and, on the other, the ATM board reached an agreement in April to implement the Integrated Fare System (IFS) for all operators and the entire Metropolitan Region of Barcelona (RMB). These new tasks, which have been implemented, have meant postponing until next year the submittal of the initial draft of the Public Transport Services Plan (TPC) and the drafting of the Guidelines Plan, as featured in the 2001 Action Programme.

However, the ATM's activity has been very intense and its main achievements this year have included the following:

• 2001-2010 Infrastructure Master Plan (PDI):

Based on the work done since the approval of the document "Diagnosis and Guidelines" in 1999, the actions agreed upon in July 1999 and the studies into alternatives carried out by the ATM, a draft of the 2001-2010 Infrastructure Master Plan document was presented at the board meeting of 26 July 2000, with the programmes of actions to be included in the Plan. The four Line-9 route proposals also received initial approval at this board meeting:

- Sagrera Meridiana-Gorg / Singuerlin section of Line 9
- Maria Cristina-Sagrera Meridiana section of Line 9
- Zona Franca-Maria Cristina section of Line 9

- Parc Logístic-Airport section of Line 9

Studies into alternatives to the other actions of the PDI were also approved, with the ATM committing itself to produce and then publish the corresponding route proposals:

- L1 extension: Fondo-Badalona Centre
- Alternative routes Pl. Espanya-FGC Vallès line
- Connection between L9 and L3 / L4 at Nous Barris-Sant Andreu
- L1 extension: Feixa Llarga-El Prat(Pl.Catalunya)
- L2 extension: Sant Antoni-Fira
- Study into alternative routes and transport modes to serve the Sant Boi-Castelldefels corridor
- Central interchange

All the route proposals were completed by November, except that of the Sant Antoni-Fira section on L-2.

The Catalan government's Territorial Policy Department has also started to draw up the building projects for the actions agreed upon regarding routes not in any doubt, in order to accelerate the availability of projects to be included in the 2001-2004 Infrastructure Financing Agreement.

• Metro L-9 Project:

On 17 July, the period of public notice on the route proposals opened, which could be consulted at the five town councils concerned and the ATM headquarters until 30 September. The 43 arguments submitted were then studied and reported before being reviewed by the Technical Commission, and a motion for approval was issued to the Executive Committee at its meeting on 28 November.

The different consultants responsible for drafting the proposals have included the totally or partially accepted arguments and have issued the final versions of the projects. The same has been done with the technical requirements, to which the latest



observations of Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) are yet to be added.

With regard to the structuring of the operation to finance the investment, preparatory work has been carried out within the framework of the ATM-EIB (European Investment Bank) agreement, and all the documentation requested by the Catalan and central governments has been provided. No official response has been received to the request made to the Inland Revenue, regarding inclusion of the Airport-Sarrià section in the EU cohesion fund (85% subsidy). With regard to the loan requested from the European Investment Bank (EIB), its Steering Committee decided to accept the ATM's request and submit a proposal to grant said loan to the board meeting of 5 December.

Furthermore, at the end of July, the Cartographic Institute of Catalonia (ICC) started work on the geological, hydrogeological and geotechnical study, mapping on a scale of 1:500, and georeferencing of the assets and services affected on Line 9, as information that shall be attached, if necessary, to the tendering procedure for the projects and construction work on its different sections. The work on the original route has concluded and amendments stemming from the public notice are currently being implemented.

An agreement has also been reached with the Department of the Environment to establish the mandatory environmental requirements to be met during the planning and implementation stages of the construction work, which have already been included in the particular technical requirements for these bids. In this respect, the Environmental Working Party of the Department of the Environment has agreed that the projects need not undergo the procedure of environmental impact assessment, in view of the existence of the partnership agreement signed by the

Department and the ATM and the inclusion of the environmental requirements document in the specifications.

• **1998-2000 and 2001-2004 Infrastructure Agreements:**

The ATM has participated in the meetings of the Agreement's Monitoring Committee, and regular information on its performance has been sent to the rest of partner administrations either directly or through the Directorate General for Ports and Transport.

