

Autoritat del Transport Metropolità **ATM**

Activitat 2001

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

Impressió i maquetació
S.C.P

Dipòsit legal: B

Barcelona, abril de 2002



Índex

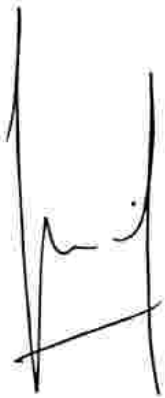
CAPÍTOL 0	5
Presentació	7
 CAPÍTOL 1	 11
Administracions integrants de l'ATM	13
Òrgans de govern i estructura operativa	14
Recursos humans	19
 CAPÍTOL 2	 23
Informe de Gestió	25
Actuació 2001	32
Pla Director d'Infraestructures 2001-2010	32
Pla de Serveis de Transport Públic Col·lectiu 2002-2005	48
Sistema Tarifari Integrat	53
Sistema de Gestió i Ajut a l'Explotació	61
Sistema d'Informació Geogràfica i Documental	63
Estudis	65
Imatge i comunicació	68
Finançament del Sistema de Transport Públic	70
Indicadors d'activitat interna	73
 CAPÍTOL 3	 77
Programa d'Actuació 2002	79
Pressupost 2002	88
 CAPÍTOL 4	 91
Estadístiques del Sistema	91
 CAPÍTOL 5	 113
Estatuts	115
Reglament de Règim Interior	122
Base d'execució del pressupost	127
Principals Acords del Consell d'Administració 2001	134
 CAPÍTOL 6	 149
Informe d'Auditoria	151
 CAPÍTOL 7	 193
Informe de gestió	195
Management Report	203



Capítol 0:

Presentació

Presentació



Felip Puig

Conseller de Política Territorial
i Obres Públiques
President de l'ATM

El meu recent nomenament com a President de l'ATM s'ha produït en un moment en què considero que s'estan materialitzant els principals projectes que, des de la seva creació, li han estat encomanats al Consorci. És per això que voldria agrair a tot l'equip humà la seva plena dedicació en aquesta institució.

La Memòria d'activitat de l'exercici passat reflecteix amb precisió la gran transcendència d'algunes d'aquestes iniciatives, en especial la implantació del nou sistema tarifari integrat, l'inici de les obres del tramvia del Baix Llobregat i la creació dels serveis d'autobusos nocturns. Aquests projectes són els que han de millorar substancialment les condicions de l'oferta de transport públic en l'àmbit de la Regió Metropolitana de Barcelona i que permetran a molts ciutadans veure ateses les seves expectatives d'atenció per part dels poders públics.

Però la importància d'aquests projectes no ens ha de fer oblidar que tot just estem a l'inici del camí.

L'ATM tan sols té 5 anys d'existència. La Generalitat i la resta d'Administracions consorciades fa molt poc que podem concertar lliurement i amb lleialtat institucional les polítiques de mobilitat en aquest àmbit, en un entorn administratiu i jurídic adequat. I els municipis més allunyats de l'àrea central de Barcelona encara no disposen d'aquesta possibilitat, que esperem que es puguin articular convenientment al llarg de l'any, amb la integració de l'Agrupació de Municipis amb Transport Urbà (AMTU) en els seus òrgans de Govern.

Per això prendran tanta transcendència els acords que haurem de formalitzar amb relació al PDI 2001-2010, als Convenis d'Infraestructures 2002-2005, als Contractes – Programa per al mateix període, o al finançament d'altres projectes, com la L-9 del Metro, que veurem avançar en la seva execució, el tramvia del Besòs o la nova línia ferroviària Castelldefels, Sant Boi, Sant Joan Despí, Sarrià.

I en un altre ordre, no menys important, haurem de continuar vetllant per tal que els nostres conciutadans percebin que disposen d'uns serveis de transport més eficients i efectius, coordinats quant a horaris i correspondències, amb un elevat nivell d'informació, que els permeti organitzar els seus temps de desplaçament, segurs i confortables, adaptats a totes les persones, i amb una gamma de títols i una estructura de preus que els faci atractius i ens permeti proposar al conjunt de la societat alternatives de mobilitat més sostenible, suportades en una oferta de transport públic col·lectiu competitiva enfront del vehicle privat.

En la consecució d'aquest objectiu hem de continuar treballant tots els responsables de les Institucions que donen suport a l'ATM.

Felip Puig
Conseller de Política Territorial i Obres
Públiques
President de l'ATM



Francesc X. Ventura
President Comitè Executiu
Director General

L'exercici 2001 del Consorci de l'ATM serà recordat fonamentalment per tres fites.

En primer lloc, la implantació d'un nou sistema tarifari integrat per al conjunt d'operadors de transport de la Regió Metropolitana de Barcelona que, d'una manera progressiva, ha de permetre als ciutadans d'aquest territori utilitzar qualsevol cadena modal per als seus desplaçaments en transport públic, sense veure penalitzat el transbordament amb un nou pagament. Els títols ATM, utilitzats als diferents operadors ferroviaris, al metro i als autobusos de Barcelona i a les empreses privades concessionàries de serveis d'autobusos de l'Entitat Metropolitana del Transport i la Direcció General de Ports i Transports, donen resposta a una reivindicació social llargament expressada per tots els col·lectius amb incidència en els aspectes de la mobilitat metropolitana.

En segon lloc, ha estat l'any en què s'han iniciat les obres per a la construcció d'un primer tram de la nova xarxa de tramvies de l'àrea metropolitana de Barcelona. El projecte del tramvia Diagonal - Baix Llobregat, amb 15 Km. de recorregut i 31 baixadors, i una inversió de prop de 240 milions d'€ donarà servei a una part del sud de Barcelona i de l'Hospitalet i als municipis del Baix Llobregat d'Esplugues, Sant Just Desvern, Sant Joan Despí i Cornellà i, en el futur, a Sant Feliu de Llobregat i potser a Molins de Rei.

Aquest projecte, que els Ajuntaments havien promogut intensament d'ençà l'any 1987, i que finalment va fer seu l'ATM l'any 1999, en un temps extraordinàriament breu de dos anys i escaig ha superat tota la tramitació administrativa, el procés de licitació i

concessió, els treballs tècnics a realitzar per la societat adjudicatària, la negociació d'ordre urbanístic i mediambiental i, finalment, l'estiu passat s'ha pogut iniciar la seva execució i la fabricació de material mòbil, de manera que pugui ser possible la seva entrada en servei en el segon semestre de l'any 2003.

I, en darrer terme, l'any 2001 també haurà estat el moment en què els serveis ferroviaris i de metro han adequat els seus horaris a la demanda creixent, amb l'ampliació horària entre les 5 del matí i les 12 de la nit, i sobretot, quan les Administracions consorciades han decidit implantar un nou servei d'autobusos nocturns, amb 17 línies diferents, per cobrir la franja horària entre les 24 hores i les 5 del matí, aconseguint així fer realitat l'objectiu de mantenir el servei de transport públic col·lectiu els 365 dies de l'any, al llarg de les 24 hores, utilitzant en cada franja horària el mode que es correspon més a les característiques de la demanda potencial, quant a volum, freqüències, itineraris i punts de parada, tot preservant a la vegada una franja horària suficient per garantir l'execució dels treballs de manteniment de la xarxa ferroviària.

A aquestes tres fites importants cal afegir-hi la resta d'actuacions que es desglossen a la Memòria d'Activitats, que són producte del desenvolupament de projectes de tant de calat com el Pla Director d'Infraestructures (PDI), el Pla de Serveis o la gestió dels Contractes Programa. Tot plegat un volum molt important de feina al servei de la millora del conjunt de l'oferta de transport públic en el nostre àmbit.

I enguany caldrà continuar encara avançant



en molts d'aquests projectes. Haurem d'aprovar definitivament el PDI i inicialment el Pla de Serveis de Transport de la Regió Metropolitana de Barcelona. Completarem el procés d'integració tarifària amb l'extensió a totes les estacions dels serveis de Rodalies Renfe i les empreses d'autobusos interurbans, que encara no han pogut instal·lar els equips de validació homologats. S'acabarà el projecte d'instal·lació del Sistema d'Ajut a l'Explotació en tota la flota d'autobusos interurbans, per tal de proporcionar una eina de gestió que millori l'eficàcia de les empreses i poder atendre les peticions que ens fan molts ciutadans, de major informació. I els autobusos interurbans continuaran essent substituïts per nou material, adaptat a les persones amb mobilitat reduïda i dotat de modernes condicions de confort i de seguretat.

Quant a la xarxa de tramvies, no tan sols avançaran les obres de la línia en execució, sinó que s'ha de promoure el concurs per a la licitació d'una segona fase, amb 14 Km. més de recorregut, 30 baixadors i 18 tramvies, amb una inversió de 168 M€, al nord de Barcelona i als municipis de Sant Adrià i Badalona, que ha de donar servei l'any 2004 al recinte del Fòrum de les Cultures i als barris del Poble Nou, Sant Martí, el Besòs i la Mina, entre d'altres.

Però si un aspecte cal destacar enguany, és el de la preparació i negociació, amb totes les Administracions implicades, del contingut dels Convenis de Finançament d'Infraestructures i de cobertura dels dèficits del sistema, per al període 2002-2005. La funció de ròtula financera que ens pertoca exercir, reclama un esforç de convenciment i de dedicació per tal d'obtenir, d'uns i altres, els fons que

donin cobertura a les necessitats econòmiques de les diferents empreses, públiques i privades, que atenen el servei de transport col·lectiu i amb les quals es mantenen els acords de condicions d'oferta i d'aportacions financeres.

En tot cas, un any més, l'activitat al si de la nostra organització es presenta plena de reptes i amb el gran atractiu de saber-nos corresponsables d'atendre un dels requeriments fonamentals per garantir el benestar dels nostres conciutadans a la Regió Metropolitana de Barcelona.

Francesc X. Ventura
President Comitè Executiu
Director General



Capítol 1:

Administracions integrants de l'ATM

Òrgans de govern i estructura operativa

Recursos Humans

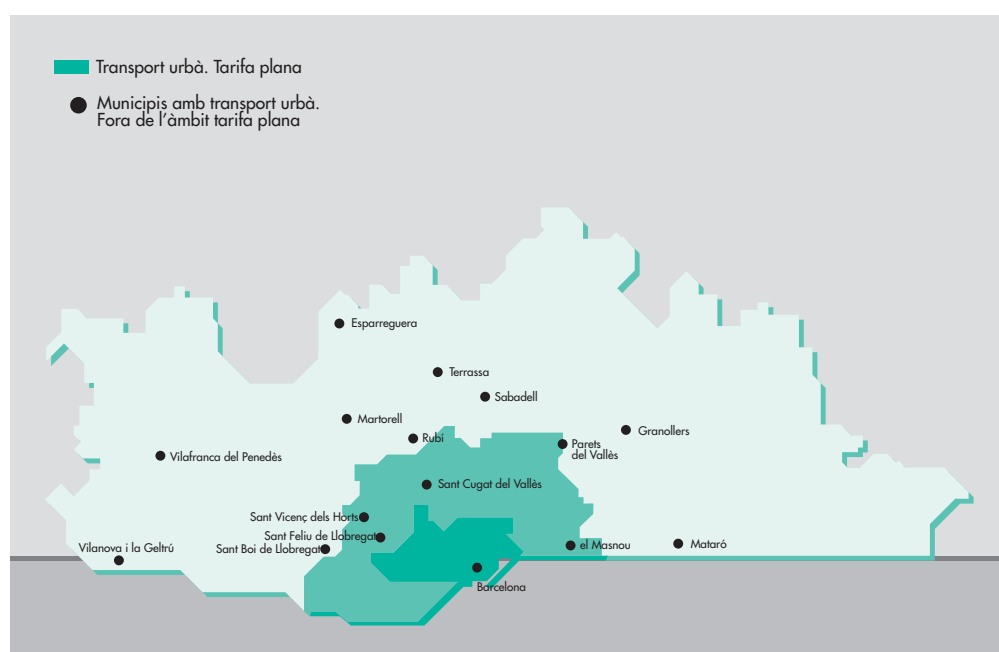


Administracions integrants de l'ATM

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

Actualment, les Administracions consorciades són la Generalitat de Catalunya (51%), l'Ajuntament de Barcelona (25%) i l'Entitat Metropolitana del Transport (24%), i hi ha la voluntat que s'hi incorporin la resta d'Administracions locals titulars de serveis de transport públic. Cal destacar la presència de representants de l'Administració General de l'Estat en els òrgans de govern de l'ATM, en qualitat d'observadors.

