

Memòria | 2013



ATM

Àrea de Barcelona
Autoritat del Transport
Metropolità

Memòria 2013

Presentació



Malgrat les dificultats pressupostàries i l'actual context de crisi econòmica, el 2013 ha estat un any amb un fort impuls cap a una mobilitat més eficient i sostenible. Hem aconseguit l'aprovació d'un nou Pla Director d'Infraestructures, la formalització d'un nou Contracte programa amb l'Estat i l'inici del procés de licitació del projecte T-Mobilitat com a futur sistema d'accés de la ciutadania als serveis de mobilitat. Aquests tres instruments bàsics emmarquen la gestió dels recursos destinats al servei públic de transport de viatgers.

Ha calgut també afrontar el sanejament financer del sistema de transport públic —que havia acumulat un important deute— a través del Pacte Metropolità per al Transport públic entre les administracions fundadores de l'ATM, que s'ha signat el mes de març del 2014.

Hem establert, doncs, els fonaments per continuar mantenint i millorant la mobilitat, de manera que, a banda de l'expectativa raonable d'un entorn econòmic més favorable en els propers anys, quedi garantida l'execució de les inversions planejades i la viabilitat dels serveis actuals i futurs.

El transport públic és, i ho continuarà sent, un dels pilars essencials de l'estat del benestar. I és per això que, a banda de la millora dels serveis i l'aposta irrenunciable per la qualitat, hem de garantir que tothom hi tingui accés. Les tarifes socials que hem anat impulsant aquests darrers anys en són un bon exemple. Actualment, un de cada quatre usuaris de l'ATM accedeix al transport públic amb algun tipus de títol bonificat, d'acord amb la voluntat que ningú no quedi exclòs del sistema.

L'activitat de l'ATM, amb el suport de les polítiques i les actuacions que en el seu propi àmbit porten a terme cadascuna de les administracions consorciades, contribueix clarament a crear un escenari de mobilitat més saludable, sostenible i social.

Santi Vila i Vicente

Conseller de Territori i Sostenibilitat

President de l'Autoritat del Transport Metropolità



L'ATM ha continuat desenvolupant amb èxit els instruments que li són propis per al finançament i la planificació d'infraestructures i de serveis de transport públic a l'àrea de Barcelona: el Contracte programa, el Pla Director d'Infraestructures i el Pla Director de Mobilitat. També el 2013 ha estat un any de continuïtat en la gestió de la integració tarifària, els sistemes tecnològics, la xarxa tramviària, la projecció internacional i la resta de serveis de l'ATM.

Però durant aquest any han estat especialment rellevants dos nous projectes: d'una banda, la preparació d'un pla de sanejament del sistema, que havia acumulat un deute de 546 milions d'euros a finals del 2013; i de l'altra, el projecte tecnològic i de canvi de model per al sistema tarifari a Catalunya, la T-Mobilitat, un projecte de col·laboració publicoprivada actualment en licitació pel procediment de diàleg competitiu.

La demanda del sistema s'ha estabilitzat al voltant dels 900 milions de viatges gràcies a l'increment del transport de superfície, que ha compensat el lleuger retrocés de passatgers en modes ferroviaris. L'augment notable en l'ús de targetes bonificades durant l'any 2013 valida la tarifació social que s'ha anat definint els darrers anys i ens obliga a continuar procurant i millorant una política de descomptes que tendeixi a aconseguir una major equitat social.

Gràcies a l'impuls de les administracions i a la col·laboració dels operadors de transport públic esperem seguir promovent millores en la mobilitat de la ciutadania de l'àrea de Barcelona.

Josep Anton Grau i Reinés
Director general
Autoritat del Transport Metropolità

Índex de l'actuació de l'exercici 2013

1	Presentació del Consorci	06
	El consorci ATM	07
	Òrgans de govern, assessorament i consulta	08
	Estructura organitzativa de l'ATM	10
2	Actuació de l'exercici 2013	11
	Planificació d'infraestructures	12
	Programes d'actuació	12
	Principals actuacions en execució	17
	Pla Director de Mobilitat de l'RMB	19
	Gestió del sistema tramviari	22
	Tramvia Diagonal – Baix Llobregat	22
	Tramvia Sant Martí – Besòs	25
	Reducció de l'accidentalitat	27
	Evolució de la demanda del sistema tramviari	28
	Sistema Tarifari Integrat	29
	Zonificació del Sistema Tarifari Integrat	29
	Gamma de títols integrats i tarifes	32
	Vendes i utilització del Sistema Tarifari Integrat	35
	Índex d'intermodalitat	38
	Actuacions tècniques contra el frau	39
	Projecte T-Mobilitat	40
	Finançament del sistema	42
	Altres actuacions	46
	Sistema d'Ajut a l'Explotació	46
	SERMETRA, SL	47
	Projecció exterior	48
3	Estadístiques del sistema	52
	TransMet Xifres 2013	53
	Enquesta de mobilitat en dia feiner 2013	57
4	Informe d'auditoria	69
5	Pressupost 2014	118

Nota: Al web www.atm.cat hi trobareu la memòria en català, castellà i anglès, i l'informe complet de l'auditoria.



H | Presentació del Consorci

El consorci ATM

L'Autoritat del Transport Metropolità –ATM– és l'autoritat territorial de la mobilitat de la regió metropolitana de Barcelona. La seva missió és oferir a la ciutadania un sistema de mobilitat accessible, sostenible i segur, a través de la cooperació entre les administracions que hi són consorciades.

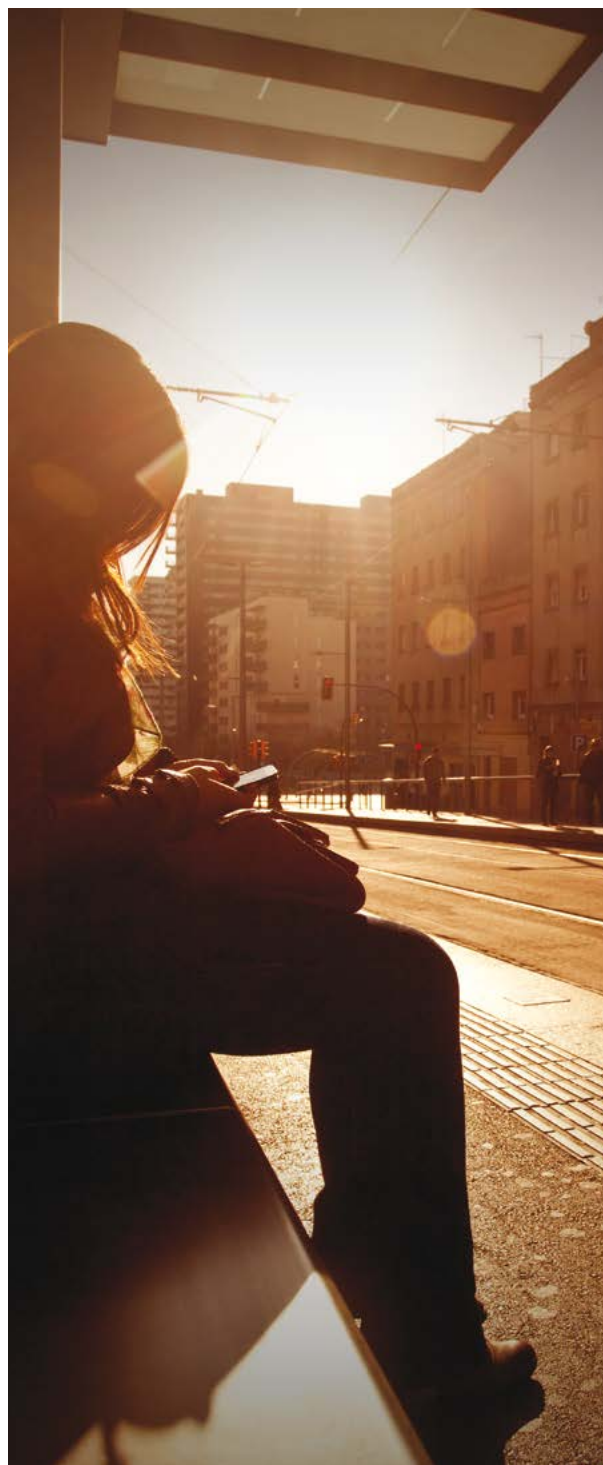
Els valors propis de l'administració pública, com són la transparència, la responsabilitat, l'eficiència i l'equitat, regeixen les actuacions de l'ATM. La voluntat d'acord i col·laboració, tant entre les administracions, com amb les empreses de servei i organitzacions, fan del diàleg i l'obtenció de consensos i acords uns dels instruments bàsics de gestió de l'ATM.

L'objectiu de l'ATM és esdevenir un referent internacional en la gestió de la mobilitat d'àmbit metropolità, al voltant d'una capital amb vocació de modernitat, benestar i progrés econòmic i social, com ho és la ciutat de Barcelona.

Com s'estableix en els seus estatuts, l'ATM és un consorci interadministratiu de caràcter voluntari, creat el 1997, al qual es poden adherir totes les administracions titulars de serveis públics de transport col·lectiu, individualment o a través d'entitats que les agrupin i representin, que pertanyin a l'àmbit format per les comarques de l'Alt Penedès, el Baix Llobregat, el Barcelonès, el Garraf, el Maresme, el Vallès Occidental i el Vallès Oriental.

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

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



Òrgans de govern, assessorament i consulta

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

Consell d'Administració

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

La composició del Consell d'Administració, a 31 de desembre de 2013, és la següent:

President	Santi Vila i Vicente
Vicepresident primer	Joaquim Forn i Chiariello
Vicepresident segon	Antoni Poveda i Zapata
Vocals	Xavier Baiget i Cantons Antonio Balmón Arévalo Isabel de Diego i Levy-Picard Maria Assumpta Farran i Poca Francisco Javier Flores i Garcia Ricard Font i Hereu Josep Mayoral i Antigas Joan Mora i Bosch Pere Padrosa i Pierre Sònia Recasens i Alsina Constantí Serrallonga i Tintoré Lluís Tejedor i Ballesteros Enric Ticó i Buxados Pau Villòria i Sistach Antoni Vives i Tomàs
Observadors	Joaquín del Moral Salcedo Dolores Morán Laorden
Secretària	Carme Sardà i Vilardaga
Director general	Josep Anton Grau i Reinés

Comitè Executiu

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

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

El Comitè Executiu, a 31 de desembre de 2013, té la composició següent:

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

Comissió d'Assessorament Jurídic

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

Ponència Tècnica d'Operadors

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



Consell de la Mobilitat

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

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

És integrat pels membres següents:

- president: el vicepresident segon de l'ATM;
- un vocal del Consell d'Administració de l'ATM per cada administració consorciada i entitat adherida;

- representants de la Federació de Municipis de Catalunya i de l'Associació Catalana de Municipis i Comarques;
- representants de les organitzacions empresarials amb més implantació a Catalunya;
- representants dels sindicats amb més implantació a Catalunya;
- representants de les associacions de consumidors i usuaris més representatives a Catalunya;
- representants d'associacions o col·lectius d'especial rellevància en el transport públic i la mobilitat;
- el director general de l'ATM;
- un membre del quadre directiu del Consorci, proposat pel director general a fi d'actuar com a secretari del Consell.

Estructura organitzativa de l'ATM

La composició de la plantilla de l'ATM a 31 de desembre de 2013 és la següent:

Direcció general	Josep Anton Grau i Reinés, <i>director general</i>
Direcció tècnica	Marc A. Garcia i López, <i>director tècnic</i> Lluís Alegre i Valls, <i>cap del servei de Mobilitat</i> Francesc Calvet i Borrull, <i>cap del servei de Planificació</i> Xavier Roselló i Molinari, <i>adjunt al director tècnic</i> Àngel Sangrós i Bondia, <i>cap del servei de Desenvolupament de projectes</i>
Servei d'Administració	Josep Caldú i Cebrián, <i>cap del servei d'Administració</i> Josep Moya i Matas, <i>cap de la unitat de Pressupost, Comptabilitat i Tresoreria</i>
Servei d'Assessoria jurídica	Jaume Garcia i Soler, <i>cap del servei d'Assessoria jurídica</i>
Servei de Finançament del sistema	Lluís Rams i Riera, <i>cap del servei de Finançament del sistema</i>
Servei d'Integració tarifària i Comunicació	Mayte Capdet i Sorribes, <i>cap del servei d'Integració tarifària i Comunicació</i> Miquel Lamas i Sánchez, <i>cap de la unitat d'Integració tarifària</i> Maria Montaner i Maragall, <i>cap de la unitat d'Estudis i Comunicació</i>
Servei de Sistemes	Carme Fàbregas i Casas, <i>cap del servei de Sistemes</i>



2 | Actuació de l'exercici 2013

Planificació d'infraestructures

Transcorregut el decenni de referència del Pla Director d'Infraestructures del transport públic col·lectiu 2001-2010 de la regió metropolitana de Barcelona, el Consell d'Administració de l'ATM va decidir, el 15 d'abril de 2011, encarregar als serveis tècnics del Consorci l'elaboració d'un nou Pla per al període 2011-2020 (en endavant, PDI 2011-2020).

El PDI 2011-2020 s'emmarca en el context legal definit per la Llei 9/2003, de la Mobilitat, les lleis sectorials vigents en matèria d'infraestructures i serveis de transport públic i la normativa sobre avaluació ambiental dels instruments de planificació.

Els punts de partida del PDI 2011-2020 són l'anàlisi de les actuacions realitzades fins a la data en el marc del PDI 2001-2010, una diagnosi tècnica de l'estat de les xarxes de transport públic col·lectiu de l'RMB i una prospectiva de les variables territorials i de mobilitat a l'horitzó 2020. Tot plegat permet evidenciar les necessitats existents quant a reposició, ampliació de capacitat i millora.

Les actuacions proposades mantenen una estructura semblant al PDI 2001-2010 de programes d'inversió: Ampliació de Xarxa (AX), Modernització i Millora (MM), Xarxa Estatal (XE) i Intercanviadors (IN). S'afegeix un nou programa específic d'infraestructures de Transport Públic per Carretera (TPC).

En el cas del programa AX, el nou PDI 2011-2020 incorpora aquelles actuacions que estan actualment en construcció, i que en concret són el perllongament de la línia L4 La Pau – La Sagrera, la nova línia L9/L10 de metro, i els perllongaments d'FGC a Terrassa i Sabadell.

L'abast del nou PDI s'adequa a les previsions més restrictives quant a la disponibilitat de recursos per a inversió en comparació amb el decenni 2001-2010. L'import total de la inversió necessària prevista en el PDI 2011-2020 és de 12.379,5 M€ (IVA exclòs), dels quals 5.911,4 M€ corresponen a les xarxes ferroviàries i viàries de la Generalitat, i 6.468,1 M€ corresponen a infraestructures de titularitat estatal. Aquest import global és un 25,2 % inferior al de les propostes incloses al PDI 2001-2010.

El PDI 2011-2020 fou aprovat definitivament pel conseller de Territori i Sostenibilitat el 14 de novembre de 2013 (Resolució TES/2427/2013, DOGC Núm. 6506 de 21.11.2013).

Programes d'actuació

A continuació es descriuen les actuacions dels cinc programes d'actuació que es proposen al PDI 2011-2020:

- **AX:** Ampliació de la xarxa ferroviària (metro i FGC) i de tramvia (subprograma XT).
- **XE:** Desplegament de la xarxa ferroviària estatal.
- **IN:** Intercanviadors.
- **TPC:** Infraestructures de transport per carretera.
- **MM:** Modernització i millora de les xarxes existents.



1. Programa d'ampliació de la xarxa ferroviària AX

El programa d'ampliació de xarxa ferroviària del PDI inclou les actuacions de perllongament que es proposen a les xarxes ferroviàries de metro (TMB) i d'FGC i el subprograma de la xarxa de tramvies.

Les ampliacions de xarxa es plantegen per donar cobertura amb un mode d'alta capacitat a aquelles zones d'alta densitat de mobilitat (generació i atracció de viatges) que no disposen actualment d'un servei ràpid i eficient per a la realització dels desplaçaments metropolitans.

L'altre gran objectiu del programa és l'increment de la connectivitat de les diferents xarxes ferroviàries de forma que es minimitzi el temps d'intercanvi entre les estacions.

Metro (TMB)

La construcció de les línies L9/L10 és l'actuació més important del PDI, com ja ho va ser del PDI 2001-2010. Els

seus principals objectius són la cobertura de territori d'alta densitat de mobilitat que es desenvolupa a la part alta del Barcelonès, així com l'increment de l'efecte xarxa, amb un total de vint intercanviadors nous (les noves línies L9/L10 tenen transbordament amb totes les línies de TMB, FGC i Rodalies, almenys una vegada). La conjunció d'aquests dos factors implica la captació d'un flux de demanda important. El nombre total d'estacions de les línies L9/L10 és de 52, repartides al llarg de 47,8 km de longitud.

També es proposa executar, dins del període 2011-2020, els perllongaments de la línia L3 fins a Trinitat Vella i fins al pont d'Esplugues (aquest darrer com una primera fase del futur perllongament a Sant Feliu de Llobregat) i el de la línia L4 fins a la Sagrera.

La resta de les actuacions (els perllongaments de la línia L1 a Badalona i el Prat i el perllongament de la línia L2 a Parc Logístic, juntament amb la seva connexió amb la L9) es proposen com a projectes.

ACTUACIONS METRO

CODI	ACTUACIÓ	INVERSIÓ PENDENT ⁽¹⁾ (M€ IVA EXCLÒS)	LONGITUD (KM)	TRENS	ESTACIONS	DEMANDA (VIATGES/DIA)
AX01	Metro L1 Hospital de Bellvitge – El Prat	-	3,8	2	1	16.590
AX02	Metro L1 Fondo – Estació de Badalona	-	4,5	5	5	44.085
AX03	Metro L2 Sant Antoni – Parc Logístic	-	6,3	7	6	72.465
AX04	Metro L3 Zona Universitària – Sant Feliu de Llobregat	181,8 ⁽³⁾	8,5	6	9	67.960
AX05	Metro L3 Trinitat Nova – Trinitat Vella	81,0	0,9	1	1	14.135
AX06	Metro L4 La Pau – La Sagrera	110,0	2,8	3	3	43.690
AX07	Metro L9/L10 Aeroport / Zona Franca – Parc Logístic – Zona Universitària	1.560,0 ⁽⁴⁾	27,6	28	27	181.930
AX08	Metro L9/L10 Zona Universitària – La Sagrera	⁽⁵⁾	9,3	⁽⁵⁾	12	154.020
Total d'actuacions metro		1.932,8 ⁽²⁾	63,7	52	64	594.875

(1) A les actuacions que es projectaran durant el període de vigència del PDI, però que no s'executaran abans de 2020, no s'hi ha assignat cap import. // (2) No inclou inversió en material mòbil. // (3) Import del tram Zona Universitària – Pont d'Esplugues. // (4) Estimació proporcionada per Infraestructures de la Generalitat de Catalunya. // (5) Inclòs en AX07.

Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya

La principal actuació d'FGC contemplada en aquest programa del PDI és el perllongament de la línia Llobregat–Anoia fins al centre de la ciutat per l'eix de Travessera de Gràcia (línia L8). Aquesta actuació suposa un increment important de la cobertura territorial de l'Esquerra de l'Eixample, una major connectivitat del barri de Gràcia i un increment de l'accessibilitat dels usuaris actuals d'FGC.

Altres actuacions no menys importants d'FGC en l'àmbit metropolità són els perllongaments en construcció a Ter-

rasa i Sabadell, que suposen un increment important de la cobertura territorial i una disminució del temps de viatge.

També cal destacar el projecte del llaç ferroviari d'Horta, com a perllongament de l'actual Metro del Vallès. Dins del període 2011-2020 es preveu la construcció, com una primera fase, de la cua de maniobres de plaça de Catalunya, actuació imprescindible per incrementar la capacitat del Metro del Vallès a curt termini.

La resta de les actuacions es proposen com a projectes.

ACTUACIONS FGC

CODI	ACTUACIÓ	INVERSIÓ PENDENT ⁽¹⁾ (M€ IVA EXCLÒS)	LONGITUD (KM)	TRENS	ESTACIONS	DEMANDA (VIATGES/DIA)
AX09	FGC L8 Plaça Espanya – Gràcia	268,0	3,5	5	3	60.000
AX10	FGC Terrassa Rambla – Terrassa Nacions Unides	90,2	4,5	2	3	21.985
AX11	FGC Can Feu – Ca n'Oriac	287,9	4,4	2	4	21.325
AX12	FGC L6 Reina Elisenda – Finestrelles	-	2,7	3	3	13.340
AX13	FGC Perllongament Vallès	-	-	-	-	-
Total d'actuacions FGC		646,1 ⁽²⁾	15,1	12	13	116.650

(1) A les actuacions que es projectaran durant el període de vigència del PDI, però que no s'executaran abans de 2020, no s'hi ha assignat import. // (2) No inclou inversió en material mòbil.

Tramvia / Metro lleuger (subprograma XT)

La principal actuació del subprograma XT és la penetració al centre de Barcelona i unió del Trambaix i el Trambesòs, la qual es configura com la proposta tramviària més destacada del PDI 2011-2020.

També s'inclou en aquest subprograma com a actuació a executar la connexió dels traçats tramviaris per la car-

retera Reial i la carretera de Collblanc a través del carrer de Laureà Miró (Esplugues de Llobregat) a fi d'escurçar la longitud de recorregut de la línia T3.

La resta de les actuacions del subprograma es proposen com a projectes.

ACTUACIONS XARXA DE TRAMVIA

CODI	ACTUACIÓ	INVERSIÓ PENDENT ⁽¹⁾ (M€ IVA EXCLÒS)	LONGITUD (KM)	TRENS	ESTACIONS	DEMANDA (VIATGES/DIA)
XT01	Articulació de xarxes tramviàries a Barcelona	168,1	3,9	18	5	117.365
XT02	T3 Pas per Laureà Miró	17,3	1,1	0	2	4.600
XT03	T3 Sant Feliu de Llobregat – Quatre Camins	-	1,1	1	2	4.100
XT04	T4 Sant Adrià – Port Badalona	-	1,7	1	3	3.005
XT05	Nova línia UAB Cerdanyola – Montcada	-	12,4	12	21	29.500
Total d'actuacions xarxa de tramvia		185,4 ⁽²⁾	16,3	32	33	158.570

(1) A les actuacions que es projectaran durant el període de vigència del PDI, però que no s'executaran abans de 2020, no s'hi ha assignat import. // (2) No inclou inversió en material mòbil.

2. Desplegament de la xarxa ferroviària estatal XE

El programa XE de desplegament de la xarxa de Rodalies inclou la construcció de dues noves línies. La més immediata, atès que es tracta d'una obra ja adjudicada, és la nova penetració de Rodalies a l'Aeroport del Prat (terminals T1 i T2). La segona línia és el tram Castelldefels – Cornellà – Zona Universitària – Glòries, que inclou el tercer túnel passant de rodalia de Barcelona. D'aquesta segona línia, el PDI preveu l'execució del tram entre Castelldefels i la Zona Universitària en l'horitzó de 2020.

La duplicació de trams de vies úniques i la construcció de variants permeten un increment important de la freqüència de pas i, en conseqüència, de la capacitat de transport. En aquest sentit cal esmentar les següents actuacions:

- Duplicació Arenys de Mar – Blanes
- Duplicació Montcada – Vic

Altres actuacions infraestructurals també importants són la construcció del nou túnel de Montcada, que permetrà un estalvi important de temps per als usuaris de l'R4 Nord (Sabadell, Terrassa i Manresa) que es dirigeixen a Barcelona, i els nous traçats ferroviaris a l'Hospitalet de Llobregat, Sant Feliu de Llobregat i Montcada i Reixac.

El programa també inclou la construcció de noves estacions en àmbits territorials on s'han consolidat nous assentaments residencials amb una densitat poblacional important.

La nova línia orbital ferroviària Mataró – Granollers – Sabadell – Terrassa – Martorell – Vilafranca del Penedès – Vilanova i la Geltrú es contempla com a projecte a concretar executivament al llarg del període 2011-2020. S'avançarà la construcció del bypass de Barberà del Vallès per a l'any 2020.

ACTUACIONS DE XARXA FERROVIÀRIA ESTATAL

CODI	ACTUACIÓ	INVERSIÓ PENDENT (M€ IVA EXCLÒS)	LONGITUD (KM)	TRENS ⁽¹⁾	ESTACIONS	DEMANDA (VIATGES/DIA)
XE01	Duplicació Arenys de Mar – Blanes R1	550,0	22,0	-	-	-
XE02	Nou accés aeroport	221,8	4,5	-	2	-
XE03	Nova línia orbital	294,0 ⁽³⁾	78,0	-	24	-
XE04	Duplicació Montcada – Vic R3	650,0	58,3	-	-	-
XE05	Túnel de Montcada	185,0	2,5	-	-	-
XE06	Nou traçat R2 Montcada i Reixac	315,5	3,7	-	-	-
XE07	Nova línia Castelldefels – Cornellà – Zona Universitària	2.065,6	22,4	-	11	81.440
XE08	Nou traçat l'Hospitalet de Llobregat	419,3 ⁽⁴⁾	1,8	-	2	-
XE09	Remodelació de l'estació de l'Hospitalet de Llobregat	10,0	-	-	-	-
XE10	Nou traçat Sant Feliu de Llobregat	106,8	1,5	-	-	-
XE11	Altres actuacions	40,5	-	-	5	23.000
Total d'actuacions xarxa ferroviària estatal		4.858,5 ⁽²⁾	194,7	-	44	104.440

(1) Material mòbil inclòs a MM08. // (2) No inclou inversió en material mòbil. // (3) Inclou l'execució del bypass de Barberà del Vallès. // (4) Inclou encreuament de Sants sud.

3. Intercanviadors IN

El programa d'intercanviadors té per objectiu incrementar la connectivitat dels diferents modes de transport públic i privat.

Una actuació singular d'aquest programa és la construcció del nou intercanviador de la Diagonal oest (Zona Universitària), que integra les línies L3 i L9 del metro, el Trambaix i una nova estació d'autobusos interurbans (amb capacitat per a quaranta vehicles).

Altres intercanviadors que abasten diferents xarxes ferroviàries són els d'Ernest Lluch (L5 i Trambaix, en construcció) i Ribera Salines (FGC i Trambaix).

A la xarxa de Rodalies s'inclou un grup d'actuacions per a la potenciació i millora de diversos intercanviadors, com ara Torrasa i els intercanviadors de la línia R8.

Un altre grup d'actuacions està constituït per l'endegament o la millora de les estacions d'autobusos ubicades en intercanviadors. És el cas de les terminals de Sants Estació i de l'estació d'alta velocitat de la Sagrera.

Les propostes de nous aparcaments d'intercanvi d'FGC i Rodalies amb el vehicle privat també figuren en aquest programa. Es considera que són peces clau en la gestió de la mobilitat metropolitana.

ACTUACIONS INTERCANVIADORS

CODI	ACTUACIÓ	INVERSIÓ PENDENT (M€ IVA EXCLÒS)	ESTACIONS
IN01	Millora intercanviador Pl. Catalunya – Pg. de Gràcia	79,3	-
IN02	Ernest Lluch	10,2	1
IN03	Ribera – Salines	54,7	1
IN04	Nova estació Rubí FGC	-	-
IN05	Nova estació Ca n'Amat FGC	32,2	1
IN06	Aparcaments d'intercanvi a xarxa FGC	40,6	-
IN07	Aparcaments d'intercanvi a xarxa Renfe	50,0	-
IN08	Intercanviador la Torrasa	35,2	-
IN09	Intercanviador i noves estacions R8	77,0	-
IN10	Acabament intercanviador Martorell	30,0	-
IN11	Intercanviadors virtuals en superfície	0,2	-
Total d'actuacions intercanviadors		409,4	3

4. Infraestructura de transport per carretera TPC

El programa d'infraestructures de transport per carretera inclou tot un conjunt d'actuacions afavoridores de la circulació dels autobusos a les vies interurbanes. Concretament es contemplen les actuacions següents:

- Plataformes reservades: Eix de Caldes i C-245 (Cornellà – Sant Boi – Castelldefels).
- Carril bus – VAO: C-58 i B-23.
- Carrils bus i augment de capacitat TPC.
- Centres operatius de gestió al Baix Llobregat i al Barcelonès Nord.
- Aparcaments de dissuasió lligats a terminals i parades importants de bus.

ACTUACIONS INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORT PER CARRETERA

CODI	ACTUACIÓ	INVERSIÓ PENDENT (M€ IVA EXCLÒS)	ESTACIONS
TPC01	Intercanviador Diagonal Oest	81,9	1
TPC02	Sants Estació bus	12,9	-
TPC03	Estació de la Sagrera bus	29,1	-
TPC04	Plataforma reservada a C-245 Cornellà – Sant Boi – Castelldefels	73,8	-
TPC05	Plataforma reservada a Eix Caldes	15,0	-
TPC06	Plataforma reservada bus marge esquerre Besòs	44,2	-
TPC07	Carril bus – VAO a B-23	11,0	-
TPC08	Centres operatius de gestió	30,0	-
TPC09	Altres carril bus	59,8	-
TPC10	Aparcaments de dissuasió a terminals i parades de bus	4,4	-
Total d'actuacions infraestructura de transport per carretera		362,1	1

5. Modernització i millora de les xarxes existents MM

El PDI 2011-2020 inclou tres grans tipus d'intervencions en les actuals xarxes ferroviàries metropolitanes (metro, FGC i Rodalies):

- a) Actuacions de millora en infraestructura i estacions: consisteixen en la rehabilitació, millora i ampliació de les infraestructures de via, estacions i edificacions. S'inclouen en aquest apartat les adaptacions pendents d'estacions a persones de mobilitat reduïda (PMR).
- b) Actuacions en sistemes i instal·lacions: energia, instal·lacions electromecàniques, renovació integral de via, seguretat i control de la circulació de trens, comunicacions, validació i venda, telemanteniment de les infraestructures i maquinària.
- c) Actuacions en tallers i cotxeres: ampliació de la capacitat d'aparcament de trens i noves bases de manteniment.

La concreció tècnica i pressupostària d'aquest programa resta supeditada als contractes programa a subscriure amb els respectius operadors.

ACTUACIONS DE MODERNITZACIÓ I MILLORA DE LES XARXES EXISTENTS

CODI	ACTUACIÓ	INVERSIÓ PENDENT (M€ IVA EXCLÒS)	TRENS
MM01	TMB Actuacions en infraestructura i estacions	734,3	-
MM02	TMB Actuacions en sistemes i instal·lacions	366,1	-
MM03	TMB Actuacions en tallers i cotxeres	72,7	-
MM04	TMB Material mòbil	548,8	61
MM05	FGC Actuacions en infraestructura i estacions	274,9	-
MM06	FGC Actuacions en sistemes i instal·lacions	250,1	-
MM07	FGC Material mòbil	294,0	30
MM08	XE Modernització i millora de la xarxa de Rodalies	1.400,0	32
MM09	Implantació del nou sistema de validació i venda sense contacte	44,3	-
Total d'actuacions modernització i millora		3.985,3	123

Principals actuacions en execució

Línies L9 i L10 del metro de Barcelona

Actualment es troba en servei el tram IV amb 11 km de longitud i 12 estacions. La situació actual de les obres en curs és la següent:

- **Tram I:** Terminal T1 de l'aeroport fins a Gornal (L'Hospitalet de Llobregat). Està construït tot el túnel, amb una longitud de 16,8 km i pràcticament acabada la totalitat de les 13 estacions. També està executada gran part de la via i part de la catenària. Manca acabar la senyalització ferroviària, algunes instal·lacions elèctriques i de comunicacions i les proves del sistema.
- **Tram II:** Nova estació Zona Franca fins a Zona Universitària. Està construït tot el de túnel, amb una longitud de 6,6 km, el viaducte del carrer A de la Zona Franca, amb una longitud de 3 km, i pràcticament acabades 7 estacions. A més hi ha 4 estacions amb l'obra civil gairebé enllestida i els tallers totalment acabats.
- **Tram III:** Zona Universitària fins a Sagrera Meridiana. Hi ha construïts 5,2 km de túnel d'un total de 9,4 km i una part de la llosa intermèdia. Està executada l'obra civil de 7 estacions en diferents estats d'avançament.
- **Tram IV:** Sagrera Meridiana fins a Gorg (Badalona) i Can Zam (Santa Coloma de Gramenet). Estan totalment construïts 11 km de línia i 12 estacions, que s'han posat en servei en 4 fases des de desembre de 2009.

Aquest tram en explotació utilitza parcialment el túnel i una estació de la futura línia L4. A més l'estació de Sagrera (Hondures), que substituirà en el futur la de la línia L4, i l'estació de Sagrera Alta Velocitat estan molt avançades, tot i que la seva posada en servei depèn del tram III.