• **Plaça Catalunya central interchange:**

In June 2000, the consultant issued the preliminary design for the central interchange to the Monitoring Committee.

• **Diagonal-Baix Llobregat tram:**

After analysing and comparing the three bids submitted, and requesting clarifications from the bidders, the design, construction and operating license was awarded at the April board meeting to the Trammet group (consisting of the companies FCC Construcción SA, Alstom Transporte, SA, Alstom Transport, Marfina, SL, Arande, SL, COMSA SA, NECSO Entrecanales Cubiertas SA, Acciona SA, Soler i Sauret SA, CGT Corporación General de Transportes SA, CGEA Transport, Bansabadell Inversió Desenvolupament SA and Société Générale) on certain conditions. The agreements of the ATM board were ratified by the governing bodies of the Catalan government, Barcelona City Council and Entitat Metropolitana del Transport on 29 May, 26 May and 1 June 2000, respectively. The award agreement was concluded and the final deposit was set at the meeting of 15 June.

A public notice was posted on the route proposal, compulsory purchases, town-planning and services concerned between 17 July and 30 September, which was



available for consultation at the headquarters of the 7 town councils concerned and the ATM itself. A total of 22 arguments were put forward, which were analysed and included in a report approved by the Executive Committee at its session of 28 November.

The Department of the Environment, through the Environmental Working Party, has decided that the project should undergo environmental assessment, and an impact-assessment study is being carried out prior to the Department's declaration.

Town-planning agreements have been prepared to proceed with the compulsory purchases and town-planning required for the tram's route, between the ATM and the town councils of Cornellà de Llobregat, Hospitalet de Llobregat, Sant Joan Despí and Esplugues de Llobregat. The Cornellà agreement has already been signed.

The award contract has also been drawn up, which was signed by the Chairman of the ATM and the Chairman of the successful bidder (Tramvia Metropolità, SA) on 17 November. As of this date, the successful bidder has 5 months in which to prepare the construction project.

The final route proposal, incorporating the amendments stemming from the accepted arguments, shall be approved, if necessary, at the board meeting of 4 December.

• Invitation to tender bids to draft the route proposal and draft the technical requirements for the invitation to tender bids to construct and operate the Av. Diagonal de Barcelona tram (Francesc Macià-Glòries, Glòries-St. Adrià de Besòs/Badalona, Glòries-Diagonal Mar-Pla del Palau):

The information for bidders has been prepared and issued, the new bids submitted have been assessed, and, after

prior notification to the Executive Committee, the license has been awarded to the consultancy SENER. The work is expected to be ready by next March.

We have also participated together with the Directorate General for Roads and Barcelona City Council's Municipal Town-Planning Institute, in the preparation of a proposal to include the tram in the Gran Via Glòries-Prim section.

• Services Plan:

The final version of the study Diagnosis and proposals regarding public road transport services in the Metropolitan Region of Barcelona was issued to members of the Technical Commission and to the Executive Committee in April 2000.

Based on the guidelines contained therein and supply / demand analysis, a Proposal for a night bus service in the RMB was prepared and submitted to the Technical Commission last October.

The initial draft of the Services Plan for the Maresme region is currently being prepared, which is to act as a pilot study before this methodology is applied to the RMB as a whole.

• Bus-lane working group:

The section of bus lane on the C-246 between plaça Cerdà and Amadeu Torner has been opened, as have the new 7 km of bus lanes in Barcelona, including the section on Diagonal at the entrance to the city. The studies to implement new sections of bus lanes and prioritise traffic-light cycles on their new routes at different points on the access roads into Barcelona have continued.

• Other reports and studies:

The preliminary design for the Torrasa interchange, between the RENFE suburban



network (Vilafranca and Vilanova lines) and the Metro (Lines 1 and 9) in Hospitalet de Llobregat, has been produced and sent to the Ministry of Public Works for consideration and inclusion in the programme of actions on the national rail network.