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

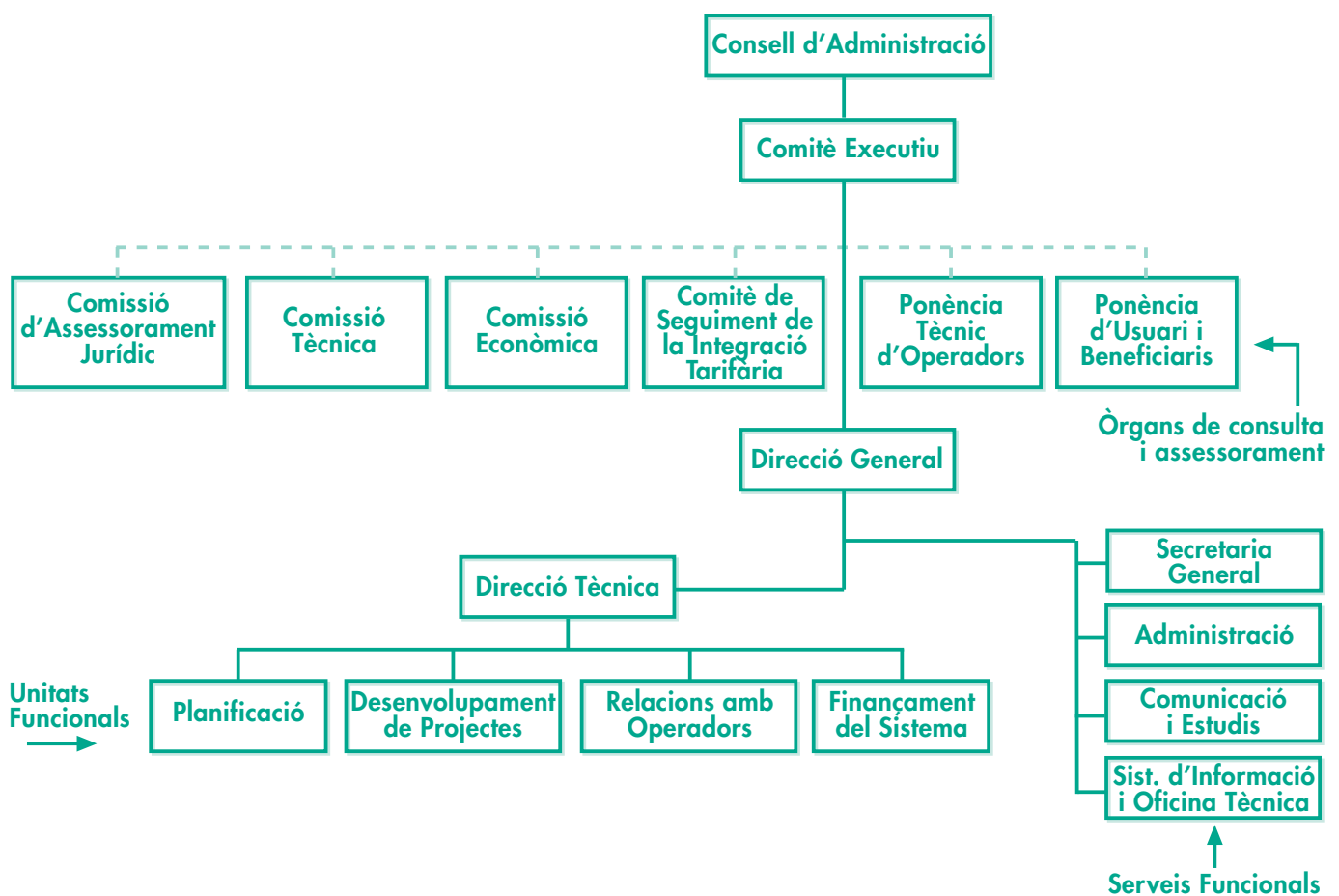




Òrgans de govern i estructura organitzativa

Òrgans de govern i estructura operativa

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





Consell d'Administració

El Consell d'Administració és l'òrgan rector de l'ATM. Es compon de 14 membres de ple dret - 7 en representació de la Generalitat de Catalunya i 7 en representació de les Administracions locals fundadores -, i 2 en representació de l'Administració de l'Estat amb caràcter d'observadors. Assisteix també a les reunions el Director General.

Consell d'Administració a 31 de desembre de 2001:

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

(*) Fins el 21 de novembre de 2001 l'Hble Sr. Pere Macias i Arau va exercir el càrrec de President de l'ATM.
(**) Fins el 9 de juliol de 2001 el Sr. Antoni Vives i Tomàs ocupava el càrrec de vocal del Consell.

Comitè Executiu

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

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

Membres del **Comitè Executiu** a 31 de desembre de 2001:

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



Ponència d'Usuaris i Beneficiaris

La Ponència d'Usuaris i Beneficiaris del Transport Col·lectiu Metropolità és l'òrgan de participació i consulta dels agents institucionals i socials en el funcionament del Sistema Metropolità de Transport Públic Col·lectiu de l'àrea de Barcelona. Els seus membres, a 31 de desembre de 2001, són els següents:

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

Ponència Tècnica d'Operadors

La Ponència Tècnica d'Operadors del Transport Col·lectiu Metropolità és l'òrgan de col·laboració i consulta del Consorci de l'ATM en qüestions de caràcter tècnic, i està composta per representants dels operadors de transport públic de la regió metropolitana. Els seus membres, a 31 de desembre de 2001, són:

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



Comissió d'Assessorament Jurídic

Aquesta comissió fa tasques d'assistència i assessorament jurídic al Comitè Executiu. Els seus membres, a 31 de desembre de 2001, són:

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

Comissió Tècnica

La finalitat de la Comissió Tècnica és donar assessorament de caràcter tècnic al Comitè Executiu. Els seus membres, a 31 de desembre de 2001, són:

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

Comissió Econòmica

La Comissió Econòmica té la finalitat de donar assessorament de tipus econòmic al Comitè Executiu. Els seus membres, a 31 de desembre de 2001, són:

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



Comitè de Seguiment de la Integració Tarifària

El Consell d'Administració del 15 de novembre de 2000 va acordar la creació del Comitè de Seguiment de la Integració Tarifària (CSIT) integrat per les administracions i els operadors implicats, com a suport tècnic per al seguiment de la integració tarifària dins del seu àmbit de gestió. Els seus membres, a 31 de desembre de 2001, són:

Un representant de cadascuna de les administracions:

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

Un representant de cadascun dels operadors públics:

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

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

Operadors privats àmbit EMT	Fermín Casquete Álvarez
Operadors privats àmbit interurbà	Salvador Alapont i Sisquella
Operadors privats àmbit urbà altres municipis	Manel Puig i Belza

Representants de l'ATM:

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

Estructura organitzativa

L'estructura organitzativa de l'ATM es compon de la Direcció General, de la que depenen la Direcció Tècnica, que integra les unitats de Planificació, Desenvolupament de Projectes, Relacions amb els Operadors i Finançament del Sistema, així com dels serveis funcionals integrats per la Secretaria General, Administració, Comunicació i Estudis i Sistemes d'Informació i Oficina Tècnica.



Recursos humans

Recursos humans

En el transcurs de l'any 2001 no hi ha hagut canvis en l'estructura de l'organigrama de l'ATM. Només cal destacar la incorporació de nou personal a l'organització, amb un equip, a 31 de desembre de 2001, de 34 persones. L'organigrama és el següent:

Direcció general

Direcció tècnica

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

Serveis

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

gestió de compres i manteniment, etc.

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

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

A 31 de desembre, la composició de la plantilla és la següent:

- Directius i responsables de gestió

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



Operadors
Alfred Pallardó i Beltran,
Cap de la Unitat de Desenvolupament de
Projectes
Lluís Rams i Riera,
Cap de la Unitat de Finançament del
Sistema

- Personal tècnic i de suport:

Montserrat Alegri i Garcia
Xavier Andreu i Sedó
Lluís Avellana i Pla
Magda Baró i Callejas
Josep Caldú i Cebrián
Jordi Clària i Martínez
Carme Fàbregas i Casas
Anna Farrero i Vallès
Montserrat Ferré i Corretja
Núria Fontova i Jordana
Raül Galceran i Parcerisas
Sonia Gómez i Gil
Montserrat Hernández i Rovira
Carolina Lages i Llopis
Miquel Lamas i Sánchez
Agustí López i Marín
Mònica Lladó i Garcia
Josep Martínez i Lacambra
Josep Moya i Matas
Maite Pérez i Pérez
M. Asunción Roig i Roura
Xavier Seoane i Puigvert
Rosa Solans i Castells
Juan Luis Zalbidea i Garmendia



Capítol 2:

Informe de gestió

Actuació 2001



Informe de gestió

L'execució del Programa d'Actuació de l'any 2001 ha permès el desenvolupament de gran part de les activitats que es van encomanar a l'ATM el mes de desembre de l'any 2000. Les principals actuacions han estat relacionades, bàsicament, amb quatre projectes.

En primer lloc, el d'Integració Tarifària, que s'ha produït de manera progressiva, en un principi entre FGC i TMB, després amb l'adhesió d'una part de Renfe Rodalies i de diversos operadors interurbans i, finalment, amb els primers operadors urbans de fora de l'àmbit de l'EMT.

En segon lloc, amb tota la tramitació i el debat públic del contingut del Pla Director d'Infraestructures 2001-2010 que ha arribat, després del període d'informació pública, a la seva fi.

En tercer lloc, amb l'inici de les obres del projecte del tramvia Diagonal – Baix Llobregat que, després d'una complexa negociació institucional i un procediment de licitació, adjudicació i contractació enormement àgil, han pogut ésser començades en els trams de la Diagonal, la carretera d'Esplugues i de Cornellà i en el terme municipal de Sant Joan Despí.

Finalment, amb l'ampliació d'horaris dels serveis ferroviaris i la implantació de noves línies de serveis d'autobusos en la franja nocturna, que ens permeten garantir una oferta de transport públic els 365 dies de l'any, les 24 hores del dia, amb modes de transport i freqüències adequats a la demanda existent.

A més, l'activitat al si de l'ATM ha permès avançar en els programes de renovació i d'ampliació de flota dels operadors d'autobusos, en la implantació de modes de gestió de la qualitat a les empreses, en la instal·lació de sistemes d'ajuts a la explotació per als operadors de superfície i, fonamentalment, en l'administració dels recursos procedents de les Administracions Públiques destinats a atendre les necessitats dels operadors en el marc dels Contractes – Programa 1999-2001.

Totes aquestes actuacions no s'haurien pogut dur a terme sense el concurs d'un equip humà amb un molt alt nivell de professionalitat i dedicació, que ha disposat d'unes eines de treball i d'un espai, amb les instal·lacions de la nova seu al carrer Muntaner, que els ha permès augmentar el seu nivell d'eficiència i eficàcia.



Nova seu de l'ATM



Principals fites assolides al llarg de l'exercici

• Pla Director d'Infraestructures 2001-2010 (PDI)

El PDI, que inclou les propostes d'actuació en infraestructures de Transport Públic Col·lectiu per als propers deu anys a la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB), amb una inversió total prevista de 5.741,98 Me (955.385 MPTA), va quedar enllestit els primers mesos de l'any, aprovant-se inicialment el 14 de maig per part del Consell d'Administració.

Sotmès a informació pública i institucional del 28 de juny al 28 de setembre a l'ATM, als 7 consells comarcals i als 164 municipis de l'RMB, s'hi han presentat 88 al·legacions, de les quals se n'ha fet un resum i s'han desglossat les peticions. D'aquestes se n'ha redactat l'informe tècnic i la proposta de resolució. Es procedirà durant els primers mesos de l'any 2002 a l'elaboració de la proposta definitiva del PDI amb les modificacions que s'acceptin.

Paral·lelament, s'han endegat els estudis de demanda i d'alternatives de tres actuacions de possible inclusió en la versió definitiva del PDI:

- Estudi de demanda i d'interconnexió al corredor ferroviari metropolità el Papiol-Mollet del Vallès
- Estudi d'alternatives de traçat: Sabadell – Plaça d'Espanya. Línia del Vallès (FGC)
- Estudi de demanda i mode de transport per servir el corredor Caldes de Montbui - Mollet del Vallès/Santa Perpètua de Mogoda

S'ha participat també a les comissions de seguiment dels projectes bàsics o constructius impulsats per la DGPT d'algunes de les actuacions previstes al PDI:

- Perllongament de la línia L5 de metro. Tram: Horta - Vall d'Hebron

- Perllongament de la línia L4 de Metro. Tram: Pep Ventura - Badalona Centre
- Conversió de la línia L4 a línia L2. Tram: La Pau - Pep Ventura
- Perllongament del Metro del Vallès. Tram: Terrassa - Universitat Politècnica de Catalunya
- Semisoterrament de la línia Llobregat - Anoia. Tram: Pallegà
- Desdoblament de la línia Llobregat - Anoia. Tram: El Palau - Martorell
- Desdoblament de la línia Llobregat - Anoia. Tram: Martorell - Olesa

En referència a la línia 9, una vegada encarregada la seva contractació a GISA (per part del Consell de Govern de la Generalitat) sota la direcció de la DGPT, l'ATM ha lliurat al Departament de Política Territorial i Obres Públiques el projecte de traçat aprovat i l'estudi geològic i hidrogeològic de la traça i ha desenvolupat alguns estudis complementaris:

- Demanda d'energia elèctrica de la nova línia L9
- Caracterització tècnica, funcional i arquitectònica de les estacions de la nova línia L9

Paral·lelament també s'ha participat en les Comissions de seguiment dels projectes constructius ja adjudicats, aportant informes sobre els possibles canvis de traçat derivats de la nova secció i tecnologia constructiva.

• Pla de Serveis de transport públic col·lectiu 2002-2005

Complementari al Pla Director d'Infraestructures, el Pla de Serveis de TPC 2002-2005 defineix la coordinació de tots els modes (bus, tramvia, metro, ferrocarril) i operadors de transport públic col·lectiu a l'àmbit de la RMB que permetin considerar-los com un sistema. Aquest Pla ha de satisfer la demanda existent i previsible de mobilitat metropolitana, a través d'una àmplia cobertura territorial i temporal per part dels serveis de transport, amb un nivell adequat



de qualitat del servei i a un cost assumible pels usuaris i pel conjunt de la societat.

El Pla de Serveis, en fase d'elaboració durant aquest exercici, proposa un conjunt de programes d'actuació que inclouen els següents aspectes:

- l'augment de serveis (ampliació d'horaris, nous serveis, serveis nocturns)
- la seva reorganització (establiment de serveis directes i semidirectes, modificacions de traçat per servir punts d'elevada atracció, tractament dels serveis de baixa demanda)
- la millora de la integració del sistema de transport (coordinació horària, millora d'intercanviadors, aparcaments integrats, efectes de la integració tarifària, imatge del sistema) i,
- la millora de la qualitat (accessibilitat: informació a l'usuari, accessibilitat física a estacions, parades i material mòbil; confort, velocitat comercial i regularitat: SAE, carrils bus, prioritat a les cruïlles semaforitzades).

Paral·lelament s'han sotmès els criteris d'elaboració a la Comissió Tècnica, s'han digitalitzat (directament o per cessió dels titulars) les diferents xarxes de transport, s'ha desenvolupat un programari específic (ATMax) per al tractament de l'oferta viària i ferroviària i, analitzada la darrera informació provinent dels operadors, s'avançarà en la realització d'una primera proposta de Pla de Serveis, que es podrà sotmetre a l'aprovació inicial del Consell d'Administració durant el 2002.

• Pla de Serveis Nocturns

Com a conseqüència de repetides peticions d'ampliació del servei ferroviari en horari nocturn, el Parlament de Catalunya demanà a l'ATM l'any 2000 l'estudi i la proposta d'un sistema de transport nocturn metropolità. Aquesta proposta -que forma part del Pla

de Serveis en elaboració- s'acordà amb les administracions consorciades al si de l'ATM i amb els tres operadors públics ferroviaris: FMB, FGC i Renfe.