Altres actuacions

FGC Terrassa Rambla – Terrassa Nacions Unides

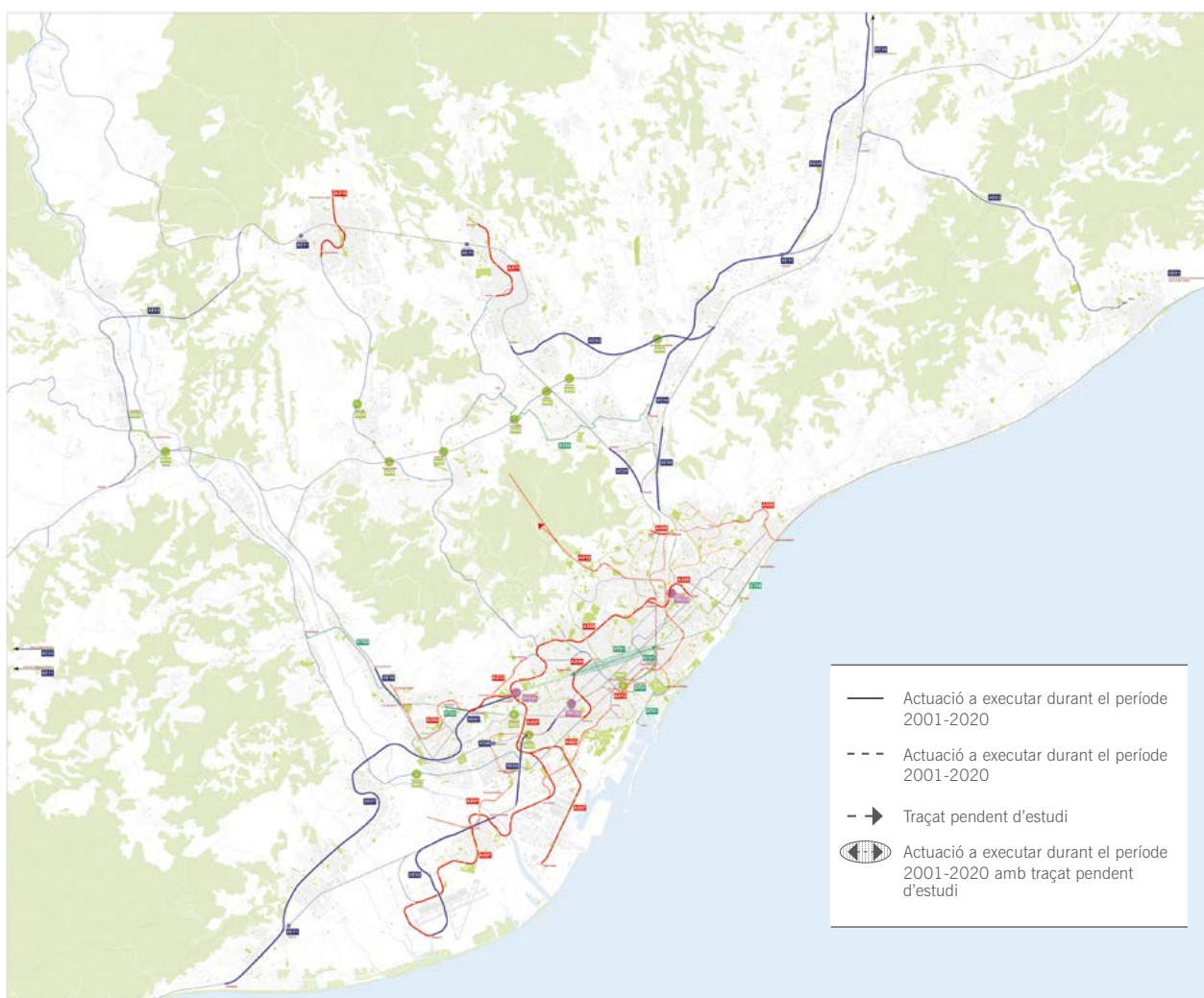
El perllongament d'FGC Terrassa Rambla – Terrassa Nacions Unides està en un avançat estat d'execució. L'obra civil finalitzarà properament (execució dels túnels, infraestructura de les tres estacions i el dipòsit dels trens), i a finals d'any estarà llesta l'arquitectura i les instal·lacions. A continuació es faran les proves prèvies a l'entrada en servei de la línia, prevista per a l'any 2015.

FGC Can Feu – Ca n'Oriac

L'excavació dels túnels va finalitzar el novembre de 2013, i ara continuen els treballs d'infraestructura de les cotxeres i de les quatre estacions (les estacions de Plaça Major i Eix Macià – Creu Alta estan pràcticament enllestides). Properament es licitarà la segona fase de les obres, que inclou l'arquitectura de les estacions, la via i la catenària, la senyalització i els enclavaments.

Es preveu que l'actuació pugui estar en funcionament l'any 2016.

PDI 2011-2020 ACTUACIONS



Programa Ampliacions (AX i XT)

AX01	Metro L1 Hospital de Bellvitge – El Prat
AX02	Metro L1 Fondo – Estació de Badalona
AX03	Metro L2 Sant Antoni – Parc Logístic
AX04	Metro L3 Zona Universitària – Sant Feliu de Llobregat
AX05	Metro L3 Trinitat Nova – Trinitat Vella
AX06	Metro L4 La Pau – La Sagrera
AX07	Metro L9/L10 Aeroport / Zona Franca – Parc Logístic – Zona Universitària
AX08	Metro L9/L10 Zona Universitària – La Sagrera
AX09	FGC L8 Plaça Espanya – Gràcia
AX10	FGC Terrassa Rambla – Terrassa Nacions Unides
AX11	FGC Can Feu – Ca n'Oriac
AX12	FGC L6 Reina Elisenda – Finestrelles
AX13	FGC Perllongament Vallès

XT01	Articulació de xarxes tramviàries a Barcelona
XT02	T3 Pas per Laureà Miró
XT03	T3 Sant Feliu de Llobregat – Quatre Camins
XT04	T4 Sant Adrià – Port Badalona
XT05	Nova línia UAB Cerdanyola – Montcada

Programa Xarxa Estatal (XE)

XE01	Duplicació Arenys de Mar – Blanes R1
XE02	Nou accés aeroport
XE03	Nova línia orbital
XE04	Duplicació Montcada – Vic R3
XE05	Túnel de Montcada
XE06	Nou traçat R2 Montcada i Reixac
XE07	Nova línia Castelldefels – Cornellà – Zona Universitària
XE08	Nou traçat l'Hospitalet de Llobregat
XE09	Remodelació de l'estació de l'Hospitalet de Llobregat
XE10	Nou traçat Sant Feliu de Llobregat
XE11	Altres actuacions

Programa Intercanviadors (IN)

IN01	Millora intercanviador Pl. Catalunya – Pg. de Gràcia
IN02	Ernest Lluch
IN03	Ribera – Salines
IN04	Nova estació Rubí FGC
IN05	Nova estació Ca n'Amat FGC
IN06	Aparcaments d'intercanvi a xarxa FGC
IN07	Aparcaments d'intercanvi a xarxa Renfe
IN08	Intercanviador la Torrassa
IN09	Intercanviador i noves estacions R8
IN10	Acabament intercanviador Martorell
IN11	Intercanviadors virtuals en superfície

Programa Transport Públic Col·lectiu (TPC)

TPC01	Intercanviador Diagonal Oest
TPC02	Sants Estació bus
TPC03	Estació de la Sagrera bus
TPC04	Plataforma reservada a C-245 Cornellà – Sant Boi – Castelldefels
TPC05	Plataforma reservada a Eix Caldes
TPC06	Plataforma reservada bus marge esquerre Besòs
TPC07	Carril bus – VAO a B-23
TPC08	Centres operatius de gestió
TPC09	Altres carril bus
TPC10	Aparcaments de dissuasió a terminals i parades de bus

Programa Modernització i Millora (MM)

MM01	TMB Actuacions en infraestructura i estacions
MM02	TMB Actuacions en sistemes i instal·lacions
MM03	TMB Actuacions en tallers i cotxeres
MM04	TMB Material mòbil
MM05	FGC Actuacions en infraestructura i estacions
MM06	FGC Actuacions en sistemes i instal·lacions
MM07	FGC Material mòbil
MM08	XE Modernització i millora de la xarxa de Rodalies
MM09	Implantació del nou sistema de validació i venda sense contacte

Pla Director de Mobilitat de l'RMB

Marc legal i contingut

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

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

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

L'any 2013 es va presentar al Consell d'Administració de l'ATM el cinquè informe de seguiment del PDM, de data 22 juliol de 2013, que conté l'estat d'execució de les mesures del PDM i els valors de seguiment de cadascuna d'elles.

El PDM consta de 9 eixos d'actuació i 93 mesures.

Els eixos del Pla són:

Eix 1. Coordinar l'urbanisme amb la mobilitat.

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

Eix 3. Gestionar la mobilitat i afavorir el transvasament modal.

Eix 4. Millorar la qualitat del transport ferroviari.

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

Eix 6. Modernitzar l'activitat del sistema logístic i accelerar les infraestructures ferroviàries de mercaderies.

Eix 7. Garantir l'accés sostenible als centres generadors de mobilitat.

Eix 8. Promoure l'eficiència energètica i l'ús dels combustibles nets.

Eix 9. Realitzar una gestió participativa dels objectius del Pla Director de Mobilitat.



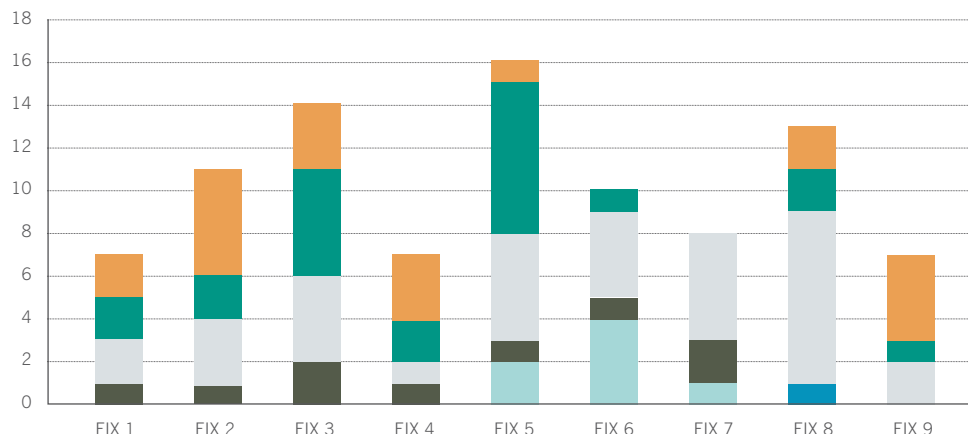
A la data de l'informe, 85 mesures del Pla estaven en execució. Els eixos 1, 2, 3, 4 i 9 tenien totes les mesures començades, i alhora eren els que presentaven un major grau d'execució. Els eixos 7 i 8 tan sols tenien una mesura no començada i l'eix 5 en tenia dues. L'eix 6 és el que presentava més mesures sense iniciar, quatre de deu. Pel que fa al grau d'execució de les mesures, 20 estan totalment acabades i n'hi ha 56 amb una execució força avançada, la qual cosa representa que un 82 % de les mesures tenen un bon grau d'execució. Pel que fa al ritme d'execució de les mesures, un 60 % anava a bon ritme, un 31 %, a ritme lent i el 9 % restant no s'havien iniciat. Els eixos 1, 2, 3, 4, 5, 8 i 9 presentaven un bon ritme d'execució de la majoria de les seves mesures. Els eixos 6 i 7 eren els que presentaven un ritme més lent d'execució de les mesures.

En la taula resum següent es presenta el nombre de mesures per eix segons el grau d'execució, a la data del cinquè informe, juliol de 2013.

MESURES PER EIX SEGONS GRAU D'EXECUCIÓ

UNITATS:
NOMBRE DE MESURES / EIX

- Total
- Avançat
- Intermedi
- Inicial
- Sense iniciar
- Pendent informació



D'altra banda, l'any 2012, el Consell d'Administració de l'ATM va encarregar als serveis tècnics del Consorci la redacció d'un nou Pla Director de Mobilitat de la regió metropolitana de Barcelona per al període 2013-2018.

Durant l'any 2013 s'han enllestit els treballs de diagnosi i escenaris prospectius del nou PDM 2013-2018 i se n'ha consultat l'enfocament i els objectius amb les institucions membres del Consell de Mobilitat de l'ATM.

Treballs realitzats durant el 2013

Ultra els treballs de seguiment del PDM, durant l'any 2013 s'han continuat els treballs de redacció del nou PDM 2013-2018 i s'han realitzat diversos treballs amb l'objecte d'impulsar i aprofundir algunes de les mesures del PDM. Són aquests:

TÍTOL DEL TREBALL	DESCRIPCIÓ
Treballs d'assistència tècnica per al desplegament del PDM: seguiment i actualització de les estratègies i mesures dels eixos d'actuació 3, 5 i 8, sinèrgies amb la resta d'eixos, adaptació de les mesures proposades al seu impacte sobre els objectius i proposta d'implantació.	Assistència tècnica que té l'objecte de col·laborar en el seguiment de les actuacions en gestió de la mobilitat, del sistema de transport públic i energètiques en què ha participat l'ATM, fer una diagnosi dels resultats obtinguts i proposar noves estratègies per al PDM 2013-2018.
Anàlisi del sistema ferroviari de l'RMB.	Diagnosi de l'oferta ferroviària i de les seves necessitats de reposició, ampliació i millora en el marc dels treballs del nou PDM 2013-2018.
Impuls dels Park & Rides a les estacions de Rodalies de Catalunya.	Diagnosi de les infraestructures i de la gestió de la xarxa de P&R en el marc dels treballs del nou PDM 2013-2018.
Suport al procés d'avaluació estratègica ambiental del Pla Director de Mobilitat 2013-2018 de l'RMB.	Redacció de l'informe de sostenibilitat ambiental del nou PDM 2013-2018.
Avaluació de l'efectivitat en la reducció dels consums energètics i les emissions en els escenaris prospectius i subàmbits de les mesures proposades en el Pla Director de Mobilitat de l'RMB.	Avaluació de l'efectivitat de les mesures que es proposen en el PDM i la seva aportació en la reducció de les externalitats, especialment consum d'energia, emissions de gasos efecte hivernacle i contaminants en els diferents escenaris i àmbits que determina el nou PDM 2013-2018.
Previsions de mobilitat en el marc d'elaboració del PDM 2013-2018.	Realització de mapes de trànsit viari per a l'any 2018 en els diferents escenaris prospectius del PDM.
Actualització dades Observatori de la Mobilitat.	Actualització dels indicadors de mobilitat de l'Observatori i presentació en un nou format PDF interactiu de l'Observatori de la Mobilitat en el web de l'ATM.

Servei de Mobilitat

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

Pel que fa als plans de mobilitat urbana, durant l'any 2013 s'ha informat favorablement el PMU de Sant Cugat del Vallès i Santa Perpètua de Mogoda i s'ha emès un informe relatiu a l'informe de sostenibilitat ambiental preliminar de cinc PMU més.

Quant als plans de desplaçaments d'empresa previstos al Decret 152/2007 que regula el Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire a quaranta municipis de l'RMB declarats zona de protecció de l'ambient atmosfèric, se n'han tramitat tres l'any 2013, la qual cosa ha sumat un total de 66 plans elaborats.

Pel que fa als estudis d'avaluació de la mobilitat generada regulats pel Decret 344/2006, s'han informat l'any 2013 un total de 55 estudis amb la distribució següent:

TIPUS D'ACTUACIÓ	ESTUDIS INFORMATS
Implantació singular	6
Planejament general	23
Planejament derivat	26
Total	55

El Servei de Mobilitat de l'ATM també ha participat en el desplegament dels plans de mobilitat específics:

- Mesa del Delta, que correspon al consorci de la Zona Franca, la ZAL i el polígon Pratenc.
- Polígon el Pla de Sant Feliu de Llobregat i Molins de Rei.
- Universitat Autònoma de Barcelona, a Cerdanyola del Vallès.
- Aeroport del Prat de Llobregat.
- Polígon Can Sant Joan a Sant Cugat del Vallès i Rubí.



Gestió del sistema tramviari

Tramvia Diagonal – Baix Llobregat

Operació

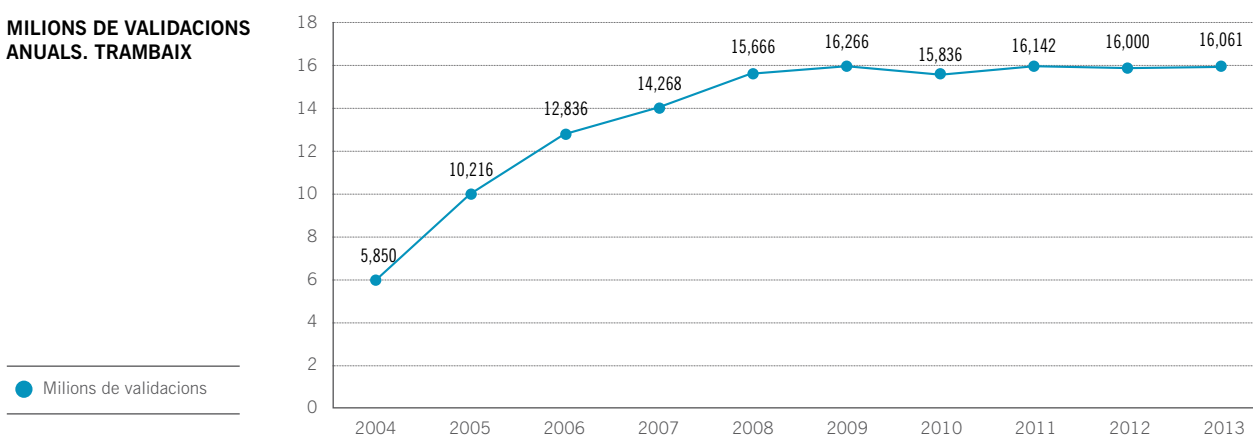
El 2013 s'han registrat un total de 16.061.000 validacions, les quals representen un increment de 60.653 validacions respecte de l'any anterior (un 0,38 %). Això suposa un increment mensual mitjà de 5.054 validacions.

El nombre màxim de validacions mensuals es va assolir el mes d'octubre, amb un total d'1.559.312.

A continuació s'adjunta una gràfica de les validacions anuals des de la posada en servei del Trambaix, així com una altra gràfica de l'evolució de la càrrega mitjana mensual per expedició durant l'any 2013.



MILIONS DE VALIDACIONS ANUALS. TRAMBAIX



EVOLUCIÓ DE LA CÀRREGA MITJANA PER EXPEDICIÓ. TRAMBAIX

UNITATS: NOMBRE D'USUARIS PER EXPEDICIÓ / MES

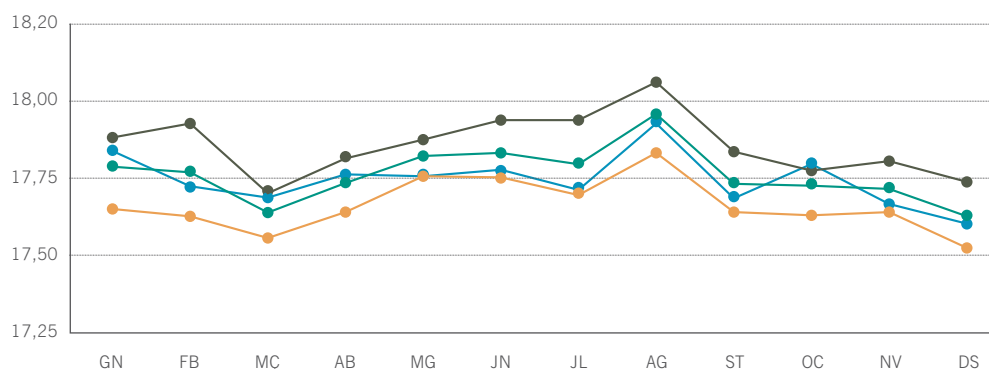


La velocitat comercial durant el 2013 s'ha mantingut en valors semblants als de 2012, entorn als 17,75 km/h. Tanmateix, l'últim mes de l'any s'ha produït un lleuger descens en les tres línies, i s'han assolit valors al voltant dels 17,5 km/h. A continuació s'adjunta una gràfica amb l'evolució de les velocitats comercials de cada línia mes a mes, així com la velocitat mitjana resultant de la ponderació de les tres línies.

VELOCITAT COMERCIAL MITJANA. TRAMBAIX

UNITATS:
KM/H / MES

- Línia T1
- Línia T2
- Línia T3
- Mitjana



Inspeccions i seguiment

Durant l'any 2013 ha continuat el programa iniciat per l'ATM l'any 2009 per a la supervisió detallada de l'estat de la plataforma, les instal·lacions tramviàries i els paràmetres tècnics de qualitat del servei.

La detecció i resolució d'incidències en la plataforma permet garantir el correcte estat de conservació de la infraestructura tramviària i contribueix al fet que els usuaris del servei en facin una valoració força positiva.

La supervisió de l'estat de les infraestructures consisteix

en inspeccions de periodicitat setmanal a diferents trams de la plataforma, on es revisen els principals elements, com ara l'estat del sistema de drenatge, la conservació dels elements d'urbanització, l'estat del conjunt de senyalització i semaforització, i els elements d'informació i ús públic situats a les estacions, entre d'altres.

Els resultats d'aquestes inspeccions es comuniquen a la societat concessionària perquè els inclogui dins del seu programa de manteniment i reparacions, i se'n supervisa la correcta resolució.

INCIDÈNCIA EN SENYALITZACIÓ HORIZONTAL

- A Abans
- D Després



INCIDÈNCIA EN TAPA D'ARQUETA

- A Abans
- D Després





Accions correctores, grans revisions i grans renovacions al Trambaix

L'aplicació del Pla de Manteniment i el Pla de Qualitat de l'operador ha suposat, aquest 2013 a la xarxa del Trambaix, entre d'altres actuacions:

- La construcció i posada en servei d'una cabina de pintat per al material mòbil a cotxeres.
- El repintat de totes les unitats (de la 1 a la 19) del material mòbil.
- Grans revisions del material mòbil (600.000 km) a les unitats 2, 4, 5, 10 i 17.
- Renovacions de distribuïdors automàtics de bitllets de transport.
- Actualització del sistema de pagament segons nous protocols de seguretat. Incorporació de nova CPU, targeters EMV2 per a targetes de crèdit amb xip, pantalla

tàtil i mòdul d'invidents.

- Nou sistema de ràdio digital. Subministrament i instal·lació en nous punts alts d'equips per ràdio.
- Gran revisió de motors d'accionaments, substitució de diversos accionaments talonables reversibles i no reversibles i substitució d'agulles.
- Instal·lació d'un sistema distribuït de control de trànsit urbà per connectar amb les centrals d'Esplugues, Cornellà, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern i dotar-les d'hora GPS.
- Correcció de l'assentament diferencial de la calçada viària aglomerada contigua al Pont d'Esplugues, així com de l'enfonsament de la vorera contigua a l'aleta.
- Asfaltat parcial de la parada de Francesc Macià.

Tramvia Sant Martí – Besòs

Operació

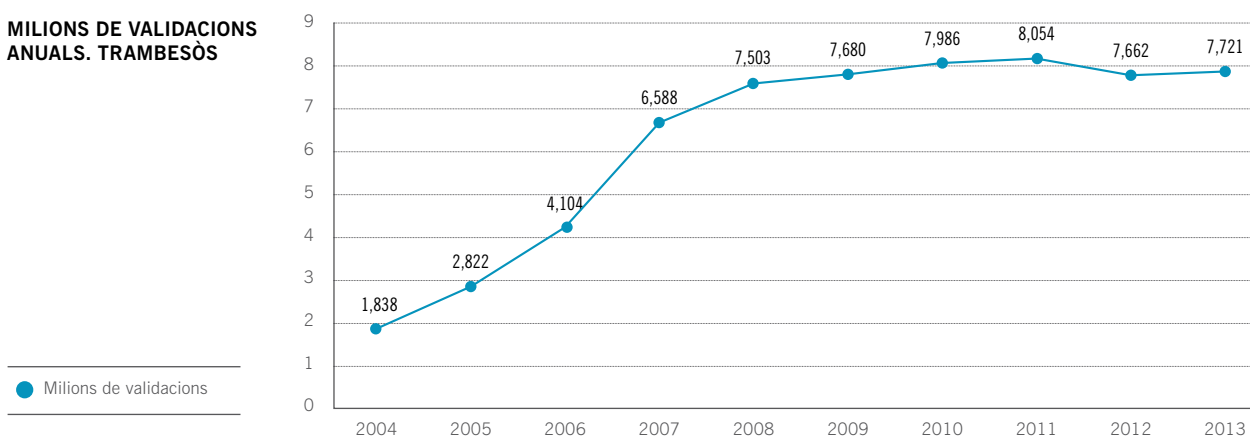
L'any 2013, el Trambesòs ha experimentat un augment en el nombre d'usuaris, i ha arribat a un total de 7.721.095 de validacions, que representen un increment de 59.268 validacions respecte de l'any anterior (un 0,77 %). Aquesta xifra suposa una mitjana de 4.939 validacions mensuals més que el 2012.

El nombre màxim de validacions mensuals es va assolir el mes d'octubre, amb un total de 725.361 validacions.

El gruix de la demanda del Trambesòs recau sobre la línia T4, la qual transporta aproximadament el 55 % dels usuaris.

A continuació s'adjunta una gràfica de les validacions anuals des de la posada en servei del Trambesòs, així com una altra gràfica representativa de l'evolució de la càrrega mitjana mensual per expedició durant l'any 2013, i que reflecteix l'ocupació mitjana dels tramvies mes a mes.

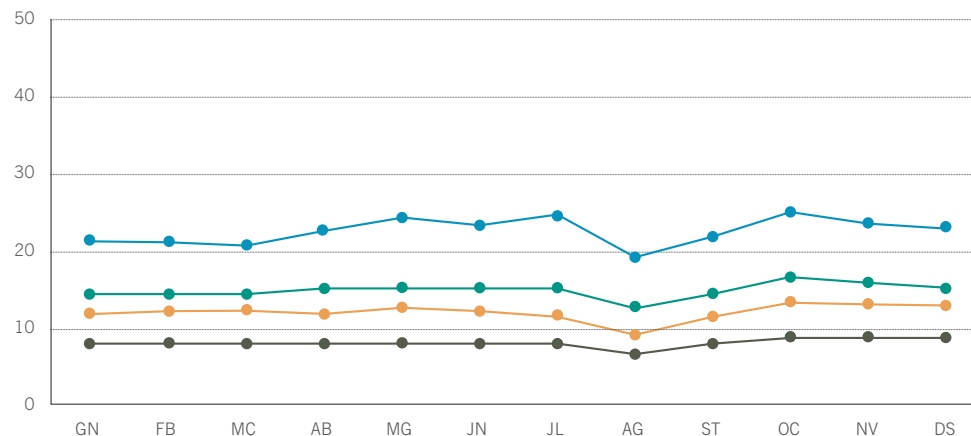
MILIONS DE VALIDACIONS ANUALS. TRAMBESÒS



EVOLUCIÓ DE LA CÀRREGA MITJANA PER EXPEDICIÓ. TRAMBESÒS

UNITATS: NOMBRE D'USUARIS PER EXPEDICIÓ / MES

- Línia T4
- Línia T5
- Línia T6
- Mitjana



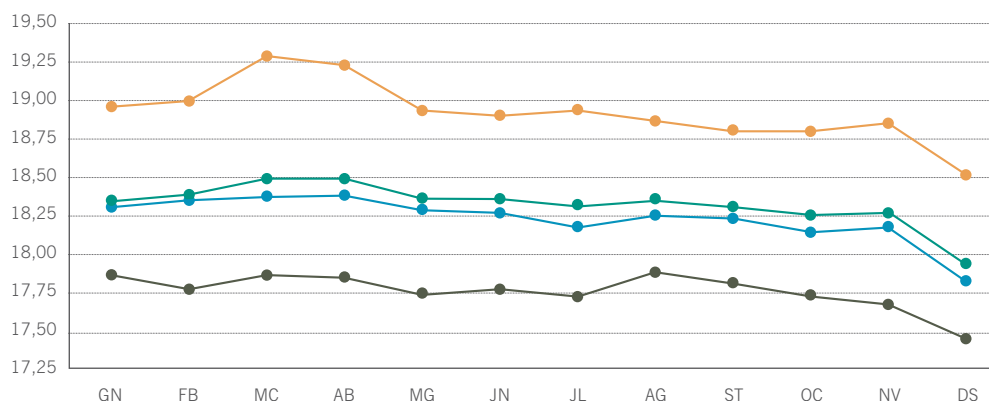
La velocitat comercial mitjana del conjunt de les tres línies del Trambesòs roman per damunt dels 18 km/h. A continuació s'adjunta una gràfica amb l'evolució de les velocitats comercials de cada línia mes a mes, així com la velocitat mitjana resultant de la ponderació de les tres línies.

El descens que s'observa en les tres línies en el mes de desembre té a veure amb les obres de desconnexió de l'anella viària de Glòries.

VELOCITAT COMERCIAL MITJANA. TRAMBESÓS

UNITATS:
KM/H / MES

- Línia T4
- Línia T5
- Línia T6
- Mitjana



Inspeccions i seguiment

Durant l'any 2013 ha continuat el programa iniciat per l'ATM l'any 2009 per a la supervisió detallada de l'estat de la plataforma, les instal·lacions tramviàries i els paràmetres tècnics de qualitat del servei.

La detecció i resolució d'incidències en la plataforma permet garantir el correcte estat de conservació de la infraestructura tramviària i contribueix al fet que els usuaris del servei en facin una valoració força positiva.

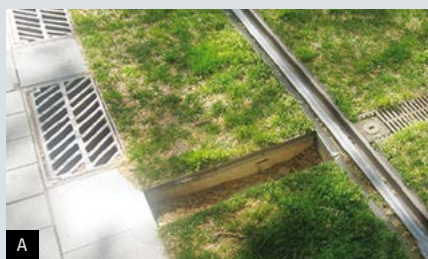
La supervisió de l'estat de les infraestructures consisteix

en inspeccions de periodicitat setmanal a diferents trams de la plataforma, on es revisen els principals elements, com ara l'estat del sistema de drenatge, la conservació dels elements d'urbanització, l'estat del conjunt de senyalització i semaforització i els elements d'informació i ús públic situats a les estacions, entre d'altres.

Els resultats d'aquestes inspeccions es comuniquen a la societat concessionària perquè els inclogui dins del seu programa de manteniment i reparacions i se'n supervisa la correcta resolució.

INCIDÈNCIA EN SISTEMA DE DRENATGE

- A Abans
- D Després



Accions correctores i grans renovacions al Trambesòs

L'aplicació del Pla de Manteniment i el Pla de Qualitat de l'operador ha suposat, aquest 2013 a la xarxa del Trambesòs, entre d'altres actuacions:

- La construcció de noves instal·lacions per a corrents febles a tallers.
- Renovacions de distribuïdors automàtics de bitllets de transport. Actualització del sistema de pagament segons nous protocols de seguretat. Incorporació de nova CPU, targeters EMV2 per a targetes de crèdit amb xip, pantalla tàctil i mòdul d'invidents.
- Nou sistema de ràdio digital. Subministrament i instal·lació en nous punts alts d'equips per ràdio.
- Gran revisió de diversos motors d'accionaments i substitució de diverses agulles.
- Instal·lació de sistema distribuït de control de trànsit urbà per connectar amb la central de Sant Adrià del Besòs i dotar-la d'hora GPS.
- Inici de la instal·lació dels equips del projecte Digirail.
- Millora de l'acabat de la plataforma sobre els llaços de detecció de tramvies.

Reducció de l'accidentalitat

Des de novembre de 2006, l'ATM ha anat impulsant conjuntament amb l'operador el "Pla d'Acció per a la reducció de l'accidentalitat a les xarxes Trambaix i Trambesòs", que fixa una metodologia a seguir per tal de reduir l'accidentalitat. El contingut d'aquest Pla d'Acció inclou:

- Desenvolupament d'una aplicació informàtica que identifica els punts negres de les xarxes que cal millorar.
- Identificació i anàlisi individualitzat dels semàfors de totes les cruïlles.
- Intercanvi d'informació entre els centres de control del Trambaix i del Trambesòs i els centres de regulació de trànsit de cada municipi.

S'han realitzat al llarg de l'any diverses reunions de seguiment del Pla d'Acció en les quals s'han analitzat els següents aspectes:

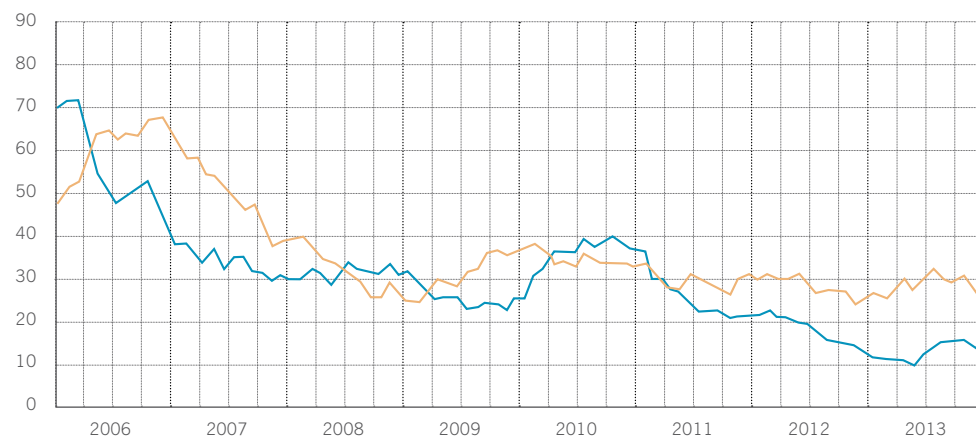
- Evolució de l'accidentalitat.
- Identificació dels punts negres determinats amb l'aplicació SAFETRAM.
- Proposta d'accions correctores.
- Seguiment de les accions correctores acordades en reunions anteriors.

Tal com s'observa en el gràfic següent, des de l'aplicació d'aquest Pla d'Acció el nombre d'accidents produïts a les xarxes s'ha anat reduint fins als valors mínims enregistrats al llarg d'aquest 2013. És important destacar que els índexs actuals són a l'entorn dels valors de referència enregistrats en les xarxes consolidades europees actuals de característiques similars (l'estudi francès SRTMTG de 2009, que inclou 19 xarxes tramviàries de ciutats franceses, obté un valor de referència de 24 accidents per milió de km, i les estadístiques de la UITP per a Alemanya, Àustria i Holanda mostren un valor mitjà de 39 accidents per milió de km).

ÍNDEX D'ACCIDENTALITAT INTERANUAL

UNITATS: NOMBRE D'ACCIDENTS PER MILIÓ DE KM / ANY

Trambaix
Trambesòs



Evolució de la demanda del sistema tramviari

MES	TRAMBAIX		
	2012	2013	TAM *
Gener	1.427.980	1.425.269	15.997.636
Febrer	1.380.879	1.302.038	15.918.795
Març	1.465.141	1.330.015	15.783.669
Abril	1.268.841	1.424.347	15.939.175
Maig	1.456.462	1.446.111	15.928.824
Juny	1.377.519	1.307.504	15.858.809
Juliol	1.302.992	1.349.244	15.905.061
Agost	817.104	855.906	15.943.863
Setembre	1.222.193	1.271.142	15.992.812
Octubre	1.568.600	1.559.312	15.983.524
Novembre	1.408.003	1.434.814	16.010.335
Desembre	1.304.633	1.355.298	16.061.000
Total	16.000.347	16.061.000	

MES	TRAMBESÒS		
	2012	2013	TAM *
Gener	655.147	638.488	7.645.168
Febrer	611.991	577.325	7.610.502
Març	655.221	609.498	7.564.779
Abril	624.423	645.181	7.585.537
Maig	712.431	716.167	7.589.273
Juny	689.427	651.286	7.551.132
Juliol	683.401	692.953	7.560.684
Agost	545.445	530.507	7.545.746
Setembre	581.529	617.535	7.581.752
Octubre	683.880	725.361	7.623.233
Novembre	619.778	673.231	7.676.686
Desembre	599.154	643.563	7.721.095
Total	7.661.827	7.721.095	

(*) Taxa Anual Mòbil (últims dotze mesos).