An initial feasibility study has been conducted for the RENFE suburban network interchange at Barberà del Vallés (Papiol-Mollet and Manresa-Terrassa-Sabadell-Barcelona lines). By mutual agreement with RENFE and the Ministry of Public Works, the bidding specifications have been prepared for the feasibility and alternatives study regarding the restructuring of the Martorell-Papiol-Cerdanyola-Mollet line (with the different new halts) together with the improvement of the Manresa-Barcelona line. The invitation to tender bids for this commission is expected to be issued forthwith.

The feasibility study for implementation of the third rail on the Mataró-Barcelona line of RENFE suburban network has been carried out and sent to RENFE and the Ministry of Public Works for consideration. Technicians from the Ministry of Public Works have asked for the scope of the work to be extended in various aspects and we are currently complying with this request.

Financing of the system and relations with operators

• Policies and Programme and Financing Agreement between the central government and partner administrations:

The settlement proposals for 1998 and 1999 have been drawn up, which have been debated (without a final agreement being reached) by the Policies and Programme Monitoring Committee. The Executive Committee of the ATM has also approved the settlements with the partner administrations. The 2000 financial year

has also been regularly monitored.

• PDI Financing Proposal:

Within the 2001-2010 Infrastructure Master Plan, a financing proposal was submitted for the action programmes included in the PDI. The total investment anticipated for the whole period is approximately 740 billion pesetas. This proposal anticipated financing these actions by various means:

- Infrastructure Financing Agreements.
- Programme-Contracts with Operators.
- Mixed public / private financing of the Diagonal-Baix Llobregat tram.
- Line 9: ATM borrowing operation and aid from European cohesion funds.

• Financing of Line 9:

The necessary documentation has been prepared to apply for aid from the Cohesion Fund to finance Line 9. The borrowing operation with the European Investment Bank (EIB) has been prepared, to request a loan of 650 million Euros to finance the new line.

• Monitoring of trends in the weighted average fare:

The concluding document on the 1999 weighted average fare has been prepared and duly reported to the Price Commission of Catalonia. Monthly monitoring reports on the average fare and trends in revenue passenger journeys have been published.

Once the "Draft Integrated Fare System" was approved at the ATM board meeting of 15 November, we started preparing the official application for authorisation of the increase in the weighted average fare for 2001 from the Commission of Prices of Catalunya, which meets on 12 December.

The announcement of the fare increase for 2001 has been prepared, which must be published in the Catalan government's



Official Gazette so that it can become effective at the start of the year.

- **Programme-Contracts with TMB and FGC:**

Programme-Contracts were signed with the two operators on 27 April. The 1998 and 1999 accounts were settled and compliance with the forecasts for 2000 are being regularly monitored.

- **RENFE-ATM partnership agreement:**

The Monitoring Committee has held seven meetings to discuss matters relating to the increase in frequencies and extended running times, the draft Services Plan in the context of PDI actions, the necessary measures to improve the existing rail network (Maresme, Sant Boi-Castelldefels, Papiol-Mollet corridor, Montcada tunnel, etc.) and, in particular, the fare-integration process.

- **Indirectly managed operators:**

The invitation to submit applications for aid for fleet renewal and implementation of quality-improvement systems was issued on 18 April 2000, and subsidies are being awarded in accordance with the contents thereof. Thus, the applications for subsidy for implementation of the ticketing and ticket-validation systems have been settled, allowing for fare integration. The invitation to tender has been issued for bids to supply the computerised operation-assistance system (SAE). Negotiations have also been held to draft agreements concerning adherence to the new Integrated Fare System, including grounds for compensation for using the new tickets on intercity bus lines, after a text was approved by the assembly of the Catalan Federation of Road-Transport Passengers (FECAV) held on 15 September.

Communication and studies

- **Business indicators of the metropolitan**

public transport system:

Demand for public transport in the RMB during the first half of the year for all operators as a whole was 2.9% up on the same period in the previous year. The available data from the public operators until September confirm this trend, so around 748 million journeys in total are expected to have been made by the end of 2000.

This year, three documents containing business indicators have been produced: for 1999, the first half of 2000, and the January-September 2000 period. As the latter shows, the overall TPC supply, number of lines, network length, carriages-km travelled, etc. have all increased ..., the quality of service provided by the operators continues to receive an average score of 7 in surveys, and the schedule speed has dropped slightly.