Implementat a partir de primers de novembre, consisteix fonamentalment en l'ampliació del servei ferroviari urbà, suburbà i de rodalies fins a les 12 de la nit en dies feiners (a més dels serveis especials que ja tenen Metro i FGC els caps de setmana i vigílies de festius), i en l'establiment de 17 línies metropolitanes d'autobús dependents de la DGPT, que uneixen Barcelona (Pl. Catalunya) amb els principals nuclis urbans de la segona corona metropolitana, en un temps de recorregut màxim d'una hora. Aquestes línies tenen una freqüència horària i cobreixen el període de 12 a 5 de la matinada, en el qual no hi ha servei ferroviari. S'aconsegueix així la disponibilitat permanent (24 hores al dia i tots els dies de l'any) de serveis de transport públic col·lectiu per a la zona servida.

• Tramvia Diagonal - Baix Llobregat

Durant aquest exercici han començat les obres d'execució del tramvia Diagonal (Pl. Francesc Macià) - Baix Llobregat, que afecten els municipis de Barcelona, l'Hospitalet de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Cornellà de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern i Sant Feliu de Llobregat, després d'un seguit d'actuacions prèvies necessàries:

- Redacció del projecte constructiu per part del grup adjudicatari, lliurat el 18 d'abril i constitució d'una Comissió de seguiment del mateix projecte constructiu, formada pels ajuntaments afectats, el grup adjudicatari i la pròpia ATM.

- Aprovació definitiva del traçat per part del Conseller de Política Territorial i Obres Públiques, el 27 d'abril.

- Aprovació del projecte constructiu, per part del Consell d'Administració el 14 de



maig, amb un pressupost màxim de 230,79 M€ (38.401 MPTA), condicionada a certes modificacions tècniques i a l'acompliment de la declaració d'impacte ambiental. Aquesta última va ser declarada favorable el 15 de maig per part de la Ponència Ambiental del Departament de Medi Ambient.

- El Govern de la Generalitat va atribuir el 29 de maig a l'ATM la condició de beneficiària de les expropiacions necessàries per a l'execució del projecte.

- Durant els mesos de juny i juliol es va autoritzar l'ocupació de diverses vies i carreteres per poder iniciar les obres.

Finalment, el 22 de juny es va procedir a l'aixecament de l'acta de comprovació del replanteig del traçat del tramvia Diagonal - Baix Llobregat i es va efectuar la col·locació de la primera pedra del tramvia amb l'assistència de tots els alcaldes dels municipis del traçat, el President i Vicepresident de l'ATM, en un acte presidit pel Molt Hble. President de la Generalitat.

Des del 30 de juliol fins el 30 de setembre es va sotmetre a informació pública la relació de béns i drets afectats per les obres del tramvia. A data 31 de desembre s'han pagat expropiacions per valor de 4,19 M€ (697,2 MPTA).

Fonamentalment, les obres desenvolupades fins ara es centren en el desviament de serveis afectats, la modificació de voreres i la reubicació de l'arbrat actual.

D'altra banda, s'ha negociat amb l'Ajuntament de Barcelona, les Universitats de Barcelona i Politècnica de Catalunya i diversos col·lectius de veïns, un acord de nou traçat entre l'avinguda Diagonal i la carretera de Collblanc a l'Hospitalet, el projecte constructiu del qual es redactarà una vegada s'hagi aprovat definitivament i es procedirà posteriorment a l'execució de les obres.

• Tramvia Diagonal (Pl. Glòries) - Besòs

Un cop redactat el projecte de traçat del tramvia Diagonal (Pl. Glòries) - Besòs (juntament amb el plec de prescripcions tècniques del futur concurs de redacció del projecte, construcció i explotació), fou aprovat inicialment pel Consell d'Administració el 9 de juliol, i sotmès a informació pública i institucional fins al 28 de setembre. S'hi han presentat 4 al·legacions (Ajuntaments de Barcelona i Sant Adrià de Besòs, Aigües de Barcelona i un particular).

En la mateixa sessió, es va sol·licitar a l'EMT i al Departament de Política Territorial i Obres Públiques la delegació en favor de l'ATM de les seves competències per a la implantació del sistema del tramvia Diagonal (Pl. Glòries) - Besòs i, en especial, per a la concessió de l'execució de les obres i la gestió del servei, així com la coordinació de les línies de transport públic coincidents. Els dos organismes van aprovar aquesta delegació a principis d'octubre.

L'inici del procés de licitació és previst per al proper mes de gener de 2002.

• Altres estudis de mobilitat

Per tal de poder preveure més fàcilment la mobilitat generada per diversos tipus d'equipaments, s'han endegat quatre estudis sobre les pautes de la mobilitat associada als equipaments educatius, sanitaris, comercials i de lleure, fonamentats en enquestes a un ample mostrari de tipus d'equipament i de col·lectius afectats. Aquests estudis estan ja finalitzats i pendents de lliurament definitiu.

• Finançament del sistema

S'ha realitzat el seguiment trimestral de l'evolució de les principals magnituds econòmiques dels Conveni de Finançament 1999-2001 i dels Contractes - Programa



AGE-ATM i amb TMB i FGC. També s'ha avaluat l'evolució de les subvencions rebudes per l'ATM de les diferents Administracions compromeses.

Durant l'exercici s'ha elaborat un informe sobre els pressupostos de l'any 2001 realitzats pels dos operadors públics, TMB i FGC, que serveix d'eina per verificar els pressupostos de les dues empreses i validar que segueixen les previsions que estableix el Contracte – Programa, com també per estimar el càlcul de les aportacions de les diferents administracions.

Anàlogament, es van realitzar les propostes de liquidació de l'exercici 2000 dels dos Convenis, com també l'elevació de propostes a l'Administració General de l'Estat per ser incloses al proper Contracte – Programa i per ser considerades a la liquidació final de l'actual Contracte.

• **Conveni de Finançament 2002-2005**

Durant aquest any s'ha realitzat un primer esborrany del nou Conveni de Finançament 2002-2005, dissenyat com a refosa dels anteriors Contracte - Programa AGE-ATM i Conveni de Finançament ATM - Ad. Consorciades.

Paral·lelament, s'han elaborat diversos escenaris sobre les necessitats de finançament del sistema de transport i de les aportacions que en resulten i, per altra banda, s'ha elaborat el pressupost 2002 de l'ATM pel que fa a les partides d'ingressos i despeses que fan referència a les aportacions de les diferents administracions en concepte d'aportació a compte del Contracte – Programa 2002-2005, i de la proposta d'aportacions que l'ATM realitzarà als operadors públics i als operadors de Gestió Indirecta.

• **Conveni ATM – Ajuntament de l'Hospitalet per iniciar els estudis previs a la construcció de l'intercanviador de la Torrassa**

En aquest exercici s'ha redactat i formalitzat el Conveni ATM - Ajuntament de l'Hospitalet per a la col·laboració en la realització i finançament dels estudis previs a la construcció i explotació del nou Intercanviador de la Torrassa.

• **Estudi de Finançament per a la construcció i explotació de l'Intercanviador Central**

S'ha treballat en el disseny i seguiment de l'estudi "Avantprojecte de la possible estructura financera de l'Intercanviador Central de Barcelona, sobre la base d'una participació pública i privada".

• **Ajuts als operadors**

Durant aquest exercici s'han realitzat diverses convocatòries d'ajuts per a la renovació (adquisició de flota i implantació de sistemes de qualitat) de les empreses operadores de transport públic.

El total d'ajuts concedits per a la renovació de la flota ascendeix a 800 MPTA, amb els quals es podran adquirir fins a 29 vehicles.

En el cas de les subvencions per millorar el sistema de qualitat de les empreses, s'han concedit 37 MPTA en total a quinze empreses de les que sol·licitaren aquest ajut.

• **Sistema Tarifari Integrat**

L'1 de gener de 2001 començà la implantació del Nou Sistema Tarifari a la Regió Metropolitana de Barcelona. Aquest projecte havia estat aprovat a la sessió del Consell d'Administració de 15 de novembre de l'any anterior, i amb ell es pretén, entre



d'altres objectius, contribuir a posicionar el transport públic com un sistema més atractiu als usuaris.

L'àmbit de la integració és el conformat per 200 municipis: tota la RMB ampliada amb els municipis que cobreix la xarxa de rodalia ferroviària.

Durant tot aquest any s'han realitzat diverses actuacions relacionades amb la Integració Tarifària:

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

- seguiment i supervisió de l'activitat de les empreses adjudicatàries dels serveis de distribució de títols ATM.

- negociació i signatura de convenis d'integració, fins a intentar incloure al sistema tots els operadors de la RMB, Renfe inclòs en el conjunt dels seus serveis de Rodalies.
- posada en servei de la Cambra de distribució d'ingressos.

- pagaments a compte i liquidacions per la utilització dels títols en els diferents operadors integrats.

- campanya de comunicació que ha permès informar als ciutadans sobre la utilització del nou sistema tarifari.

- servei d'atenció a l'usuari.

Paral·lelament, i amb motiu de l'entrada en vigor de l'Euro, es van aprovar una sèrie d'acords al Consell d'Administració de l'ATM de 9 de juliol, relacionats amb la implantació de la moneda comunitària al sistema de transport públic col·lectiu. Entre ells es va decidir realitzar una campanya informativa sobre les principals novetats per a l'any 2002, que es va endegar a finals d'any.

Al Consell d'Administració de l'ATM de 16

d'octubre de 2001 es va aprovar la gamma de títols i l'actualització de preus de les targetes de transport integrades per a l'any 2002.

De forma paral·lela s'han dut a terme altres actuacions dins l'ATM que han facilitat la gestió del Sistema Tarifari Integrat:

- Explotació del Sistema de Gestió de la Integració Tarifària, per als operadors que es van integrar al gener de 2001, durant el primer trimestre.

- Finalització del desenvolupament dels programaris i instal·lació dels sistemes i equips a l'ATM.

- Homogeneïtzació dels equips i dels títols dels operadors de la RMB

- Verificació de la compatibilitat dels sistemes de venda i validació entre els diferents operadors i certificació dels sistemes implantats a través del Laboratori General d'Assaigs i Investigacions.

- Actualització del Manual de títols integrats amb les característiques dels títols 2002.

El total de cancel·lacions realitzades a l'àmbit del Sistema Tarifari durant aquest any ha estat de més de 755 milions, de les quals gairebé el 60% s'han realitzat amb títols ATM. La resta corresponen a viatges efectuats amb títols propis de caràcter monomodal dels diferents operadors.

• Sistema de gestió i ajut a l'explotació SAE

Amb l'objectiu d'implantar un sistema de gestió, control i ajuda a l'explotació, per a les empreses de transport públic col·lectiu per carretera a la RMB, el Consell d'Administració de l'ATM en sessió de 4 d'abril, va adjudicar a la UTE formada per les empreses Indra Sistemas i GMV Sistemas, el concurs per a l'execució d'aquest projecte.



Aquest projecte es duu a terme amb la col·laboració de diversos organismes i entitats com l'Institut Cartogràfic de Catalunya, el Centre de Telecomunicacions i Tecnologies de la Informació de la Generalitat de Catalunya o TRADIA.

Durant l'exercici s'han desenvolupat una sèrie d'actuacions (construcció d'una Xarxa Trunking Analògica, presentació del SAE als diferents operadors, arrendament d'espais i d'infraestructures, realització d'assaigs per avaluar la correcta recepció de dades, etc.) que han permès la realització d'una prova pilot de funcionament integral del SAE el dia 3 de desembre.

• Sistema d'Informació Geogràfica i de Gestió documental

S'ha desenvolupat el Sistema de Gestió Documental (SGD), que ja és operatiu a l'ATM, i que permet tractar la documentació –de generació pròpia o de procedència externa– d'una forma corporativa, estructurada, i ordenada.

Quant al Sistema d'Informació Geogràfica (SIG), després de realitzar-se un inventari amb totes les dades a incorporar, es va crear i desenvolupar una base de dades, que a finals d'any ja disposa de prop del 90% de la informació prevista (base topogràfica que cobreix tota la RMB a escala 1:50.000, cartografia de l'Ajuntament de Barcelona, informació de l'Idescat, informació territorial diversa, etc.).

L'accés i explotació d'aquesta informació i l'enllaç amb el SGD es garanteix mitjançant l'aplicació intranet, d'implantació progressiva a tot el personal de l'ATM. Addicionalment, s'ha desenvolupat un enllaç informàtic que permet l'explotació dels resultats de l'aplicació de gestió i anàlisi de l'oferta de xarxes (ATMax) en l'entorn del SIG corporatiu.

• Estudis

S'han posat en marxa dos grans estudis, amb l'objectiu de conèixer els patrons bàsics de la mobilitat a l'àmbit del sistema tarifari integrat i poder preveure el comportament de la demanda de desplaçaments davant de l'evolució de les formes i ritmes de vida.

El primer estudi és l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana 2001, considerada estadística oficial, segons la Llei del Pla Estadístic de Catalunya 2001-2004, aprovada el 30 de maig pel Parlament.

El segon estudi, encarregat a la Universitat Politècnica de Catalunya, és l'actualització per als anys 1999-2000 de l'avaluació dels comptes de transport de viatgers –tant públic com privat– de la RMB que s'havia realitzat inicialment per l'any 1998.

Paral·lelament, s'han elaborat les publicacions del TransMet Xifres i dels Indicadors de transport per a l'any 2000 i del primer semestre de l'any 2001.

• Comunicació

En aquest apartat cal destacar les actuacions relacionades principalment amb el manteniment del Centre d'Informació TransMet, servei que ofereix informació en temps real de l'estat de la xarxa de transport públic a la regió metropolitana de Barcelona, a través d'un espai informatiu concertat amb diferents emissores de ràdio; i amb el manteniment i actualització de la pàgina web de l'ATM, que ha estat renovada aquest any i que ofereix una estructura més entenedora de cara a l'usuari.



Actuació 2001

Pla Director d'Infraestructures 2001-2010

Una de les funcions a exercir per l'Autoritat del Transport Metropolità és la planificació d'infraestructures de transport públic col·lectiu (TPC) a la Regió Metropolitana de Barcelona. Aquesta competència s'ha materialitzat en l'elaboració del Pla Director d'Infraestructures del transport públic col·lectiu 2001-2010 (PDI).