Sistema Tarifari Integrat

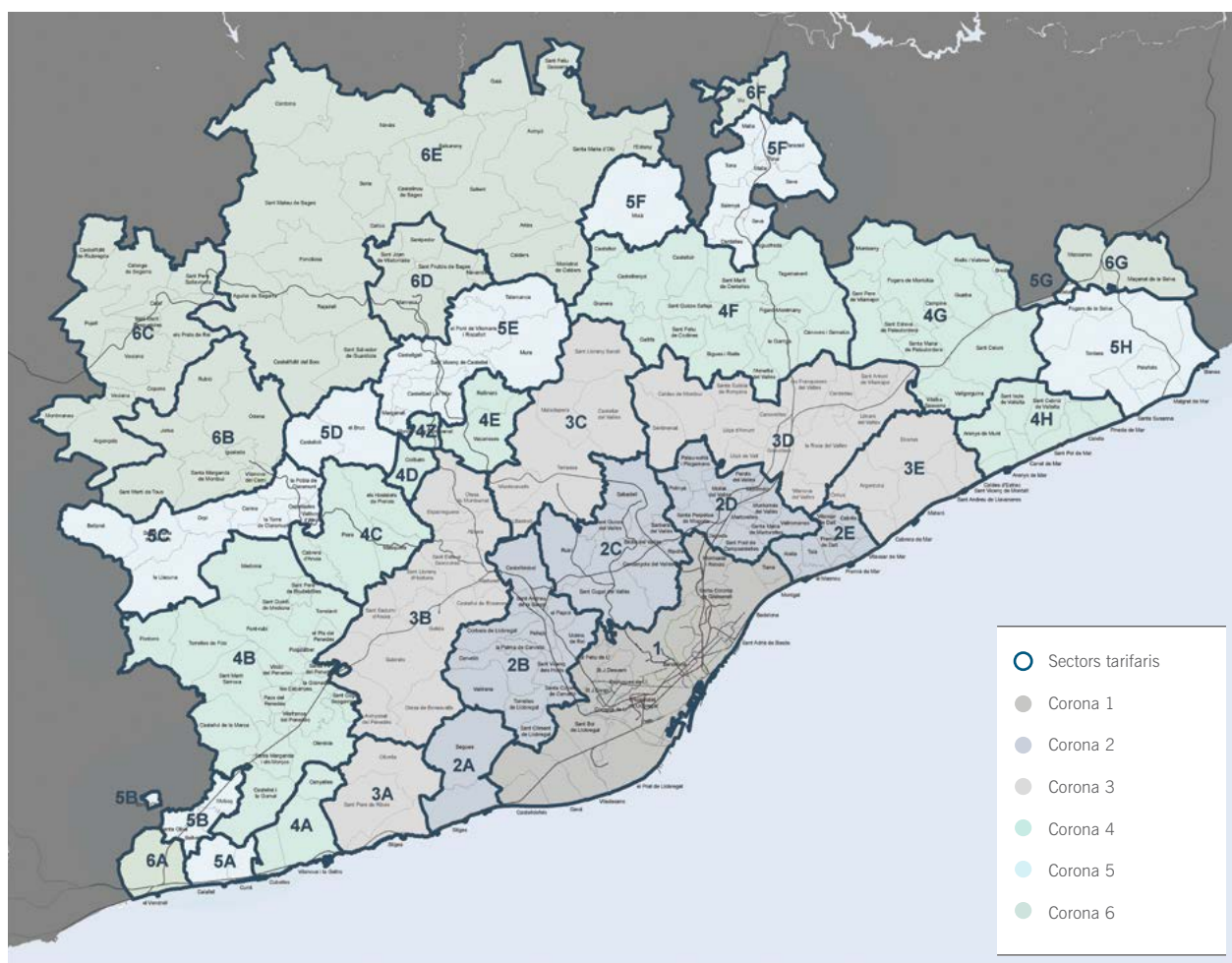
Zonificació del Sistema Tarifari Integrat

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

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

El territori del Sistema Tarifari Integrat (STI) de l'àrea de Barcelona abasta un total de 253 municipis i una població de més de 5,6 milions d'habitants.

MAP OF THE INTEGRATED FARE SYSTEM



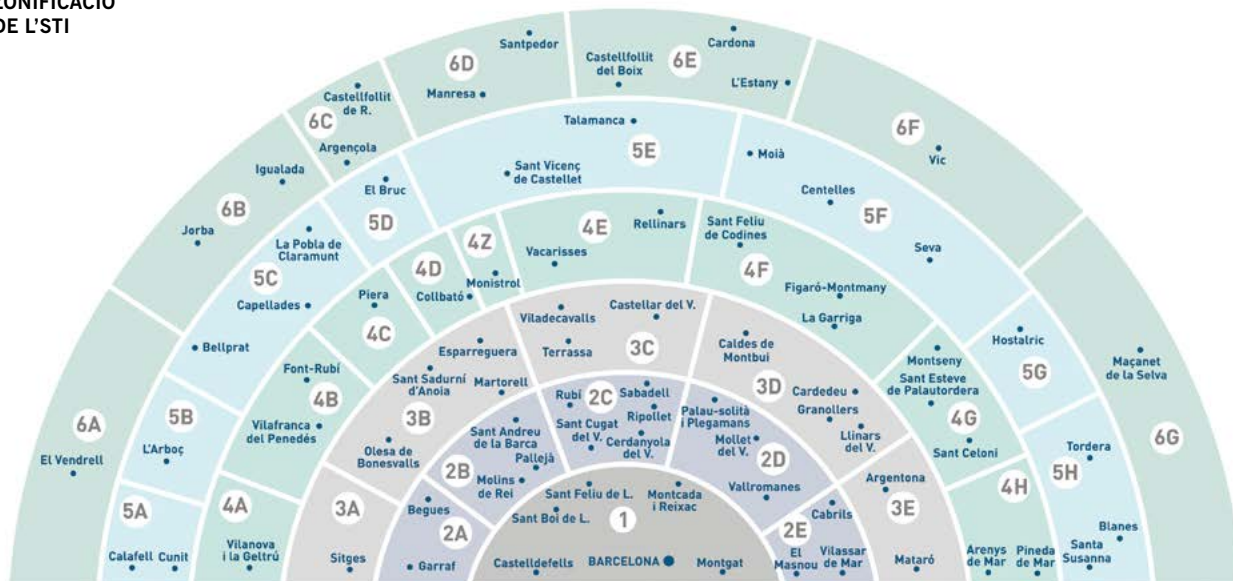


El territori s'ha dividit en sis corones tarifàries i diversos sectors. Les corones són concèntriques al voltant de la corona 1, formada pels 18 municipis de l'àmbit de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) que integraven l'antiga Entitat Metropolitana del Transport (EMT), i es defineixen en funció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

establert basant-se en els diferents corredors de trànsit, evitant dividir les àrees d'influència de les capitals i les polaritats comarcals.

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

ZONIFICACIÓ DE L'STI



**RELACIÓ DELS MUNICIPIS INTEGRATS
I LA ZONA TARIFÀRIA A LA QUAL PERTANYEN**

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

Gamma de títols integrats i tarifes

La gamma de títols integrats vigent l'any 2013 és la següent:

TÍTOLS	CARACTERÍSTIQUES
	T-10 Títol multipersonal i horari, de 10 viatges integrats en tots els modes de transport, segons les zones per les quals es transiti (d'una a sis zones).
	T-50/30 Títol unipersonal i horari, de 50 viatges integrats en 30 dies consecutius des de la primera validació, en tots els modes de transport segons les zones per les quals es transiti (d'una a sis zones).
	T-70/30 Títol multipersonal i horari, de 70 viatges integrats en 30 dies consecutius des de la primera validació, en tots els modes de transport segons les zones per les quals es transiti (d'una a sis zones).
	T-Mes Títol personalitzat de nombre il·limitat de viatges integrats en 30 dies consecutius a la zona de la primera validació i en un radi segons el nombre de zones del títol (d'una a sis zones). S'ha d'acompanyar de DNI, NIE o passaport.
	T-Trimestre Títol personalitzat de nombre il·limitat de viatges integrats en 90 dies consecutius a la zona de la primera validació i en un radi segons el nombre de zones del títol (d'una a sis zones). S'ha d'acompanyar de DNI, NIE o passaport.
	T-Jove Títol personalitzat per a persones menors de 25 anys de nombre il·limitat de viatges integrats en 90 dies consecutius a la zona de la primera validació i en un radi segons el nombre de zones del títol (d'una a sis zones). S'ha d'acompanyar de DNI, NIE o passaport.
	T-Dia Títol unipersonal de nombre il·limitat de desplaçaments durant el dia de validació (fins a l'aturada del servei) segons les zones per les quals es transiti (d'una a sis zones).

El nombre de zones requerit depèn del nombre de zones per les quals es transita des de l'origen fins a la destinació del viatge, amb un pagament màxim de sis zones tarifàries. Els preus aprovats pel Consell d'Administració de l'ATM per a l'any 2013 van ser:

TARIFES A 1 DE GENER DE 2013

TÍTOL	1 ZONA	2 ZONES	3 ZONES	4 ZONES	5 ZONES	6 ZONES
T-10	9,80	19,40	26,40	33,95	39,00	41,50
T-50/30	39,20	65,50	91,90	114,50	135,00	150,00
T-70/30	54,90	79,40	109,00	133,50	153,00	165,50
T-Mes	52,75	77,45	105,00	124,50	143,00	153,00
T-Trimestre	142,00	211,00	290,00	342,50	390,00	406,00
T-Jove	105,00	155,00	210,00	249,00	285,50	305,50
T-Dia	7,25	11,50	14,50	16,35	18,40	20,65

Targetes amb descompte per a famílies monoparentals i famílies nombroses

El desembre de 2009 el Consell d'Administració de l'ATM, en desenvolupament de l'Ordre PTO/179/2009, de 6 d'abril, va aprovar la creació d'una gamma de títols per a famílies nombroses amb descomptes sobre el preu del títol del Sistema Tarifari Integrat de referència: del 20 % per a famílies nombroses de categoria general, i del 50 % per a famílies nombroses de categoria especial, sobre títols personals de transport (T-Mes, T-Trimestre i T-Jove).

Al Decret 139/2010, d'11 d'octubre, es va fer extensiu el descompte a les famílies monoparentals, i va entrar en vigor l'1 de gener de 2011. A partir del mateix decret es va crear així mateix un nou títol integrat T-FM/FN 70/90 específic per a les famílies monoparentals i nombroses que permet fer 70 desplaçaments durant un període de 90 dies des de la seva primera validació (en les versions de categoria general i categoria especial), a qualsevol membre de la família o a diversos simultàniament. La bonificació d'aquest nou títol és del 20 % –sobre el preu unitari per viatge de la targeta T-10– per a famílies de categoria general i del 50 % per a famílies de categoria especial.

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

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

Durant l'any 2013 s'han adquirit 144.132 títols amb descomptes per a famílies monoparentals i nombroses, que suposa un increment del 22,2 % respecte de l'any anterior. La utilització d'aquests títols de transport ha assolit la xifra de 17,7 milions de validacions, un 31,7 % superior a l'any 2012.

INCREMENT DE VALIDACIONS

TÍTOL	ANY 2013	ANY 2012	ANY 2011	INCREMENT 2013/2012	
				ABS.	%
Validacions T-FM/FN	17.659.263	13.405.238	7.217.925	4.254.025	31,73 %
Nombre de títols adquirits	144.132	117.972	68.020	26.160	22,20 %

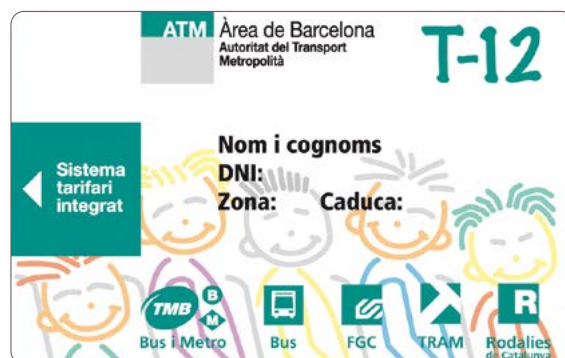
Targeta T-12

La targeta T-12 es va introduir el mes de setembre de 2009 com a títol de transport per als nens i nenes de quatre a 12 anys, i permet fer gratuïtament un nombre il·limitat de viatges a la xarxa de transport públic del Sistema Tarifari Integrat, dins la mateixa zona tarifària on resideixi el menor. El desembre de 2011 se'n va ampliar la validesa amb la inclusió dels nens i nenes de 13 anys d'edat com a beneficiaris.

La targeta T-12 té un cost d'emissió i gestió de 35 €, que és repercutit a l'usuari en la seva primera emissió, mentre que les renovacions són gratuïtes i es realitzen de manera automàtica per part de l'Administració.

En data 31 de desembre de 2013, el nombre de targetes que s'han sol·licitat des de l'inici del seu funcionament és de 160.228, desglossat en els següents àmbits:

	SOL·LICITUDS	%
Barcelona	95.254	59,4 %
Resta de la primera corona	40.526	25,3 %
Resta de l'STI	24.448	15,3 %
Total	160.228	100,0 %



D'aquestes targetes, un total de 115.432 es troben en funcionament a 31 de desembre de 2013, distribuïdes en els següents àmbits:

	TARGETES T-12	%
Barcelona	68.194	59,1 %
Resta de la primera corona	30.686	26,6 %
Resta de l'STI	16.552	14,3 %
Total	115.432	100,0 %

El següent quadre presenta el nombre de viatges realitzats amb aquest títol de transport durant els tres darrers anys:

INCREMENT DE VALIDACIONS

TÍTOL	ANY 2013	ANY 2012	ANY 2011	INCREMENT 2013/2012	
				ABS.	%
Validacions T-12	19.282.490	15.946.849	12.100.057	3.335.641	20,9 %

L'anàlisi de validacions de T-12 per modes de transport l'any 2013 és el següent:

OPERADOR	VALIDACIONS T-12	%
Metro	6.933.621	35,96 %
Bus TB	5.964.739	30,93 %
Bus urbà i metropolità	3.821.340	19,82 %
Ferrovial	1.708.215	8,86 %
Tramvia	575.015	2,98 %
Bus interurbà	279.560	1,45 %
Total	19.282.490	100,00 %

Bonificació per a persones en situació d'atur

Amb l'objectiu de facilitar la mobilitat a les persones en situació d'atur i en procés actiu de cerca de feina, la Generalitat de Catalunya va establir uns ajuts en el transport públic en els casos de:

- Percepció d'un subsidi per desocupació d'un import inferior al salari mínim interprofessional (SMI).
- Percepció de qualsevol altre ajut d'import inferior al SMI.
- No rebre cap ajut però constar com a demandant d'ocupació durant un mínim de 12 mesos i trobar-se en un procés de cerca de feina sota la tutoria del Servei d'Ocupació de Catalunya (SOC).

Per adquirir el títol de transport bonificat, la persona interessada ha d'obtenir un certificat (emès pel SEPE –Servicio Público de Empleo Estatal– o pel SOC) que acrediti que es compleix algun dels requisits anteriors. Un cop obtingut el certificat es pot adquirir el títol bonificat presentant-lo als centres d'atenció a l'usuari de les diferents empreses de transport.

En l'àmbit de l'ATM de Barcelona el preu de la T-Trimestre bonificada és equivalent al preu de tres targetes T-10 d'1 zona, i representa un descompte aproximat del 80 % del preu de la targeta T-Trimestre d'1 zona.

L'ajut per a les persones en situació d'atur va començar a aplicar-se el març de 2012. El nombre de targetes bonificades venudes l'any 2013 ha estat de 37.740, un increment del 40,22 % respecte de l'any anterior (26.913 targetes).



Vendes i utilització del Sistema Tarifari Integrat

L'any 2013 s'ha recaptat per la venda de títols integrats 458.900.879,47 €, sense IVA.

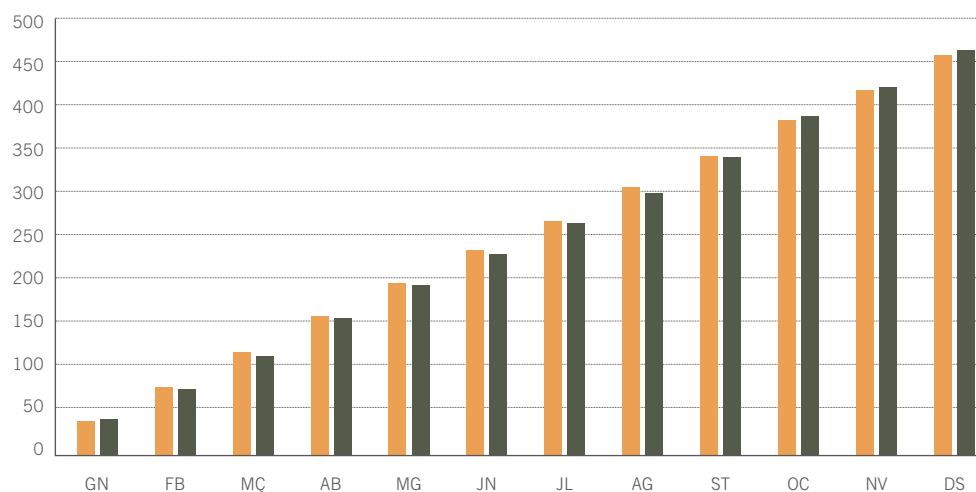
La recaptació de l'exercici 2013 representa un creixement del 1,56 % respecte de les vendes de títols integrats del tancament de l'any 2012, que va ser de 451.846.137,73 €, sense IVA.

La recaptació mensual acumulada de l'any 2013 respecte a l'any 2012 es representa en el gràfic següent:

RECAPTACIÓ MENSUAL ACUMULADA

UNITATS:
M€ / MES

- Vendes acumulades 2013
- Vendes acumulades 2012



La distribució de la recaptació per títols integrats i nombre de zones ha estat la següent:

RECAPTACIÓ (€)

TÍTOL	1 ZONA	2 ZONES	3 ZONES	4 ZONES	5 ZONES	6 ZONES	TOTAL	%
T-Dia	1.355.862,05	63.992,27	33.284,09	22.340,05	9.133,09	9.461,45	1.494.073,00	0,33 %
T-10	252.846.770,91	36.739.966,91	19.336.680,00	5.739.679,59	2.033.353,64	4.496.789,09	321.193.240,14	69,99 %
T-50/30	48.611.242,91	11.374.432,27	5.286.088,00	1.307.277,73	241.650,00	268.363,64	67.089.054,55	14,62 %
T-Mes	24.937.562,50	3.965.862,45	1.372.636,36	532.294,09	166.790,00	373.180,91	31.348.326,32	6,83 %
Car sharing	566.188,91					457.756,36	1.023.945,27	0,22 %
T-Trimestre	2.229.787,27	609.790,00	186.127,27	80.643,18	21.981,82	62.745,45	3.191.075,00	0,70 %
T-Jove	10.135.172,73	6.078.677,27	2.502.245,45	1.434.240,00	352.203,18	758.195,45	21.260.734,09	4,63 %
T-70/30	1.678.043,45	544.828,36	287.760,00	163.962,27	77.473,64	55.367,27	2.807.435,00	0,61 %
Bonificació aturats	921.182,18	31.137,27	43.912,91	7.243,09	2.458,91	2.752,91	1.008.687,27	0,22 %
T-Mes FM/FN G	966.802,00	352.270,23	196.865,45	82.758,55	20.800,00	39.835,64	1.659.331,86	0,36 %
T-Trimestre FM/FN G	211.296,00	86.394,91	18.138,18	5.729,09	2.836,36	4.429,09	328.823,64	0,07 %
T-Jove FM/FN G	1.342.320,00	949.501,82	384.872,73	217.490,18	48.794,55	133.753,45	3.076.732,73	0,67 %
T-Mes FM/FN E	462.048,00	181.314,77	105.620,45	34.067,73	8.580,00	20.585,45	812.216,41	0,18 %
T-Trimestre FM/FN E	97.076,36	30.595,00	10.150,00	4.981,82	1.240,91	1.660,91	145.705,00	0,03 %
T-Jove FM/FN E	448.827,27	332.404,55	123.613,64	66.098,18	17.519,32	50.962,95	1.039.425,91	0,23 %
T-FM/FN 70/90 G	730.818,82	69.536,00	31.989,36	7.258,36	2.779,64	4.859,27	847.241,45	0,18 %
T-FM/FN 70/90 E	391.799,55	44.690,55	14.700,00	7.779,27	1.861,36	2.112,73	462.943,45	0,10 %
Bescanvi xpress	111.888,37						111.888,37	0,02 %
Total	348.044.689,28	61.455.394,64	29.934.683,91	9.713.843,18	3.009.456,41	6.742.812,05	458.900.879,47	100,00 %
	75,84 %	13,39 %	6,52 %	2,12 %	0,66 %	1,47 %	100,00 %	

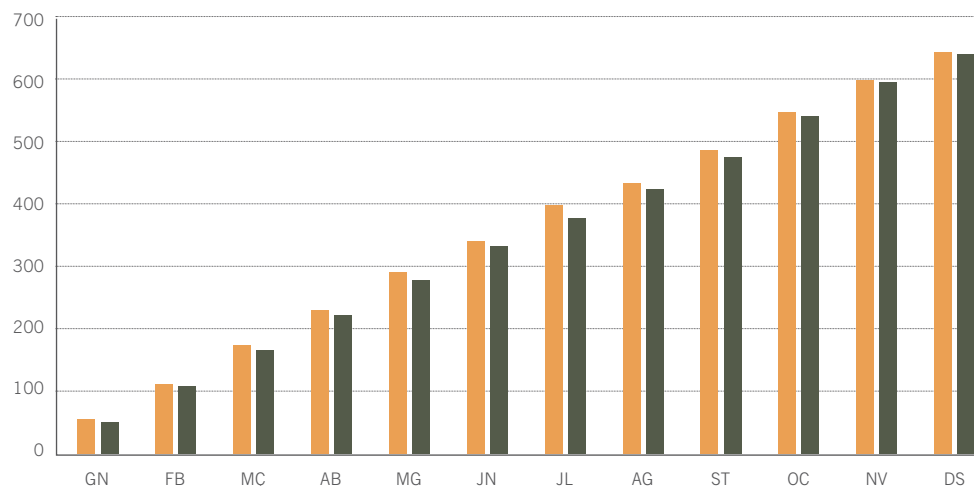
El nombre de validacions totals efectuades amb títols ATM durant l'any 2013 ha estat de 641.149.236. Això suposa un decrement del 0,34 % respecte del nombre de validacions de l'exercici 2012, que va ser de 643.365.866.

Les validacions mensuals acumulades l'any 2013 respecte de l'any 2012 es representen en el gràfic següent:

VALIDACIONS MENSUALS ACUMULADES

UNITATS: MILIONS DE VALIDACIONS / MES

● Validacions 2013
● Validacions 2012



Del total de validacions dels títols ATM a l'any 2013, la targeta T-10 representa el 60,96 % dels viatges amb títols integrats (1,91 punts menys que l'any 2012); la segueix la targeta T-50/30 que representa el 15,55 %, i la targeta T-Mes, que suposa un 9,45 %. Pel que fa al nombre de zones, els títols d'una zona representen el 84,1 % del total de les validacions, seguits dels títols de dues zones, que en són un 10,2 %.

VALIDACIONES

TÍTOL	1 ZONA	2 ZONES	3 ZONES	4 ZONES	5 ZONES	6 ZONES	TOTAL	%
T-Dia	939.176	29.082	12.732	7.900	3.123	2.790	994.803	0,16%
T-10	339.992.457	31.968.200	12.850.311	3.066.967	973.723	1.968.430	390.820.088	60,96%
T-50/30	80.272.330	13.401.315	4.693.361	951.914	205.975	161.337	99.686.232	15,55%
T-Mes	52.224.072	5.892.738	1.566.145	424.111	183.634	286.496	60.577.196	9,45%
T-Esdeveniment	518.906						518.906	0,08%
T-Trimestre	11.099.464	1.019.711	562.929	159.967	69.799	737.461	13.649.331	2,13%
T-Jove	20.217.262	8.504.724	2.778.651	1.168.947	295.901	573.430	33.538.915	5,23%
T-70/30	2.828.236	725.715	342.094	255.669	51.851	218.070	4.421.635	0,69%
T-Mes FM/FN G	2.398.021	547.007	213.421	69.581	17.810	23.878	3.269.718	0,51%
T-12	19.282.490						19.282.490	3,01%
T-Trimestre FM/FN G	534.208	118.063	22.152	3.743	4.564	4.259	686.989	0,11%
T-Jove FM/FN G	3.197.956	1.534.719	482.738	213.108	47.177	102.992	5.578.690	0,87%
T-2 Comerç	377						377	0,00%
T-Mes FM/FN E	1.562.441	411.558	191.360	42.996	10.994	27.502	2.246.851	0,35%
T-Trimestre FM/FN E	349.326	65.445	18.094	6.463	2.731	1.908	443.967	0,07%
T-Jove FM/FN E	1.641.373	815.310	241.203	97.126	30.967	61.955	2.887.934	0,45%
T-70/90 FN/FM G	1.262.979	75.534	27.293	5.145	2.964	13.520	1.387.435	0,22%
T-70/90 FN/FM E	1.057.645	70.078	18.692	7.547	2.241	1.476	1.157.679	0,18%
Total	539.378.719	65.179.199	24.021.176	6.481.184	1.903.454	4.185.504	641.149.236	100,00%
	84,1%	10,2%	3,7%	1,0%	0,3%	0,7%	100,0%	

Es presenta seguidament l'evolució de la distribució de validacions de títols integrats els últims deu anys:

EVOLUCIÓ DE VALIDACIONS DELS TÍTOLS INTEGRATS

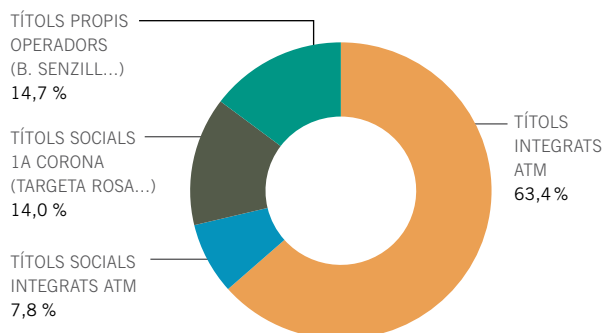
[illegible]

Durant l'any 2013 la demanda de transport públic a l'àmbit del Sistema Tarifari Integrat de l'àrea de Barcelona ha ascendit a 900,1 milions de viatges, que suposa 210.000 validacions més que l'any 2012.

Les validacions amb títols integrats ATM sumen 641,1 milions, el 71,2 % del total: un 63,4 % amb títols generals i un 7,8 % amb títols socials integrats (T-12, T-FM/FN, T-Jove). Cal destacar el pes creixent dels títols socials que en aquest exercici han superat els 70,5 milions de viatges.

Altres 126,3 milions de validacions (14 % del total) corresponen a títols socials de la primera corona tarifària (targeta rosa); finalment, els altres 132,6 milions de validacions són fets amb títols propis dels operadors (14,7 % del total de validacions), incloent-hi el bitllet senzill.

% D'UTILITZACIÓ TÍTOLS DE TRANSPORT



Índex d'intermodalitat

L'any 2013, de cada cent desplaçaments realitzats amb títols integrats un 24,42 % van fer cadena modal.

L'índex d'intermodalitat és diferent en funció del títol de transport i el nombre de zones del títol. Per als títols més utilitzats, T-10, T-50/30, T-Mes i T-Jove, la intermodalitat és menor en la utilització de títols d'una zona que la intermodalitat dels de més d'una zona.

	2013
T-10 d'una zona	18,00 %
T-10 de més d'una zona	48,74 %
T-50/30 d'una zona	23,21 %
T-50/30 de més d'una zona	54,77 %
T-Mes d'una zona	23,84 %
T-Mes de més d'una zona	49,00 %
T-Jove d'una zona	18,25 %
T-Jove de més d'una zona	44,80 %
Intermodalitat total	24,42 %

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

EVOLUCIÓ DE L'ÍNDEX D'INTERMODALITAT (%)

	ÍNDEX 2008	ÍNDEX 2009	ÍNDEX 2010	ÍNDEX 2011	ÍNDEX 2012	ÍNDEX 2013
T-Dia	10,44	10,84	14,42	11,78	11,18	13,00
T-10	21,36	21,88	21,29	21,50	21,18	21,07
T-50/30	26,31	27,48	26,85	26,96	27,13	27,76
T-Mes	23,90	25,15	25,60	25,39	25,67	26,40
T-Trimestre	23,02	24,78	27,34	28,52	27,30	27,99
T-Jove	24,31	27,27	29,14	28,81	27,83	27,96
T-70/30	22,85	23,81	24,46	24,36	23,90	23,04
Intermodalitat total	23,30	23,92	23,68	24,00	24,12	24,42

Actuacions tècniques contra el frau: adaptació del sistema de validació i venda

Al llarg de 2013 s'ha identificat un volum de frau inèdit fins avui, relacionat amb la manipulació dels títols de transport. Aquest volum ha anat incrementant, de manera que a la Mesa de la Cambra del 17 de juny es presenta ja un informe amb dades reals procedents de l'explotació de la base de dades de l'ATM i amb una estimació d'impacte econòmic que aquest frau té per al sistema.

A partir de l'estudi del fenomen a nivell global, en què la participació dels operadors de transport ha estat molt significativa, es dedueix que la dita manipulació fraudulenta és, d'una banda, el clonatge de títols –i això consisteix en la capacitat que té el sistema per extreure informació en el *backoffice* de l'ATM–, però de l'altra també s'adverteix de la generació ex novo, fora del sistema, de títols de transport, els quals en els sistemes tecnològics actuals no són identificables i, per tant, suggereixen l'anomenat frau invisible o la vulneració màxima del sistema, amb unes conseqüències potencialment de gran impacte en l'equilibri econòmic de la integració tarifària.



En aquest sentit, i des del mateix mes de juliol, es posa en marxa un procés estratègic global, que ha de culminar coincidint amb el nou exercici de 2014, i que està destinat a adequar els sistemes tècnics de venda i validació per contraposar, en la mesura del que sigui possible i ateses les limitacions de la tecnologia magnètica en termes generals, aquests efectes adversos. I amb la màxima celeritat possible, a fi de contrarestar tant com es pugui el fenomen detectat.

Aquest procés, liderat i coordinat des de l'ATM, ha comptat amb tot el suport de les administracions consorciades i dels operadors de transport, i ha comportat actuacions en els sistemes tècnics i en les operacions, cosa inèdita des de la posada en marxa de la integració tarifària l'any 2000.

A més, ha afectat tot el cicle de vida dels títols integrats: especificacions per als processos de fabricació, canvis en la definició de banda magnètica de tots els títols integrats, en l'operativa de validació, d'expedició, inspecció i bescanvi, i, globalment, els sistemes centrals de l'ATM i els operadors que, consegüentment, ha implicat tots els diferents proveïdors industrials de cada part de la cadena i de cadascun dels operadors, així com de l'ATM.

A nivell d'operacions en el si de la gestió del servei de transport públic, el fet més remarcable és la posada en marxa d'un procés de gestió de llistes negres que, per raons d'obsolescència tecnològica manifesta dels sistemes de validació i venda actuals, és portat a terme de manera limitada i desigual pels diferents operadors de transport –els ferroviaris, de moment, tenen la màxima capacitat. Llistes negres que l'ATM genera en el marc del seu rol coordinador de tot el sistema i que actualitza per a cadascun dels operadors, procurant la màxima eficiència possible del binomi compost per demanda afectada i les limitacions tècniques dels sistemes de cada operador de transport.

La posada en producció de les dites actuacions ha coincidit amb l'entrada d'any 2014, tal com estava previst inicialment, i ha suposat també el fet de garantir la coexistència dels títols de transport anteriors –en operació el 2013– i els nous –recordem que els títols d'un exercici són vàlids fins al febrer o el març del següent exercici, depenent de si són títols multiviatge o abonaments trimestrals–, a fi de no afectar els viatgers i, consegüentment, mantenir la imatge de qualitat d'operació del Transport Públic Col·lectiu.

Finalment, cal concloure que les actuacions han estat portades a terme amb l'objectiu d'allargar, molt més enllà de la seva vida útil i tant com sigui possible, la capacitat operativa dels actuals equipaments, fent-la coincidir amb la implantació de la T-Mobilitat. En aquest sentit, la T-Mobilitat és el projecte que garantirà la integritat i la seguretat necessàries del sistema de validació i venda de cara al futur.

Projecte T-Mobilitat

Un cop superada la implantació del Sistema Tarifari Integrat a l'àrea de Barcelona i tenint en compte la manifesta obsolescència tecnològica de la banda magnètica, l'ATM es va proposar establir un nou sistema de bitllets electrònics desenvolupat des de sis nivells d'actuació:

- Un nou model tecnològic basat en la incorporació de la tecnologia xip sense contacte en la venda i validació.
- Un nou model tarifari amb una política de preus amb descomptes en funció de l'ús, adaptant el preu del transport públic a la mobilitat real de cada ciutadà.
- Un nou sistema de pagament en què la ciutadania podrà escollir si fer prepagament (càrrega de la targeta) o postpagament (domiciliació bancària del rebut del transport) dels seus viatges.
- Un nou sistema de gestió respecte a la implantació (del maquinari i dels sistemes), el manteniment i l'operació. Gestió única de la informació immediata de vendes i validacions.
- Un nou Centre d'Atenció al Client per informar i atendre les gestions i incidències associades a la targeta de mobilitat.
- Un nou Centre de Gestió d'Informació del Transport, que disposarà de la informació en temps real de l'oferta i la demanda i permetrà millorar la gestió d'incidències globals del sistema i la informació a la ciutadania.

Es considera bàsic que el nou sistema sigui còmode i atractiu per a la ciutadania, a fi de facilitar la mobilitat i afavorir la utilització del sistema de transport públic col·lectiu.