The average fare for 2000 in the flat-rate central zone is approximately 73 pesetas according to the data available for the January-October period, slightly up on the forecast for the year 2000, which was 72.40 pesetas. This difference is due to 10-journey cards being used more, T-50 / 30 and T-10x2 tickets being used less, and the fact that the T-1 and T-50 / 30 cards have not been integrated into the RENFE suburban rail service during the year.

- **"Passenger transport statistics in the RMB" study:**

The study was completed during the first months of the year and a conference was held to present the results at Universitat Politècnica de Catalunya on 15 May. This study was carried out by Universitat Politècnica de Catalunya and Universitat de Barcelona, with the collaboration of various mobility-related institutions and companies. The main objective of this first edition of transport statistics was to define the evaluation methodology and establish the procedures for collecting all the necessary information for processing and to achieve



acceptable results for all concerned parties. directly related to operation and travelling time and externalities (accident rate, air and noise pollution). The main results for 1998 are:

The social cost has been assessed, both that

Comparative table (in million pesetas) exc. tax

	Pv	Pt	Taxi	Total
Direct operations	72.059	54.269	42.296	169.254
Indirect operations	583.640	56.907	19.192	659.737
Time	417.671	311.702	29.358	758.731
Externalities	50.340	9.207	2051	61.598
Total transport	1.213.397	433.632	93.527	1.740.060
Passengers-km (in millions)	9.516	5.131	388	15.035
Pta / passenger / km	127,51	84,52	241,27	115,74

Comparative table (in million pesetas) incl. tax

	Pv	Pt	Taxi	Total
Direct operations	135.571	57.105	45.865	238.540
Indirect operations	650.891	56.907	19.192	726.989
Time	417.671	311.702	29.358	758.731
Externalities	50.340	9.207	2051	61.598
Total transport	1.343.611	436.523	96.465	1.876.598
Passengers-km (in millions)	9.516	5.131	388	15.035
Pta / passenger / km	141,19	85,08	248,85	124,82

Physical Units

	Public Transport	Private Vehicle
OPERATION		
Fuel	40,2 million litres	811,2 million litres
Oil	0,32 million litres	12,0 million litres
Tyres	3.800 tyres	175.500 tyres
TIME		
Journey	192,2 million hours	194,2 million hours
Access	55,8 million hours	100,0 million hours
Waiting	28,6 million hours	Not applicable
Transfer	3,0 million hours	Not applicable
Extra cost due to congestion		80,3 million hours
ACCIDENTS		
Injuries	307	21.438
Deaths	10	405
Damage to property	Included in maintenance and repairs	188.527 collisions



• A day in the city without my car:

22 September was the European car-free day, with the motto “In town without my car”. The general aim was to achieve more rational use of private vehicles. The ATM formed part of the institutional commission set up to organise and coordinate this campaign.

The ATM carried out the following actions:

- Conducted market research, together with the Department of the Environment, Barcelona Provincial Council and Barcelona City Council.
- Published 850,000 information leaflets.
- Participated in the Sustainable and Safe Mobility exhibition.
- Coordinated the public transport operators' various measures.
- Set up a monitoring and information device and increased the activity of the TransMet Information Centre.

The car-free day ended with an increase in the number of public-transport passengers estimated at 200,000 more than on a regular Friday, i.e. an 8% increase. On the same day, 9.5 km of new bus lanes and 4 new urban bus lines were launched, and an agreement was signed with various financial institutions to establish a credit line of up to 6.5 billion pesetas, which guarantees finance for the renewal of up to 30% of the intercity bus fleet in the Metropolitan Region of Barcelona.

• Fare integration:

On 15 November, the Board approved the Integrated Fare System project for the RMB. To define the new system, action has been taken in the following areas:

- Dividing the territory into zones and sectors. The IFS covers an area

comprising 200 municipalities, the entire greater Barcelona region with the municipalities covering the local rail network: 4.5 million people in total.