El PDI recull l'encàrrec fet pel Consell d'Administració de l'ATM de presentar propostes d'actuació en infraestructures de transport públic col·lectiu per als propers deu anys a la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB).

En el Consell d'Administració del 14 de maig de 2001 es va aprovar inicialment el PDI amb una inversió total prevista de 5.741,98 M€ (955.385 MPTA).

Els objectius a assolir amb l'execució de les actuacions previstes en el PDI són els següents:

- Augmentar significativament el volum de desplaçaments en transport públic, fent-li guanyar quota en front del vehicle privat, a tots els àmbits de la RMB a través d'una política d'oferta de gran volum.
- Aconseguir que la disponibilitat de transport públic col·lectiu amb infraestructura fixa no sigui un factor limitant del funcionament metropolità, de la implantació d'activitats a la RMB, ni de la competitivitat internacional de Barcelona.
- Garantir la major eficàcia econòmica i social de les inversions públiques destinades al sistema metropolità de transport, mitjançant la seva planificació integral i l'adequació del mode de transport al volum previst de demanda.
- Emprendre un conjunt d'actuacions de xoc que remarquin la decidida voluntat de les Administracions de potenciar el transport públic a la regió metropolitana.

El PDI és un pla d'infraestructures de transport públic col·lectiu fonamentalment ferroviàries, que es complementarà amb el Pla de Serveis, que és qui fixarà les característiques (freqüència, amplitud horària, itinerari, etc.) del servei de TPC ofert per cada mode de transport i, en el cas del autobusos interurbans, establirà la complementarietat amb els serveis ferroviaris i la seva adequació als fluxos de mobilitat de nivell inferior.

Una altra de les característiques del PDI és la seva integralitat en quant considera totes les xarxes ferroviàries existents i previstes, tant en la diagnosi dels problemes com en les actuacions proposades. En aquest sentit, potencia la integració física de les diferents xarxes de TPC entre elles i amb el vehicle privat, mitjançant la creació de nous intercanviadors i la millora dels existents.

Tot i el tractament global que el PDI dona a la RMB amb uns mateixos criteris de proposta de TPC, la desigual densitat residencial i d'activitat existent entre l'aglomeració central i la resta de la regió, contribueix a la concentració de propostes del pla en l'àmbit central de l'RMB.

El PDI es concep com un pla flexible, lliscant, a desenvolupar en programes plurianuals, que siguin la base dels Convenis de Finançament a signar entre la Generalitat i l'Administració General de l'Estat. El seguiment s'efectuarà amb dos ritmes temporals, mitjançant:

- Un informe anual, que indiqui el grau de realització de les actuacions previstes al PDI i les posi en contrast amb l'evolució de la població i de la mobilitat vehicle privat/transport públic en els diferents àmbits territorials.
- Una revisió quinquennal del compliment del programa d'actuacions i de les previsions de localització residencial,



d'activitat i de grans centres d'atracció/generació de viatges, i de la mobilitat que se'n deriva. Això permetrà definir el nou programa quinquennal incloent, fins i tot, si fos el cas, noves infraestructures que es consideressin necessàries.

El procés d'elaboració del PDI defineix quatre etapes seqüencials principals:

a) Recollida i elaboració d'informació, amb la qual, a partir dels antecedents i de la informació bàsica procedent d'administracions i operadors, s'arriba a una primera visió global de l'estat del Sistema metropolità de TPC (SMTPC).

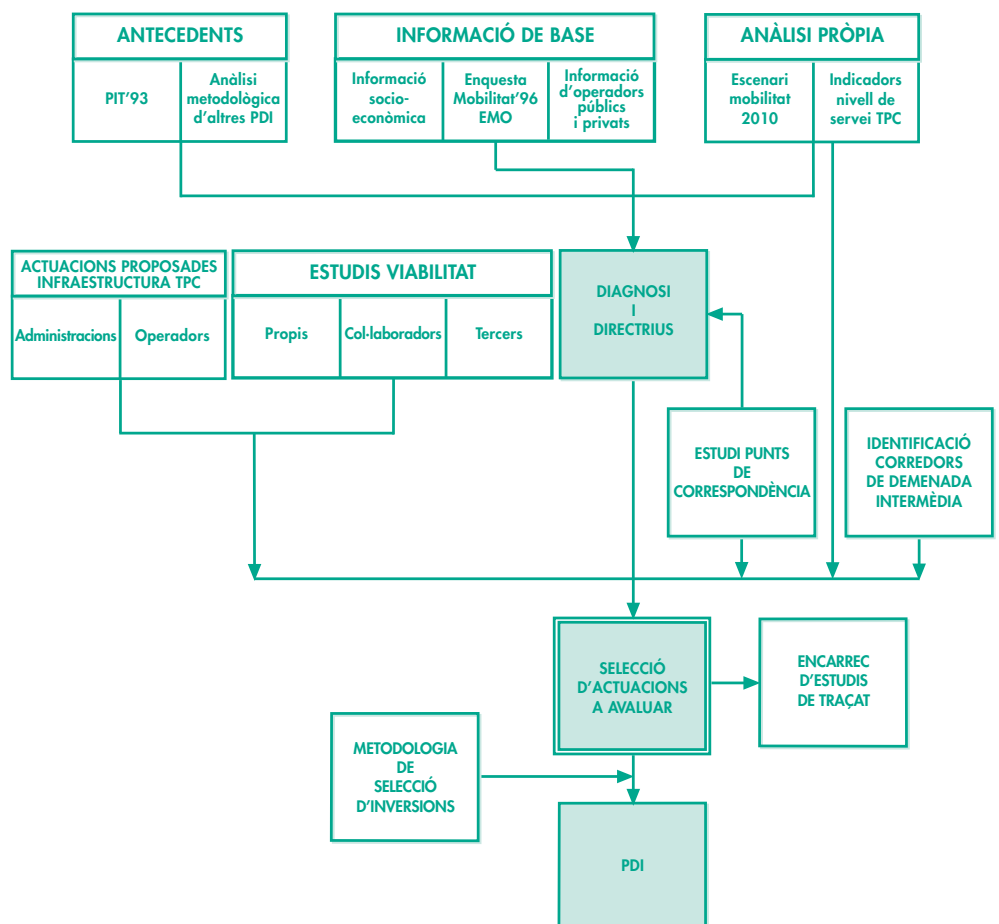
b) Redacció del document Diagnosi del Sistema i Directrius per al PDI, sotmès a un període d'informació per les Administracions i operadors, i aprovat posteriorment.

c) Recollida de les propostes d'actuació en infraestructures i prioritització d'elles mitjançant la Metodologia d'avaluació d'inversions en transport públic col·lectiu, també sotmesa a informació i aprovada.

d) Elaboració de la proposta de PDI, incorporant la Diagnosi i Directrius revisada, els Programes d'actuació i l'estudi econòmicofinancer corresponent.

Aquestes etapes venen recollides en la figura que s'adjunta:

PROCÉS ELABORACIÓ DEL PLA DIRECTOR INFRASTRUCTURA DE TPC





Un cop analitzada al PDI la situació del sistema de transport col·lectiu, i diagnosticades les seves insuficiències actuals i en relació als escenaris de mobilitat del 2010, s’han definit els objectius principals (abans assenyalats) i estratègics i les directrius per a l’elaboració del Pla.

Els objectius estratègics s’han definit en base a les finalitats bàsiques del sistema

metropolità de transport públic col·lectiu, que són:

- Incrementar la participació del transport públic col·lectiu en la mobilitat metropolitana
- Obtenir la màxima eficàcia econòmica i social dels recursos públics destinats al sistema de transport, mitjançant la planificació integrada del SMTPC.

Finalitats i objectius estratègics del SMTPC

Incrementar la participació del TPC en la mobilitat metropolitana	Obtenir la màxima eficàcia econòmica i social dels recursos públics destinats al sistema de transport, mitjançant la planificació integrada del SMTPC.
Incrementar la cobertura espacial de la xarxa de transport públic: augmentar i estendre l’accessibilitat i facilitar l’accés de les persones a la xarxa.	Reduir els costos globals de desplaçament en transport públic dins de l’RMB i, en particular, dins de l’aglomeració central.
Millorar l’accessibilitat interior de l’RMB i la seva connexió amb l’exterior.	Potenciar l’ús intensiu de les infraestructures existents de TPC de gran capacitat.
Augmentar la freqüència del transport públic en les relacions i períodes de més demanda.	Afavorir la utilització del mitjà de transport més eficient per a cada demanda.
Gestionar la infraestructura d’utilització compartida de forma racional: donar prioritat a la velocitat comercial del transport públic.	Promoure la complementarietat i coordinació de serveis de transport públic, mitjançant la despenalització física i tarifària dels transbordaments.
Augmentar l’efecte xarxa de l’SMTPC: coordinar i facilitar l’intercanvi entre xarxes, despenalitzar el transbordament.	Minimitzar els impactes del sistema de transport sobre el medi ambient.
Assegurar la mobilitat de la població captiva del transport públic en condicions d’equitat social.	Adequar les tarifes als àmbits espacials amb independència dels operadors.
Millorar la qualitat i confort del viatge en transport públic.	Proposar fórmules de finançament que assegurin la regularitat de recursos i garantir, al mateix temps, una cobertura determinada a través dels ingressos per tarifes.
Fidelitzar els viatgers en la utilització del transport públic, a través d’una política tarifària que n’incentivi la freqüentació	Assegurar l’equilibri econòmic dels operadors de transport públic.



Del contrast de les insuficiències detectades a la diagnosi efectuada del sistema metropolità de TPC i els objectius estratègics plantejats, se'n deriven unes directrius o línies preferents d'actuació. Aquestes són:

- Completació i racionalització de la xarxa ferroviària central (Metro, FGC i serveis de Rodalies).

- Establiment d'una nova línia L9 perimetral.
- Perllongament d'extremes de línies de Metro a zones d'elevada densitat.
- Penetració de la línia Llobregat-Anoia d'FGC cap al centre de Barcelona, fins a connectar amb la línia de Barcelona-Vallès.
- Reordenació i millora dels serveis de rodalia de Renfe

- Ampliació i millora de la xarxa ferroviària de rodalia actual.

- Desdoblaments o vies suplementàries on calgui per a obtenir la capacitat necessària
- Aprofitament de xarxa ferroviària excedentària per implantar nous serveis.
- Perllongaments i/o noves estacions per servir nova demanda i aconseguir l'efecte xarxa.
- Ampliació de la capacitat al límit per mitjà de diverses millores en la superestructura i infraestructura de la xarxa.
- Completar el sistema de rodalies en els àmbits metropolitans insuficientment coberts per xarxa ferroviària
- Reordenació de totes les vies d'entrada nord a Barcelona per accedir a l'estació central de La Sagrera.

- Establiment d'una xarxa de tramvia en corredors de demanda intermèdia.

- desenvolupament d'aquest nou mode de transport, de connexió entre el Baix Llobregat i el Besòs a través de la Diagonal.

- Creació de nous intercanviadors i millora dels punts de correspondència existents.

- Augment de l'efecte xarxa
- Implantació de l'Intercanviador Central a Barcelona (tram de passeig de Gràcia entre Ronda Universitat i Gran Via), que connecta L3 amb L4 i FGC, i amb L1 i Renfe Rodalies al sud, i amb L2 al nord.

- Nou intercanviador de la Torrassa a l'Hospitalet centre.

- Potenciació dels grans centres intermodals de Sants i Sagrera i millora de la connexió de l'Estació del Nord amb Metro i Renfe.

- Millora de la complementarietat entre el TPC i el vehicle privat.

- Pla d'aparcaments de dissuasió lligats a les estacions de Renfe i FGC.

- Modernització i millora de la xarxa existent.

- Finançament diferenciat per tipus d'actuacions.

Les **actuacions** recollides en el document aprovat el 14 de maig (que es mostren en els següents plànols i quadres), s'han agrupat en els següents capítols:

- Programa d'ampliació de xarxa: inclou les actuacions de perllongament que es realitzen sobre la xarxa ferroviària actual de Metro i de FGC, així com la nova línia 9 de Metro i la introducció del tramvia com a nou mode de transport. Aquestes actuacions s'han plantejat 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.

- Programa d'intercanviadors. Amb aquest programa s'afavoreixen les interconnexions entre les diferents línies de transport públic, de manera que s'incrementa l'efecte xarxa i es disminueix l'efecte dissuasiu dels transbordaments. Cal esmentar les actuacions a realitzar a l'Intercanviador Central de Plaça Catalunya, que es convertirà en un



potent nus de transport públic, així com els intercanviadors de Sants i Sagrera, de l'Arc de Triomf, de la Torrassa a l'Hospitalet, de Cornellà, de Martorell o de Barberà del Vallès.

- Programa de modernització i millora. Les actuacions incloses dins d'aquest programa es poden dividir en tres grups: de tipus infraestructural, relacionades amb el territori, de millora del confort i la qualitat del servei ofertat al client de transport públic i, finalment, actuacions realitzades a la xarxa existent que en facilitin l'explotació. Dins d'aquest apartat destaca l'adquisició de material mòbil, la millora d'estacions i especialment la seva adaptació a persones de mobilitat reduïda.

- Actuacions a la xarxa ferroviària estatal. Les actuacions se centren en l'ampliació de xarxa, remodelació de línies existents, desdoblaments parcials de via i millora del servei, entre d'altres. Les principals actuacions incloses en aquest programa estan vinculades a la implantació del TGV a l'àrea metropolitana de Barcelona.

- Corredor Castelldefels – Sant Boi- Cornellà.

El conjunt d'actuacions abans citades rebran un finançament diferenciat depenent de la seva caracterització. Així, les fonts de finançament s'han concretat de la següent forma:

- Convenis de finançament d'infraestructures (2/3 Generalitat de Catalunya, 1/3 Administració General de l'Estat) per a les ampliacions de xarxa i actuacions infraestructurals de millora.

- Contractes-Programa amb participació de totes les Administracions, per a les inversions de modernització i millora de la xarxa existent, pel que fa a les millores en l'explotació del servei.