Tenint en compte la complexitat tècnica, jurídica i financera inherent a la implementació del nou sistema tecnològic, tarifari i de gestió, i a efecte de comptar amb un mecanisme flexible, especialment pel que fa a l'assignació de riscos, l'ATM ha estimat com a solució més adequada la licitació d'un contracte de col·laboració entre el sector públic i el sector privat, d'acord amb el que preveu l'article 11 del text refós de Real Decret Legislatiu 3/2011, de 14 de novembre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei de Contractes del Sector Públic.

Aprovat el projecte pel Consell d'Administració de l'ATM de 22 de juliol de 2013 es va iniciar l'esmentat procés de licitació per diàleg competitiu el passat mes d'octubre, i es preveu l'adjudicació del contracte en el tercer trimestre de 2014.

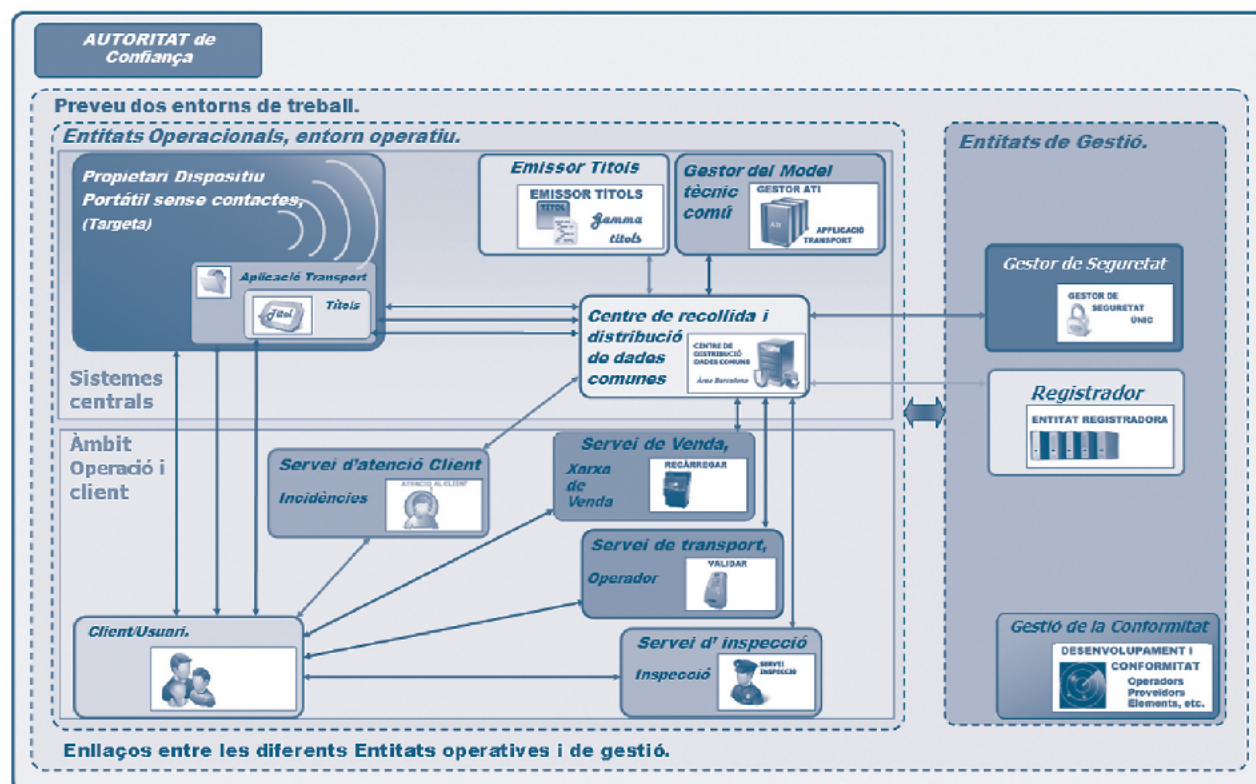
La implantació de la nova targeta de mobilitat substituirà els 84 títols integrats de transport públic que ara conviuen en el Sistema Tarifari Integrat de Barcelona. El projecte T-Mobilitat no es limita, però, al transport públic, sinó que

té un plantejament més ampli, d'acord amb les tendències i necessitats actuals: esdevé un projecte pioner en la integració de tots els serveis de mobilitat, que confluiran en una sola targeta.



El sistema tecnològic de la T-Mobilitat l'ha desenvolupat l'ATM, conjuntament amb les principals empreses de transport públic, conscients de l'obsolescència del maquinari i del sistema tarifari actual, nascut el 2001 amb la integració tarifària dels serveis públics de transport que conviuen en aquell moment a la ciutat i el cinturó metropolità. Les necessitats han variat, i aquell sistema està mancat de la flexibilitat, la seguretat i la versatilitat que atorgarà l'actual tecnologia al nou títol català de mobilitat. El nou sistema s'ha dissenyat seguint un model d'especificacions obertes i normes internacionalment (Directiva Europea ITS de 2010).

MODEL DE REFERÈNCIA ISO/IEC 24014 PER A UN SISTEMA DE GESTIÓ TARIFÀRIA INTEROPERABLE



La T-Mobilitat utilitza la tecnologia *contactless* i es basa en un xip d'altres prestacions, aplicable en multitud de suports —des d'una targeta a una polsera, passant per l'*smartphone*. La substitució de tot el maquinari magnètic vindrà acompanyada d'un nou sistema tarifari i de gestió, més adaptable a les necessitats dels usuaris i que, tot aportant les dades d'utilització en temps real, suposarà un salt qualitatiu en la informació de què disposaran els operadors i els servirà de suport per prendre decisions sobre el servei. En el nou sistema tarifari, el preu de cada viatge s'adaptarà a la mobilitat real de cada ciutadà, amb descomptes per ús, ampliant els canals de comercialització: el ciutadà podrà escollir entre prepagament, postpagament (domiciliació bancària), recàrrega per Internet i pagament per mòbil.

L'objectiu de l'ATM de Barcelona és iniciar-ne la implantació a mitjan 2015 i culminar el procés de migració el 2017 amb la integració en el projecte T-Mobilitat dels sistemes de transport i mobilitat de Tarragona, Lleida i Girona. D'aquesta manera es farà possible recórrer Catalunya amb una sola targeta de transport.

Finançament del sistema

Una de les principals funcions de l'ATM és actuar com a ròtula financera de tot el sistema metropolità de transport públic col·lectiu. Així es garanteixen els recursos per dur a terme un programa continuat de millora del transport públic a la regió metropolitana de Barcelona.

En aquest sentit, l'instrument més important que defineix el marc de finançament del transport públic metropolità és el contracte programa que signa l'ATM, representant de les administracions consorciades (Generalitat de Catalunya, Ajuntament de Barcelona i AMB) amb l'Administració General de l'Estat (AGE).

La missió principal del contracte programa és definir el cost de sistema i establir-ne les dues principal vies de finançament: ingressos tarifaris i aportacions de les administracions públiques consorciades i de l'AGE.

El 23 de desembre de 2013 es va signar el contracte programa 2013 entre l'AGE i l'ATM, que comporta una subvenció de les administracions públiques de 691 M€ per al transport públic metropolità per a aquest any, amb el següent repartiment entre administracions públiques: 281 M€ per part de la Generalitat de Catalunya, 95 M€ per part de l'AGE, 95 M€ per part de l'AMB, 80 M€ per part de l'Ajuntament de Barcelona, i d'altres aportacions diferides.



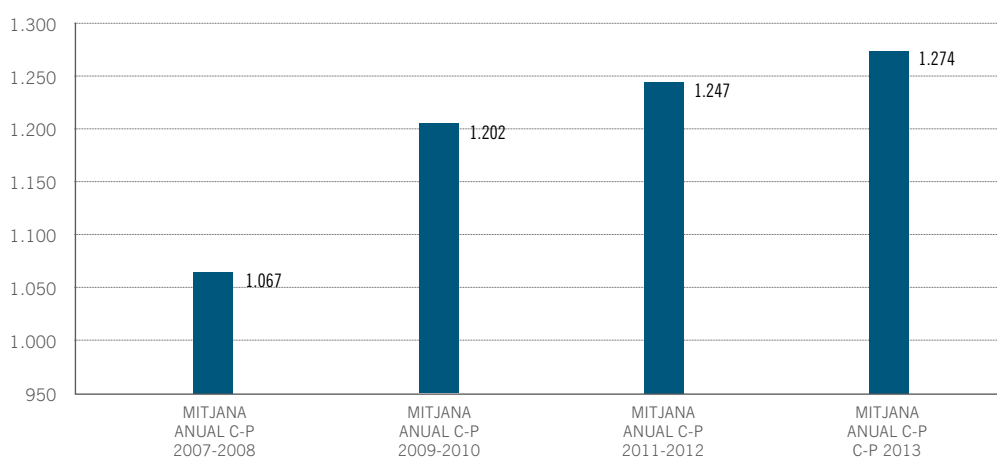
Evolució del cost del sistema de transport públic

La comparativa entre els darrers quatre contractes programa AGE-ATM permet veure que el cost del sistema de transport públic a la regió metropolitana de Barcelona ha passat de 1.067 M€ de mitjana anual en el contracte programa 2007-2008, a 1.274 M€ de mitjana anual en el contracte programa 2013, la qual cosa suposa un increment del 19 % en aquests darrers sis anys.

EVOLUCIÓ DEL COST DEL SISTEMA

UNITATS:
M€ / ANY

● Cost total



Aquest increment de cost és degut a un augment de l'oferta de transport públic en els darrers anys, amb la posada en marxa de noves línies i nous serveis que han comportat un increment dels costos del transport.

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

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

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

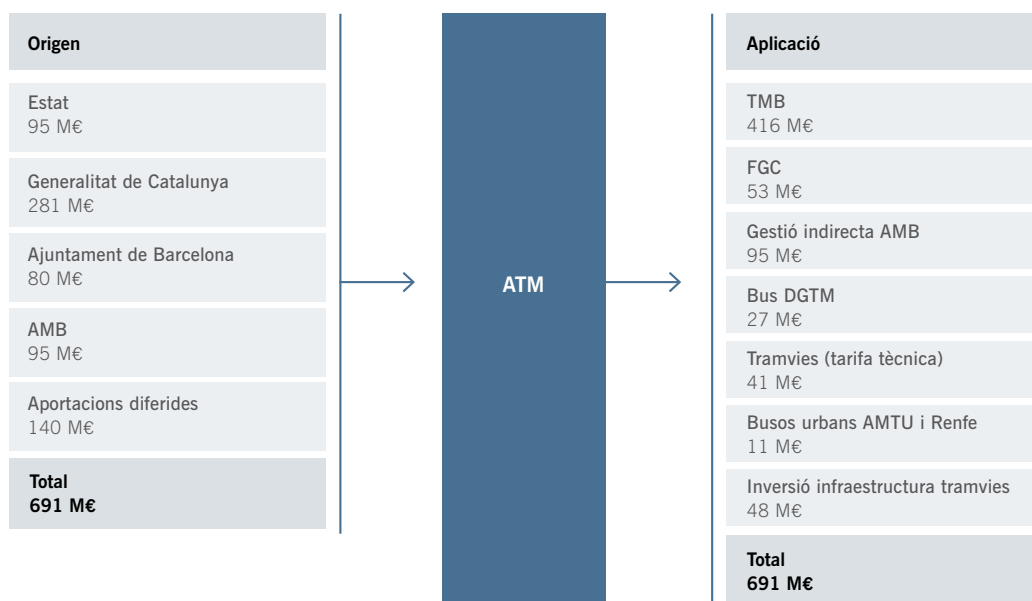
	MITJANA ANUAL C-P 2007-2008	MITJANA ANUAL C-P 2009-2010	MITJANA ANUAL C-P 2011-2012	C-P 2013
Subvencions	605	704	690	691
Recaptació	463	499	557	582
Cost total	1.067	1.202	1.247	1.274



Distribució de les subvencions 2013

A continuació es mostra el repartiment de les subvencions previstes en el contracte programa 2013, de 691 M€, entre els diferents operadors del sistema.

SUBVENCIONS 2013



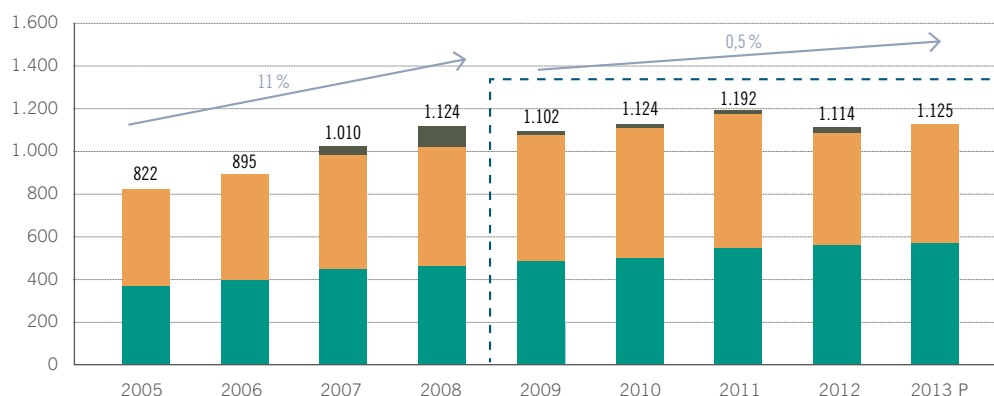
Evolució del dèficit del sistema

Els canvis d'hàbits de mobilitat com a conseqüència de la crisi econòmica, la potenciació de la tarifació social per part de les administracions, que fa que 22 persones de cada cent viatgin amb títols de transport altament bonificats o gratuïts, i la menor aportació de les administracions derivada de les restriccions pressupostàries ha comportat que la taxa mitjana de creixement anual (TMC) dels ingressos sigui del 0,5 % des de l'inici de la crisi, tal com es pot veure en el quadre següent:

INGRESSOS DEL SISTEMA

UNITATS:
M€ / ANY

- Recaptació usuaris
- Aportacions reals adm. públiques
- Altres
- Període de dèficit
- TMC

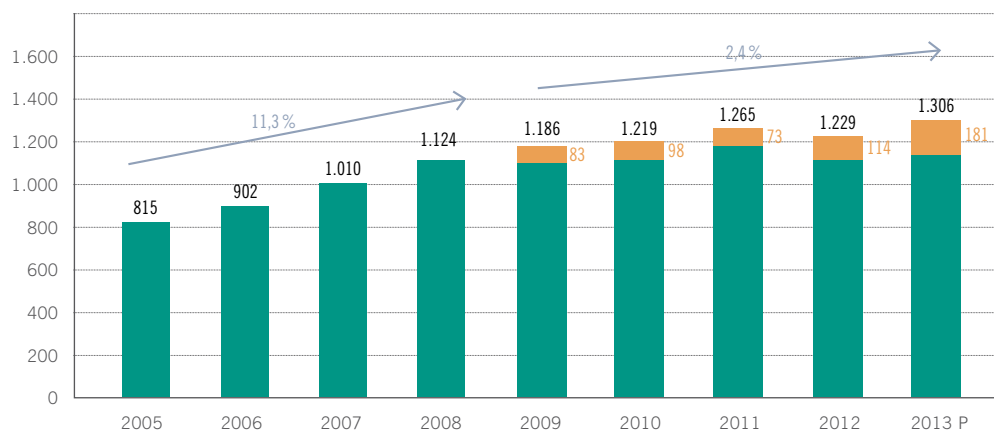


L'evolució d'ingressos i costos ha generat un dèficit del sistema a partir de l'any 2009, amb un acumulat a finals d'any de 546,6 M€.

COST DEL SISTEMA (NECESSITATS CORRENTS)

UNITATS:
M€ / ANY

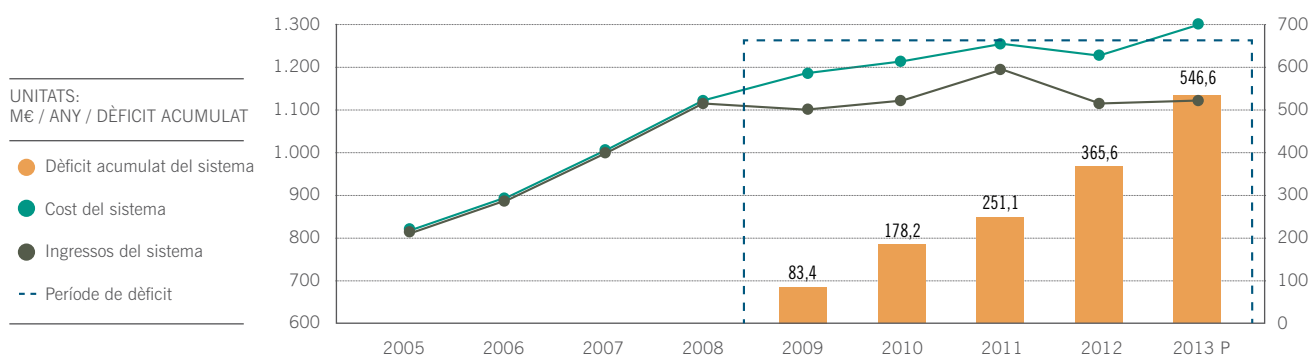
- Dèficit
- Total ingressos del sistema i total cost del sistema
- TMC





En el gràfic següent es pot veure l'evolució acumulada del dèficit aprovat per les administracions en els contractes programa i que consten com a aportacions diferides, sense compromís temporal d'aportació al sistema:

DÈFICIT DEL SISTEMA (ENDEUTAMENT BRUT)



Cal eixugar el dèficit del sistema de transport públic i fer-lo sortir de la fallida financera en què es troba immers, reequilibrant la despesa corrent i refinançant l'endeutament.

En aquest sentit, s'ha començat a treballar en un programa de sanejament financer del sistema de transport públic amb dues línies de treball diferenciades: en primer lloc equilibrar les necessitats corrents del sistema i les aportacions de les administracions i, en segon lloc, refinançar l'endeutament del sistema.

Altres actuacions

Sistema d'Ajut a l'Explotació

Durant l'any 2013 el Sistema d'Ajut a l'Explotació –SAE– de recursos compartits es consolida com l'eina de gestió i regulació de flota en el si de la majoria dels operadors de transport públic per carretera, així com a proveïdor d'informació *on-line* del temps d'arribada en parada dels vehicles en servei.

Aquest sistema està format actualment per 1.040 autobusos gestionats per trenta empreses de dins i fora de l'àmbit geogràfic de l'ATM i tres administracions titulars, que disposen d'accés informatitzat directe a la informació generada per l'explotació dels seus concessionaris.

En aquest sentit, al llarg de 2013 s'han dut a terme millores internes en el programari del SAE per tal d'augmentar la connectivitat i accessibilitat dels operadors, utilitzant-se per a aquesta fi la virtualització d'equips.

En un altre ordre de temes, durant l'exercici 2013 s'ha continuat proveint d'informació en temps real a parades d'autobús ubicades majoritàriament a Barcelona i a la resta de municipis de l'RMB, així com en les aplicacions web i mòbil d'informació d'arribades en temps real gestionades tant per operadors com per administracions. En totes aquelles en què conflueixen línies gestionades pel SAE multiflota s'hi informa de previsions d'arribades, de manera que el viatger rep informació amb independència de l'operador del servei de transport. Concretament, el SAE multiflota proveeix informació actualment de més de 2.050 parades. Cal tenir present que aquest sistema està normalitzat conjuntament amb els principals sistemes SAE presents a l'RMB, TMB, TUSGSAL i CETRAMSA, de forma que s'ha independitzat la producció d'informació en temps real dels projectes de col·locació de panells i/o integració d'informació de diverses fonts en parades concorregudes per diversos operadors, de manera que ha continuat donant impuls a les mesures del Pla Director de Mobilitat relacionades amb la promoció de la gestió informativa a correspondències.

En aquest sentit, durant el 2013 s'han dut a terme millores en les aplicacions de gestió de la informació de temps d'arribada en parada, així com la renovació dels servidors per tal d'augmentar-ne la potència i capacitat i estar, d'aquesta manera, així per a satisfer la demanda d'informació de més aplicacions web o mòbil, així com de parades. D'altra banda s'han migrat els panells d'ATM a un integrador, la qual cosa ha permès passar la gestió al *webservice* propi.

Paral·lelament, atesa la demanda d'explotació de la informació generada pel SAE, com és la puntualitat, la regularitat, etc., per part tant dels operadors com de l'administració, l'ATM ha continuat el desenvolupament de l'explotació de la informació basada en el model de *Business Intelligence*, que posa a disposició una plataforma sinèrgica amb avançades tècniques de *data mining* al servei dels usuaris (empreses, titulars) sense necessitat de ser experts informàtics ni estadístics. Aquesta eina permet identificar punts d'explotació que fins ara podien condicionar els resultats globals, augmenta l'agilitat en la diagnosi d'anomalies de funcionament del SAE, flexibilitza la generació autònoma d'indicadors i allibera recursos dels departaments de sistemes.

Així, al llarg de 2013, des d'ATM s'han creat nous informes per a consulta per part dels operadors i l'administració. Alhora, s'ha millorat substancialment la capacitat del motor de càlcul per tal de reduir el temps de consulta i augmentar el volum de dades que és capaç de gestionar.

Finalment cal esmentar que el SAE multiflota continua participant en altres projectes complementaris d'informació al viatger. L'exemple més significatiu és el Router de Transport Públic de la Generalitat de Catalunya, *MOU-TE*, en què subministra la informació de les empreses que així ho han demanat, posant de manifest, i de nou, els avantatges del SAE multiflota en la garantia de gestió eficient de recursos.

SERMETRA SL

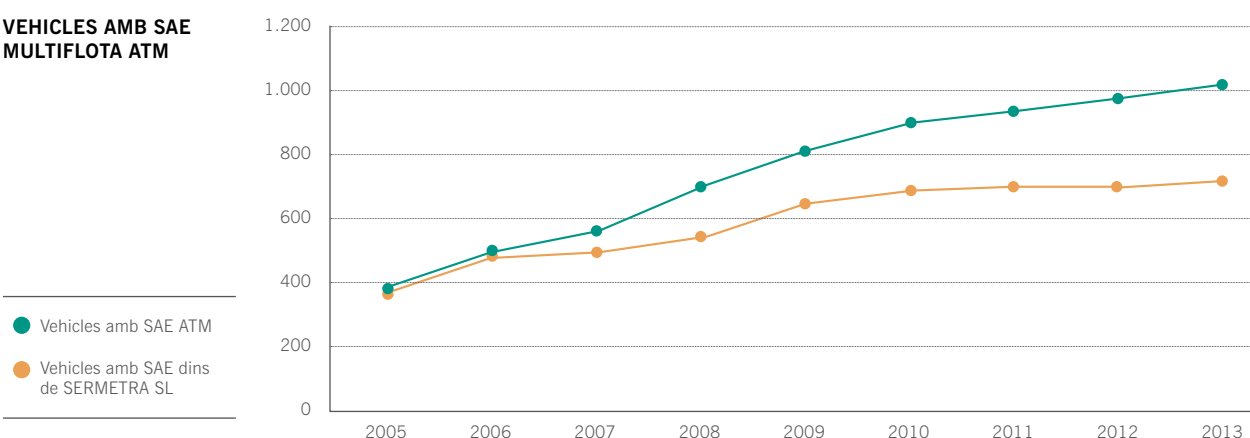
La societat mixta SERMETRA SL té per objecte la prestació de serveis de manteniment preventiu, correctiu i evolutiu de sistemes de venda i validació de títols integrats de transport públic col·lectiu de viatgers, així com de sistemes d'ajuda a l'explotació de serveis de transport públic col·lectiu de viatgers en les diferents empreses de transport.

A finals de 2013 SERMETRA té subscrits vuit contractes de manteniment de diferents tipologies amb diversos proveïdors de la indústria que presten serveis als diferents clients, que sumen 36 empreses de transport.

A través de la seva gestió SERMETRA desenvolupa un paper generador d'economies d'escala en termes d'eficiència operacional i econòmica en tant que actua com a ròtula en les relacions entre operadors i proveïdors en forma de contractes únics i que aprofita tota sinergia que es pugui crear en ambdós sentits.

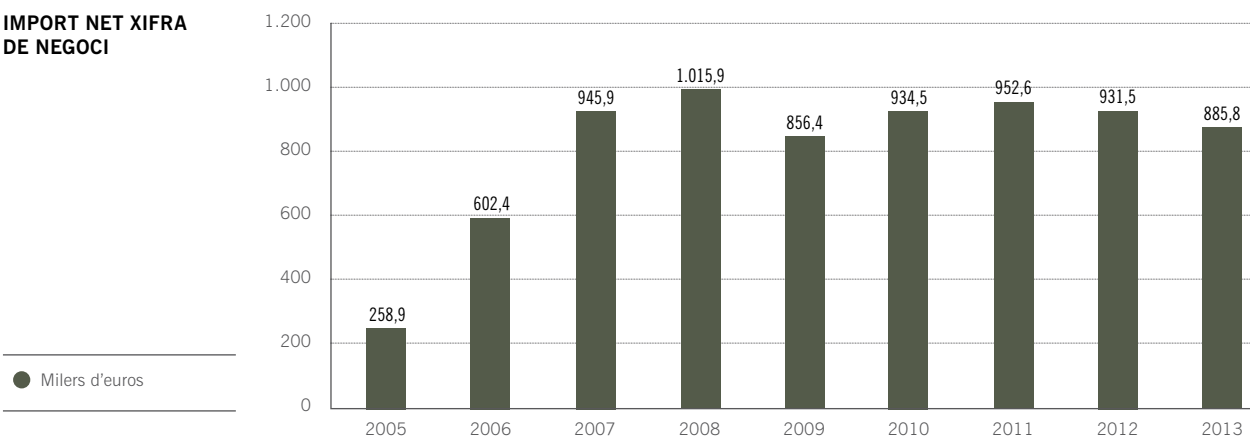
Actualment SERMETRA gestiona més de 1.900 equips de venda i validació, així com 725 del total de 1.017 vehicles equipats amb SAE multiflota ATM.

VEHICLES AMB SAE MULTIFLOTA ATM



Aquest volum es tradueix en una xifra neta de negoci vora els 900.000€ l'any 2013.

IMPORT NET XIFRA DE NEGOCI



Durant l'any 2013 SERMETRA ha mantingut els estàndards de qualitat dels diferents serveis de manteniment dels sistemes a bord dels autobusos: validació i venda (SVV) i ajuda a l'explotació (SAE), sense deixar de cercar alhora la millora contínua en cadascun d'ells.

Alhora, s'han dedicat recursos a l'allargament de la vida útil dels equips SAE i SVV, proposant nous models en la conservació i renovació, sense que això impliqui un augment del cost del manteniment per als operadors de transport.

Pel que fa a les relacions contractuals amb els proveïdors, durant l'últim trimestre de 2013 s'han dut a terme els procediments de renovació dels contractes per al 2014, que s'han realitzat segons els principis de publicitat, concurrència, transparència, confidencialitat, igualtat i no discriminació, essent SERMETRA el poder adjudicador. D'aquesta manera SERMETRA ha seguit les instruccions internes de contractació creades a fi de dur a terme aquest procés i tots els propers.

D'altra banda SERMETRA s'ha involucrat molt activament en la gestió de la informació dinàmica en temps real que proporciona l'ATM per als diferents canals d'informació dels operadors de transport i ajuntaments, panells, marquesines, aplicacions mòbil i llocs web, entre els quals hi ha TMB, AMB, AMTU, la Generalitat (TES), etc. A finals de 2013 gestiona l'emissió d'un volum d'informació corresponent a més de 2.200 parades.

Finalment, SERMETRA ha participat en la identificació, disseny i posada en marxa de les actuacions destinades a evitar la manipulació i falsificació de títols que l'ATM, conjuntament amb els operadors del Sistema Tarifari Integrat, ha dut a terme durant la segona meitat del 2013.



Projecció exterior

EMTA, European Metropolitan Transport Authorities

L'EMTA és una associació d'autoritats del transport d'una trentena de ciutats europees que aplega les aglomeracions metropolitanes més rellevants d'Europa, de la qual l'ATM forma part. Celebra anualment dues assemblees generals, així com diverses reunions de treball en què es debat aquelles qüestions d'interès comú per a tots els membres. L'ATM va participar activament l'any 2013 en les dues assemblees generals semestral celebrades a Copenhaguen i a Viena, a la qual va presentar la ponència *How to cope with diminishing public finances? Challenges for smarter network efficiency* en una taula rodona sobre les conseqüències de la crisi en l'oferta de transport públic.

L'ATM també forma part del Comitè de Direcció de l'EMTA, i per tant ha participat en les reunions celebrades per aquest òrgan de govern. A més és membre actiu del grup de treball de l'EMTA sobre *e-ticketing*. Durant aquest any va assistir a la reunió sobre *NFC ticketing* celebrada a París.

Bianualment l'EMTA publica un "baròmetre", un recull d'informacions majoritàriament quantitatives sobre aspectes de mobilitat i de transport públic de cada aglomeració. Actualment ja es disposa de l'edició del 2012; amb el temps s'ha acabat generant un banc de dades que permet la comparació eficaç, tant sincrònica com diacrònica, entre totes les regions i ciutats enquestades.

A més, amb una freqüència cada vegada més gran, les diverses autoritats de transport s'envien enquestes creuades sobre temes crucials per a una d'elles, que les altres contesten. Un subproducte d'aquestes enquestes són els informes que sovint l'EMTA publica i que contribueixen a crear una cultura comuna.

Observatorio de la Movilidad

L'Observatorio de la Movilidad és un grup de treball promogut conjuntament pel Ministeri d'Agricultura, Alimentació i Medi Ambient i pel de Foment, que aplega autoritats del transport corresponents a una vintena de regions metropolitanes d'Espanya. A més de ser un grup de discussió que organitza seminaris sobre temes d'interès per als participants, edita anualment la publicació *Observatorio de la Movilidad Metropolitana*, que recull diversos indicadors de totes les regions, i el presenta en una de les ciutats membres en el curs d'una jornada de treball. És una eina d'utilitat, ja que permet la comparació entre les diverses aglomeracions metropolitanes de

l'Estat. És anàleg al baròmetre de l'EMTA abans esmentat, per bé que a escala espanyola.

Aquest any s'ha celebrat a Lleida la X Jornada plenària, en què es va presentar la publicació de l'Observatorio de l'any 2011.

Projectes europeus

El projecte Superhub (acrònim de *SUstainable and PERSuasive Human Users moBility in future cities*) del seu 7è Programa Marc de la UE aplega vint socis, entre empreses i organismes, entre els quals hi ha l'ATM. Es proposa desenvolupar una plataforma oberta capaç de:

- Recopilar dades en temps real de totes les fonts possibles de mobilitat, majoritàriament sostenible.
- Informar-ne els usuaris i aconsellar-los el mode i l'itinerari més convenients.

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

El projecte va començar el setembre del 2011 i té una durada de tres anys. Durant l'any 2013 s'ha conclòs la segona anualitat i s'han posat a punt diversos prototips de l'aplicació. Així mateix, s'ha passat una avaluació per part de la Comissió Europea.

Convé destacar l'acte de difusió del projecte organitzat pels membres catalans i celebrat a Barcelona, a la seu del Departament de Territori i Sostenibilitat el setembre, amb l'assistència d'un centenar de persones.

L'ATM també participa en el projecte MyWay (*European Smart Mobility Resource Manager*). De la mateixa manera que el Superhub, s'inclou en el 7è Programa Marc i pretén acabar elaborant una aplicació per informar i aconsellar l'usuari en les seves necessitats de mobilitat. La diferència amb el Superhub rau en el plantejament del projecte, més centrat en els mitjans de transport públic individual, com són la bicicleta pública o l'autobús a la demanda.

Hi participen 15 organismes o empreses de sis països diferents. Per part catalana hi intervé la Generalitat de Catalunya, representada per la DG de Transports i Mobilitat, juntament amb l'ATM i tres empreses més. Es preveu realitzar les proves de l'aplicació en tres indrets o "laboratoris vivents", segons la terminologia del projecte: Catalunya i l'RMB en particular, Berlín i Tríkala (Grècia).

El setembre va celebrar-se a Barcelona la reunió de llançament del projecte, la durada del qual és de trenta mesos, és a dir, fins al març de 2016.

L'objectiu del projecte City-Hub és la intermodalitat. Entre altres objectius lligats a aquest concepte, analitza diversos intercanviadors amb la intenció de facilitar la interconnectivitat entre modes i reduir emissions com a conseqüència del seu bon disseny.

L'ATM hi participa en qualitat d'assessor i avaluador. Al llarg de 2013 es va realitzar una reunió del projecte a Budapest.



Action COST TU0804 Shanti i TU1004 Transits

L'Action COST, acrònim de *Cooperation Scientifique et Technique*, és una iniciativa europea que aplega diversos especialistes coneixedors d'un tema, amb l'objecte que acabin emetent un document, sovint un llibre, que sigui d'interès per a la comunitat de professionals europeus que treballen en el mateix tema.

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

En el seu Comitè de Direcció hi ha figurat un representant de l'ATM. La durada del grup de treball ha estat de quatre anys a partir de 2009. El març de 2013 va lliurar-se el document final en una reunió celebrada a Brussel·les.

L'esmentat document és un informe de 149 pàgines, accessible i públic, amb l'índex següent:

- Introducció.
- Anàlisi de les diferents metodologies de les enquestes nacionals de mobilitat a Europa.
- Cap a unes estadístiques comparables de mobilitat de persones a Europa. Recomanacions per a l'obtenció de resultats comparables a partir de les enquestes de mobilitat.
- Harmonització a posteriori de les dades d'enquestes de mobilitat a Europa.
- Dades necessàries.
- Proposta de qüestionari.
- Noves tecnologies per a adquirir el comportament dels passatgers.

L'ATM participa en una altra Action COST, la TU1004, titulada "Modelling public transport passenger flows in the era of intelligent transport systems". Com pot deduir-se del títol, pretén repensar la modelització del transport públic incorporant-hi les possibilitats que brinden els ITS.

En el seu Comitè de Direcció hi figura un membre de l'ATM, i la seva durada també serà de quatre anys, comptadors a partir del maig de 2011. Durant l'exercici de 2013 va celebrar-se una reunió a Frankfurt, una altra a Estocolm i una darrera a Dresden. A la reunió d'Estocolm l'ATM hi va presentar la ponència *The use of ticket validation for transit planning purposes*, en la qual es descriuen els models de previsió de demanda que l'ATM utilitza en l'elaboració del PDI i també del PDM, la informació de partida dels quals prové, en gran manera, de

l'explotació de la base de dades de la integració tarifària.