- Defining the ticket range.
- Determining the pricing structure, and assessing the impact on the system.
- Establishing the revenue-distribution formula.
- Setting up the body responsible for distribution.
- Negotiating partnership agreements with, and adherence of, the different administrations and operators.
- Contracting distribution and ticketing services.
- Opening invitation to tender bids and awarding subsidies for the installation of the validation and ticketing systems at a maximum cost of 1.2 billion pesetas.
- Monitoring the installation process for validation equipment and closing stations in the RENFE network.
- Drafting the Communication Plan: designing tickets, defining contents, opening an invitation to tender.
- Certifying all procedures and preparing protocols and specifications for equipment, programmes and actions.

A study into the impact on demand has been conducted to assess the impact and acceptance of the IFS in a survey of over 20,000 members of the public. The results may be summarised as follows:



Attitude to the concept of the new fare system

	Total citizens	People who travel
Much better than the existing system	33,1%	40,1%
Better than the existing system	38,4%	41,2%
Worse / much worse	1,0%	1,2%
Don't know / indifferent	27,5%	17,5%

Extent to which they agree with the price (based on the proposed fares)

Affordable	13,5%
Acceptable	53,1%
A bit expensive	24,5%
Too expensive	8,9%

Increase in journeys / day as a result of fare integration: 14.77%

Since the fare integration project was first approved in April, different conversations have been held with operators and administrations, thanks to which contracting mechanisms have been established for adherence of their public transport services to the IFS, as of January, progressively, covering the services of the TMB, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), RENFE suburban network (partially), urban and intercity buses within the scope of the Entitat Metropolitana del Transport (EMT), urban buses in municipalities outside the scope of the EMT, and the remaining intercity buses.

The Integrated Fare System has been extended to the limit of RENFE suburban services and FGC lines.

The range and features of the integrated ATM tickets are:

- **Integrated T-10:** multi-journey card that allows for 10 integrated journeys around the zones for which it is purchased and on all modes of transport. Transferable ticket. Timetable restrictions: depend on the number of zones.

- **T-50/30:** multi-journey card that allows

for 50 integrated journeys around the zones for which it is purchased and on all modes of transport. Valid for 30 consecutive days from the day it is first used. Non-transferable ticket. Timetable restrictions: depend on the number of zones.

- **T-Mes:** transport ticket that allows for an unlimited number of journeys, valid for travel on all modes of transport within the zones for which it is purchased. Valid for 30 consecutive days from the day it is first used. Personalised ticket issued upon presentation of national ID card / passport or operators' own ID cards.

- **T-Dia:** ticket valid for the zones for which it is purchased and all modes of transport, unlimited number of journeys, valid for 1 day (until end of service on day on which first used). Non-transferable ticket.

All these transport tickets are for 1-6 zones, except for the T-Mes card, which will initially operate for only 1 zone and then for more, as the whole process of the Integrated Fare System develops.

Besides these integrated tickets, there are also two non-integrated, single-mode



tickets with reference prices for the different operators: the single ticket and 10-journey

single-mode card, for those operators outside the central zone.

The following prices are proposed for 2001:

	1 Zone	2 Zones	3 Zones	4 Zones	5 Zones	6 Zones
Integrated T-10	885	1.800	2.450	3.150	3.600	3.850
T-50 / 30	3.700	6.200	8.700	10.850	12.850	14.250
T-MES	5.825					
T-DÍA	670	1.175	1.650	2.200	2.750	3.150

The non-integrated, operator-specific, single ticket shall have the following reference price by zone:

	1 Zone	2 Zones	3 Zones	4 Zones	5 Zones	6 Zones
Single ticket	160	240	340	450	560	650

In 2001, FGC shall temporarily be able to retain the quarterly and yearly passes outside Zone 1. The price of this FGC-owned transport ticket shall be the same as in 2000, increasing only in line with the inflation forecast for 2001.

The evaluation estimated an increase of 58.2 million passengers for 2001, which represents 9.7%.

The system's weighted average fare is expected to fall from 83.16 to 69.27 pesetas / journey, which means a saving of 13.89 pesetas / journey for the public, i.e. an average discount of 16.7%.

Weighted average fare for 2001

2000	2001	ABS.	%
83,16	69,27	-13,89	-16,7%

The entire system's average weighted fare for 2001 should be calculated within a

range of + 5%, so it will be between 65.81 and 72.73 pesetas.