- Finançament específic del tramvia, amb aportació diferida de capital per part de la Generalitat i compensació al concessionari

privat –mitjançant tarifa tècnica- del dèficit operatiu més el cànon d'inversió.

- Finançament propi per a la línia 9 de metro, a concretar per la Generalitat de Catalunya.

Després del període d'informació pública i institucional que va tenir lloc entre el 28 de juny i el 28 de setembre, es va realitzar un resum de les al·legacions presentades i, desglossades les peticions, se n'ha redactat un informe tècnic i una proposta de resolució.

Durant els primers mesos de l'any 2002 es procedirà a la seva aprovació definitiva, una vegada hagi estat modificat amb les actuacions de possible inclusió i s'efectuarà la seva tramesa al Consell de Govern de la Generalitat i a l'Administració General de l'Estat.

Estudis complementaris al PDI

Estudi d'alternatives de traçat: Sabadell-Plaça Espanya. Línia del Vallès (FGC)

Durant la segona meitat de l'any 2001 es va desenvolupar un estudi d'alternatives on s'analitzaven diverses possibilitats de perllongament de l'actual línia dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) a la ciutat de Sabadell. Aquesta actuació ja va ser inclosa en el Pla Director d'Infraestructures 2001-2010 com actuació en estudi.

L'alternativa 1 consistia en crear una forca després de l'estació de Sant Quirze amb estacions intermèdies a Can Rull, Eix Macià i plaça Espanya; les estacions de Sabadell Rambla i Sabadell Estació es continuarien explotant com a l'estat actual.

L'alternativa 2 consistia en perllongar la línia després de l'estació de Sabadell Estació, creant noves estacions a la Plaça del Mercat, Eix Macià i plaça Espanya; l'estació Sabadell Rambla quedava fóra de servei. L'alternativa 3, topològicament idèntica a l'anterior, situava la primera estació a la

**Actuacions PDI 2001-2010. Document aprovat inicialment
pel Consell d'Administració el 14 de maig de 2001.**







QUADRE DE CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS DEL PDI 2001-2010

		INVERSIÓ (MPTA)	LONGITUD (km)	TRENS	ESTACIONS	DEMANDA (viatges/dia)
Programa d'Ampliació de Xarxa		525.220	105,9	94	144	739.470
Actuacions Metro i FGC		213.805	31,7	54	33	275.470
AX01	Metro L1 Perllongament Feixa Llarga - El Prat Pl. Catalunya	22.010	3,5	5	3	16.900
AX02	Metro L1 Perllongament Fondo - Badalona Centre	21.440	3,4	5	4	19.500
AX03	Metro L2 Connexió Sant Antoni - Fira Montjuïc 2	24.440	4,0	5	3	31.920
AX04	Metro L2 Perllongament Pep Ventura - Badalona C - Cassagemes - Morera	20.000	3,5	4	3	16.100
AX05	Metro L3 Perllongament Canyelles - Roquetes - Trinitat Nova	13.500	1,5	2	2	61.150
AX06	Metro L4 Perllongament La Pau - Sagrera TAV	13.330	2,7		2	13.650
AX07	Metro L5 Perllongament Horta - Vall d'Hebron	22.300	2,5	3	3	33.250
AX13	FGC Perllongament Pl. Espanya - Pl. Francesc Macià - Gràcia/Provença	26.560	3,8	3	4	60.000
AX14	FGC Perllongament Terrassa Rambla - Can Roca	23.800	3,9	3	3	16.200
AX16	FGC Aeri Olesa - Esparreguera (en estudi)	425	1,1		2	1.000
AX17	Metro Lleuger Trinitat Nova - Can Cuiàs	2.000	1,8		4	5.800
M. Mòbil	Metro Material mòbil per ampliació de xarxa	24.000		24		
Nova línia L9		236.855	41,3	40	43	332.000
AX08	Metro L9 Aeroport - Parc Logístic	46.960	10,3	8	8	20.700
AX09	Metro L9 Tram Parc Logístic - Sarrià	63.880	13,2	13	15	120.150
AX10	Metro L9 Tram Sarrià - Sagrera Meridiana	33.075	6,0	8	8	102.150
AX11	Metro L9 Tram Sagrera Meridiana - Gorg/Can Zam	52.940	11,8	11	12	89.000
M. Mòbil	Metro L9 Material mòbil	40.000		40		
Xarxa de Tramvia		74.560	32,9		68	132.000
AX12 a	Tramvia Diagonal (Pl. Francesc Macià) - Baix Llobregat	36.160	15,5		31	63.300
AX12 b	Tramvia Diagonal (Pl. Glòries) - Besòs	38.400	17,4		37	68.700
Altres Actuacions a la Xarxa Ferroviària		70.995	14,7		10	
AA01	Línia Castelldefels - Sant Boi - Cornellà	70.995	14,7		10	
Programa de Modernització i Millora		131.430	14,4	27	4	
Programa d'Intercanviadors		40.970			13	
Xarxa Ferroviària Estatal		186.770	116,4	60	15	
XE01	Renfe Reversió a viatgers línia el Papiol - Mollet	5.000	21,8		7	
XE02	Renfe Ampliació de capacitat. Tram Badalona - Mataró	17.400	21,5			
XE03	Renfe Desdoblament de via Arenys de Mar - Tordera	12.000	28,7			
XE04	Renfe Connexió de les línies de Vic i Girona	5.000	1,5			
XE05	Renfe Desdoblament de via Montcada - la Garriga	4.370	25,6			
XE06	Renfe Túnel de Montcada	6.000	2,5			
XE07	Renfe Noves estacions a Sabadell, Terrassa, Sant Adrià i Granollers	2.000			5	
XE08	Renfe Soterrament de via a Sant Feliu de Llobregat	7.500	2,3			
XE09	Renfe Nou túnel Sants - Sagrera	40.000	6,5		2	
XE10	Renfe Remodelació nus Aeroport	15.000				
XE11	Renfe Estació de Vilafranca de Penedès	1.000			1	
XE12	Renfe Variant de Montmeló	1.500	6,0			
XE13	Servei ferroviari al túnel de Meridiana	2.000				
XE14	Renfe Millora de l'accés sud de l'estació de Sants	8.600				
XE15	Renfe Millora de l'accés nord de l'estació de Sagrera TAV	5.300				
XE16	Renfe Noves instal·lacions logístiques	2.000				
XE17	Renfe Modernització i millora de les instal·lacions de seguretat	2.000				
XE18	Renfe Aparcaments de dissuasió	2.100				
XE19	Renfe Nou material mòbil de Rodalies	48.000		60		
TOTAL ACTUACIONS PDI 2001-2010		955.385	251,4	181	186	



QUADRE RESUM DE FINANÇAMENT DEL PDI 2001-2010 (MPTA)

ACTUACIONS	TOTAL	Vies de Finançament							Aportació per Administracions			
		C-P	C.Infraest.	F.Tramvia	Pagam.Diferit Generalitat	Fons Cohesió	Press AGE	Renting M. Mòbil	AGE	Generalitat	AA/LL	Fons Cohesió
Ampliacions de la Xarxa	213.805		189.805					24.000	74.068	133.269	6.468	
Línia L9	236.855(1)				102.643	94.212		40.000	18.000	113.863	10.780	94.212
Tramvia	74.560	21.308		53.252					9.589	59.229	5.743	
Altres Actuacions Xarxa	70.995(3)											
Prog. Modernització i Millora TMB FGC	131.430	49.000 36.250 12.750	55.430					27.000 27.000 0	52.677	61.707	17.046	
Prog. Intercanviadors	40.970		30.970				10.000		20.323	20.647		
Xarxa Ferroviària Estatal	186.770						186.770		186.770			
TOTAL PDI	955.385	70.308	276.205	53.252	102.643	94.212	196.770	91.000(2)	361.427	388.715	40.036	94.212

(1) La quantitat efectivament assumida pels pressupostos de la Generalitat dependrà de les aportacions del Fons de Cohesió
(2) Els pagaments anuals es financen pel Contracte-Programa, amb les aportacions corresponents de les administracions, en relació als comptes de resultats dels operadors.
(3) El finançament d'aquesta dependrà del procediment descrit a la fitxa AA01.

Plaça Major.

Després d'avaluar la demanda captable i els beneficis socials per cadascuna de les tres alternatives i avaluar la inversió a realitzar, es va efectuar un anàlisi multicriteri, segons la metodologia que ha aplicat l'ATM en l'elaboració del PDI, per tal d'obtenir un indicador homogeni de comparació.

L'alternativa que va obtenir una millor valoració va ser la tercera, amb un cost associat de 148,7 M€, una demanda captable de 24.039 passatgers (si bé una part significativa prové de l'estació de Sabadell Rambla) i una TIR del 5,3%.

Estudi de demanda i interconnexió al corredor ferroviari Metropolità El Papiol – Mollet. Serveis de Renfe Rodalies i FGC

Durant el segon semestre de l'any 2001 l'ATM va realitzar un estudi de demanda de la línia El Papiol – Mollet i les seves possibles interconnexions amb la xarxa dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, tant pel que fa referència al Metro del Vallès com a la línia Llobregat-Anoia.

Aquesta línia té actualment una utilització exclusiva per tràfic de mercaderies, si bé ja té algunes estacions construïdes per a l'ús de viatgers. L'objectiu del present estudi és el de reconsiderar les estacions existents, plantejar noves estacions i definir els punts de correspondència.

A partir d'aquestes dades i de la definició dels diferents serveis, es calcula la demanda captada i la inversió a realitzar.

L'estudi planteja potenciar els intercanviadors de tot aquest àmbit, concretament els de Martorell (Renfe – FGC i autobús), Hospital General (Renfe, FGC i AVE), Vullpalleres (Renfe i FGC), Barberà-Cerdanyola (amb la línia C4 de Renfe) i Mollet (línia C2).

L'estudi proposa posar en servei les estacions de Rubí i Coll Favà (a curt termini), i proposa crear noves estacions a Santa Perpètua de la Mogoda i Cerdanyola Centre Direccional. Les estacions de Castellbisbal i Cerdanyola Universitat continuarien donant servei a aquesta nova línia.

Es planteja també la necessitat de realitzar



dos serveis transversals per sentit a l'hora punta, a més de perllongar els actuals serveis que finalitzen actualment a l'UAB fins a Martorell (dos serveis a l'hora punta).

La demanda captable se situa al voltant dels 30.000 viatgers diaris, dels quals, un 55% corresponen a desplaçaments amb transbordament. La inversió a realitzar se situa, en una primera fase, sobre els 85 M€, mentre que la inversió final assoleix la xifra dels 110 M€.

Estudi de demanda i mode de transport per servir el corredor Caldes de Montbui – Mollet del Vallès / Santa Perpètua de Mogoda

L'ATM va incloure una actuació en aquest eix en el Pla Director d'Infraestructures de Transport Públic Col·lectiu PDI 2001-2010, de la Regió Metropolitana de Barcelona.

Per concretar aquesta actuació l'ATM llençà un estudi d'alternatives de transport públic col·lectiu en aquest corredor. L'objecte de l'estudi era l'anàlisi de la demanda captable, la viabilitat constructiva, els costos (constructius i d'explotació) i els efectes ambientals de les diferents alternatives de traçat i mode de transport per servir el corredor format pels municipis de Caldes de Montbui, Palau de Plegamans, Santa Perpètua de Mogoda, amb una branca cap a Mollet del Vallès i una altra cap a la Llagosta. Els modes considerats han estat el tramvia, l'autobús guiat (òptic, magnètic i mecànic) i l'autobús convencional, amb carril segregat o sense.

Aquest nou servei de transport cobreix les àrees que poden induir la major demanda possible generada per les zones d'habitatges i d'activitat econòmica. Per a cadascuna de les alternatives plantejades s'han analitzat els beneficis obtinguts (demanda captada i temps estalviat), els diversos costos derivats de cada actuació, la definició de serveis i les diverses

implicacions ambientals. Tots aquests factors han estat recopilats i avaluats d'acord amb la metodologia de selecció d'inversions de l'ATM, per tal d'arribar a escollir una proposta de mode i el traçat més adequat.

Atenent als resultats obtinguts l'autobús convencional amb carril segregat resulta ser l'actuació més adequada en aquest cas.

Tramvia Diagonal –Baix Llobregat

Des que el 27 d'abril de l'any 2000 el Consell d'Administració de l'ATM adjudiqués la redacció, la construcció i l'explotació d'aquest projecte al Grup Trammet (Tramvia Metropolità SA) en aquest corredor; i després de respondre a les al·legacions presentades durant el període d'informació pública amb l'aprovació del traçat definitiu el 4 de desembre del mateix any, el Consell d'Administració va aprovar el projecte constructiu en la sessió del 14 de maig de 2001.

L'empresa Tramvia Metropolità SA havia lliurat a l'ATM el projecte constructiu de tota l'obra el 18 d'abril i es constituí una Comissió de seguiment (tant del projecte constructiu com de les obres corresponents) formada pels ajuntaments afectats, el grup adjudicatari i la pròpia ATM.

Per tal de formalitzar les relacions entre les diferents administracions, el dia 27 d'abril es varen signar els convenis de gestió expropiatòria de béns i drets afectats pel traçat del tramvia, que materialitzen la cooperació entre l'ATM i els diferents Ajuntaments a fi i efecte que el desenvolupament del projecte fos el més eficaç possible i el menys molest per als ciutadans. Aquesta col·laboració comprèn la concreció de les actuacions relatives al Projecte Constructiu i a l'execució material de les expropiacions.

El dia següent de l'aprovació del projecte constructiu i d'urbanització (amb un



pressupost màxim de 230,79 M€ (38.400 MPTA), es produí la declaració d'impacte ambiental favorable per part del Departament de Medi Ambient de la Generalitat de Catalunya.

Per Acord del Govern de la Generalitat de data 29 de maig es va atribuir a l'ATM la condició de beneficiària de les expropiacions necessàries per a l'execució d'aquest projecte, i es va delegar als ajuntaments d'Esplugues de Llobregat i de Sant Joan Despí l'exercici de la facultat expropiatòria en relació amb els béns i drets del seu terme afectats pel projecte de tramvia.