La finalitat central d'aquest projecte és la redacció d'una monografia temàtica sobre el subjecte de l'Action descrit més amunt. A l'ATM se li va encomanar la redacció del capítol 2 de la publicació, *The role of public transport in sustainable cities and regions*, que s'ha realitzat durant aquest any.

Participació al PIARC, Associació Mundial de la Carretera

L'ATM va assistir a dues reunions del comitè tècnic sobre transport urbà sostenible d'aquest organisme. La primera va tenir lloc a Providence (Rhode Island, EUA) el maig i la segona, a Buenos Aires, el novembre.

Altres activitats de projecció exterior

L'ATM ha atès invitacions per exposar algun dels seus desenvolupaments. Les activitats més destacades del 2013 en aquest sentit van ser:

- Sfax, Tunísia. Participació i presentació de l'ATM en una jornada regional sobre el transport urbà sostenible.
- Casablanca, Marroc. Participació i presentació de l'ATM i de les seves competències a l'"Atelier sur l'intégration des transports publics" organitzat per l'AODU, autoritat de la mobilitat de Casablanca. Aquesta actuació es va complementar amb una visita a Barcelona dels representants de l'AODU.
- Madrid. Jornada Tècnica en què l'ATM va presentar el desenvolupament del PDM.
- San José, Costa Rica. Participació en un congrés sobre tarifa integrada i cobrament electrònic. Visita a la Cámara Nacional de Transporte i reunions al Ministerio de Obras Públicas y Transporte i a l'Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.
- Madrid. Jornada de treball organitzada per IBM amb el títol "Desafíos y oportunidades para la banca en la sociedad móvil", en què l'ATM va presentar la comunicació *Un ejemplo de las ventajas contactless en la sociedad móvil actual*.
- IV Foro AECOC de Transporte Urbano de Mercancías.
- Barcelona. Workshop de SEAT "Future of Urban Mobility".
- Lima, Perú. "III Encuentro iberoamericano de movilidad urbana sostenible".
- Londres, Regne Unit. "Mobile commerce round table on mobile NFC public transport".



Visites ateses a l'ATM

L'ATM rep sol·licituds de visita per part d'organismes diversos (institucions, associacions o universitats) interessats en diferents aspectes de la seva activitat com a autoritat del transport públic i de la mobilitat. Al llarg de 2013, les visites ateses per l'ATM van ser:

- Universitat de Manchester, Regne Unit.
- Càtedra Abertis, Barcelona.
- Trobada empresarial França i Espanya al Corredor del Mediterrani.
- Lagos Metropolitan Area Transport Authority (LAMATA) de Lagos, Nigèria.
- Dhaka Transportation Coordination Authority (DTCA) de Dacca, Bangla Desh.
- Delegació de Quito, l'Equador.
- Gerència del Metropolitano de Tenerife.
- Delegació del Korean Transport Institute.

ω | Estadísticas del sistema



TransMet Xifres 2013

Durant l'any 2013 la demanda del transport públic de l'àrea de Barcelona va ser de 900,1 milions de viatgers, un 0,03 % més que l'any 2012. Després d'un inici d'any de menor demanda, el canvi de tendència en l'ús del sistema de transport al llarg del segon semestre va possibilitar l'estabilització del nombre de viatgers respecte a l'any anterior.

El transport en autobús va acumular 325,8 milions de viatgers, un increment de l'1,3 % respecte a l'any 2012. Els autobusos de l'AMB –Barcelona i la primera corona tarifària– van experimentar un creixement de l'1,7 %, amb 257,5 milions de viatgers l'any 2013. El transport interurbà va registrar un augment de l'1,8 %, amb 30,2 milions de viatgers enfront dels 29,6 milions de l'any 2012. En el cas del transport urbà de municipis de l'AMTU la demanda va ser de 38,1 milions de viatgers, una disminució d'un 1,6 % respecte a l'any anterior.

La demanda del mode ferroviari va ser de 574,3 milions de viatgers, un 0,7 % menys que l'any 2012. Per operadors, FMB i Rodalies de Catalunya operat per Renfe van tenir una disminució de la demanda de l'1 % i el 0,8 % respectivament, mentre que FGC va incrementar el nombre de viatgers un 0,6 % i el TRAM, un 0,5 %.

En termes d'oferta, el novembre van entrar en servei cinc línies TB de la Nova Xarxa de Bus: H8 (Camp Nou – La Maquinista), H10 (Badal – Olímpic de Badalona), H16 (Paral·lel – Fòrum), V3 (Zona Franca – Can Caralleu) i V17 (Port Vell – Carmel).

Cal destacar també la incorporació a la xarxa *expres.cat* dels serveis Igualada –Barcelona (juny) i Vall del Tenes–Barcelona (setembre), així com la posada en marxa del servei de la conurbació de Granollers, que ofereix servei urbà als municipis de Granollers, la Roca del Vallès, les Franqueses del Vallès i Canovelles.

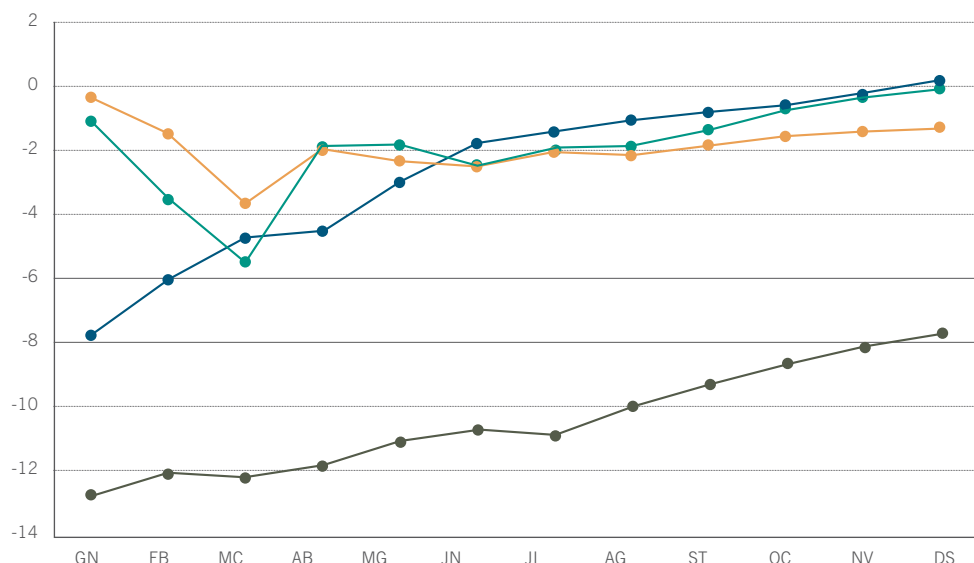
El gràfic adjunt mostra la taxa de variació interanual acumulada de diferents indicadors de mobilitat de viatgers. Els indicadors mostren una tendència a l'alça a partir del segon quadrimestre, i en destaca especialment la total recuperació de la demanda del transport públic col·lectiu respecte a l'any anterior, en contrast amb el valor interanual encara negatiu del transport privat, tant als accessos viaris a Barcelona ciutat com a les autopistes de peatge.



MOBILITAT MENSUAL DE VIATGERS 2013

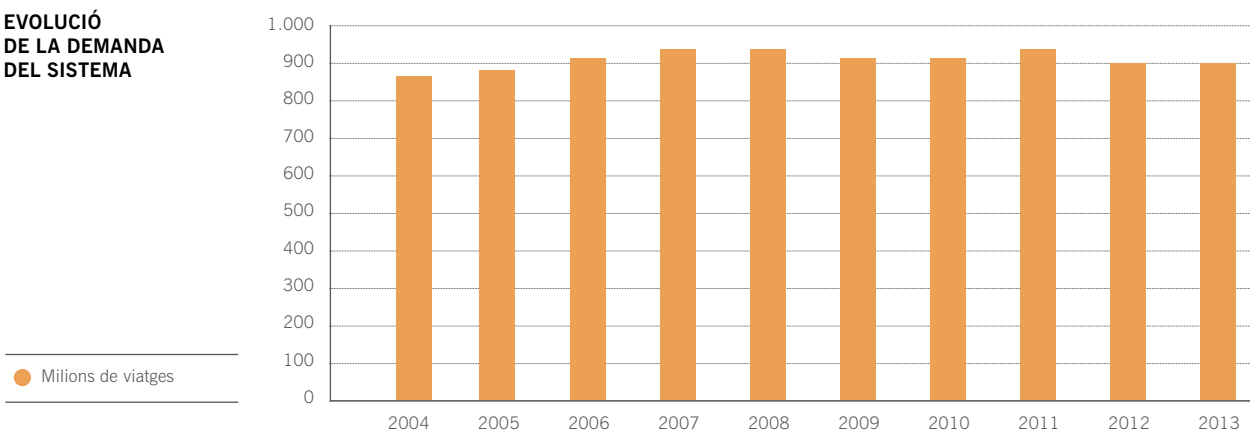
TAXA DE VARIACIÓ INTERANUAL ACUMULADA
UNITATS: PERCENTATGE/MES

- Trànsit de passatgers de l'aeroport de Barcelona
- Transport públic col·lectiu
- Trànsit als accessos viaris al Barcelonès
- Trànsit de vehicles lleugers en autopistes de peatge



Font: Indicadors de mobilitat i conjuntura, 2013. ATM

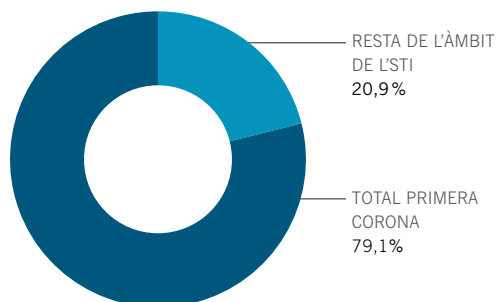
EVOLUCIÓ DE LA DEMANDA DEL SISTEMA



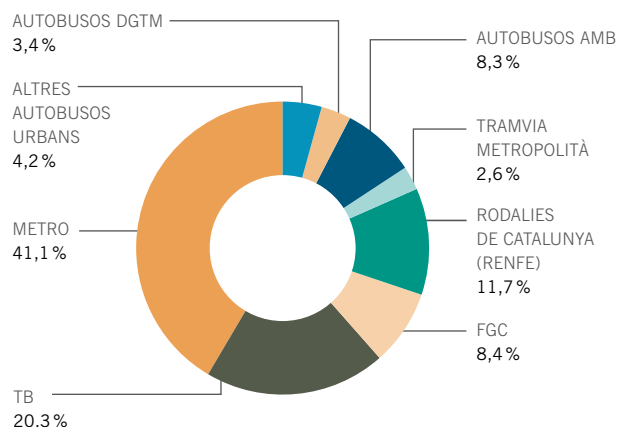
DADES BÀSIQUES 2013

	LÍNIES	XARXA (KM)	VEH-KM (MILIONS)	↑ OFERTA 13/12 %	VIATGES (MILIONS)	↑ DEMANDA 13/12 %	RECAPTACIÓ (M€)
Metro	7	102,6	84,3	-1,1 %	369,9	-1,0 %	240,17
FGC	2	143,9	30,5	-3,0 %	75,5	0,6 %	68,27
Rodalies de Catalunya (Renfe)	6	456,4	106,5	-0,2 %	105,1	-0,8 %	136,35
Tramvia Metropolità	6	29,1	2,5	-2,5 %	23,8	0,5 %	12,52
Subtotal ferroviari	21	732,0	223,7	-0,9 %	574,3	-0,7 %	457,31
Transports de Barcelona	102	879,0	40,8	1,3 %	183,0	1,7 %	131,78
Autobusos AMB (gestió indirecta)	105	1.292,6	36,4	-0,7 %	74,6	1,7 %	75,86
Autobusos DGTM (Generalitat Cat.)	352	10.251,4	39,7	0,8 %	30,2	1,8 %	38,61
Altres autobusos urbans	120	1.045,2	13,1	-2,3 %	38,1	-1,6 %	20,02
Subtotal bus	679	13.468,2	130,0	0,2 %	325,9	1,3 %	266,27
TOTAL	700	14.200,2	353,7	-0,5 %	900,2	0,0 %	723,59

DISTRIBUCIÓ DE VIATGES PER ÀMBITS



DISTRIBUCIÓ DE VIATGES PER OPERADORS



MODE FERROVIARI	LÍNIES	XARXA (KM)	ESTACIONS	TRENS/HORA PUNTA I SENTIT	VEH-KM (MILIONS)	VIATGES (MILIONS)	RECAPTACIÓ (M€)
◦ Primera corona STI							
Metro							
L1		20,7	30	16	18,0	100,9	
L2		13,1	18	17	11,2	41,2	
L3		18,4	26	18	16,6	80,1	
L4		17,3	22	15	13,5	50,9	
L5		18,9	26	20	16,9	86,7	
L9/L10		11,1	12	20	7,6	8,3	
L11		2,3	5	8	0,4	1,1	
Funicular Montjuïc		0,8	2	6		0,7	
Subtotal Metro	7	102,6	141	120	84,3	369,9	240,17
FGC							
Línia Barcelona-Vallès		12,0	18	32	6,9	25,9	13,79
Línia Llobregat-Anoia		12,0	11	15	4,7	13,5	7,20
Subtotal FGC	2	24,0	29	47	11,6	39,4	20,99
Rodalies de Catalunya (Renfe)							
R1		29,0	12	10		6,7	
R2		46,1	13	10		7,1	
R3		20,1	9	3		1,1	
R4		26,5	13	8		6,1	
R7		7,8	5	4		0,5	
Subtotal Rodalies	5	129,5	52	35	nd⁽³⁾	21,6	nd⁽³⁾
Tramvia Metropolità							
Trambaix	3	15,1	29	15	1,5	16,1	8,69
Trambesós	3	14,0	27	8	1,0	7,7	3,84
Subtotal tramvia	6	29,1	56	23	2,5	23,8	12,52
Total primera corona STI	20	285,2	278	225	98,4	454,7	273,68
◦ Resta STI							
FGC							
Línia Barcelona-Vallès		32,0	15	22	9,3	28,7	35,19
Línia Llobregat-Anoia		87,0	31	8	9,6	7,4	12,09
Funicular de Gelida		0,9	3	2	0,0	0,0	0,00
Subtotal FGC	2	119,9	49	32	18,8	36,1	47,29
Rodalies de Catalunya (Renfe)							
R1		65,6	19	10	24,0	27,6	
R2		95,6	21	10	41,3	24,7	
R3		56,7	12	3	8,9	5,2	
R4		115,0	27	8	28,6	23,2	
R7		5,7	2	4	1,4	1,9	
R8		40,6	8	1	2,3	0,9	
Subtotal Rodalies	6	379,2	89	36	106,5	83,5	136,35
Total resta STI	8	499,1	138	68	125,3	119,6	183,63
Total sistema ferroviari	21	732 ⁽¹⁾	384 ⁽²⁾	228,0	223,7	574,3	457,32

(1) No inclou duplictat de xarxa assignada a cada línia.

(2) No inclou duplictat d'estacions assignades a cada línia.

(3) Les dades de Rodalies de Catalunya (Renfe) són referents al total STI.

MODE BUS	LÍNIES	XARXA (KM)	VEHICLES EN SERVEI	MITJANA D'EDAT FLOTA EN SERVEI	VEH-KM (MILIONS)	VIATGES (MILIONS)	RECAPTACIÓ (M€)
o Autobusos de titularitat AMB							
Transports de Barcelona, SA	102	879,0	835	8,0	40,8	183,0	131,78
Authosa	2	8,6	9	4,8	0,4	1,9	0,72
Mohn, SL	22	400,1	128	6,2	9,4	16,4	9,35
Oliveras, SL	13	136,2	56	5,6	4,1	8,1	3,83
Rosanbus, SL	10	103,5	59	6,9	3,4	11,1	5,30
TCC2, SL	2	25,1	10	8,9	0,5	0,4	0,18
Tusgsal	41	495,0	250	6,4	12,5	29,0	12,66
Soler i Sauret, SA	7	40,5	15	8,0	0,8	1,6	0,64
SGMT, SL	2	34,1	23	4,3	4,0	4,8	24,73
Bus Nou Barris, SLU	4	26,1	5	8,4	0,4	0,4	0,14
UTE Julià – Trapsa – Marfina Bus	2	23,6	36	3,8	1,1	0,9	18,32
Total primera corona STI	207	2.171,5	1.426	7,2	77,2	257,5	207,64
o Resta STI: bus de titularitat DGTM – transport interurbà							
Autocars R. Font, SA	10	165,9	11	6,9	1,1	1,0	0,97
Cingles Bus, SA	18	433,3	17	6,7	1,4	0,9	0,98
Cintoi Bus, SL	8	214,0	36	7,8	4,5	1,2	2,33
CRA La Hispania, SA	22	429,2	19	6,6	1,6	1,8	1,55
Empresa Casas, SA	17	321,9	34	8,5	3,1	3,2	4,52
Empresa Sagalés, SA	51	1.182,7	37	6,8	3,2	2,5	3,89
Empresa Plana, SL	4	146,8	11	9,0	0,9	1,2	1,36
FYTSA	25	732,5	33	6,2	3,0	2,7	3,27
La Hispano Igualadina, SL	39	1.865,0	52	6,0	3,8	1,6	3,55
La Vallesana, SA	11	206,6	17	6,0	1,1	1,2	1,11
Sarbus (Marfina Bus, SA)	17	352,7	51	7,0	4,6	4,4	4,51
Soler i Sauret, SA	24	448,0	40	6,7	2,6	2,9	2,77
Transportes Castellà, SA	20	641,7	13	6,8	0,9	0,5	0,41
Altres (19)	86	3.111,2	138	6,1	7,8	5,1	7,39
Total resta STI interurbà	352	10.251,4	509	6,7	39,7	30,2	38,61
o Resta STI: bus de titularitat municipal – transport urbà							
E. Sagalés (Conurbació Granollers)	7	56,6	10	10,2	0,5	1,2	0,74
CTSA – Mataró Bus	8	40,3	23	7,8	1,1	4,2	2,60
CTSA – Rubí Bus	7	48,8	13	7,6	0,8	1,3	0,67
Manresa Bus, SA	8	36,1	14	8,5	0,5	1,7	1,00
Sarbus+Saiz (Sant Cugat)	12	108,2	19	6,0	1,3	1,5	0,62
TCC (Vilanova i la Geltrú)	4	21,6	8	9,8	0,5	0,8	0,53
TMESA (Terrassa)	13	104,3	52	9,0	2,8	12,0	5,40
TUS, S. Coop. CL (Sabadell)	13	112,8	54	11,4	3,0	12,4	6,58
Altres (18)	48	516,5	45	7,7	2,6	2,9	1,89
Total resta STI urbà	120	1.045,2	238	8,9	13,1	38,1	20,02
Total sistema bus	679	13.468,2	2.173	7,3	130,0	325,8	266,27

Enquesta de mobilitat en dia feiner 2013

La mobilitat en dia feiner a la regió metropolitana de Barcelona té en l'enquesta anual EMEF un instrument d'observació. Es tracta d'una enquesta telefònica de mobilitat en dia feiner sobre una mostra dels residents a l'RMB majors de 16 anys: es demanen tots els desplaçaments que s'han fet el dia laborable anterior a la data d'enquesta i les seves característiques (motiu, mode, durada...).

A l'RMB es fan 15,9 milions de desplaçaments diaris, equivalent a una mitjana de 4,1 desplaçaments per persona i dia.

La població no mòbil són 370.959 individus, persones que no han fet cap desplaçament el dia anterior a l'enquesta. Aquest grup fa que la mitjana total de desplaçaments per persona i dia se situï en el valor de 3,8. D'entre la població no mòbil, el motiu de no desplaçar-se va ser, en gran part (46 %), que no va voler sortir o no li va caldre. Una altra raó principal, un 30 % dels casos, va ser per malaltia.

CARACTERÍSTIQUES BÀSIQUES DE LA MOBILITAT

	INDIVIDUS		DESPLAÇAMENTS*	MITJANA DESPLAÇAMENTS/DIA
	ABSOLUTS	%	ABSOLUTS	
Població amb mobilitat	3.868.109	91,2	15.895.137	4,1
Població sense mobilitat	370.959	8,8	0	0,0
Total població general	4.239.068	100,0	15.895.137	3,8

* No s'han inclòs els desplaçaments *in labore*, inherents a certes activitats (comercial, de missatgeria, de transport de viatgers i de mercaderies, etc.) que s'estimen en 506.227 viatges/dia. Aquest segment representa un 1 % de la població major de 16 anys, amb una mitjana de 12 desplaçaments laborals durant la jornada.

Motius de la mobilitat

La mobilitat ocupacional (per feina i per estudis), incloent els desplaçaments de tornada al domicili, representa el 28,4 % de la mobilitat total a la regió.

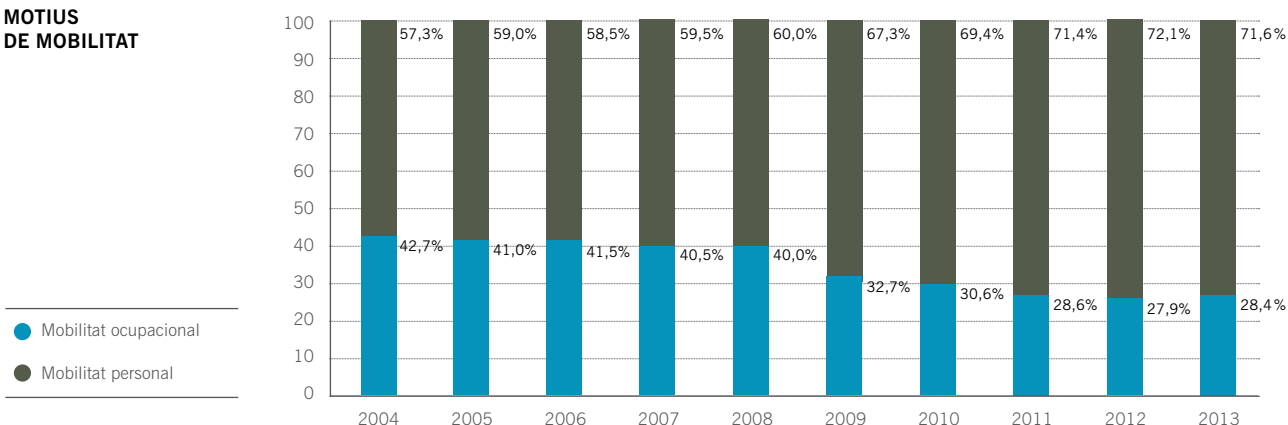


MOTIU DEL DESPLAÇAMENT	DESPLAÇAMENTS	PERCENTATGE
Treball	1.986.490	12,5 %
Estudis	562.760	3,5 %
Mobilitat ocupacional	2.549.250	16,0 %
Compres	1.633.833	10,3 %
Acompanyament	1.456.056	9,2 %
Oci, esport, àpats, diversió	1.061.990	6,7 %
Passeig	676.374	4,3 %
Gestions personals	674.376	4,2 %
Visites a amics/familiars	555.636	3,5 %
Visites mèdiques	292.605	1,8 %
Mobilitat personal	6.350.870	40,0 %
Tornada a casa ocupacional	1.965.427	12,4 %
Tornada a casa personal	5.029.590	31,6 %
Tornada a casa	6.995.017	44,0 %
Total RMB	15.895.137	100,0 %

S'observa una certa triangulació: els desplaçaments de tornada a casa no són el 50 % del total, sinó només el 44 %, degut a l'encadenament de desplaçaments per diferents motius amb una sola tornada al domicili.

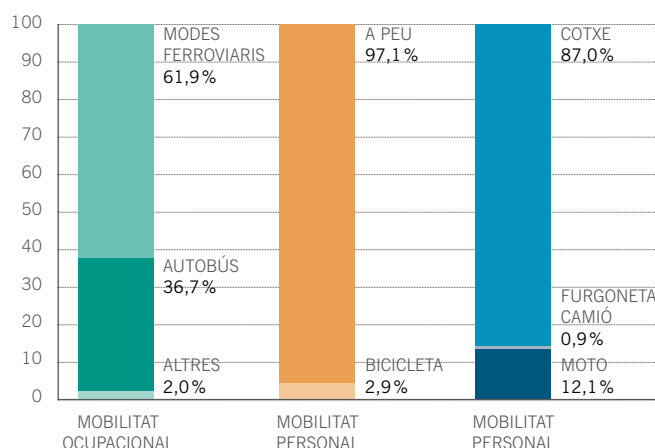
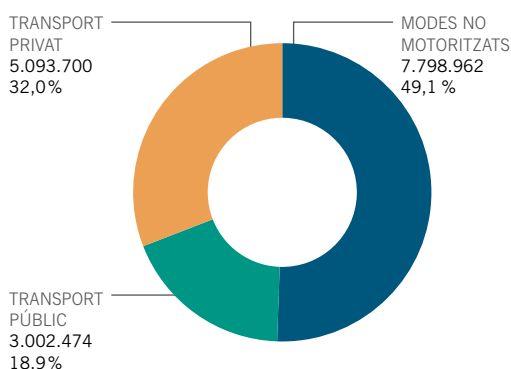
La mobilitat personal és majoritària: es fan 11,4 milions de desplaçaments cada dia a l'RMB (71,6 % de la mobilitat, considerant també les respectives tornades a casa). En la darrera dècada, la mobilitat personal ha crescut respecte a l'ocupacional.

MOTIUS DE MOBILITAT



Distribució modal

Prop del 50 % dels desplaçaments de l'RMB es fan a peu i en bicicleta. La resta s'efectua amb mitjans mecanitzats: el 32 %, en vehicle privat, i el 19 %, en transport públic.



L'ocupació del cotxe declarada per les persones entrevistades té un valor mitjà a l'RMB d'1,6 persones per vehicle. Si s'analitza la distribució modal segons el motiu del desplaçament es troba una clara diferència entre els dos grans

grups de motius, ocupacionals i personals. Així, la mobilitat ocupacional és eminentment mecanitzada (només el 22 % dels viatges es fan a peu o en bicicleta), mentre que la mobilitat personal és predominantment pedestre (60 %).

MODE DE TRANSPORT		MOTIU DE DESPLAÇAMENT				
		MOBILITAT OCUPACIONAL	MOBILITAT PERSONAL	TORNADA A CASA OCUPACIONAL	TORNADA A CASA PERSONAL	TOTAL
Desplaçaments	Modes no motoritzats	564.557	3.807.539	423.502	3.003.364	7.798.962
	Transport públic	828.289	840.535	656.711	676.939	3.002.474
	Transport privat	1.156.404	1.702.796	885.213	1.349.287	5.093.700
	Total	2.549.250	6.350.870	1.965.427	5.029.590	15.895.137
% columna	Modes no motoritzats	22,1 %	60,0 %	21,5 %	59,7 %	49,1 %
	Transport públic	32,5 %	13,2 %	33,4 %	13,5 %	18,9 %
	Transport privat	45,4 %	26,8 %	45,0 %	26,8 %	32,0 %
	Total	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %
% fila	Modes no motoritzats	7,2 %	48,8 %	5,4 %	38,5 %	100,0 %
	Transport públic	27,6 %	28,0 %	21,9 %	22,5 %	100,0 %
	Transport privat	22,7 %	33,4 %	17,4 %	26,5 %	100,0 %
	Total	16,0 %	40,0 %	12,4 %	31,6 %	100,0 %

Pel que fa al total de les etapes en els diversos modes, els 15,9 milions de desplaçaments corresponen a 17,5 milions d'etapes, resultant un índex d'intermodalitat d'1,1.

MITJÀ DE TRANSPORT	ETAPES	PERCENTATGE
Caminant	8.293.901	47,5 %
Bicicleta	252.884	1,4 %
Total no motoritzat	8.546.785	49,0 %
Autobús	1.421.018	8,1 %
Metro	1.303.164	7,5 %
Altres ferroviaris (FGC, Rodalies Renfe, Tramvia)	800.686	4,6 %
Resta TPC	170.455	1,0 %
Total TPC	3.695.323	21,2 %
Cotxe	4.541.369	26,0 %
Moto	625.614	3,6 %
Resta vehicle privat	47.421	0,3 %
Total vehicle privat	5.214.404	29,9 %
Total etapes	17.456.512	100,0 %
Total desplaçaments	15.895.137	
Ràtio etapes/desplaçaments	1,1	

La intermodalitat més elevada es dona en el transport públic: un 38 % dels desplaçaments en transport públic són multimodals. Els 1,15 milions de viatges intermodals diaris en transport públic es desglossen en un 45 % de viatges amb transbordament a altres modes públics, un 45 % d'intercanvis amb modes privats i un 10 % amb mitjans no motoritzats (a peu, en bicicleta).

La mobilitat i el temps

La durada mitjana dels desplaçaments que es fan a l'àrea de Barcelona és de 21 minuts.

TIPUS DE DESPLAÇAMENTS

	MODE DE TRANSPORT			DURADA MITJANA
	MODES NO MOTORITZATS	TRANSPORT PÚBLIC	TRANSPORT PRIVAT	
Intermunicipal	25,1	48,3	25,1	32,3
Intramunicipal	15,6	26,6	11,7	16,4
Durada mitjana	16,1	36,8	19,0	20,9

El temps percebut dels desplaçaments és de 16 minuts de mitjana en els modes no mecanitzats, els desplaçaments en transport privat tenen una durada mitjana de 19 minuts i, en canvi, la durada mitjana dels desplaçaments en transport públic és més alta, 37 minuts. Naturalment, els viatges entre municipis consumeixen més temps –en tots els modes– que els intramunicipals.

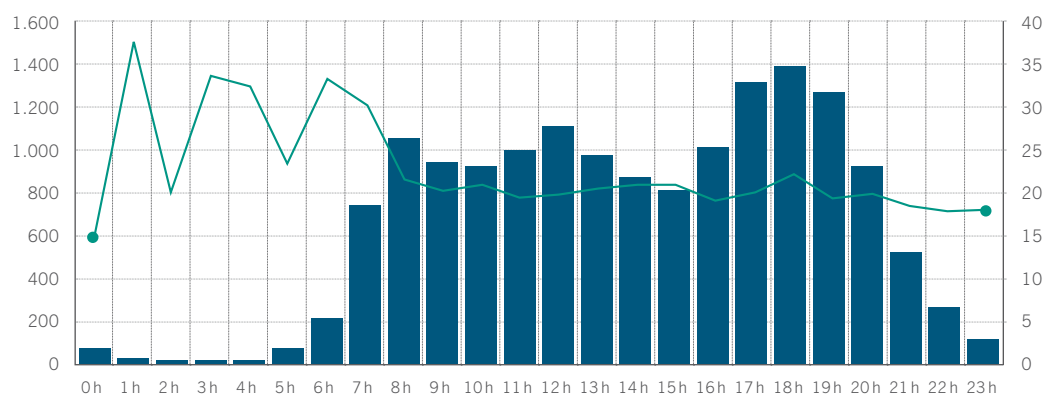
La distribució dels desplaçaments durant un dia laborable mitjà mostra un màxim de mobilitat en la franja de les 5 a les 8 de la tarda.



DISTRIBUCIÓ DELS DESPLAÇAMENTS EN DIA LABORABLE

UNITATS: MILERS DESPLAÇAMENTS / DURADA MITJANA (MIN) / FRANJA HORÀRIA

- Desplaçaments
- Durada

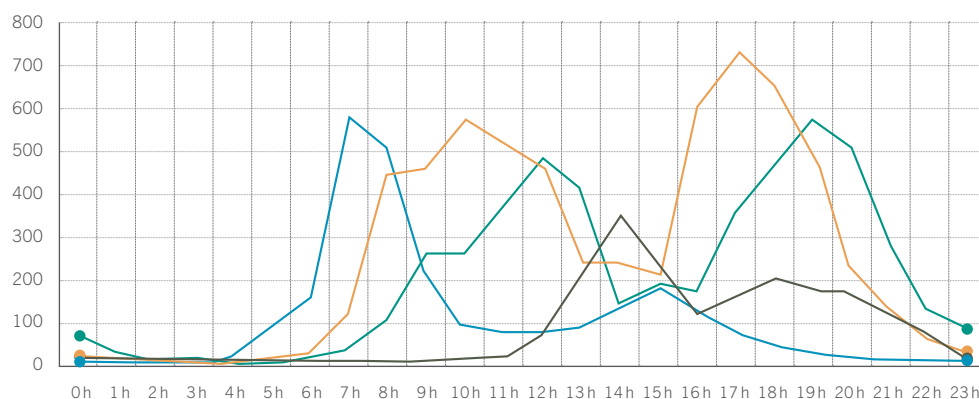


La mobilitat ocupacional té una distribució en dues onades: la de matí, amb hora punta a la franja 7-8 h, i la de la tarda, de magnitud molt menor, amb hora punta a les 15-16 h. En canvi, la mobilitat personal té dues onades importants, al matí (10-11 h) i a la tarda (16-18 h).

MOTIU DE DESPLAÇAMENT

UNITATS: MILERS DE DESPLAÇAMENTS / FRANJA HORÀRIA

- Mobilitat ocupacional
- Mobilitat personal
- Tornada a casa personal
- Tornada a casa ocupacional



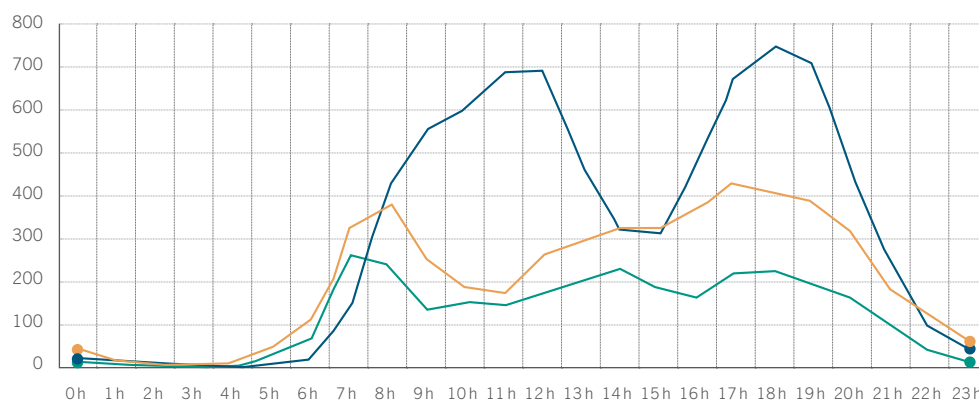
Si s'analitza el temps per modes s'observa la relativa homogeneïtat de la distribució del transport públic durant la jornada amb les 8 h com a hora punta, una major concen-

tració de transport privat a la tarda respecte al matí, i una doble onada en els desplaçaments a peu amb màxims a mig matí i a mitja tarda.