The annual increase in the nominal price for each transport ticket in the central zone from 2000 to 2001 is:

Comparison Zone-1 prices with 2000 prices

	2000	2001
Single ticket	150	160
T-1 (*) / Integrated T-10	825	885
T-50 / 30(*)	3.500	3.700
T-Mes	5.550	5.825
T-Día	625	670

(*) Currently partially integrated; several features have been added

It has been estimated that implementation of the new fare system for 2001 will mean 4.308 billion pesetas less revenue for the operators as a whole.



The integration project has been submitted for approval by the Price Commission of Catalonia of the weighted average fare, and a decision is expected to be made at the meeting scheduled for 12 December.

The new tickets and prices shall then be published in the Catalan government's Official Gazette so that they can quickly become effective, in keeping with the implementation schedule, as of 10 January and, in the case of the T-Mes, from the start of the year.

• Passenger Information:

The TransMet Information Centre has continued to operate throughout the year. It is currently connected to 18 radio stations, 5 more than the previous year, with an average of 40 broadcasts per day.

The ATM website is now fully operative and is kept as updated as possible with all information considered useful to the public. The website received 6000 hits in the period between 1 January and 30 November 2000.

The information leaflet has been produced for the different transport tickets in the central zone.

The annual report, the document "Transport statistics in the Metropolitan Region of Barcelona" and the quarterly "TransMet Figures" have been published.

Information systems

• Geographic Information System and Map Database:

The measures taken in this area include the following:

Throughout the year we have continued to build the map database for the entire ATM region, based on unifying graphic and

alphanumeric data from different sources (ICC, Municipal Consortium of the Metropolitan Area, IEC, ATM, etc.), morphology (reference systems, projections) and contents (municipalities, census areas, roads, rail network, bus routes and stops, etc.) to act as the basis for all ATM studies and projects that require geographic / map referencing.

The agreements signed between the ATM and the companies or administrations interested in purchasing maps and / or related services have been monitored.

Support has been provided for the definition of technical specifications and evaluation procedures of the maps commissioned to reference building projects for ATM Infrastructure Planning and Services.

We have coordinated the working party developing the technical and functional specifications document for the implementation at the ATM of the corporate Geographic Information System and Document Management System with Intranet access.

Support has been provided for the definition and contracting of IT tools that help basically with analysis of the transport system, enable demand modelling, and are capable of interacting with the rest of the system, basically with the GIS modules (database information) and transport-modelling modules (TransCad)

• Computerised Operation-Assistance System (SAE) for buses in the RMB:

We have coordinated the working party developing the technical specifications document for the tender to supply and implement the ATM's SAE and the public passenger road transport companies on an indirect management basis within the ATM's sphere of influence.



The specifications have been produced for the technical-assistance tender for the SAE project design and implementation, and the corresponding tender has been issued.

Support has been provided for the team studying bids and the draft award document, and implementation of the project has started.

• **Administration of the ATM computer network:**

We have continued to provide support for the computer network and users throughout the year.

On 15 May, a new recruit joined the Information Systems Service and Technical Office as administrator of the local computer network and user support, to provide an integral service to both the existing network and the new systems to be implemented

Since then, the equipment has been updated with 5 PCs and a new Office Server.

Using the Windows NT operating system, this network server is intended to improve the response of dependent services, centralise and automate back-up copies, PC software installations, printer management, etc.

Through its operating system and related IT tools, this server will also enable centralised administration and monitoring of all the IT resources installed at the ATM.

• **Support for development of the Fare Integration Project:**

Information Systems have established the projects involved in implementation and have basically dealt with the technical aspects of fare integration.

The following are some of the matters that have been handled:

• **Ticketing and Ticket-Validation System (SVV) for buses in the RMB**

We have managed subsidies to bus operators for the Ticketing and Ticket-Validation Systems, coordinated and monitored implementation, run trials with integrated tickets, and transferred information to ATM.