El dia 22 de juny al matí es va procedir a l'aixecament de l'acta de comprovació del replanteig del traçat del tramvia Diagonal-Baix Llobregat per part de l'ATM i en presència de l'adjudicatari. A la tarda del mateix dia es va efectuar la col·locació de la primera pedra del tramvia, en un acte doble a Barcelona i Cornellà de Llobregat, amb l'assistència de tots els alcaldes dels municipis del traçat, el President i Vicepresident de l'ATM i sota la presidència del M.H. President de la Generalitat de Catalunya.



Característiques de la xarxa i del material mòbil

El tramvia, que s'integrarà tarifàriament amb la resta de la xarxa de transport públic col·lectiu, donarà servei a un total de 7 municipis, preveient una demanda de 19,4 milions de viatgers/any, variable entre els 8,4 del primer any i els 21 milions de l'any 15è.

El traçat del tramvia està format per un eix principal (Plaça Francesc Macià - L'Hospitalet- Esplugues- Cornellà- Sant Joan Despí) i un ramal (Sant Just Desvern- Sant Feliu de Llobregat). La longitud total serà de 15,5 km amb 31 parades i tres línies:

- Línia T1: Plaça Francesc Macià- L'Hospitalet- Esplugues- Cornellà- Sant Joan Despí (centre). Longitud total de 10,581 km.
- Línia T2: Plaça Francesc Macià- L'Hospitalet- Esplugues- Cornellà- Sant Joan Despí (Hospital Comarcal). Longitud total de 11,759 km.
- Línia T3: Plaça Francesc Macià- L'Hospitalet- Esplugues- Sant Just Desvern- Sant Feliu de Llobregat. Longitud total de 10,840 km.

Al llarg del seu recorregut existeixen diverses connexions amb la resta de modes de transport, tant ferroviaris (Rodalies Renfe, Metro o FGC) com d'autobús. En concret, existirà correspondència amb Rodalies Renfe i Metro mitjançant 6 intercanviadors.

Les característiques tècniques del material mòbil són les següents:

- Tramvia modern de pis baix integral (30 cm sobre cota de carril), model Alstom Citadis 302, composició modular, bidireccional, amb portes a ambdós costats i dues cabines de conducció.
- Parc mòbil: 19 tramvies.
- Longitud dels vehicles: 33 m. L'amplada exterior serà de 2,65 m.
- Tindrà una capacitat per 218 viatgers (72 seients).

Traçat del tramvia Diagonal- Baix Llobregat.





- Interval d'exploració: de 5 minuts en el tram comú i entre 5 i 10 minuts a les altres línies.
- Velocitat comercial: 20 km/h.
- Velocitat en zones urbanes: 50 km/h.



Tramvia Diagonal (Pl. Glòries)-Besòs

La nova xarxa de tramvia contemplada al Pla Director d'Infraestructures distingeix tres trams diferenciats, un d'ells el comprès entre la Plaça de les Glòries i Sant Adrià de Besòs.

Durant els primers mesos de l'any es va redactar el projecte de traçat d'aquest tram, que permetrà donar cobertura a les necessitats derivades de la celebració del Fòrum 2004 i el procés de transformació de la zona del Poble Nou i Diagonal Mar. L'elaboració del projecte de traçat i del plec de prescripcions tècniques del futur concurs de redacció del projecte, construcció i explotació donà lloc a l'aprovació inicial d'aquest traçat pel Consell d'Administració, en data 9 de juliol.

La xarxa de tramvia que es projecta té una longitud de 14 km de doble via, amb dos ramals en forca a cada extrem, i desdoblant-se el tram central en dos traçats diferents per la Gran Via i per la Diagonal. S'han projectat un total de 30 parades, amb andanes laterals o centrals.

Les línies de servei proposades són les següents:

- Línia 1: Badalona Gorg- Estació del Nord
- Línia 2: Rodalies Renfe Sant Adrià- Ciutadella Vila Olímpica

Aquestes línies connectaran els municipis de

Barcelona, Sant Adrià del Besòs i Badalona, amb una xarxa que preveu transportar 10,5 milions de viatgers l'any.

Les característiques tècniques principals d'aquest nou tram són:

- Ample de via internacional, electrificada a 750 V c.c, i per a tramvies moderns de pis baix i de 2,65 m d'amplada màxima exterior.
- Parc mòbil (unitats): 18 tramvies.
- Interval d'exploració: entre 4 minuts (trams comuns de les dues línies) i 8 minuts (resta de trams).
- Accessible a persones amb mobilitat reduïda, amb facilitat d'accés amb bicicletes, cotxets d'infants, etc.
- Tindrà correspondència amb altres modes ferroviaris, en les següents estacions: Gorg Metro L4 (futura L2) i nova L9, Sant Roc Metro L4 (futura L2) Sant Roc, Diagonal Mar Metro L4 (nova estació), Selva de Mar Metro L4, Glòries Metro L1, Marina Metro L1, Arc de Triomf Metro L1, Rodalies Renfe C1, C3 i C4 i terminal d'autobusos de llarg recorregut de l'Estació del Nord; Ciutadella/ Vila Olímpica Metro L4, Sant Adrià del Besòs Rodalies Renfe C1, Besòs Mar Metro L4 i Besòs Metro L4.
- Integrat tarifàriament en el sistema.

La inversió total prevista és de 168,96 M€ (28.113 MPTA), desglossada segons:

- obres d'infraestructura, superestructura i urbanització: 97,68 M€ (16.253 MPTA)
- instal·lacions i sistemes: 23,64 M€ (3.934 MPTA)
- material mòbil: 47,64 M€ (7.926 MPTA)

Després del període d'informació pública i institucional, que va finalitzar el 28 de setembre, s'ha procedit a la revisió del projecte de traçat (que es pot veure a la figura annexa) juntament amb les administracions al·legants, a fi i efecte de configurar el document definitiu, que s'haurà de licitar en els primers mesos de l'any 2002.

Traçat del tramvia Glòries- Besòs





La línia 9 del metro

Una vegada realitzat i aprovat el projecte de traçat de la nova línia L9 del metro, l'ATM ha desenvolupat alguns estudis complementaris, entre d'altres el càlcul estimatiu de la demanda d'energia de la L9 i l'anàlisi del disseny i funcionalitat de les seves estacions.

Càlcul estimatiu de la demanda d'energia de la L9

Prèviament a aquest estudi s'havia redactat el Plec de Prescripcions Tècniques Particulars per a la "Convocatòria de concurs públic internacional d'adjudicació de la redacció del projecte i l'execució de l'obra de la línia L9 del metro de Barcelona", en el qual es definia la xarxa de distribució d'energia.

Davant de l'inici de la redacció dels projectes constructius i de la urgència de tenir un esquema elèctric definit, l'ATM va iniciar converses amb la companyia subministradora d'energia elèctrica, amb la finalitat d'establir els punts de connexió de la xarxa de distribució d'energia elèctrica de la línia L9 amb la xarxa de distribució de la companyia subministradora, que en principi haurien de ser dos com a mínim, així com la tensió d'aquesta escomesa, i planificar la sol·licitud de subministrament i les obres a executar.

Amb l'objecte de concretar el valor de la potència de les escomeses que s'hauran de

sol·licitar a la companyia subministradora, es realitzà un balanç de la potència que s'estima que demandarà la futura línia L9, en base a les seves característiques bàsiques.

Caracterització tècnica, funcional i arquitectònica de les estacions de la nova línia L9 del metro

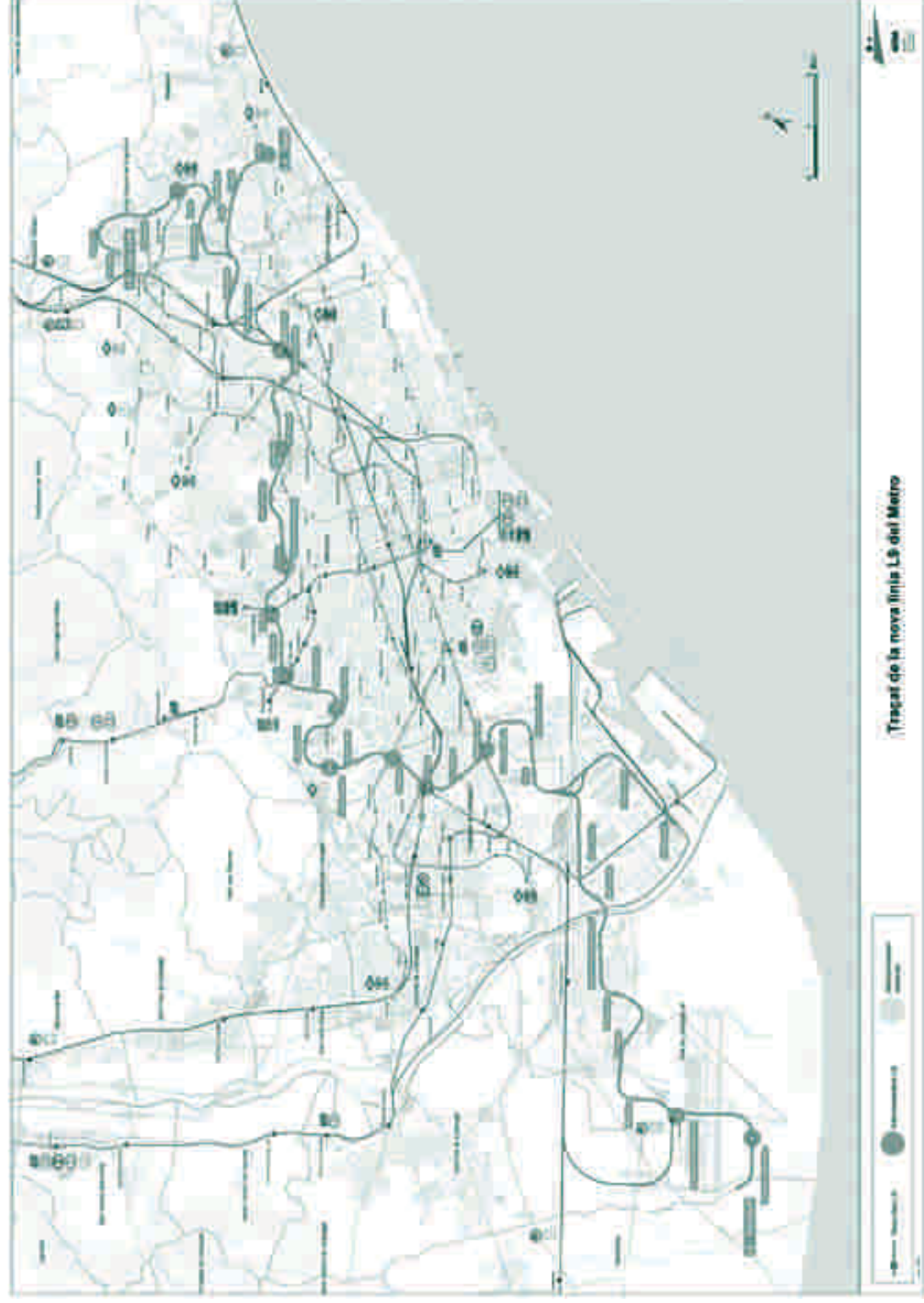
La Llei 21/1991 de 25 de novembre sobre la Promoció de l'accessibilitat i de la supressió de barreres arquitectòniques, promulgada pel Parlament de Catalunya, marca un punt d'inflexió en la planificació i projectació de l'entorn. L'objectiu de la llei és garantir a les persones de mobilitat reduïda, o a qualsevol altra persona amb algun tipus de limitació, l'accessibilitat o la utilització dels béns i serveis de la societat i de promoure els mitjans que permetin millorar la qualitat de vida d'aquestes persones. Té en compte les necessitats dels col·lectius de persones amb disminució i també l'envelliment de la població.

La nova línia L9 del metro, degut a les seves característiques de disseny (com la gran profunditat de les estacions), modificarà radicalment el trànsit de viatgers per dins les seves estacions. Els ascensors, per exemple, prenen el protagonisme i, per tant, fan de vital importància el seu correcte disseny i la seva bona funcionalitat per tal que es converteixin en una mitjà de transport apte per tothom.

Per tal d'assegurar la funcionalitat de la línia, l'ATM encarregà un estudi amb la finalitat d'analitzar el disseny de les estacions del tram 4t de la línia L9 del metro (Sagrada Meridiana–Can Zam/Gorg) tal i com apareixen en el projecte constructiu contractat per GISA i elaborat per AUDING i fer recomanacions respecte a la seguretat, les instal·lacions i disseny constructiu, amb diferents criteris multidisciplinars (accessibilitat de PMR, millora de l'usabilitat de les estacions, sistemes d'emergència i evacuació, etc.), que es recullen en diferents documents.



Traçat de la nova línia L9 del metro





Pla de Serveis de Transport Públic Col·lectiu 2002-2005

El Pla de Serveis és un instrument de desenvolupament de la funció de planificació dels serveis i d'establiment de programes d'exploació coordinada per a totes les empreses que els presten, funció que l'article quart dels Estatuts, en el seu punt segon b), atorga a l'ATM.

Els serveis que integren el transport públic de la RMB són ferroviaris i per carretera. El Pla de Serveis estableix la definició i la coordinació dels diversos modes de transport públic col·lectiu per satisfer la demanda potencial de mobilitat metropolitana a través d'una cobertura territorial i temporal, amb un nivell adequat de qualitat i a un cost assumible.

L'anàlisi detallada dels fluxos intermunicipals previstos pel 2005 respecte dels serveis actuals condueix a la detecció de dèficits que el Pla proposa resoldre a través de l'ampliació de serveis o bé de la reorganització dels existents. D'altra banda, amb la voluntat d'impulsar l'ús del transport públic es proposen actuacions en favor de la intermodalitat i de la millora de la qualitat del servei.

Així, els **programes d'actuació** que proposa el Pla són quatre:

- Reorganització de serveis
- Ampliació de serveis
- Integració
- Millora de qualitat

El Pla de Serveis inclou també l'avaluació de les inversions associades als programes d'actuació, l'avaluació econòmico-financera de les propostes i el seu programa d'implantació.

La relació **d'objectius** contemplats en l'elaboració del Pla és com segueix:

a) Servei a tots els ciutadans, és a dir, la

possibilitat que tots els ciutadans puguin exercir el seu dret a la mobilitat.