MODES DE TRANSPORT

UNITATS: MILERS DE DESPLAÇAMENTS / FRANJA HORÀRIA

- Modes no motoritzats
- Transport privat
- Transport públic

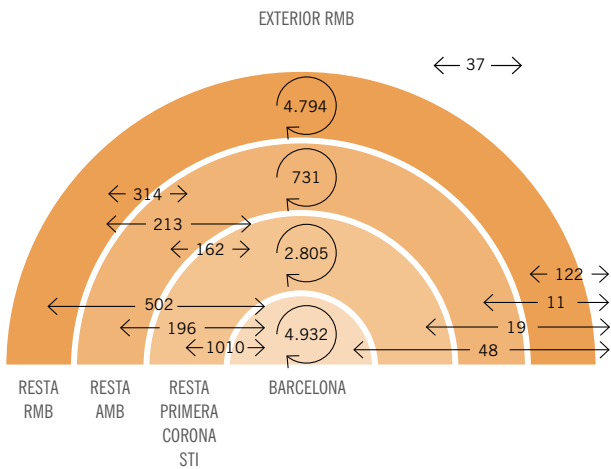


Fluxos de mobilitat

Tant en els fluxos entre zones metropolitanes (relació de Barcelona ciutat amb els altres 17 municipis de la primera corona i amb la resta de la regió metropolitana) com en els fluxos entre les set comarques de la regió destaca la polaritat de Barcelona.

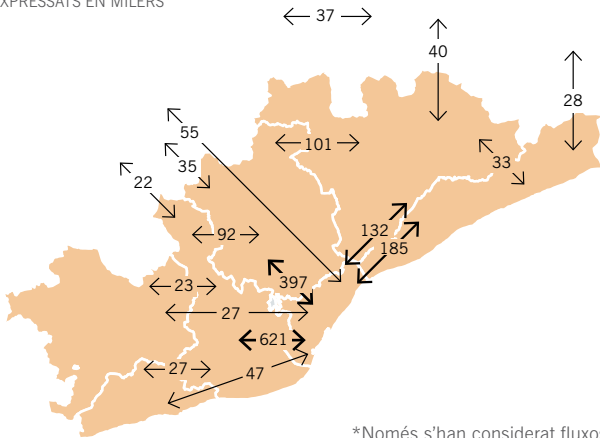
FLUXOS ENTRE ZONES METROPOLITANES

DESPLAÇAMENTS
EXPRESSATS EN MILERS



FLUXOS ENTRE LES 7 COMARQUES DE LA REGIÓ*

DESPLAÇAMENTS
EXPRESSATS EN MILERS



*Només s'han considerat fluxos > 20.000 desplaçaments/dia

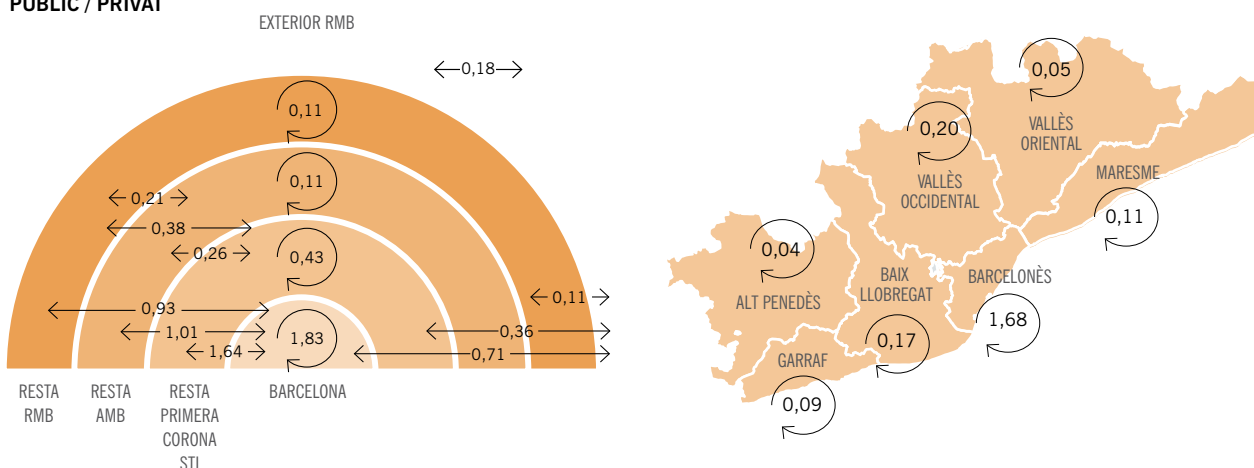
L'autocontenció comarcal és elevada en tot el territori, però la municipal (origen i destinació del viatge dins un mateix municipi) només supera el 80 % al Barcelonès.

COMARCA DE RESIDÈNCIA	AUTOCONTENCIÓ	
	MUNICIPAL	COMARCAL
Alt Penedès	60,6 %	84,0 %
Baix Llobregat	59,6 %	76,6 %
Barcelonès	82,3 %	92,4 %
Garraf	64,2 %	78,2 %
Maresme	62,4 %	82,6 %
Vallès Occidental	66,0 %	85,2 %
Vallès Oriental	59,3 %	81,8 %

El nivell d'ús del vehicle privat en aquests fluxos és força diferent: la ràtio transport públic / vehicle privat a la ciutat de Barcelona (1,83) i als fluxos amb Barcelona (1,64, 1,01 i 0,93) és radicalment contrària a la resta de fluxos, en què predomina el vehicle privat.

L'anàlisi per comarques mostra també que només en els desplaçaments intracomarcals del Barcelonès la ràtio transport públic / transport privat és >1.

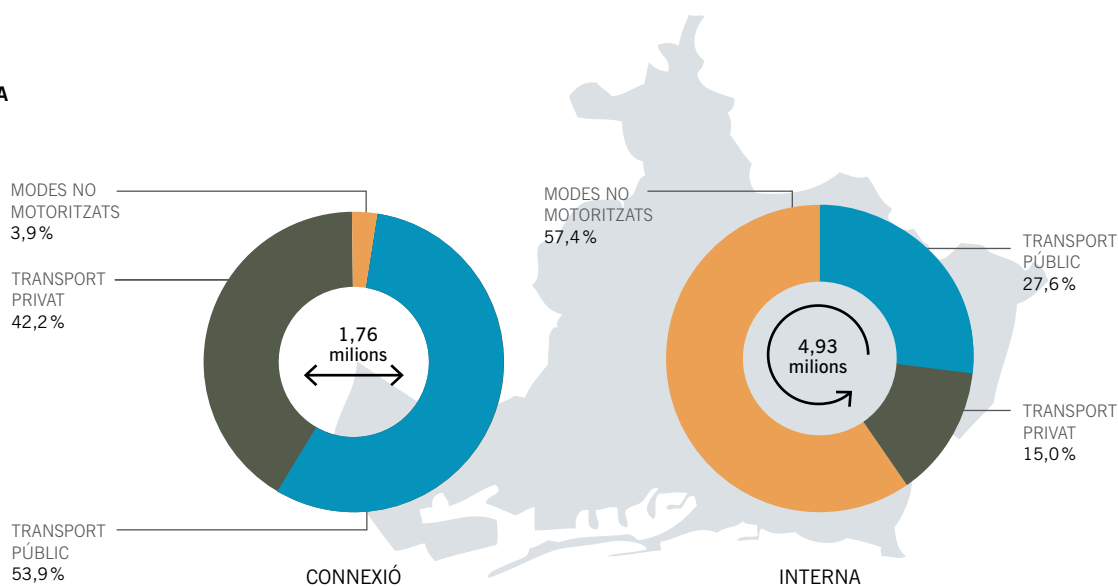
RÀTIO TRANSPORT PÚBLIC / PRIVAT



Barcelona ciutat

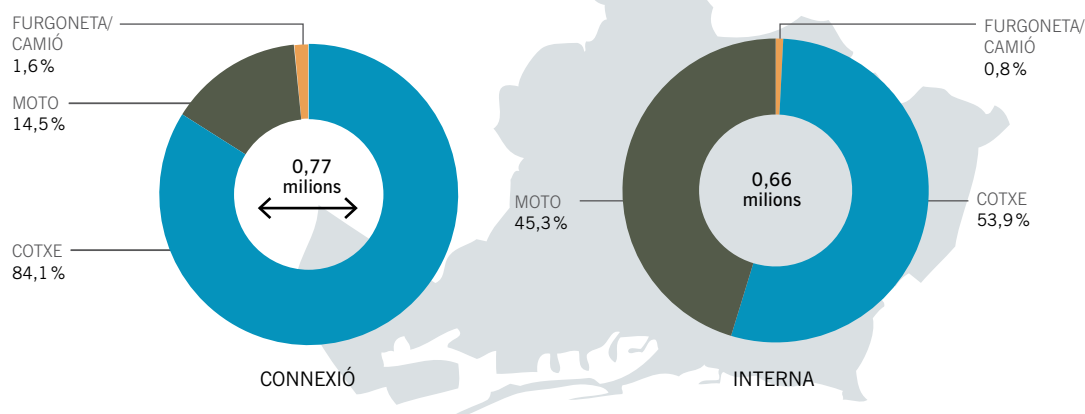
El conjunt dels desplaçaments dels residents a Barcelona ciutat és clarament més sostenible que el de la resta de la població, i arriba a una quota de més del 57 % de desplaçaments a peu i en bicicleta, i de gairebé el 28 % dels desplaçaments en transport públic.

MOBILITAT A BARCELONA



El mode privat a Barcelona ciutat té el mateix volum de desplaçaments interns que de connexió. Es basa molt en l'ús de la moto, que obté el 45 % dels desplaçaments interns en vehicle privat.

MOBILITAT AMB VEHICLE PRIVAT A BARCELONA

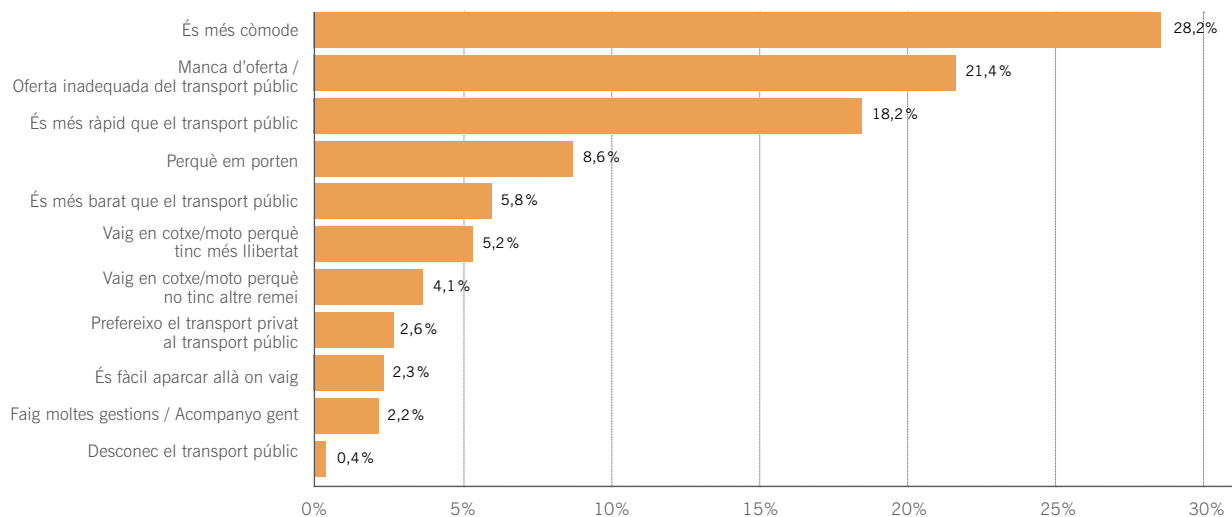


Percepció de la ciutadania

Motiu d'ús dels vehicles privats

S'ha demanat a les persones que opten pel transport privat quina és la seva motivació a l'hora de triar-lo. Les tres causes més comunes són la comoditat (28 %), la manca d'alternativa de transport públic (21 %) i la menor rapidesa del públic (18 %).

MOTIUS PER A UTILITZAR EL COTXE/MOTO

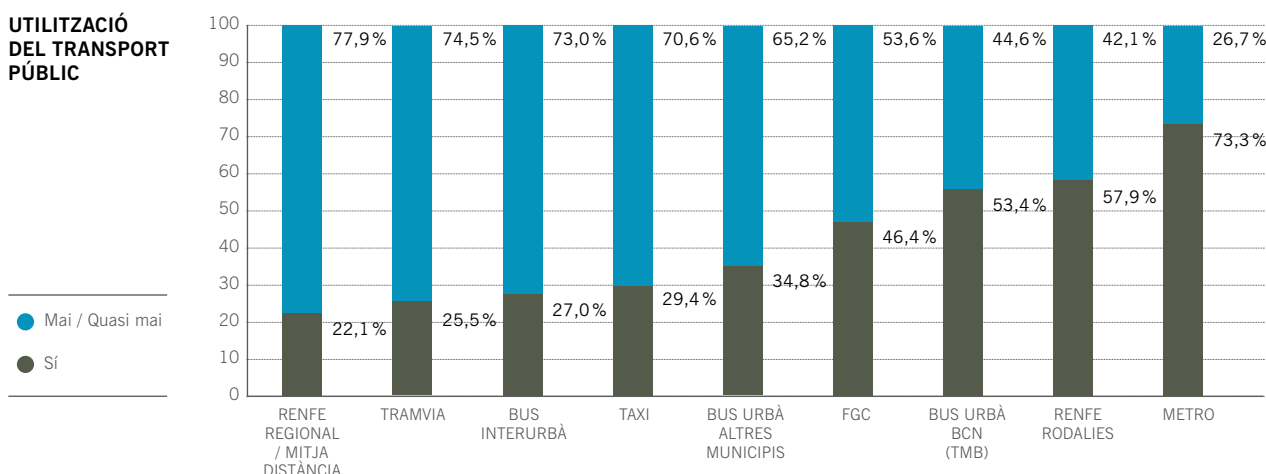


Modes públics més utilitzats

A la població usuària del transport públic (els que declaren que l'utilitzen) se li ha demanat quins modes utilitza d'entre els existents a l'RMB.

Un 73 % de la població declara ser usuària del metro, que és el mode públic més utilitzat. Per contra, el servei de Renfe mitja distància i el tramvia són els menys utilitzats (mai o quasi mai) i només prop d'una quarta part de la població els fa servir.

UTILITZACIÓ DEL TRANSPORT PÚBLIC

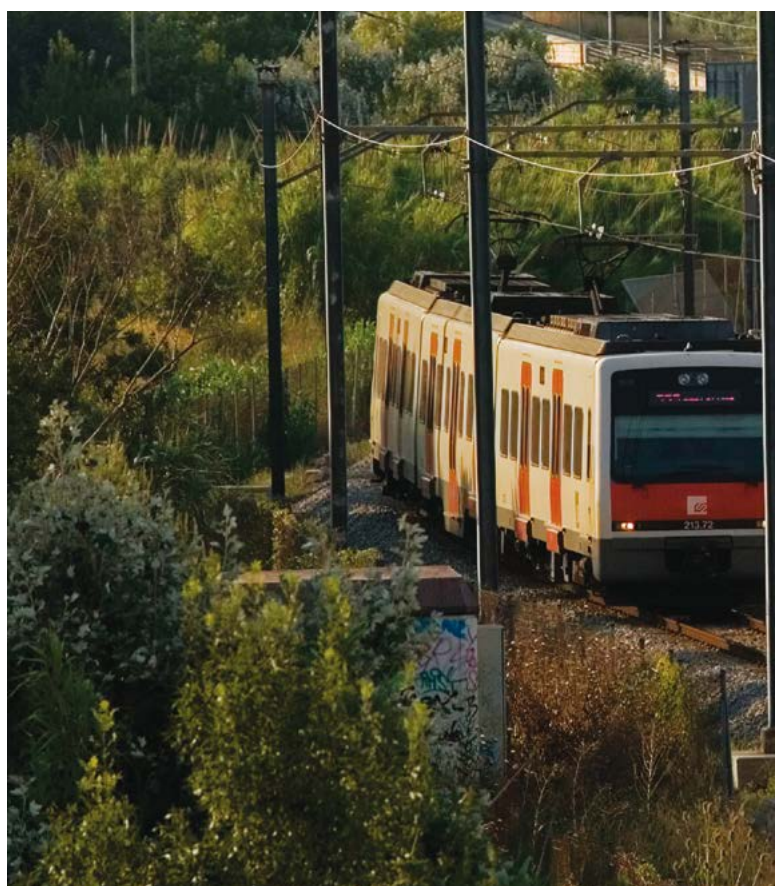


El motiu principal pel qual es fan servir els modes públics té una resposta diferenciada entre segments poblacionals.

Considerant la captivitat, el fet de no disposar de cotxe (resposta núm. 4), no tenir permís de conduir (núm. 8) o no tenir cap altra alternativa (núm. 6) són les respostes donades en un 22 % dels casos, i són el segment de persones sense estudis i el d'estudiants els que mostren una major captivitat del transport públic. Les dones es manifesten més captives del transport públic que els homes.

La raó econòmica és la més anomenada a l'hora de definir la causa de l'opció de transport públic: per a tots els segments de població és una de les causes principals de viatjar en transport públic.

Una qüestió de convicció per a triar el transport públic, com per exemple la conscienciació social/mediambiental (núm. 9), només és rellevant en les respostes dels estudiants i en el segment de menors de trenta anys.



MOTIUS PER A UTILITZAR EL TRANSPORT PÚBLIC

	GÈNERE		EDAT			SITUACIÓ PROFESSIONAL					NIVELL D'ESTUDIS				TOTAL
	HOMES	DOMES	DE 16 A 29 ANYS	DE 30 A 64 ANYS	DE 65 I MÉS ANYS	ACTIU OCUPAT	ACTIU EN ATUR	JUBILAT O PENSIO-NISTA	TASQUES DE LA LLAR	ESTU-DIANT	SENSE ESTUDIS	PRIMA-RIS	SECUN-DARIS	UNIVER-SITARIS	
És més barat que el cotxe	19,4%	16,0%	16,9%	18,5%	15,0%	18,8%	15,3%	15,4%	15,8%	14,9%	14,9%	16,9%	16,7%	18,7%	17,4%
És més còmode	19,1%	15,7%	13,0%	17,6%	19,2%	17,4%	15,3%	19,1%	14,0%	13,3%	12,8%	16,1%	16,6%	18,9%	17,1%
És difícil aparcar allà on vaig	15,9%	16,1%	11,5%	18,7%	12,8%	18,0%	15,8%	14,3%	21,8%	7,5%	5,8%	14,6%	16,9%	17,4%	16,0%
No dispo de cotxe	8,4%	13,7%	14,9%	8,6%	16,2%	8,7%	12,1%	14,6%	7,8%	15,7%	22,2%	14,8%	11,6%	7,9%	11,5%
És més ràpid que el cotxe	8,4%	9,6%	8,9%	10,5%	5,6%	10,2%	11,1%	5,8%	14,6%	8,8%	6,2%	8,3%	8,7%	10,3%	9,1%
Vaig en transport públic perquè no tinc altre remei	4,1%	7,2%	6,9%	3,9%	10,4%	2,8%	5,8%	9,6%	6,5%	8,1%	18,2%	7,7%	5,7%	3,3%	5,9%
Vaig amb més tranquil·litat	5,9%	4,5%	3,9%	5,0%	6,4%	5,1%	3,5%	6,4%	3,2%	4,1%	6,8%	5,5%	4,5%	5,2%	5,1%
No tinc permís de conduir	3,1%	4,9%	8,2%	3,2%	3,4%	3,7%	3,4%	3,3%	5,1%	11,5%	5,2%	5,8%	4,8%	2,5%	4,2%
És menys contaminant / Consciència social	4,7%	3,5%	4,4%	3,5%	2,1%	4,8%	4,1%	2,4%	1,6%	8,1%	0,2%	1,9%	4,3%	5,6%	4,0%
Prefereixo el transport públic al transport privat	4,2%	3,7%	2,5%	4,4%	3,7%	4,2%	3,6%	4,2%	2,2%	2,6%	2,2%	2,9%	4,0%	4,7%	3,9%
Pel bon funcionament i l'oferta del transport públic	3,0%	2,1%	3,0%	2,2%	2,7%	2,2%	2,7%	2,4%	2,9%	3,4%	3,2%	2,1%	2,9%	2,3%	2,5%
Per evitar problemes de trànsit	1,5%	1,4%	1,2%	1,8%	0,6%	1,9%	1,8%	0,6%	2,6%	1,0%	1,1%	0,7%	1,6%	1,9%	1,4%
Tinc menor risc d'accidents	1,1%	0,6%	0,7%	0,8%	0,8%	0,8%	0,7%	0,9%	0,9%	0,7%	1,4%	1,4%	0,6%	0,5%	0,8%



Satisfacció i seguretat dels modes

Respecte a la satisfacció dels diversos modes la qualificació màxima, en una escala de 0 a 10, l'obté anar a peu. Els modes públics, tot i que ben considerats, són menys valorats que els altres; tanmateix, els darrers anys han anat obtenint cada vegada una millor qualificació.

SATISFACCIÓ PER UTILITZAR EL TRANSPORT PÚBLIC

MITJÀ DE TRANSPORT	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Anar a peu	7,8	7,7	8,2		8,2	8,1	8,2	8,2	8,4	8,5
Bicicleta	8,1	7,6	7,9	7,3	7,6	7,6	7,7	7,7	8,2	8,4
Moto	8,0	7,8	8,5	7,9	8,2	7,6	7,8	7,8	8,1	8,3
Cotxe	7,5	7,8	7,5	7,5	7,6	7,5	7,7	7,5	7,8	7,8
Tramvia		6,8	7,6	7,0	7,5	7,0	7,0	7,2	7,6	7,5
FGC		7,1	7,5	6,8	7,3	7,0	6,9	6,9	7,5	7,4
Taxi	6,4	6,3	6,8	6,2	6,5	6,6	6,6	6,5	7,2	7,3
Metro	6,5	6,3	6,9	6,2	6,7	6,5	6,6	6,6	7,1	7,2
Bus urbà de Barcelona (TMB)		6,4		6,2	6,4	6,5	6,5	6,6	7,0	7,1
Renfe regional / mitja distància			6,8		5,9	6,2	6,0	6,1	6,8	6,9
Bus urbà d'altres municipis (No TMB)		6,3		5,8	6,4	6,2	6,0	5,8	6,8	6,8
Bus interurbà		6,1	6,5	5,6	6,0	5,9	5,9	6,0	6,8	6,8
Renfe rodalies			6,4	5,5	5,8	6,1	6,1	6,3	6,7	6,6

En la valoració de la seguretat, anar a peu i el transport públic són els modes considerats amb menys risc d'accidents, modes més segurs. A l'altre extrem hi ha la moto, percebuda com el mitjà més insegur.

SEGURETAT ENS ELS MITJANS DE TRANSPORT

MITJÀ DE TRANSPORT	INSEGURETAT MITJANA
Moto/Ciclomotor	5,4
Bicicleta	4,2
Cotxe acompanyant	4,1
Cotxe conductor	3,9
Transport públic	2,7
A peu	1,9

Abastant aspectes tant de satisfacció com de seguretat dels modes, s'ha demanat l'opinió als residents a municipis de més de 30.000 habitants respecte a actuacions i propostes aplicables en espais urbans. En una escala del 0 (gens d'acord) al 10 (molt d'acord), l'opinió sobre nou propostes relatives a la mobilitat ha resultat, en un elevat grau, favorable a mesures com ara les de facilitar l'aparcament al propi barri a les persones residents, l'obligatorietat del casc per als ciclistes i augmentar els controls de velocitat i alcoholèmia. D'altra banda, obté un clar rebuig el fet de permetre la circulació de ciclistes per les voreres.

MESURES DE MOBILITAT: VALORACIÓ MITJANA	TOTAL RMB
Donar un tractament especial als residents per tal que puguin aparcar al seu barri	8,1
Obligar els ciclistes a portar casc a les ciutats	7,7
Realitzar més controls de velocitat i d'alcoholèmia	7,7
Crear més carrils bici o adaptar més carrers per al pas de bicicletes	7,2
Transformar més carrers per a ús exclusiu de vianants	6,7
Crear més aparcaments per a bicicletes	6,6
Posar carrils bus, o augmentar-ne el nombre, per reduir els temps de viatge	6,6
Ampliar els aparcaments per a motos a la calçada a les ciutats	6,0
Permetre la circulació de ciclistes per les voreres, junt amb els vianants	2,8





4 | Informe d'auditoria



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

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

Informe d'auditoria de Comptes Anuals de l'exercici 2013

Març 2014



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

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

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

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

INFORME D'AUDITORIA DE COMPTES ANUALS

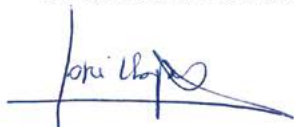
Al Consell d'Administració de l'AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ, CONSORCI PER A LA COORDINACIÓ DEL SISTEMA METROPOLITÀ DE TRANSPORT PÚBLIC DE L'ÀREA DE BARCELONA

Hem auditat els 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 2013, el compte de resultats, la liquidació del pressupost i la memòria corresponents a l'exercici anual finalitzat en aquesta data. Els Administradors de l'ATM són responsables de la formulació dels comptes anuals de l'ATM, d'acord amb el marc normatiu d'informació financera aplicable a l'entitat (que s'identifica en la Nota 2 de la memòria adjunta) i, en particular, amb els principis i criteris comptables que hi conté. La nostra responsabilitat és expressar una opinió sobre els esmentats comptes anuals en el seu conjunt, basada en el treball realitzat d'acord amb la normativa reguladora de l'activitat d'auditoria de comptes vigent a Espanya, que requereix l'examen, mitjançant la realització de proves selectives, de l'evidència justificativa dels comptes anuals i l'avaluació de si la seva presentació, els principis i criteris utilitzats i les estimacions realitzades, estan d'acord amb el marc normatiu d'informació financera que resulta d'aplicació.

Segons la nostra opinió, els comptes anuals de l'exercici 2013 adjunts expressen, en tots els aspectes significatius, la imatge fidel del patrimoni i de la situació financera de l'ATM a 31 de desembre de 2013, així com dels resultats de les seves operacions reflectits en el compte de resultats i en l'estat de liquidació del pressupost adjunts i dels recursos obtinguts i aplicats durant l'exercici anual finalitzat en aquesta data, de conformitat amb el marc normatiu d'informació financera que resulta d'aplicació i, en particular, amb els principis i criteris comptables en ell continguts.

Barcelona, 24 de març de 2014

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



Antoni Clapés i Donadeu
Soci – Auditor de Comptes





1

COMPTES ANUALS DE L'EXERCICI 2013





2

AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

BALANÇ DE SITUACIÓ A 31-12-2013 I 31-12-2012

ACTIU		
	2013	2012
INVERSIONS INFR. I BENS US GENERAL	3.863.562,78	3.863.562,78
INFRAESTRUCTURA I BÉNS DESTINATS A L'ÚS GENERAL	3.863.562,78	3.863.562,78
IMMOBILITZAT IMMATERIAL	47.967,52	107.045,71
SOFTWARE	1.733.769,50	1.727.827,50
ALTRE IMMOBILITZAT IMMATERIAL	1.025.498,39	22.794,39
AMORTITZACIÓ ACUMULADA DE L'IMMOBILITZAT IMMATERIAL	-2.711.300,37	-1.643.576,18
IMMOBILITZAT MATERIAL	376.053,06	1.227.619,88
CONSTRUCCIONS	309.881,95	309.881,95
MAQUINÀRIA, INSTAL·LACIONS I ESTRIS	126.765,19	97.565,23
MOBILIARI	105.183,54	89.145,33
EQUIPS PER A PROCESSOS D'INFORMACIÓ	1.074.795,04	1.054.992,94
INSTAL·LACIONS COMPLEXES ESPECIALITZADES	7.564.127,67	8.219.931,67
ALTRE IMMOBILITZAT MATERIAL	1.661,08	1.661,08
AMORTITZACIÓ ACUMULADA DE L'IMMOBILITZAT MATERIAL	-8.806.361,41	-8.545.558,32
IMMOBILITZAT FINANCER	30.000,00	30.000,00
ACCIONS SENSE COTITZACIÓ OFICIAL	30.000,00	30.000,00
DEUTORS	23.072.848,85	107.917.284,39
DEUTORS PER DRETS RECONEGUTS.PRESSUPOST CORRENT	6.905.461,25	98.462.793,26
DEUTORS PER DRETS RECONEGUTS.PRESSUPOSTOS TANCATS	1.207.711,05	1.287.793,05
HISENDA PÚBLICA, DEUTORA PER IVA	8.564.724,46	8.105.121,35
ALTRES DEUTORS NO PRESSUPOSTARIS	6.394.952,09	61.576,73
COMPTES FINANCERS	86.674.072,93	-93.156,15
FIANCES A CURT TERMINI	22.631,03	22.631,03
TRESORERIA	86.651.441,90	-115.787,18
AJUSTOS PER PERIODIFICACIÓ	11.849.000,00	4.789.000,00
INGRESSOS DIFERITS	11.849.000,00	4.789.000,00
TOTAL ACTIU	125.913.505,14	117.841.356,61

El Director General,

El Cap d'Administració,





3

AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

BALANÇ DE SITUACIÓ A 31-12-2013 I 31-12-2012

PASSIU		
	2013	2012
PATRIMONI I RESERVES	1.780.398,72	8.755.497,82
PATRIMONI	8.755.497,82	16.511.711,97
RESULTAT DE L'EXERCICI	-6.975.099,10	-7.756.214,15
SUBVENCIONS DE CAPITAL	3.863.562,03	3.863.562,03
DEL SECTOR ESTATAL	3.863.562,03	3.863.562,03
DEUTES A CURT TERMINI	103.462.973,85	96.557.377,15
CREDITORS PER OBLIG. REC. I PAG. ORDENATS PRESS. CT	93.863.948,39	86.328.218,65
CREDITORS PER OBLIG. RECONEG. PRESS. TANCATS	706.498,83	718.377,57
HISENDA PÚBLICA, CREDITORA PER CONCEP. FISCALS	29.740,15	31.678,24
SEGURETAT SOCIAL, CREDITORA	5.012,84	5.164,49
ALTRES CREDITORS NO PRESSUPOSTARIS	661.876,14	1.892.226,11
FIANCES A CURT TERMINI	41.123,84	40.521,89
OPERADORS PER INTEGRACIÓ TARIFÀRIA	8.154.773,66	7.541.190,20
AJUSTOS PER PERIODIFICACIÓ	16.806.570,54	8.664.919,61
DESPESES DIFERIDES	13.173.002,82	5.768.773,46
INGRESSOS AVANÇATS	3.633.567,72	2.896.146,15
TOTAL PASSIU	125.913.505,14	117.841.356,61

El Director General

El Cap d'Administració,





4

AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

COMPTES DE RESULTATS CORRESPONENTS ALS EXERCICIS ACABATS EL 31-12-2013 I 31-12-2012

	2013	2012
INGRESSOS EXPLOTACIÓ	1.100.180.936,82	1.081.031.820,32
VENDES DE SERVEIS	560.411.532,34	556.035.805,09
TRANSFERÈNCIES DE L'ADM. GENERAL DE L'ESTAT	96.065.114,00	94.701.350,72
TRANSFERÈNCIES DE COMUNITATS AUTÒNOMES	233.728.209,42	220.273.409,05
TRANSFERÈNCIES D'ENTITATS LOCALS	162.402.202,11	162.486.021,69
ALTRES INGRESSOS	106.941,57	105.800,95
TRANSF.CAPITAL DE COMUNITAT AUTONÒMES	47.466.937,38	47.429.432,82
DESPESES D'EXPLOTACIÓ	1.105.829.108,07	1.088.422.433,40
SOUS I SALARIS	1.337.498,14	1.315.250,10
COTITZACIONS SOCIALS A CÀRREC DE L'ENTITAT	298.746,57	274.433,03
ALTRES DESPESES SOCIALS	26.325,88	14.549,08
TRIBUTS	55,53	0,00
ARRENDAMENTS	73.151.273,29	76.098.296,52
REPARACIONS I CONSERVACIÓ	584.111,19	666.126,99
SUBMINISTRAMENTS	32.121,36	29.198,74
ALTRES SERVEIS	135.379,81	113.383,87
TREBALLS REALITZATS PER ALTRES EMPRESES	480.447.722,61	473.272.390,20
PRIMES D'ASSEGURANCES	16.063,95	18.183,82
MATERIAL D'OFICINA	30.018,53	50.717,70
DESPESES DIVERSES	683.419,92	717.084,32
TRANSFERÈNCIES A OPERADORS PÚBLICS	336.473.032,06	323.469.099,01
TRANSFERÈNCIES A ENTITATS LOCALS	69.273.999,99	72.758.600,00
TRANSFERÈNCIES CORRENTS A ALTRES EMPRESES	95.872.401,95	92.195.687,20
TRANSFERÈNCIES DE CAPITAL A EMPRESES PRIVADES	47.466.937,29	47.429.432,82
MARGE BRUT	-5.648.171,25	-7.390.613,08
INGRESSOS FINANCERS	3.373,16	28.574,44
INGRESSOS FINANCERS	3.373,16	28.574,44
DESPESES FINANCERES	1.773,73	230,71
ALTRES DESPESES FINANCERES	1.773,73	230,71
RESULTAT FINANCER	1.599,43	28.343,73
AMORTITZACIONS I PROVISIONS	1.328.527,28	398.203,31
AMORTITZACIÓ DE L'IMMOBILITZAT MATERIAL	260.803,09	308.819,90
AMORTITZACIÓ DE L'IMMOBILITZAT IMMATERIAL	1.067.724,19	89.383,41
RESULTAT NET	-6.975.099,10	-7.760.472,66
RESULTAT EXTRAORDINARI	0,00	4.258,51
RESULTATS EXTRAORDINARIS	0,00	4.258,51
RESULTAT DE L'EXERCICI	-6.975.099,10	-7.756.214,15