• **Closing of RENFE stations in the central zone**

Support has been provided for the implementation of closure of the RENFE suburban stations in the central zone of the RMB for fare integration, as a result of the ATM-RENFE agreement. We have also coordinated and monitored implementation, run trials with integrated tickets, and transferred information to ATM.

• **Adaptation of the SVV of existing public operators**

We have coordinated adaptation of the SVV of FGC and TMB to the requirements of fare integration, run trials with integrated tickets, and transferred information to ATM.

• **ATM Fare Integration Management System**

The technical specifications have been prepared for the Fare Integration Management Systems and the necessary equipment. The public tender has been issued and most of the computer applications have been developed throughout the year.

The equipment has been installed to process information from operators and marketing networks to manage all fare integration, distribute revenue, manage the ATM's own ticketing network, conduct



audits, monitor rejection of the RMB, produce integrated tickets, etc.

• **Technical Manual for RMB Integrated Tickets**

We have produced the technical manual for parameterisation of the SVV of the different operators with integrated tickets, and defined the operators' interfaces with the ATM.

• **ATM-ticket marketing management**

Support has been provided for the setting-up of the ATM ticket marketing network through the operators and current agreements.

We have managed the initial acquisition of ATM-ticket support for the start of fare integration next year.

• **Agreements with the Catalan Government's Testing and Research Laboratory (LGAI)**

We have implemented and monitored the agreements established with the LGAI, related to the development, implementation and operation of fare integration:

- Approval of ticket-validating machines for the SV.
- Approval of ticket machines.
- Approval of magnetic-ticket suppliers.
- Assistance with implementation of the SVV.
- Audit of the operators' data.
- Certification of fare-integration procedures.

Administration

• **Accounting/cash:**

Implementation of the 2000 budget, and preparation of the 2001 budget.

With regard to cash, the surpluses stemming from the gaps between

collection from administrations and payment to operators have been exploited to the full.

Cash operations totalling 6.5 billion pesetas have been prepared with 5 financial institutions.

• **Contracting/Administrative procedure:**

- Support for the Consortium's contracting procedures, with 25 tenders issued.
- Drafting of the administrative requirements for all tenders.
- Exercici de la secretaria de les meses de contractació.
- Control and review of subsidy applications.
- Preparation of a partnership agreement with various financial institutions to finance the private operators' fleet renewal.
- Support for the external audit to produce the report on the annual accounts and for the Public Audit Office to review it.

• **General services:**

We have supervised the construction work at the new headquarters, which started in August and ended in mid-December.

We have completed all the formalities relating to the ATM's move to its new headquarters.

• **Personnel:**

All vacancies have been filled, with 8 new employees recruited during the year.

• **Secretariat:**

We attended the consortium's official association meetings and recorded the minutes.

• **International activity and standing:**

The members of the Consortium's team



have attended or spoken at different events and lectures. They have participated in 29 conferences and lectures, giving speeches at 17, including those organised by the European Metropolitan Transport Authorities (EMTA), the Union Internationale des Transports Publics (UITP), the Syndicat des Transports Parisiens (STP), the International Federation for Housing and Planning (IFHP), and Universitat Politècnica de Catalunya and Universitat Pompeu Fabra.

In 2000, the ATM also received 9 visits from representatives of foreign companies, institutions and administrations, from Chile, Israel, France, Tunisia, etc., who have been welcomed, given a presentation on the ATM, and informed about our ongoing projects.

• **Business data:**

Budget implementation has been regularly monitored: an order of magnitude is found in the different accounting entries made throughout the year, which totalled 3868.

Similarly, the system indicators have been produced for 2000.

The different governing and advisory bodies of the ATM have hitherto met on the following occasions: Board (7 times), Executive Committee (13 times), Economic Commission (11 times), Technical Commission (12 times), Legal Commission (3 times), Operators' Technical Working Party (once), Working Party of Users and Beneficiaries (3 times), the Fare Integration Monitoring Committee (9 times), and the different Monitoring Commissions of the Infrastructure Master Plan's route studies (42 times).

The administration Report regarding to the

year 2000 exercise was presented by the General Director of the ATM in the Council of Administration of the ATM, celebrated on December 4th 2000.