L'accessibilitat de la xarxa es contempla en quatre vessants: territorial, temporal, física (adequació dels vehicles i dels punts d'accés a persones amb mobilitat reduïda) i informativa.

b) Unicitat de xarxa, per tal de maximitzar la utilitat del sistema sense deixar de satisfer la necessitat de desplaçar-se dels ciutadans. L'efecte xarxa requereix l'acompliment de diversos requisits:

- Integració física de modes: intercanviadors
- Integració de serveis: coordinació horària entre modes i serveis amb capacitat adequada.
- Integració tarifària: bitllet únic, ja implantat.
- Integració de la informació i la comunicació i de la imatge del sistema metropolità de TPC.

c) Equilibri financer. La prestació del servei de transport col·lectiu de viatgers és una activitat que ha esdevingut deficitària els darrers trenta anys, a la qual no es trasllada als preus del servei el cost total de la seva prestació, i les administracions assumeixen la subvenció del servei ja sigui a través de contractes amb els operadors o d'altres fórmules de finançament.

d) Màxima eficiència en la prestació del servei a través de:

- L'optimització dels recursos disponibles: aprofitament màxim de les infraestructures i serveis existents (potenciació de línies d'aportació).
- La reducció del temps de trajecte o augment de la velocitat comercial amb el consegüent estalvi per a l'operador i per a l'usuari: a través de la implantació de carrils reservats, la prioritització semafòrica i la creació de serveis directes o semidirectes.

e) Sostenibilitat. La potenciació i promoció del transport públic col·lectiu és una mesura favorable a la mobilitat sostenible: el menor consum energètic i la menor contaminació



atmosfèrica i acústica que genera l'ús del transport públic col·lectiu respecte a l'ús del vehicle privat és un instrument per a la millora de la qualitat ambiental

Al mateix temps, la menor ocupació del sòl que suposa l'ús del transport públic constitueix un element per aturar l'assignació de territori per a la construcció de vies per a vehicles privats, afavorint un desenvolupament urbà i econòmic de més qualitat.

f) Qualitat i competitivitat. Es pretén posar a disposició dels ciutadans un sistema de transport de qualitat en el qual el temps de viatge, la seguretat i el confort siguin una alternativa real al mode en competència, el vehicle privat. Es busca, doncs, compatibilitzar la mobilitat sostenible amb una millora de la competitivitat i creixement econòmic de la regió, garantint una qualitat elevada de vida dels ciutadans.

Les diverses **etapes** de què consta l'elaboració del Pla de Serveis són com segueix:

- Identificació de l'oferta i la demanda actuals.
- Estimació de la demanda horitzó per al 2005.
- Diagnosi: contrast de l'oferta amb la demanda prevista
- Definició d'objectius i criteris de servei a aplicar.
- Programes d'actuació d'acord amb els criteris d'oferta definits.

de les quals, les dues primeres s'han completat al llarg del 2001, i la diagnosi es troba en curs de realització.

Per a l'elaboració del Pla s'ha comptat amb l'estudi encarregat a l'efecte "Diagnosi i propostes sobre els serveis de transport públic col·lectiu per carretera a la RMB". S'han digitalitzat, directament o per cessió dels titulars, les xarxes de transport i s'ha desenvolupat un programari específic, ATMax, per al tractament de l'oferta i la demanda.

Per a **avaluar i estimar la mobilitat**, la

informació més actualitzada que té l'ATM al seu abast en relació a la mobilitat global correspon a l'any 1996, any en què es van realitzar l'enquesta de mobilitat quotidiana EMQ'96 (primera edició) i l'enquesta de mobilitat obligada EMO'96 (en la seva cinquena edició). Aquestes dues fonts es contrasten amb altres dades més agregades però de molt alta fiabilitat, com són els volums de viatgers dels diferents operadors.

El càlcul de la mobilitat en els escenaris corresponents als anys 2010 i 2025, s'efectua mitjançant uns factors d'expansió obtinguts de la manera següent: en primer lloc es recopilen tots els plans parcials previstos i els que estan en execució, segons els quatre possibles usos del sòl: residencial, industrial, terciari i serveis. A continuació, es realitza una previsió del grau de compliment previst per a cadascun dels plans en els anys horitzó 2010 i 2025, en termes percentuals i absoluts; tota aquesta informació ha estat directament facilitada per la Direcció General d'Urbanisme del Departament de PTO.

Un cop s'han obtingut les matrius dels anys 1996 i 2010, s'ha calculat la matriu de mobilitat total de l'any 2005, considerat com a any horitzó per a la realització del Pla de Serveis. Cada relació entre dos municipis s'ha obtingut per interpolació entre la mitjana geomètrica dels dos escenaris, 1996 i l'any horitzó 2010.

El repartiment modal considerat l'any 2005 és el mateix, relació a relació, que l'existent l'any 1996. Per tal de valorar un possible increment de la quota de mercat del transport col·lectiu s'ha suposat que aquest podrà captar un cert percentatge, relació a relació, dels viatges en vehicle privat. Aquesta captació s'expressa mitjançant la matriu de captació del vehicle privat. Els viatges guanyats pel transport col·lectiu es reparteixen entre el ferrocarril i l'autobús seguint la mateixa proporció que existeix en l'actualitat, obtenint dues noves matrius d'autobús i de ferrocarril.



Pla de Serveis Nocturns

Els darrers anys la població ha manifestat de manera repetida la necessitat de millorar els serveis de transport públic a la RMB en la franja nocturna. A l'àmbit de l'EMT es presta aquest servei a través del Nitbús, xarxa d'autobusos que circula exclusivament de nit. En aquest últim cas el servei cobreix pràcticament tot el municipi de Barcelona així com els altres 17 municipis de l'àmbit de l'EMT. En contraposició, abans de l'entrada en vigor d'aquest Pla, a la resta de la RMB el servei nocturn era pràcticament inexistent.

Com a resposta a l'encàrrec que des del Parlament de Catalunya i les Corts Generals es va realitzar l'any 2000, en el què s'instava a l'ATM a l'estudi i proposta d'un sistema de transport nocturn metropolità, aquest consorci va decidir, en el seu Comitè Executiu del 28 de novembre del 2000, realitzar un estudi i proposta dels serveis nocturns a la RMB. Aquesta proposta es va aprovar en el Consell d'Administració de l'ATM del 9 de juliol.

Els eixos fonamentals sobre els què s'ha basat aquest pla de serveis nocturns són els següents:

- Els dies feiners, homogeneïtzar a l'entorn de les 12 de la nit l'hora de la darrera sortida dels serveis ferroviaris i a les 5 del matí la primera sortida.
- Els dies festius i les seves vigilies, mantenir el servei actual del Metro i FGC, i prolongar els serveis de RENFE igualment fins a les 12 de la nit.
- Cobrir, mitjançant una xarxa de serveis de transport per carretera, el període nocturn entre Barcelona i els diversos corredors de l'RMB.
- Dissenyar les línies de tal manera que siguin complementàries a la xarxa Nitbús, sense parades a la zona central llevat de les de Barcelona ciutat.
- Establir una cobertura temporal entre la

1 de la nit i les 4 del matí, amb una freqüència d'un autobús per hora i per sentit.

- Integrar tarifàriament aquests serveis amb els diürns.

El passat dia 1 de novembre es varen materialitzar totes aquestes propostes, amb la posta en servei de 17 línies d'autobús interurbanes a la RMB, dependents de la DGPT, i amb el perllongament d'horaris dels serveis ferroviaris (resten excloses les línies L1 i L4 del Metro d'aquest perllongament en els dies feiners, degut a raons tècniques). Queda així resolt el buit existent entre les 24h i les 5h del matí, en què no hi havia cap tipus de servei de transport públic col·lectiu fora l'àmbit de l'EMT.

Aquesta nova xarxa d'autobusos nocturns s'adapta a la xarxa ferroviària i les seves línies uneixen Barcelona (Pl. Catalunya) amb els principals nuclis urbans del l'Alt Penedès, Baix Llobregat, Garraf, el Maresme, el Vallès Oriental i Occidental. A tots els municipis intermedis i finals de les línies, les estacions ferroviàries respectives són punts de pas obligat, ja que es tracta de serveis complementaris del tren. També s'han realitzat parades dins dels nuclis urbans per tal de disminuir els temps d'accés dels usuaris.

En el següent quadre s'enumeren els municipis servits per la nova xarxa, i s'acompanya un plànol del traçat de les 17 línies.





Línia	Municipi
1	Sitges, St. Pere de Ribes, Vilanova i la Geltrú, Vilafranca del Penedès
2	St. Sadurní d'Anoia, Vilafranca del Penedès
3	Molins de Rei, Pallejà, St. Andreu de la Barca, Martorell
4	St. Boi de Llobregat, Sta. Coloma de Cervelló, St. Vicenç dels Horts, Molins de Rei, El Papiol, Castellbisbal, Abrera, Olesa de Montserrat, Esparraguera
5	Rubí, Les Fonts, Terrassa (FGC), Viladecavalls, Vacarisses
6	Cerdanyola, Sabadell, Terrassa (RENFE), Matadepera
7	St. Cugat del Vallès, Hospital General, Rubí, Les Fonts
8	Ripollet, Cerdanyola, UAB, St. Cugat del Vallès
9	Cerdanyola del Vallès, Barberà del Vallès, Badia, Sabadell, St. Quirze del Vallès
10	Barberà del Vallès, Sabadell, Castellar del Vallès
11	Granollers, Cardedeu, Llinars del Vallès, Vilalba Sasserra, St. Celona, St. Maria de Palautordera
12	St. Perpètua de Mogoda, Polinyà, Palau de Plegamans, Caldes de Montbui, Sentmenat i Mollet del Vallès
13	Montcada i Reixac, La Llagosta, Mollet del Vallès, Lliçà de Vall, Lliçà d'Amunt, Granollers-Canovelles, Parets del Vallès
14	Martorelles, Montmeló, Montornès del Vallès, La Roca del Vallès, Vilanova del Vallès, Mollet del Vallès, Granollers, Les Franqueses, La Garriga
15	El Masnou, Alella, Premià de Mar, Vilassar de Mar, Cabrera de Mar, Mataró, Argentona
16	El Masnou, Alella, Teià, Premià de Mar, Vilassar de Mar, Cabrils, Vilassar de Dalt, Premià de Dalt
17	Mataró, St. Andreu de Llavaneres, Caldes d'Estrac, Arenys de Mar, Canet de Mar, St. Pol de Mar, Calella

Les previsions de demanda de les 17 noves línies nocturnes s'han realitzat en base a la de l'actual xarxa de Nitbús i a la densitat d'urbanització de la zona servida, donant com a resultat una taxa de generació i atracció de viatges de 0,47 viatges nocturns/hab.any. Com que la població servida, exclosa la zona 1 és de 1,42 milions d'habitants, l'estimació de viatges anuals és de 667.000 viatges nocturns /any.

Per una altra banda, per tal de valorar la demanda captada pels modes ferroviaris en el període de les 23 a les 24 hores, s'ha recopilat la demanda de tots els modes associada als dies feiners, així com l'evolució de la demanda nocturna associada als operadors ferroviaris. Estimada la demanda en aquell període en un 0,4% de la demanda diària, el volum anual de viatges nocturns captats, pel fet d'incrementar el servei una hora a la nit, és de gairebé 1,2 milions.

Els usuaris d'aquest nou servei nocturn es poden beneficiar, a més, dels avantatges que suposa que aquestes línies formin part del Sistema Tarifari Integrat, com ja hi formaven les línies nocturnes del Nitbús des de l'1 d'abril de 2001.

Pla de Serveis Nocturns: 17 noves línies d'autobús interurbanes a la RMB





Sistema Tarifari Integrat

Un dels objectius fonamentals de la creació del consorci Autoritat del Transport Metropolità per part de la Generalitat de Catalunya i de les Administracions locals, era la integració tarifària de tots els serveis de transport col·lectiu de l'àmbit de la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB), amb independència de quin fos l'operador i la seva Administració de tutela.

En el Consell d'Administració del 15 de novembre de l'any 2000 es va aprovar aquest projecte, que comportà la zonificació de tota la RMB ampliada fins als límits dels serveis ferroviaris de rodalia, un total de 200 municipis amb més de 4,5 milions d'habitants. Aquest territori es discretitza mitjançant 6 corones geogràfiques sectorialitzades, essent la zona tarifària, l'àrea definida per la intersecció de corones i sectors.

Amb aquesta iniciativa s'ha volgut principalment incentivar la utilització del

transport públic, permetent despenalitzar econòmicament els transbordaments entre modes de transport amb els nous títols integrats i contribuint a posicionar el transport públic com un sistema més atractiu per als usuaris, a través d'un sistema de tarifes fàcil d'entendre i contribuint així a la percepció del transport metropolità com una xarxa integrada i unitària.

Des de l'1 de gener i de forma progressiva s'han anat adherint a aquest sistema tarifari diferents operadors de transport públic ferroviari i per carretera, públics o privats, que ofereixen servei dins d'aquest àmbit. Fins a finals d'any hi havia un total de 30 operadors integrats tarifàriament en el sistema:

- operadors ferroviaris: FMB (Metro), FGC i Rodalies Renfe (a la primera corona)
- operadors d'autobús: Asistencia y Servicios, Authosa, Autocars R. Font, Autocorb, Autos Castellbisbal, Cingles Bus, Cinto Bus, Empresa Casas, Empresa Sagalés, Empresa Plana, Ferrocarriles y Transportes, Hispano



Igualadina, La Vallesana, Martín Colomer, Martí Renom, Mohn, Oliveras, Rosanbus, Soler i Sauret, Transports de Barcelona, Transports Lydia, Tusgsal, Transports Públics i Transports Generals d'Olesa
- operadors de servei urbà d'autobús: Martí Renom a St. Cugat del Vallès, Saiz Tour a Valldoreix i Transports Urbans de Sabadell (TUS).

La gamma de títols integrats que s'ha posat a disposició dels usuaris aquest any és la següent:

- T-10: targeta multiviatge que permet fer 10 desplaçaments integrats en tots els modes de transport segons les zones a travessar (d'1 a 6 zones). Títol multipersonal i horari.
- T-50/30: targeta multiviatge que permet fer 50 desplaçaments integrats en tots els modes de transport segons les zones a travessar (d'1 a 6 zones). Validesa temporal: 30 dies consecutius des de la primera cancel·lació. Títol unipersonal i horari.
- T-Mes: títol de transport que permet fer un nombre de desplaçaments il·limitat en tots els modes de transport. Títol només vàlid

per 1 zona. Té una validesa de 30 dies des de la primera cancel·lació i és personalitzat mitjançant DNI o carnets acreditatius del operador.