El Director General,

El Cap d'Administració,





AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

Exercici comptable: 2013

RESUM DE LIQUIDACIÓ DEL PRESSUPOST 2013

CAPITOL	CONSIGNACIÓ INICIAL	MODIFICACIONS	CONSIGNACIÓ DEFINITIVA	DRETS RECONEGUTS	DRETS RECAPTATS	PENDENT COBRAMENT	ESTAT D'EXECUCIÓ	%
3: Taxes i altres ingr.	547.928.421,58	12.505.184,66	560.433.606,24	560.744.529,17	560.649.040,94	95.488,23	-310.922,93	100,06%
4: Transfer. corrents	484.042.065,00	574.199,04	484.616.264,04	484.616.980,81	477.807.007,79	6.809.973,02	-716,77	100,00%
5: Ingressos patrimon.	30.000,00	0,00	30.000,00	3.373,16	3.373,16	0,00	26.626,84	11,24%
7: Transferències capital	48.496.846,00	0,00	48.496.846,00	48.496.848,41	48.496.848,41	0,00	-2,41	100,00%
8: Rom.Tres. Fin. IRC	0,00	10.835.872,86	10.835.872,86	0,00	0,00	0,00	10.835.872,86	0,00%
TOTAL INGRESSOS	1.080.497.332,58	23.915.256,56	1.104.412.589,14	1.093.861.731,55	1.086.956.270,30	6.905.461,25	10.550.857,59	99,04%
CAPITOL	CONSIGNACIÓ INICIAL	MODIFICACIONS	CONSIGNACIÓ DEFINITIVA	OBLIGACIONS RECONEGUTS	OBLIGACIONS PAGADES	PENDENT PAGAMENT	ESTAT D'EXECUCIÓ	%
1: Personal	1.775.397,61	-161.200,00	1.614.197,61	1.609.529,11	1.585.590,39	23.938,72	4.668,50	99,71%
2: Compra béns i serveis	545.392.397,47	12.619.324,54	558.011.722,01	554.788.978,31	554.013.486,08	775.492,23	3.222.743,70	99,42%
3: Despeses financeres	5.000,00	-3.000,00	2.000,00	1.773,73	1.773,73	0,00	226,27	88,69%
4: Transfer. corrents	484.521.025,89	10.256.020,74	494.777.046,63	494.559.434,00	401.499.366,56	93.060.067,44	217.612,63	99,96%
6: Inversions	1.220.165,61	-169.044,34	1.051.121,27	417.882,27	413.432,27	4.450,00	633.239,00	39,76%
7: Transfer. Capital	47.583.346,00	17373.155,62	48.956.501,62	47.466.937,29	47.466.937,29	0,00	1.489.564,33	96,96%
TOTAL DESPESES	1.080.497.332,58	23.915.256,56	1.104.412.589,14	1.098.844.534,71	1.004.980.586,32	93.863.948,39	5.568.054,43	99,50%

El Director General,

El Cap d'Administració,





AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

Exercici comptable: 2013

RESUM DE LIQUIDACIÓ D'EXERCICIS TANCATS

CAPÍTOL	CONSIGNACIÓ INICIAL	MODIFICACIONS	CONSIGNACIÓ DEFINITIVA	DRETS RECONEGUTS	DRETS RECAPTATS	PENDENT COBRAMENT	ESTAT D'EXECUCIÓ	%
0.- Exercicis tancats	99.750.586,31	0,00	99.750.586,31	99.750.586,31	98.542.875,26	1.207.711,05	0,00	100,00%
TOTAL INGRESSOS	99.750.586,31	0,00	99.750.586,31	99.750.586,31	98.542.875,26	1.207.711,05	0,00	100,00%
CAPÍTOL	CONSIGNACIÓ INICIAL	MODIFICACIONS	CONSIGNACIÓ DEFINITIVA	OBLIGACIONS RECONEGUTS	OBLIGACIONS PAGADES	PENDENT PAGAMENT	ESTAT D'EXECUCIÓ	%
0.- Exercicis tancats	87.046.596,22	0,00	87.046.596,22	87.046.596,22	86.340.097,39	706.498,83	0,00	100,00%
TOTAL DESPESES	87.046.596,22	0,00	87.046.596,22	87.046.596,22	86.340.097,39	706.498,83	0,00	100,00%
DIFERÈNCIES ING/DESP	12.703.990,09	0,00	12.703.990,09	12.703.990,09	12.202.777,87	501.212,22		

El Director General,

El Cap d'Administració,





7

AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

Exercici comptable: 2013

RESULTAT PRESSUPOSTARI A 31-12-2013

	ANY 2013	ANY 2012
1. DRETS RECONEGUTS NETS	1.093.861.731,56	1.068.479.677,32
2. OBLIGACIONS RECONEGUDES NETES	1.098.844.534,71	1.088.665.214,24
3. RESULTAT PRESSUPOSTARI (1-2)	-4.982.803,15	-20.185.536,92
4. DESVIACIONS POSITIVES DE FINANÇAMENT	1.267.591,51	101.388,31
5. DESVIACIONS NEGATIVES DE FINANÇAMENT	185.912,84	12.590.525,91
6. DESPESES FINANÇADES AMB ROMANENT LÍQUID DE TRESORERIA	6.666.660,54	8.858.483,79
7. RESULTAT D'OPERACIONS COMERCIALS		0,00
8. RESULTAT PRESSUPOSTARI AJUSTAT (3-4+5+6+7)	602.178,72	1.162.084,47
	602.178,72	1.162.084,47



El Director General,

El Cap d'Administració,





AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

Exercici comptable: 2013

ROMANENT LÍQUID DE TRESORERIA A 31-12-2013

	ANY 2013	ANY 2012
1. (+) DEUTORS PENDENTS DE COBRAR A FINAL DE L'EXERCICI		
De Pressupost d'Ingressos. Exercici Corrent	6.905.461,25	98.462.793,26
De Pressupost d'Ingressos. Pressupostos tancats	1.207.711,05	1.287.793,05
D'operacions comercials	14.982.307,58	8.189.329,11
D'altres operacions no pressupostàries		
Menys = Saldos de cobrament dubtós		
Menys = Ingressos realitzats pendents d'aplicació definitiva		
2. (-) CREDITORS PENDENTS DE PAGAMENT A FINAL DE L'EXERCICI		
De Pressupost de despeses. Exercici Corrent	93.863.948,39	86.328.218,65
De Pressupost de despeses. Pressupostos tancats	706.498,83	718.377,57
D'operacions comercials	8.892.526,63	9.510.780,93
D'altres operacions no pressupostàries		
Menys = Pagaments realitzats pendents d'aplicació definitiva		
3. (+) FONS LÍQUIDS EN LA TRESORERIA A FINALS DE L'EXERCICI	86.651.441,90	-115.787,18
4. ROMANENT DE TRESORERIA AFECTAT A DESPESES AMB FINANÇAMENT AFECTAT	4.957.570,54	3.878.943,18
5. ROMANENT DE TRESORERIA PER A DESPESES GENERALS (1-2+3-4)	1.326.377,39	7.387.807,91
ROMANENT DE TRESORERIA TOTAL	6.283.947,93	11.266.751,09
ROMANENT DE TRESORERIA PER A DESPESES GENERALS (1-2+3-4)	1.326.377,39	7.387.807,91
Despeses Compromeses a 31/12/2013 (no finançament afectat)	508.015,20	936.703,13
Romanent de Tresoreria Lliure per a Altres Despeses	818.362,19	6.451.104,78

El Director General,

El Cap d'Administració,






**MEMÒRIA DE L'EXERCICI 2013 DE L'AUTORITAT
DEL TRANSPORT METROPOLITÀ, CONSORCI PER
A LA COORDINACIÓ DEL SISTEMA METROPOLITÀ
DE TRANSPORT PÚBLIC DE L'ÀREA DE BARCELONA**



**Nota 1 - INFORMACIÓ GENERAL****1.1 - Naturalesa de l'Entitat**

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

1.2 - Objectiu

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

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

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





11

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

1.3 - Organització

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

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

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





La composició del Consell d'Administració a 31 de desembre de 2013 és la següent:

President: Sr. Santi Vila i Vicente.

Vicepresident 1r: Sr. Joaquim Forn i Chiariello

Vicepresident 2n: Sr. Antoni Poveda i Zapata

Vocals:

- **Generalitat de Catalunya** (8):

Sr. Xavier Baiget i Cantons
Sra. Isabel de Diego i Levi-Picard
Sra. Maria Assumpta Farran i Poca
Sr. Ricard Font i Hereu
Sr. Enric Ticó i Buixadós
Sr. Pau Villòria i Sistach
Sr. Pere Padrosa i Pierre
Sr. Francisco Javier Flores i Garcia

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

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

- **AMTU** (2)

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

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

Sr. Joaquin del Moral Salcedo
Sra. Dolores Morán Laorden

- **Secretària**

Sra. Carme Sardà i Vilardaga





La composició del Comitè Executiu a 31 de desembre de 2013 és la següent:

President:

- Sr. Ricard Font i Hereu

Vocals:

- **Generalitat de Catalunya**

Sr. Pere Padrosa i Pierre
Sr. Enric Ticó i Buixadós

- **Ajuntament de Barcelona**

Sr. Constantí Serrallonga i Tintoré

- **Àrea Metropolitana de Barcelona**

Sr. Antoni Poveda Zapata

- **AMTU**

Sr. Joan Prat i Trapé

Secretària:

- Sra. Carme Sardà i Vilardaga

El Director General de l'ATM és el Sr. Josep Anton Grau i Reinés.



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





Nota 2 - BASES DE PRESENTACIÓ

2.1 - Règim comptable

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

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

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

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





15

2.2 - Comptes anuals

a) Els Comptes anuals de l'exercici 2013 estan formats per:

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

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

c) Els comptes anuals de l'exercici 2013 resten pendents d'aprovació pel Consell d'Administració.

2.3 - Comparabilitat de la informació

Els comptes anuals dels exercicis 2012 i 2013 s'han formulat seguint en la seva elaboració criteris uniformes de valoració, agrupació i classificació, de forma que la informació presentada és homogènia i comparable.

2.4 - Imports monetaris

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



**Nota 3 - NORMES DE VALORACIÓ**

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

3.1 - Immobilitzat immaterial

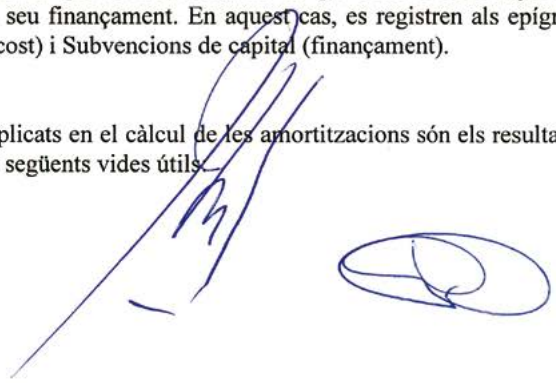
Aquest epígraf comprèn els costos d'adquisició del software informàtic i de la marca SMTPC i de la pròpia **ATM**. L'amortització es realitza considerant unes vides útils entre tres i cinc anys.

També inclou les inversions incorregudes en el desenvolupament de la T-Mobilitat i que per la seva tipologia s'amortitzen de forma accelerada.

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

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

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





17

	<u>Anys vida útil</u>
• Construccions	8
• Maquinària, instal·lacions i estris	8
• Mobiliari	10
• Equips procés informació	4
• Instal·lacions complexes especialitzades	4 – 10

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

e) Les inversions de l'exercici es comencen a amortitzar des del moment en què entren en funcionament.

f) Les inversions en infraestructures i béns destinats a l'ús general, es lliuraran a administracions públiques amb càrrec a Subvencions de capital.

3.3 - Immobilitzat financer

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

3.4 - Deutors

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







3.5 - Subvencions de capital i ingressos avançats

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

3.6 - Deutes a llarg i curt termini

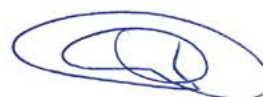
Reflecteixen el valor nominal de les obligacions pendents de pagament. Es classifiquen a llarg o a curt termini en funció de que el seu venciment sigui superior o inferior a dotze mesos.

3.7 - Ingressos i despeses

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

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

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





3.8 - Impost sobre Societats

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

3.9 - Medi ambient

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

Nota 4 - IMMOBILITZAT IMMATERIAL

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

Les inversions principals d'aquest exercici corresponen a noves aplicacions i els traspassos a les inversions associades a la T-Mobilitat.





20

IMMOBILITZAT IMMATERIAL

VALOR DE COST				FONS D'AMORTITZACIÓ				Valor Net 31.12.2013
Saldo 1.1.2013	Inversions	Traspassos/ Baixes	Saldo 31.12.2013	Saldo 1.1.2013	Dotacions	Traspassos / Baixes	Saldo 31.12.2013	
1.727.827,50	6.542,00	(-) 600,00	1.733.769,50	1.620.781,79	65.020,19	-	1.685.801,98	47.967,52
22.794,39	-	1.002.704,00	22.794,39	22.794,39	1.002.704,00	-	1.025.498,39	-
1.750.621,89	6.542,00	1.002.104,00	1.756.563,89	1.643.576,18	1.067.724,19	-	2.711.300,37	47.967,52

- Software
- Altre immobilitzat immaterial






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

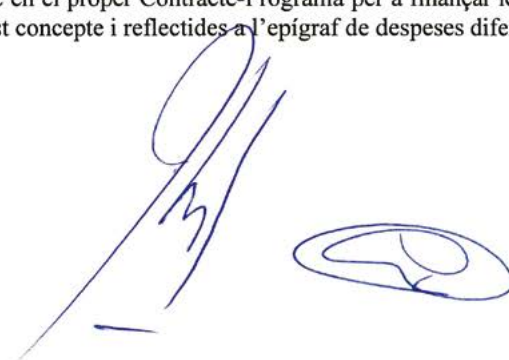
- 5.1 - Els moviments comptables registrats pels comptes que integren l'immobilitzat material de l'ATM al llarg de l'exercici 2013 es detallen en el quadre que s'insereix en la pàgina següent.
- 5.2 - Les inversions de l'exercici corresponen principalment a inversions associades a la T-Mobilitat (que s'han traspassat a l'immobilitzat immaterial) i equips informàtics.

Nota 6 - DEUTORS I AJUSTAMENTS PER PERIODIFICACIÓ D'ACTIU

- 6.1 - El saldo al 31 de desembre de 2013 de l'epígraf de Deutors per drets reconeguts presenta la següent composició:

• Generalitat de Catalunya		
- Contracte-Programa (C.P.) (Nota 12.3)	-	
- Altres	549.526,71	549.526,71
• Ajuntament de Barcelona		
- Contracte-Programa (C.P.) (Nota 12.3)	6.694.325,00	
- Altres	44.139,59	6.738.464,59
• Ajuntament de Badalona		579.827,31
• Altres		245.353,69
		<u>8.113.172,30</u>

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

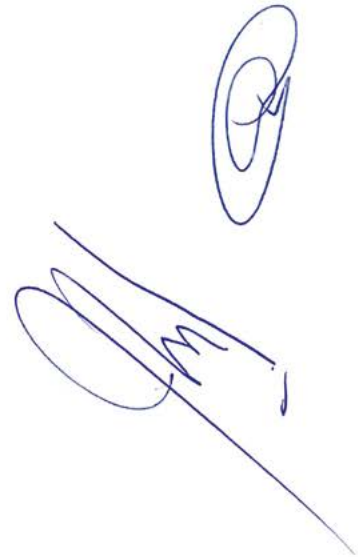





22

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

	VALOR DE COST				FONS D'AMORTITZACIÓ				Valor Net 31.12.2013
	Saldo 1.1.2013	Altes	Traspassos/ Baixes	Saldo 31.12.2013	Saldo 1.1.2013	Dotacions	Traspassos/ Baixes	Saldo 31.12.2013	
• Construccions	309.881,95	-	-	309.881,95	309.881,94	-	-	309.881,94	0,01
• Maquinària, instal·lacions i estris	97.565,23	29.199,96	-	126.765,19	85.310,70	12.049,33	-	97.360,03	29.405,16
• Mobiliari	89.145,33	16.038,21	-	105.183,54	66.277,92	6.336,90	-	72.614,82	32.568,72
• Equips procés informació	1.054.992,94	19.802,10	-	1.074.795,04	949.116,11	75.462,52	-	1.024.578,63	50.216,41
• Instal·lacions complexes especialitzades	8.219.931,67	346.300,00	(-) 1.002.104,00	7.564.127,67	7.134.555,47	166.788,32	-	7.301.343,79	262.783,88
• Altre immobilitzat material	1.661,08	-	-	1.661,08	416,18	166,02	-	582,20	1.078,88
IMMOBILITZAT MATERIAL	9.773.178,20	411.340,27	(-) 1.002.104,00	9.182.414,47	8.545.558,32	260.803,09	-	8.806.361,41	376.053,06
INVERSIONS EN INFRAESTRUCTURA I BENS DESTINATS A L'ÚS GENERAL	3.863.562,78	-	-	3.863.562,78	-	-	-	-	3.863.562,78



23

- 6.3 - L'epígraf d'Altres deutors no pressupostaris inclou un import pendent de cobrament de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. per 6.385 milers d'euros, i corresponen a l'IVA repercutit en diverses factures d'arrendament de trens (Nota 12.1).

Nota 7 - COMPTES FINANCERS

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

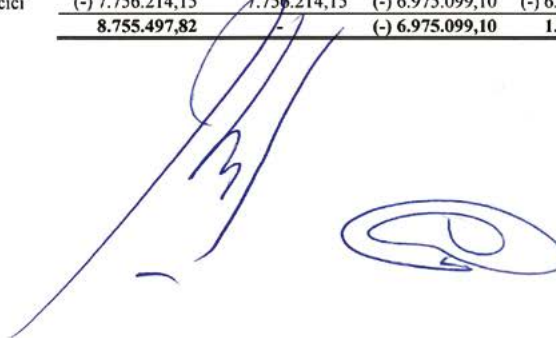
• Saldos disponibles en bancs i institucions de crèdit	6.475.355,92
• Compte corrent "Cash Pooling"	80.176.085,98
	<u>86.651.441,90</u>

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

Nota 8 - PATRIMONI I RESERVES

Els fons propis de l'ATM han tingut el següent moviment durant l'exercici 2013:

	Saldo 1.1.2013	Aplicació Resultat 2012	Resultat 2013	Saldo 31.12.13
• Patrimoni	16.511.711,97	(-) 7.756.214,15	-	8.755.497,82
• Resultat de l'exercici	(-) 7.756.214,15	7.756.214,15	(-) 6.975.099,10	(-) 6.975.214,15
	<u>8.755.497,82</u>	-	<u>(-) 6.975.099,10</u>	<u>1.780.398,72</u>



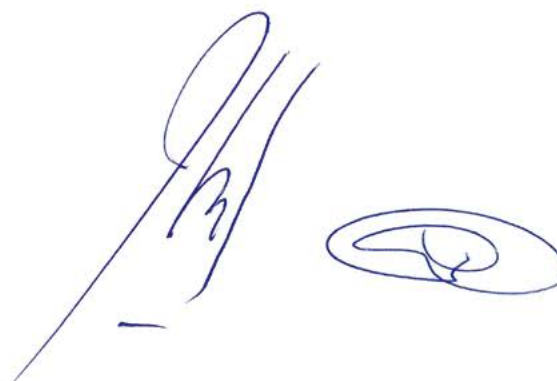
24

Nota 9 - SUBVENCIONS DE CAPITAL I INGRESSOS AVANÇATS

- 9.1 - Les subvencions procedents del sector estatal corresponen als Fons del Ministerio de Fomento per a l'execució de les obres de construcció d'un pas sota l'autopista A-2 per tal de permetre la circulació del Tramvia Diagonal-Raixes Llobregat (Nota 5.1 i 9.2). Import certificat total de 3.863.562,03 euros.

- 9.2 - Els ingressos avançats tenen la següent composició:

• Contracte-Programa 2013 (Nota 12.3)	511.366,31
• Contracte-Programa 2011-12 (Nota 12.3)	210.021,72
• Ingressos diferits despeses d'emissió i gestió T-12	1.488.813,51
• Transferència de l'IMSESO pel desenvolupament d'un programa d'accessibilitat en les renovacions de flota de les línies regulars d'autobusos (pendent d'aplicar d'aportacions 2001-2007)	1.217.188,33
• Transferència relativa al conveni de 2 de juny de 2000 entre la Generalitat de Catalunya i l'ATM per al finançament del sistema de validació i venda integrat (pendent d'aplicar aportació any 2000)	163.161,21
• Aportació del Ministerio de Fomento per al pas sota la A-2 (pendent d'aplicar)	43.016,64
	<u>3.633.567,72</u>



Nota 10 - CREDITORS A CURT TERMINI

- 10.1 - El saldo a 31 de desembre de 2013 de l'epígraf de Creditors per obligacions reconegudes i pagaments ordenats i altres creditors no pressupostaris, presenta la següent composició:

• TMB (Contracte-Programa) (1)	72.216.036,80
• TMB (altres conceptes)	120.293,36
• FGC (Contracte-Programa) (2)	14.665.509,50
• AMB (Contracte-Programa)	129.302,00
• Tramvia Metropolità del Besòs, S.A.	2.261.132,26
• Tramvia Metropolità, S.A.	1.123.133,83
• RENFE operadora	2.547.663,53
• Ajuntaments de l'AMTU (3)	1.410.901,76
• Altres	778.581,59
Total (inclòs 682.107,41 de creditors per I.V.A.)	<u>95.252.554,63</u>

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

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



- (1) Transports Metropolitans de Barcelona és la denominació sota la que presten els seus serveis les empreses Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. i Transports de Barcelona, S.A.
- (2) Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.
- (3) Agrupació de municipis titulars de serveis de transport urbà de la Regió Metropolitana de Barcelona.





26

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

Operador	Saldo a pagar (a cobrar)
• TMB	6.643.661,72
• FGC	(-) 1.181.522,36
• RENFE operadora	(-) 1.663.971,02
• AMB	(-) 431.291,72
• ADIF	792.313,57
• Transportes Urbanos y Servicios Generales, SAL	895.910,12
• Hispano Igualadina	743.402,62
• Marfina Bus, S.A.	508.759,03
• Mohn, S.L.	531.427,62
• Soler i Sauret, S.A.	601.808,25
• Logista, S.A.	(-) 2.139.063,32
• Comercial Servicio Quinielas	(-) 1.374.785,75
• Altres operadors i comercialitzadors	4.228.124,90
	<u>8.154.773,66</u>

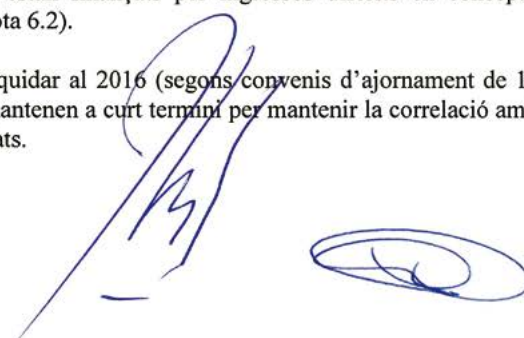


- 10.3 - El saldo de l'epígraf "despeses diferides" inclou els següents conceptes:

• Despeses a liquidar a l'exercici 2013 per Integració Tarifària (Nota 12.2.b)	1.324.002,82
• Resta compensació estimada a RENFE per Integració Tarifària de l'exercici 2013 (Nota 12.2.c)	3.849.000,00
• Compensacions Tramvies a liquidar al 2014	2.000.000,00
• Compensacions Tramvies a liquidar al 2016	6.000.000,00
	<u>13.173.002,82</u>

La suma de les despeses diferides per compensacions, amb un import total de 11.849 milers d'euros, estan finançats per ingressos diferits en concepte de Contracte-Programa (Nota 6.2).

Les compensacions a liquidar al 2016 (segons convenis d'ajornament de 10 de desembre de 2013) es mantenen a curt termini per mantenir la correlació amb els ingressos diferits associats.





27

Nota 11 - SITUACIÓ FISCAL

- 11.1 - D'acord amb la legislació vigent, les liquidacions d'impostos no poden considerar-se definitives fins que no han estat inspeccionades per les autoritats fiscals o ha transcorregut el termini de prescripció de quatre anys. L'ATM té oberts a inspecció tots els exercicis no prescrits i per a tots els tributs als que es troba subjecta. En opinió dels administradors de l'ATM no s'espera que es meritin passius addicionals significatius com a conseqüència d'una eventual inspecció.
- 11.2 - El saldo del compte Hisenda Pública creditora per conceptes fiscals reflecteix bàsicament les retencions practicades a compte de l'I.R.P.F. en el mes de desembre de 2013.
- 11.3 - El saldo del compte Hisenda Pública deutora per I.V.A. correspon a la liquidació de desembre de 2013 presentada el gener del 2014.

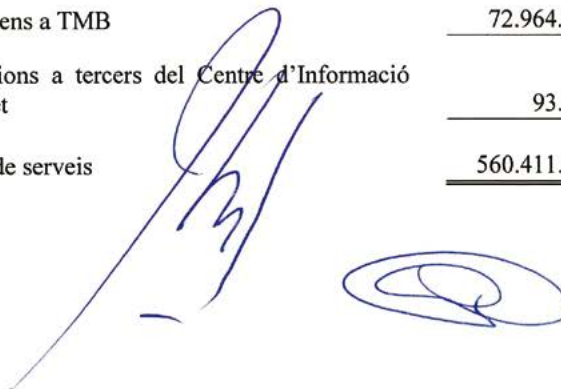
Nota 12 - INGRESSOS I DESPESES

- 12.1 - Ingressos per vendes de serveis



Al 31 de desembre de 2013 aquest epígraf presenta la següent composició:

• Venda de títols integrats	457.901.934,66
• Repercussió de les despeses de gestió del sistema tarifari integrat	28.691.807,23
Ingressos del sistema tarifari integrat (Nota 12.2)	486.593.741,89
• Ingressos aplicats per sol·licituds T-12	759.871,01
• Cessió trens a TMB	72.964.319,44
• Facturacions a tercers del Centre d'Informació TransMet	93.600,00
• Vendes de serveis	560.411.532,34





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

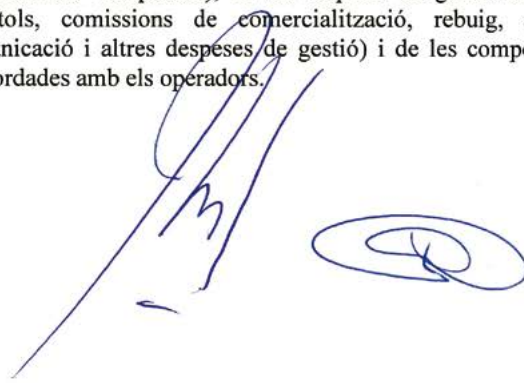
En data 21 de setembre de 2006 es va formalitzar un altre conveni relatiu a la cessió de l'explotació i operació dels trens objecte del Contracte Marc i d'Arrendament, previ subministrament de 50 trens per la xarxa de metro, subscrit en data 23 de juliol de 2004 per l'ATM, Alquiler de Trenes Agrupación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

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

En virtut d'aquests acords de cessió, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. haurà de satisfer anualment a l'ATM les contraprestacions previstes per la cessió de l'explotació i operació dels trens, mitjançant la compensació amb les subvencions que TMB hagi de cobrar de l'ATM anualment per aquest concepte. Per a l'any 2013 aquest import ha estat de 72.964 milers d'euros.

12.2 - Despeses per treballs realitzats per altres empreses

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

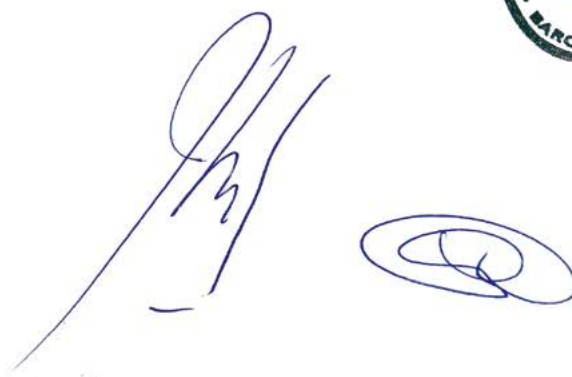





b) Les despeses del Sistema Tarifari Integrat associades en l'exercici 2013, en virtut de l'exposat, s'obtenen a partir del càlcul següent:

• Despeses per serveis de transport de viatgers, incentiu de seguretat i taxa de seguretat (ingressos assignats als operadors)	<u>457.901.906,93</u>
• Despeses de gestió del sistema	
– Comissions, despeses per edició i comercialització de títols i altres (import net)	20.902.334,97
– Despeses gestió ATM (I)	<u>7.538.842,90</u>
	<u>28.441.177,87</u>
• Altres despeses	<u>27,73</u>
• Altres ingressos del sistema	<u>(-) 93.600,00</u>
• Periodificació de despeses a liquidar al 31 de desembre de 2012	<u>(-) 979.773,46</u>
• Periodificació de despeses a liquidar al 31 de desembre de 2013:	
– Despeses per serveis de transport de viatgers	1.000.000,00
– Despeses de gestió	<u>324.002,82</u>
	<u>1.324.002,82</u>
• Despeses del sistema tarifari integrat	<u>486.593.741,89</u>

(I) Import pressupostat



30

- c) Addicionalment l'ATM liquida, amb el finançament rebut del Contracte-Programa 2013 (Nota 12.3.e), les següents compensacions per integració tarifària i assimilats, a les empreses operadores (epígraf de transferències corrents a altres empreses):

• Compensacions Integració Tarifària	34.296.277,62
• Compensacions servei nocturn	3.176.829,50
• Compensacions per Ajuntaments AMTU	5.643.607,61
• Compensacions per Integració Tarifària i servei nocturn periodificades a 31 de desembre 2012	(-) 3.189.000,00
• Compensacions per Integració Tarifària de l'exercici 2013 periodificades a 31 de desembre 2013 (Nota 10.4)	3.849.000,00
	<u>43.776.714,73</u>

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

- a) El 23 de desembre de 2013 es va signar entre l'AGE i l'ATM el Contracte Programa 2013 que té per objecte regular les relacions recíproques relatives al finançament del transport públic regular de viatgers en l'àmbit definit en l'article 1 dels estatuts de l'ATM, donant continuïtat a diversos aspectes dels Contractes-Programa relatius a períodes anteriors. Aquest Contracte Programa tenia vigència de l'1 de gener de 2013 fins al 31 de desembre de 2013.







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

- b) En data 7 de juliol de 2009 la Comissió de Seguiment del Contracte Programa 2007-2008 va aprovar la seva liquidació, resultant un import net pendent d'aplicació per 415 milers d'euros, que l'ATM va comptabilitzar en el compte de reserva corresponent i que va aplicar com origen del Contracte Programa 2011-2012. Aquest import es componia d'un excés d'aportacions de l'AGE de 5.330 milers d'euros (que segons la clàusula 9.1 del Contracte Programa 2011-2012 es van tenir en compte en l'abonament de l'aportació de l'AGE per a l'any 2012) i un defecte d'aportacions de les administracions consorciades de 4.915 milers d'euros, que corresponen a Generalitat de Catalunya (2.670 milers d'euros), Ajuntament de Barcelona (1.229 milers d'euros) i Àrea Metropolitana de Barcelona (1.016 milers d'euros).
- c) En data 7 de juliol de 2011 la Comissió de Seguiment del Contracte Programa 2009-2010 va aprovar la seva liquidació, resultant un dèficit d'aportacions realitzades al sistema respecte de les subvencions meritades de 178.158 milers d'euros. Aquest import es componia d'un excés d'aportacions de l'AGE de 3.827 milers d'euros i un defecte d'aportacions de les administracions consorciades de 181.985 milers d'euros, estant pendent de determinar el seu repartiment entre les administracions consorciades.

Aquest dèficit d'aportacions de 178.158 milers d'euros té contrapartida en l'endeutament financer dels operadors per 188.080 milers d'euros (TMB, FGC i AMB) i en signe contrari pels imports pendents d'aplicació per part de l'ATM per 9.922 milers d'euros (compte reserva), aquest compte reserva es va aplicar com a origen del Contracte Programa 2011-2012.





Les administracions han d'efectuar les aportacions necessàries per cobrir aquest dèficit d'aportacions d'acord amb la Comissió de Seguiment del Contracte Programa i en el marc de negociació dels futurs Contractes Programa. En aquest sentit, el mateix Contracte Programa 2011-2012 recollia les corresponents anualitats d'amortització del préstecs concertats per TMB per cobrir aquest concepte.

Adicionalment, en sessió de 23 de desembre de 2008 l'ATM va autoritzar a TMB a adquirir 6 unitats de trens per a la línia 9 per un import estimat de 44 milions d'euros. Es va acordar que les obligacions econòmiques que es derivessin d'aquesta autorització s'incorporarien, tal i com es va fent, a les necessitats de futurs contractes programa a subscriure entre l'ATM i l'AGE.

- d) En data 12 de setembre de 2013 la Comissió de Seguiment del Contracte Programa 2011-2012 va aprovar la seva liquidació, resultant un dèficit d'aportacions realitzades al sistema respecte de les subvencions meritades de 187.417 milers d'euros. Aquest import es compon d'un excés d'aportacions de l'AGE de 3.617 milers d'euros i un defecte d'aportacions de les administracions consorciades de 191.034 milers d'euros, estant pendent de determinar el seu repartiment entre les administracions consorciades.

Aquest dèficit d'aportacions de 187.417 milers d'euros té contrapartida en l'endeutament financer net dels operadors per 187.625 milers d'euros (TMB, FGC i AMB) i en signe contrari pels imports pendents d'aplicació per part de l'ATM per 208 milers d'euros (compte reserva), aquest compte reserva està pendent d'aplicació a 31 de desembre de 2013.

Les administracions han d'efectuar les aportacions necessàries per cobrir aquest dèficit d'aportacions d'acord amb la Comissió de Seguiment del Contracte Programa i en el marc de negociació dels futurs Contractes Programa. En aquest sentit, el mateix Contracte Programa 2013 recollia les corresponents anualitats d'amortització del préstecs concertats per TMB per cobrir aquest concepte.



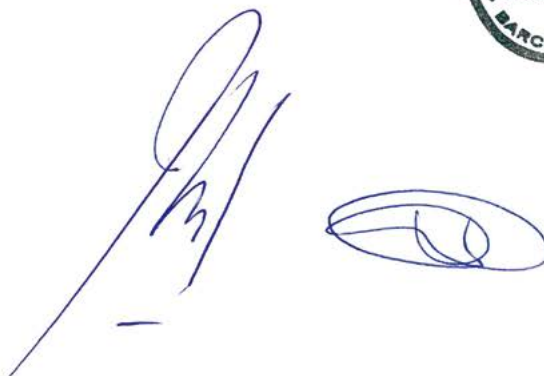


Cal esmentar que en sessió de 20 de desembre de 2012 el Consell d'Administració de l'ATM va autoritzar a TMB a destinar una part de l'endeutament autoritzat per a l'any 2012, i que no es va incloure com a origen del Contracte Programa 2011-2012, a pagar els compromisos assumits en matèria de pla de reequilibri i cobertura de contingències de risc de l'any 2012 d'aquesta empresa, per un import de 25.036 milers d'euros, import que finalment es va justificar per 25.260 milers d'euros.

- e) El Contracte Programa 2013 estableix els criteris de liquidació de l'aportació de l'AGE per aquest període. Per altra banda, tal i com indica el Contracte Programa, la Comissió de Seguiment realitzarà la proposta anual de liquidació en base als criteris fixats en el Contracte Programa, així mateix, controlarà sobre la base de la informació sol·licitada a l'ATM l'execució del CP, facilitant als membres de la Comissió qualsevol informació que s'estimi necessària, en aquest sentit la Comissió de Seguiment és l'encarregada d'aprovar la proposta de liquidació presentada per l'ATM en les que es determina l'aportació de l'AGE i la de les Administracions Consorciades, i que serà remesa a la IGAE, que verificarà la validesa d'aquesta.

En aquest Contracte Programa, es preveu que les necessitats siguin finançades amb els ingressos del usuaris, les consignacions pressupostàries de les administracions i amb un endeutament financer per part dels operadors tal i com va aprovar l'ATM en sessions del seu Consell d'Administració de 20 de desembre de 2012 i de 22 de juliol de 2013.

Les administracions, igual que pels Contractes Programa 2009-2010 i 2011-2012 han d'efectuar les aportacions necessàries per cobrir aquest dèficit d'aportacions d'acord amb la Comissió de Seguiment del Contracte Programa. En aquest sentit l'ATM registrarà les esmentades aportacions i el seu traspàs als operadors en el moment en que siguin liquidats per les Administracions.





34

- f) En el quadre resum que es presenta en aquest apartat, es detallen els efectes pressupostaris de les transferències corrents i de capital rebudes a l'exercici 2013 per l'ATM de les Administracions, així com les aportacions corrents i de capital que aquesta ha realitzat als operadors en virtut dels acords amb cadascun d'ells, les despeses relatives a les actuacions en relació als operadors de transport públic interurbà en règim de gestió indirecta i les dels sistemes tramviaris.

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

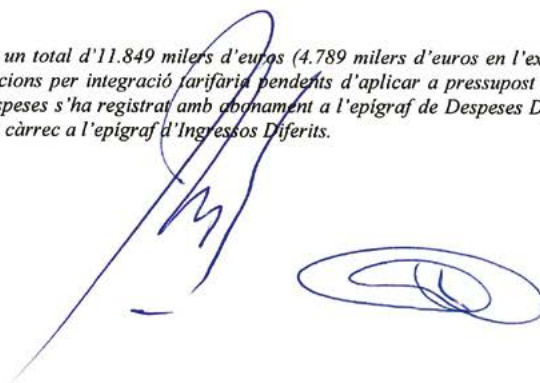
	<u>Ingressos (1)</u>	<u>Despeses (1)</u>
Contracte Programa		
• Administracions	538.926	-
• Operadors públics (TMB-FGC)	-	336.473
• AMB (gestió indirecta)	-	69.274
• Compensacions per integració tarifària, altres subvencions a operadors i AMTU	-	43.040
• Altres transferències	-	430
• Tramvia Baix Llobregat i Glòries Besòs (Nota 13)	-	98.923
Altres transferències	<u>737</u>	<u>946</u>
Transferències corrents i de capital en compte de resultats	<u>539.663</u>	<u>549.086</u>

En l'exercici 2013 l'ATM ha reconegut com a ingrés de transferència per Contracte-Programa un import de 273 milers d'euros pel manteniment del SAE.

Cal esmentar que, de forma excepcional i amb càrrec als seus recursos propis, per a l'exercici 2013 l'ATM ha contribuït al pressupost de despeses del Contracte Programa en un import total de 9.488 milers d'euros.



- (1) Ingressos i Despeses inclouen un total d'11.849 milers d'euros (4.789 milers d'euros en l'exercici 2012) corresponents a les compensacions per integració tarifària pendents d'aplicar a pressupost (Nota 10.4 i 12.2). La periodificació de despeses s'ha registrat amb abonament a l'epígraf de Despeses Diferides, i la periodificació d'ingressos amb càrrec a l'epígraf d'Ingressos Diferits.



SITUACIÓ AL 31.12.13 DEL SISTEMA DE TRANSPORT 2013 (milers d'euros)

	Drets reconeguts	Cobraments	Pendent de cobrament al 31.12.2013 (3)
INGRESSOS	2013	2013	
• AGE	94.919	94.919	-
• Generalitat de Catalunya	277.919	277.919	-
• Ajuntament de Barcelona	80.174	73.480	6.694
• AMB	79.871	79.871	-
TOTAL	532.883	526.189	6.694
	Obligacions liquidades	Pagaments	
	2013	2013	
DESPESES			
• TMB (1)/(4)/(5)	295.546	223.330	72.216
• FGC (1)/(4)	40.927	26.261	14.666
• AMB (Gestió indirecta) (2) (4)	69.274	69.274	-
• Tramvia Baix Llobregat i Glòries-Besòs (corrent)(6)	45.056	42.508	2.548
• Tramvia Baix Llobregat i Glòries-Besòs (capital)	47.467	47.467	-
• AMTU (Execució directa ATM)	5.644	4.233	1.411
• Gestió Indirecta (Execució directa ATM) (6)	32.605	32.573	32
• Rodalies RENFE (Execució directa ATM)(7)	5.340	3.189	2.151
TOTAL	541.859	448.835	93.024
• Contribució del pressupost propi ATM	(-) 9.488		
INGRESSOS AVANÇATS	512	512	

Ingressos avançats
31.12.13 (Nota 9.2)

512

- (1) Pendent liquidació Contracte Programa
- (2) Xifra pressupostària. Pendent de rebre el certificat d'aportacions de l'AMB a les línies de l'AMB sota la seva tutela. Aquestes aportacions determinen finalment la xifra de despesa reconeguda de la G. Indirecta de l'AMB i la seva aportació real al Contracte-Programa
- (3) Els saldos a cobrar i a pagar formen part respectivament de les posicions de "Deutors" i "Deutes a curt termini" del passiu del balanç de situació.
- (4) Per a l'any 2013 no inclouen les necessitats previstes a cobrir amb endeutament financer previst per al 2013 (88.746 milers d'euros per TMB i 20.512 milers d'euros per l'AMB), i que segons els acords del Consell d'Administració de l'ATM de 20 de desembre de 2012 i 22 de juliol de 2013 les obligacions econòmiques del qual s'incorporaran a les necessitats de futurs contractes programa. Tampoc inclou les aportacions de l'ATM per necessitats previstes dels operadors de l'any 2013 a liquidar en futurs contractes programa (22.402 milers d'euros per TMB i 8.427 milers d'euros per FGC) i que també s'hauran d'incorporar a les necessitats dels esmentats futurs contractes programa. (Nota 12.3.d)
- (5) L'increment de l'aportació prevista es va aprovar en el Consell d'Administració de 23 de desembre, altes que la Generalitat va incrementar l'aportació prevista inicialment del Cànon d'ús de la L9.
- (6) L'increment de l'aportació prevista, es va aprovar en el Consell d'Administració del 23 de desembre de 2013 per tal de donar cobertura a l'increment de les necessitats dels operadors de Gestió Indirecta, mitjançant una sèrie de modificacions pressupostàries entre partides del pressupost ATM que van tenir un crèdit establert per a cobrir major necessitat de la G. Indirecta de l'AMB i la seva aportació real al Contracte-Programa
- (7) La 8ª Addenda als Convenis de col·laboració entre l'Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona i Renfe, signats el 28.07.99 i el 05.04.01 preveia una aportació anual de 6.000 milers d'euros per l'any 2013; a l'any 2013 es liquidà 3.899 milers d'euros (7ª addenda de l'any 2012) i 2.151 milers d'euros (8ª addenda de l'any 2013).






- g) En funció de les liquidacions dels Contractes Programa 2009-2010 i 2011-2012, així com de les xifres previstes en el Contracte Programa 2013, encara pendent de liquidació, i dels diferents acords adoptats per les Administracions Consorciades en el Consell d'Administració de l'ATM, tots detallats anteriorment, les aportacions acreditades pels operadors i que a 31 de desembre de 2013 estaven pendents d'aportació en futurs Contractes Programa per part de les Administracions, són les següents:

	Liquidació CP 2009-10	Liquidació CP 2011-12	CP 2013 (Pendent liquidació)	Amortització deute 2009-2012	Amortització prevista deute 2013	Deute net a 31.12.2013
<u>Liquidacions Contracte Programa (Nota 12.3 c), d), e) i f) (1)</u>						
• TMB	173.033	168.494	111.148	(-) 74.862	(-) 63.336	314.477
• FGC	2.385	(-) 4.457	8.427	-	-	6.355
• AMB	12.662	23.588	20.512	(-) 6.512	(-) 20.512	29.738
	<u>188.080</u>	<u>187.625</u>	<u>140.087</u>	<u>(-) 81.374</u>	<u>(-) 83.848</u>	<u>350.570</u>
<u>Altres conceptes</u>						
• TMB	<u>Pla de reequilibri i contingències de risc 2012 (inclòs a autorització endeutament 2012), Nota 12.3 d)</u>					25.260
• TMB	<u>Aportació pendent per tarifació social 2012 (AMB)</u>					-5.000
• TMB	<u>Previsió majors necessitats 2013 (2)</u>					6.030
• AMB	<u>Previsió majors necessitats 2013 (2)</u>					27.270
• ATM	<u>Previsió majors necessitats 2013 (2)</u>					7.627
	<u>DEUTE NET TOTAL a 31.12.2013</u>					<u>411.757</u>

- (1) Cal considerar que el Contracte Programa 2013 està pendent de liquidació, i per tant les xifres que apareixen són les previstes en el mateix Contracte Programa.
 (2) Corresponen a una previsió de majors necessitats incorporada al Pla marc de Sanejament Financer del Sistema i de Refinançament del Deute aprovat en el Consell d'Administració de l'ATM el 6 de març de 2014.

- h) El 6 de març de 2014, en el Consell d'Administració de l'ATM es va signar el Pacte metropolità pel transport públic entre la Generalitat de Catalunya, l'Ajuntament de Barcelona i l'Àrea Metropolitana de Barcelona relatiu al finançament del sistema de transport públic gestionat per l'Autoritat del Transport Metropolità on s'acorden les línies d'actuació del Pla de finançament:





37

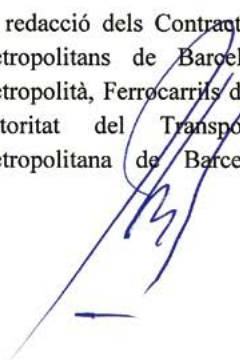
- 1) Redacció d'un pla de sanejament del deute existent que recuperi l'equilibri entre els ingressos i els costos del sistema.
- 2) Augment de les aportacions econòmiques de les Administracions consorciades durant els propers tres anys i compromís d'increment a partir del 2017 en funció de la ponderació objectiva entre l'IPC general i l'IPC del transport per al sosteniment del sistema. D'aquesta forma, la Generalitat mantindrà l'aportació pel 2014, incrementarà en 2,4 MEUR la del 2015 i en 5,5 MEUR la del 2016. Per la seva part, l'Ajuntament de Barcelona augmentarà cada any en 10 MEUR les aportacions del 2014, 2015 i 2016, mentre que l'increment per l'AMB serà de 7MEUR anuals en els mateixos tres anys. Així, a partir del 2016 l'aportació de la Generalitat al sistema serà de 289,1 MEUR, la de l'Ajuntament de Barcelona de 110,4 MEUR i la de l'AMB de 115,8 MEUR. En tots tres casos s'hi sumarà cada any l'augment ponderat de l'IPC.
- 3) Els nous serveis que es posin en marxa en un futur hauran de preveure la seva sostenibilitat a partir de les noves aportacions al sistema que faci l'administració que proposa l'increment de serveis. En aquest sentit, l'acord del dia 17 de febrer ja incorpora l'augment d'oferta que suposarà l'entrada en funcionament de la L9 i els perllongaments de FGC a Terrassa i Sabadell.
- 4) Dissenyar noves mesures d'estalvi per als operadors públics amb el compromís de reduir l'endeutament del sistema a curt termini. Aquesta mesura inclou una clàusula social que garanteix que no es poden produir acomiadaments.
- 5) Confeccionar un pla d'estímul de la demanda que establint a partir del 2015 una millora del model tarifari, amb un sistema objectiu de preus, i amb la garantia que les aportacions dels usuaris via tarifes mai serà superior al 50% del cost total del sistema. Aquest pla inclou avançar cap a una nova fórmula més equitativa del càlcul de les diferents zones tarifàries i dels diferents títols, incloent un replantejament de la T-10. Aquestes actuacions ja formarien part del nou sistema tarifari de la T-Mobilitat que s'ha de començar a implantar de forma progressiva a partir del 2015.





38

- 6) Introduir criteris ambientals que penalitzin econòmicament el transport privat i que els ingressos reverteixin de forma finalista en el manteniment del sistema de transport públic.
 - 7) Manteniment de la tarifació social existent, que actualment representa un 22% dels viatges que es realitzen en el sistema.
- i) El mateix dia, en sessió de 6 de març de 2014, el Consell d'Administració de l'ATM va acordar, en funció de l'esmentat Pacte Metropolità del Transport Públic:
- 1) Aprovar la proposta de Pla marc del programa de sanejament financer del sistema de transport públic i de refinançament del deute; així com l'actualització de l'escenari de finançament amb el tancament provisional de l'any 2013.
 - 2) Aprovar les bases per a la redacció del Pla quadriennal de finançament 2014-2017 amb les Administracions i dels Contractes programa 2014-2017 amb els operadors de transport.
 - 3) Sotmetre per a la seva ratificació davant de les Administracions Consorciades el Pla marc del programa de sanejament financer del sistema de transport públic i de refinançament del deute.
 - 4) Encarregar al Director general de l'Autoritat del Transport Metropolità els següents treballs en el menor termini possible:
 - a. La redacció del Pla quadriennal de finançament amb les Administracions consorciades al si de l'Autoritat del Transport Metropolità per al primer quadriennal 2014-2017; d'acord a les bases aprovades, per tal que pugui ser sotmès, previ a la seva signatura, a l'aprovació dels òrgans de govern de les Administracions consorciades.
 - b. La redacció dels Contractes programa entre Transports Metropolitans de Barcelona-Autoritat del Transport Metropolità, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya-Autoritat del Transport Metropolità i l'Àrea Metropolitana de Barcelona (autobusos de gestió




39

indirecta)-Autoritat del Transport Metropolità per al primer quadrienni, període 2014-2017, conjuntament amb el Vicepresident executiu de Transports Metropolitans de Barcelona, el President de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya i el Vicepresident de Transport i Mobilitat de l'Àrea Metropolitana de Barcelona respectivament i les persones que es considerin adients; d'acord a les bases aprovades, per tal que es puguin signar en unitat d'acte amb el Pla quadriennal de finançament.

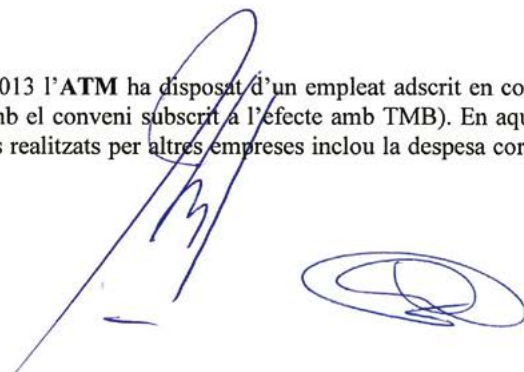
- c. Dur a terme, conjuntament amb el Vicepresident executiu de Transports Metropolitans de Barcelona i les persones que es considerin adients, les negociacions amb les entitats financeres per al refinançament del deute acumulat del sistema

12.4 - Despeses de personal

La plantilla de l'ATM al 31 de desembre de 2013 distribuïda per categories professionals, incloent una persona en comissió de serveis de TMB, es detalla a continuació:

Categoria	Dona	Home	Nombre d'empleats
• Director general	-	1	1
• Director tècnic	-	1	1
• Cap de servei	2	7	8
• Cap d'unitat	1	2	3
• Tècnic superior	1	1	2
• Tècnic grau mitjà	3	-	3
• Administratius	7	2	9
• Auxiliars administratius	1	-	1
	15	14	29

Durant l'exercici 2013 l'ATM ha disposat d'un empleat adscrit en comissió de serveis (d'acord amb el conveni subscrit a l'efecte amb TMB). En aquest sentit l'epígraf de treballs realitzats per altres empreses inclou la despesa corresponent a aquest concepte.



- 12.5 - La previsió d'honoraris per a l'auditoria dels comptes anuals de l'exercici 2013 és de 17.654 euros. La societat auditora ha facturat un import de 2.750 euros per altres serveis.

Nota 13 - ALTRES CONSIDERACIONS

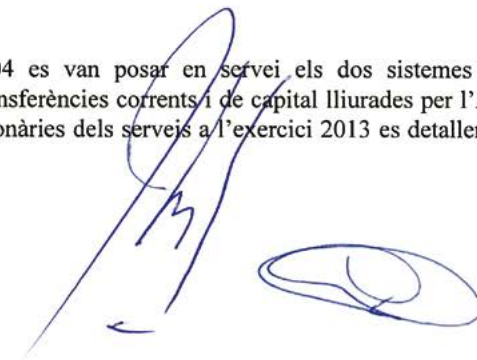
13.1 - Tramvia Baix Llobregat i Tramvia Sant Martí-Besòs

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

Els terrenys afectats per les expropiacions relatives a aquest projecte formen part del domini públic del Consorci de l'ATM, que actua com a beneficiari en atenció al risc assumit en relació amb l'apreujament. El pagament d'aquest és obligació de l'empresa adjudicatària fins al límit d'inversió prevista per a les expropiacions en el projecte econòmic i financer de l'adjudicatari. L'ATM no registrarà comptablement la inversió en aquests terrenys fins al moment de la seva reversió. A l'exercici 2000 l'ATM va començar a aprovar transferències de capital per les expropiacions envers el límit previst a càrrec de l'empresa adjudicatària, registrant-les quant neix l'obligació de pagament.



- b) El 12 de desembre de 2002, el Consell d'Administració de l'ATM va aprovar el projecte constructiu del Tramvia Sant Martí-Besòs, per un import de 205 milions d'euros (abans d'I.V.A.), així com el contracte definitiu amb l'adjudicatari (Tramvia Metropolità del Besòs, S.A.).
- c) En l'exercici 2004 es van posar en servei els dos sistemes tramviaris esmentats. Les transferències corrents i de capital lliurades per l'ATM a les societats concessionàries dels serveis a l'exercici 2013 es detallen a la Nota 12.3.

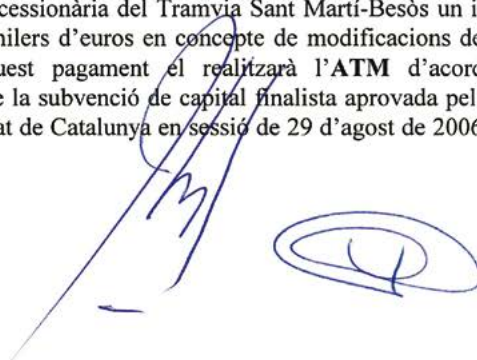




L'ATM preveu finançar el cost de la inversió i de l'explotació dels Tramvies amb recursos de Contracte Programa, que inclouen els fons compromesos per la Generalitat de Catalunya per aquest concepte segons acords de Govern de la Generalitat de Catalunya de 31 de juliol de 2000 i 24 de desembre de 2002.

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

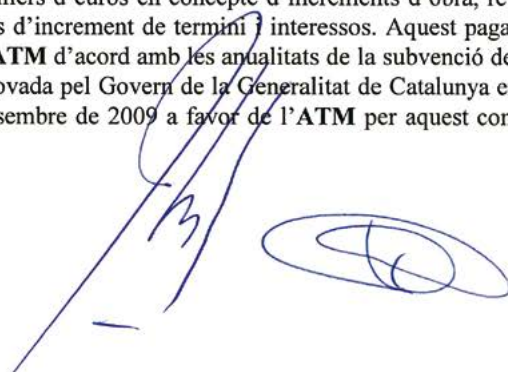
- En data 4 de juliol de 2005 l'ATM i Tramvia Metropolità, S.A van formalitzar un conveni pel qual l'ATM abonarà a la societat concessionària del Tramvia Diagonal-Baix Llobregat un import total de 36.571 milers d'euros en concepte d'indemnització, revisions de preus i modificacions del contracte inicial. Aquest pagament el realitzarà l'ATM d'acord amb les anualitats de la subvenció de capital finalista aprovada pel Govern de la Generalitat de Catalunya en sessió de 14 de juny de 2005 a favor de l'ATM per aquest concepte, i que inclou la compensació financera derivada del calendari de fraccionament del pagament (2006-2015).
- En data 5 de setembre de 2006 l'ATM i Tramvia Metropolità, S.A van formalitzar un conveni pel qual l'ATM abonarà a la societat concessionària del Tramvia Diagonal-Baix Llobregat un import total de 13.505 milers d'euros en concepte de modificacions del contracte inicial. Aquest pagament el realitzarà l'ATM d'acord amb les anualitats de la subvenció de capital finalista aprovada pel Govern de la Generalitat de Catalunya en sessió de 29 d'agost de 2006 a favor de l'ATM per aquest concepte, i que inclou la compensació financera derivada del calendari de fraccionament del pagament (2007-2015).
- En data 5 de setembre de 2006 l'ATM i Tramvia Metropolità del Besòs, S.A van formalitzar un conveni pel qual l'ATM abonarà a la societat concessionària del Tramvia Sant Martí-Besòs un import total de 29.041 milers d'euros en concepte de modificacions del contracte inicial. Aquest pagament el realitzarà l'ATM d'acord amb les anualitats de la subvenció de capital finalista aprovada pel Govern de la Generalitat de Catalunya en sessió de 29 d'agost de 2006 a favor de





l'ATM per aquest concepte, i que inclou la compensació financera derivada del calendari de fraccionament del pagament (2007-2021).

- En data 26 de juny de 2008 l'ATM i Tramvia Metropolità, S.A van formalitzar un conveni pel qual l'ATM abonarà a la societat concessionària del Tramvia Diagonal-Baix Llobregat un import total de 8.336 milers d'euros en concepte de tancament de les obres del contracte inicial. Aquest pagament el realitzarà l'ATM d'acord amb les anualitats de la subvenció de capital finalista aprovada pel Govern de la Generalitat de Catalunya en sessió de 10 de juny de 2008 a favor de l'ATM per aquest concepte, i que inclou la compensació financera derivada del calendari de fraccionament del pagament (2009-2015).
- En data 19 de març de 2009 es va signar el Text Refós del Contracte de Concessió del Tramvia Diagonal – Baix Llobregat entre l'ATM i Tramvia Metropolità, S.A. L'objectiu de la signatura d'aquest Text Refós es el següent:
 - Incloure en un únic document tots els acords del Consell d'Administració de l'ATM que s'han pres des de la signatura del Contracte de Concessió.
 - Modificar el sistema de compensació de la tarifa tècnica i les bandes a través de la fixació d'una nova corba de demanda, que redueixi les incerteses econòmiques futures tant per part de l'Administració com per part del concessionari.
 - Incloure una inversió per l'adquisició de 4 nous trens i els nous equips de televigilància sense cap compensació per part de l'Administració a l'Operadora de Tramvia Metropolità S.A.
- En data 28 de desembre de 2009 l'ATM i Tramvia Metropolità del Besòs, S.A van formalitzar un conveni pel qual l'ATM abonarà a la societat concessionària del Tramvia Sant Martí-Besòs un import total de 32.496 milers d'euros en concepte d'increment d'obra, revisió de preus, costos d'increment de termini i interessos. Aquest pagament el realitzarà l'ATM d'acord amb les anualitats de la subvenció de capital finalista aprovada pel Govern de la Generalitat de Catalunya en sessió de 22 de desembre de 2009 a favor de l'ATM per aquest concepte, i



que inclou la compensació financera derivada del calendari de fraccionament del pagament (2011-2021).

- En data 14 de novembre de 2012 es va signar el Text Refós del Contracte de Concessió del Sistema Sant Martí-Besós.
 - A 31 de desembre de 2013 els processos d'expropiació en curs pendents de resolució judicial relatius als dos sistemes tramviaris suposen unes contingències per un import que s'estima, en funció de les últimes sentències rebudes, al voltant dels 5 milions d'euros.
- d) L'ATM segueix el criteri de no reconèixer cap deute per finançament de les inversions amb els concessionaris, fins que no arriba el corresponent finançament acordat en origen, per tal de mantenir l'equilibri pressupostari.

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

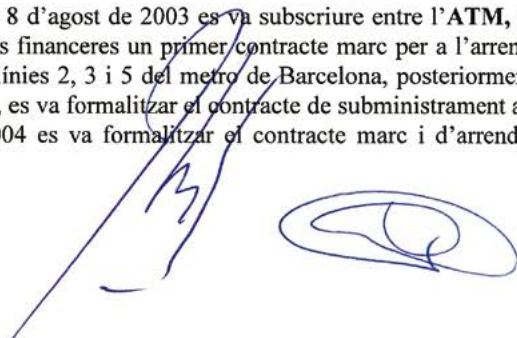
Cal esmentar que en l'exercici 2011 la Generalitat de Catalunya va adoptar diversos Acords de Govern per a l'ajornament dels imports a pagar en aquell exercici relatius als convenis de modificats dels tramvies que s'esmenten anteriorment. En virtut de les addendes formalitzades d'aquests convenis un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

L'ATM no té concertat a 31 de desembre de 2013 cap compromís per obra executada dels tramvies a finançar amb recursos propis.



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

En aquest sentit el 8 d'agost de 2003 es va subscriure entre l'ATM, CAF i una agrupació d'entitats financeres un primer contracte marc per a l'arrendament de 39 trens per a les línies 2, 3 i 5 del metro de Barcelona, posteriorment el 25 de novembre de 2003, es va formalitzar el contracte de subministrament associat. El 23 de juliol de 2004 es va formalitzar el contracte marc i d'arrendament i el





contracte de subministrament amb Alstom, l'altre adjudicatari, per al subministrament de 50 trens per a la futura línia 9 del metro de Barcelona. Tal i com s'explica en la nota 12.1 en l'exercici 2006 es van formalitzar sengles contractes de cessió de l'explotació i operació d'aquest trens a TMB.

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

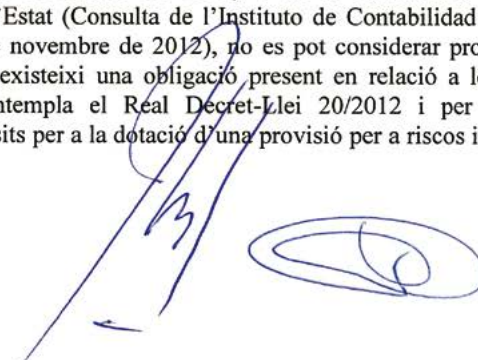
- 13.3 - Atesa l'activitat a què es dedica l'ATM, la qual ha estat descrita a la Nota 1, aquesta no té responsabilitats, despeses, actius, ni provisions i contingències de naturalesa mediambiental que poguessin ésser significatius en relació amb el patrimoni, la situació financera i els resultats de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

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

- 13.4 - Altres contingències

El Real Decret-Llei 20/2012 de 13 de juliol de mesures per garantir l'estabilitat pressupostària i de foment de la competitivitat, va establir per a l'any 2012 la supressió de l'import equivalent a una paga extraordinària per al personal del sector públic. Com a resultat de l'aplicació efectuada per l'ATM de l'esmentat Real Decret-Llei 20/2012 les despeses per sous i salaris de l'exercici 2012 es van veure minorades en 92 milers d'euros.

Addicionalment d'acord amb el mateix Real Decret-Llei 20/2012 les quantitats derivades de la supressió de la paga extraordinària es destinaran en exercicis futurs a realitzar aportacions a plans de pensions o contractes d'assegurança col·lectius que incloguin la cobertura de contingències de jubilació amb subjecció a la llei d'estabilitat pressupostària i sostenibilitat financera i en els termes i abast que es determini en les corresponents lleis de pressupostos. En funció de l'opinió de la Intervenció General de la Generalitat de Catalunya (nota informativa de 9 de novembre de 2012) i de la Intervenció General de l'Administració de l'Estat (Consulta de l'Instituto de Contabilidad y Auditoria de Cuentas de 13 de novembre de 2012), no es pot considerar probable, en la situació actual, que existeixi una obligació present en relació a les eventuais aportacions que contempla el Real Decret-Llei 20/2012 i per tant no es compleixen els supòsits per a la dotació d'una provisió per a riscos i despeses en



45

relació a les esmentades aportacions d'acord amb el marc comptable d'aplicació a l'ATM.

13.5 - Valors rebuts en dipòsit

L'ATM ha rebut avals en dipòsit per un import total de 17.642 milers d'euros.





46

**Nota 14 - QUADRE DE FINANÇAMENT**

Els recursos obtinguts durant els exercicis 2013 i 2012, així com la seva aplicació, i l'efecte que han produït aquestes operacions sobre el capital circulant es reflecteixen en el quadre següent:

FONS PERMANENTS					
APLICACIONS	2013	2012	ORÍGENS	2013	2012
Recursos aplicats en l'exercici	5.646.571,82	7.363.059,51	Recursos generats en l'exercici	-	-
Adquisicions d'immobilitzat:			Subvencions de capital	-	-
Immaterial	6.542,00	-	Crèdits a llarg termini	-	-
Material i Infraestructura	411.340,27	328.418,03			
Crèdits a llarg termini	-	-			
Augment del capital circulant	-	-	Disminució del capital circulant	6.064.454,09	7.691.477,54
	6.064.454,09	7.691.477,54		6.064.454,09	7.691.477,54

VARIACIONS DEL CAPITAL CIRCULANT				
	2013		2012	
	AUGMENTS	DISMINUCIONS	AUGMENTS	DISMINUCIONS
Deutors	-	84.844.435,54	19.938.742,26	-
Comptes financers	86.767.229,08	-	-	64.355.730,10
Deutes a curt termini	-	6.905.596,70	24.340.294,15	-
Ajustaments per periodificació	-	1.081.650,93	12.386.216,15	-
	86.767.229,08	92.831.683,17	56.665.252,56	64.355.730,10
Variació del capital circulant	6.064.454,09	-	7.690.477,54	-
	92.831.683,17	92.831.683,17	64.355.730,10	64.355.730,10

CONCILIACIÓ DEL RESULTAT DE L'EXERCICI AMB ELS RECURSOS GENERATS/APLICATS		
	2013	2012
Resultat de l'exercici segons Compte de Resultats	(-) 6.975.099,10	(-) 7.756.214,15
Dotacions a l'amortització	1.328.527,28	398.203,31
Subvencions de capital aplicades	-	(-) 5.048,67
RECURSOS GENERATS/(APLICATS) EN L'EXERCICI	(-) 5.646.571,82	(-) 7.363.059,51

Barcelona, 20 de març de 2014



57 | Pressupost 2014

Pressupost ATM 2014

ESTAT DE DESPESES

ART.	DENOMINACIÓ	IMPORT 2014 (€)
Capítol 1		
Despeses de personal		
13	Personal laboral	1.368.154,92
16	Assegurances i cotitzacions socials	302.000,00
	Total capítol 1	1.670.154,92
Capítol 2		
Despeses de béns corrents i de serveis		
20	Lloguers i cànon	76.104.000,00
21	Conservació i reparació	946.458,83
22	Material, subministraments i altres	471.651.654,38
23	Indemnitzacions per raó del servei	100.000,00
24	Despeses de publicacions	100.000,00
	Total capítol 2	548.902.113,21
Capítol 3		
Despeses financeres		
34	De dipòsits, fiances i altres	5.000,00
	Total capítol 3	5.000,00
Capítol 4		
Transferències corrents		
40	Transferències corrents	5.160.989,28
44	A empreses públiques i d'altres ens públics de la Generalitat	41.015.204,98
46	A ens i corporacions locals	370.975.635,61
47	A empreses privades	72.508.705,33
48	A institucions sense fi de lucre	15.000,00
49	A l'exterior	10.000,00
	Total capítol 4	489.685.535,19
Capítol 6		
Inversions reals		
62	Inversió en maquinària, instal·lacions i utillatge	30.000,00
64	Inversions en mobiliari i estris	30.000,00
65	Inversions en equips de procés de dades i telecomunicacions	1.160.720,47
	Total capítol 6	1.220.720,47
Capítol 7		
Transferències de capital		
77	A empreses privades	47.599.138,89
	Total capítol 7	47.599.138,89
	Total estat de despeses	1.089.082.662,69

ESTAT D'INGRESSOS

ART.	DENOMINACIÓ	IMPORT 2014 (€)
Capítol 3 Taxes, béns i altres ingressos		
31	Prestació de serveis	76.177.000,00
39	Altres ingressos	475.260.276,46
Total capítol 3		551.437.276,46
Capítol 4 Transferències corrents		
40	Del sector públic estatal	94.918.740,00
41	De l'Administració de la Generalitat	230.130.974,00
46	D'ens i corporacions locals	164.053.041,15
Total capítol 4		489.102.755,15
Capítol 5 Ingressos patrimonials		
52	Interessos de dipòsits	30.000,00
Total capítol 5		30.000,00
Capítol 7 Transferències de capital		
71	De comunitats autònomes	48.512.631,08
Total capítol 7		48.512.631,08
Total estat d'ingressos		1.089.082.662,69

Crèdits

Edició

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

Dipòsit legal DL 11361-2013

Disseny, realització i producció
Pixtin

Impressió
Reial Color SL

Tots els drets reservats

© De l'edició i textos, Autoritat del Transport
Metropolità

© De les imatges, els seus autors

Barcelona, juliol 2014