- T-Dia: títol que permet realitzar un nombre de desplaçaments il·limitats en tots els modes de transport segons les zones a travessar (d'1 a 6 zones). Té una validesa d'1 dia des de la primera cancel·lació fins a l'aturada del servei. És un títol unipersonal.

Juntament amb aquests títols integrats, hi ha dos títols monomodals i no integrats amb preus de referència per als diferents operadors: el bitllet senzill i la targeta monomodal de deu viatges, per a operadors de fora de l'àmbit de la zona central. Així, certs operadors han mantingut alguns dels seus títols propis durant aquest any, però s'ha aconseguit oferir una gamma de títols reduïda i simple, homogeneïtzant la gran varietat que existia els anys anteriors.

Els preus aprovats pel Consell d'Administració de l'ATM per a l'exercici 2001 (en pessetes) han estat els següents:

	1 Zona	2 Zones	3 Zones	4 Zones	5 Zones	6 Zones
B. senzill	160	240	340	450	560	650
T-10 integrada	885	1.800	2.450	3.150	3.600	3.850
T-50/30	3.700	6.200	8.700	10.850	12.850	14.250
T-Mes	5.825					
T-Dia	670	1.175	1.650	2.200	2.750	3.150

Durant tot aquest any s'han realitzat diverses actuacions relacionades amb la Integració Tarifària:

- impuls per l'acabament de la instal·lació dels sistemes de validació i venda a tots els operadors de l'àmbit de la RMB,
- seguiment i supervisió de l'activitat de les empreses adjudicatàries dels serveis de distribució de títols ATM,
- negociació i signatura de convenis d'integració, fins a intentar incloure al

- sistema tots els operadors de la RMB, Renfe inclòs en el conjunt dels seus serveis de Rodalies,
- posada en servei de la Cambra de distribució d'ingressos,
- pagaments a compte i liquidacions per a la utilització dels títols en els diferents operadors integrats,
- campanya de comunicació que ha permès informar als ciutadans sobre la utilització del nou sistema tarifari,
- servei d'atenció a l'usuari.



Sistema tarifari integrat
Regió Metropolitana de Barcelona integrada fins als límits dels serveis ferroviaris de rodalia

Tel. 010
Tel. 012
www.atm.cat

MOU-TE AMB LLIBERTAT
D'un punt a un altre amb un sol bitllet

ATM

TMB, Metro, Bus, FGC, Renfe

Sistema tarifari integrat
Regió Metropolitana de Barcelona integrada fins als límits dels serveis ferroviaris de rodalia

Tel. 010
Tel. 012
www.atm.cat

TMB, Metro, Bus, FGC, Renfe

NOUS BITLLETS INTEGRATS
MOU-TE D'UN PUNT A UN ALTRE AMB UN SOL TÍTOL DE TRANSPORT

ATM

Sistema tarifari integrat
Regió Metropolitana de Barcelona

T-10
10 viatges integrats, amb el qual a triènnium es cobreixen els costos de transport.

1 zona
10 viatges integrats, amb el qual a triènnium es cobreixen els costos de transport.

INDICIS D'INTRODUCCIÓ A LA XARXA INTEGRADA

LOCUTORS DE L'OPERADORA I NÚMERS DE SERVEI AL CLIENT

INDICIS PER A INGRESSOS

ATM

TMB, Metro, Bus, FGC, Renfe

Autoritat del Transport Metropolità

ZONIFICACIÓ DE L'ÀMBIT DEL SISTEMA TARIFARI INTEGRAT
ZONIFICACIÓN DEL ÁMBITO DEL SISTEMA TARIFARIO INTEGRADO

ATM



Una activitat principal ha estat el desenvolupament del procés d'implantació dels canals de distribució dels títols ATM. Actualment es poden comprar els títols a totes les estacions dels operadors ferroviaris, a les estacions d'autobusos, a les oficines d'atenció a l'usuari de diferents empreses de transport, al

Servicaixa, a les entitats financeres de Caixa Catalunya i Banc de Santander, als estancs i als diferents punts de venda de travesses. En conjunt existeix una xarxa de venda amb més de 2.000 punts que ofereix grans facilitats per a l'adquisició de títols.

Avaluació del Nou Sistema Tarifari Integrat

Els resultats obtinguts durant aquest primer any d'Integració Tarifària, que s'adjunten en el següent quadre, indiquen que s'han venut gairebé 32 milions de títols integrats, amb una recaptació propera als 203,9 milions d'Euros (33.931 MPTA).

Targeta	Títols venuts	Recaptació (PTA) (sense IVA)	Recaptació €) (sense IVA)
T-10	29.692.096	25.773.001.065	154.898.856,07
T-50/30	977.451	3.645.117.056	21.907.594,73
T-Mes	807.531	4.396.138.388	26.421.323,84
T-Dia	183.810	116.391.294	699.525,77
Total	31.660.888	33.930.647.803	203.927.300,39

S'han realitzat 461,6 milions de validacions amb títols integrats durant tot l'any, el que representa un índex de penetració del 60% del total de cancel·lacions realitzades a tot l'àmbit del Sistema Tarifari, que han estat de més de 755 milions. Aquest nombre de viatges totals el constitueixen els viatges realitzats amb els títols integrats més aquells desplaçaments fets amb els títols propis dels operadors de caire monomodal.

Aquestes xifres vénen recollides en els següents quadres:

Targeta	Validacions (nombre de viatges)	Viatges (milions)	
T-10	331.459.411	TMB	489,1
T-50/30	53.988.051	FGC	63,2
T-Mes	75.337.743	RENFE	103,6
T-Dia	816.090	Altres Bus	99,5
Total	461.601.295	Total	755,4

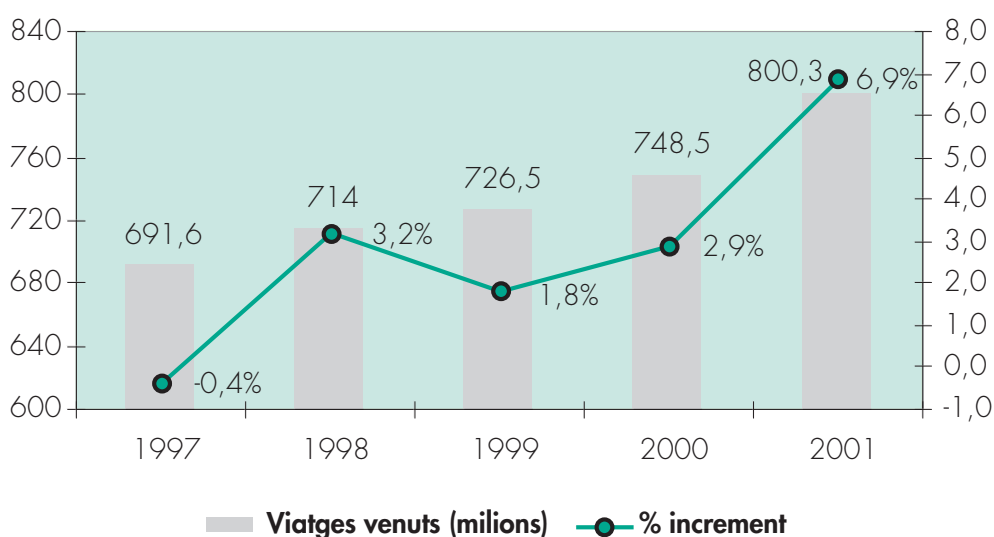
Fins a finals de l'any 2000, el nombre de viatges en transport públic es calculava en funció dels títols venuts, assignant a

cada títol un nombre de viatges independentment del consum. La transformació de títols venuts a viatges,



per tal de poder comparar l'evolució en els darrers anys, dona una xifra de viatges totals venuts de 800,3 milions, que representa un increment respecte del 2000 de l'ordre del 6,9%.

En el següent gràfic es pot veure l'evolució de la demanda de transport públic en els darrers anys i el salt important que s'ha produït aquest darrer any, motivat per la integració tarifària.



Un altre dels resultats que convé remarcar és l'increment de la intermodalitat en els desplaçaments en transport públic: aquest any l'índex es situa en el 18,7% per al total del sistema metropolità de transport públic, mentre que abans de la implantació de la Integració Tarifària, el valor era del 8,3%. Si analitzem aquestes dades només tenint en compte els títols integrats, els valors que s'obtenen es situen al voltant del 30%, és a dir, tres de cada deu desplaçaments amb títols integrats s'efectuen amb més d'un mode de transport.

Nous títols i prestacions per a l'any 2002

El Consell d'Administració de l'ATM, en la sessió del dia 16 d'octubre de 2001, va aprovar la gamma de títols i l'actualització de preus de les targetes de transport integrades.

La Política Tarifària de l'any 2002 incorpora les següents novetats per al proper exercici:

- Finalització del procés d'Integració tarifària a totes les estacions del servei de Rodalies Renfe, integrat fins aquest moment a la primera corona tarifària.

- L'extensió de la targeta T-Mes a la totalitat de les zones.

- La implantació de tres nous títols de transport integrats per a totes les zones:

- T-Trimestre: permet realitzar un nombre il·limitat de desplaçaments en tots els modes de transport segons les zones a travessar (d'1 a 6 zones). Validesa: 90 dies consecutius des de la primera cancel·lació. Títol personalitzat mitjançant DNI o carnets acreditatius dels operadors

- T-Jove: permet realitzar un nombre il·limitat de desplaçaments en tots els modes de transport segons les zones a travessar (d'1 a 6 zones), durant 90 dies consecutius des



de la primera cancel·lació. El podran utilitzar les persones menors de 21 anys i serà un títol personalitzat mitjançant DNI o carnets acreditatius dels operadors.

- T-Familiar (70/30): permet realitzar 70 desplaçaments integrats en tots els modes de transport segons les zones a travessar (d'1 a 6 zones). El seu període de validesa

és de 30 dies consecutius des de la primera cancel·lació. És un títol multipersonal i horari.

Les noves tarifes que entren en vigor l'1 de gener, vénen expressades en euros i pessetes. Els preus en pessetes són vàlids fins el 28 de febrer de 2002 i només si el pagament es fa amb aquesta moneda i per l'import exacte.

TARIFES 2002												
	1 Zona		2 Zones		3 Zones		4 Zones		5 Zones		6 Zones	
	€	Pta	€	Pta	€	Pta	€	Pta	€	Pta	€	Pta
T-10	5,60	930	11,30	1.880	15,50	2.575	19,90	3.310	22,80	3.790	24,40	4.060
T-50/30	23,40	3.890	39,20	6.520	55,00	9.150	68,50	11.395	81,20	13.510	90,00	14.975
T-Mes	36,30	5.705	52,30	8.070	70,70	11.065	84,30	13.660	97,00	15.640	103,00	16.805
T-Dia	4,20	6.040	6,60	8.700	8,40	11.760	9,60	14.025	10,80	16.135	12,00	17.135
T-Familiar (70/30)	34,30	16.635	48,50	23.960	66,50	32.410	82,10	38.665	94,00	44.075	101,00	45.640
T-Trimestre	100,00	14.140	144,00	20.365	194,80	27.550	232,40	32.875	264,90	37.470	274,30	38.800
T-Jove	85,00	695	122,40	1.095	165,60	1.395	197,60	1.595	225,20	1.795	233,20	1.995

Aquest quadre de preus dona com a resultat una tarifa mitjana ponderada de l'any 2002 de 0,51€ que representa un increment del 1,02% respecte la tarifa mitjana ponderada de tancament prevista de l'any 2001.

Evolució tarifa mitjana ponderada

	Prev. 2001	Prev. 2002	Diferència	Δ%
TMP en euros	0,504	0,509	0,005	1,02%
TMP en pessetes	83,80	84,65	0,85	1,02%

Aquest augment de la tarifa mitjana de l'any 2002, de l'1,02%, és inferior a la previsió d'IPC per a l'any 2002 que s'està utilitzant avui en dia com a hipòtesi de treball per al proper Contracte-Programa 2002-2005, que és del 2,75% i de l'IPC interanual fins al mes de desembre, que és del 2,7%; i, és conseqüència de diversos factors:

- La finalització de tot el procés d'integració tarifària, amb l'increment de correspondències intermodals despenalitzades.

- La creació de tres nous títols integrats, la T-Trimestre, la T-Jove i la T-Familiar i l'extensió de la T-Mes a totes les zones, que suposa l'aparició d'uns títols amb preus inferiors a la tarifa mitjana ponderada zonal.
- El lliscament entre els diferents títols per la introducció de nous títols amb diferents prestacions.
- L'augment de la intermodalitat per adequació de les pràctiques de desplaçament dels ciutadans a la nova oferta integrada. Es preveu, per l'any 2002,



un índex d'intermodalitat del 25%.

- La previsió d'increment de viatges, per a l'any 2002, és del 4,1%, arribant-se als 791 milions de validacions, que permetrà equilibrar financerament el sistema i superar l'impacte de la consolidació del procés d'integració tarifària.

Per una altra banda es van aprovar també les tarifes dels títols no integrats (bitllets senzills i/o targetes monomodals) dels operadors ferroviaris i d'autobús interurbà integrats durant l'exercici, que van ser publicades en el DOGC de 28 de desembre.

L'Euro

El Consell d'Administració de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM), en sessió de 9 de juliol de 2001, va aprovar una sèrie d'acords en relació a la implantació de l'Euro al sistema de transport públic col·lectiu.

En primer lloc s'acordà que les monedes de pagament durant el període transitori (de l'1 de gener al 28 de febrer de l'any 2002) fossin la pesseta i l'Euro, però només en casos excepcionals (a les taquilles de les estacions de Renfe, Metro i FGC) es podria realitzar el pagament amb monedes mixtes. La devolució del canvi es realitzaria sempre en Euros.

S'acordà amb caràcter permanent que els preus dels títols de transport s'arrodoniran, en tots els casos, a 5 cèntims d'Euro a partir de l'any 2002. També s'acordà limitar el bitllet de pagament a bord dels autobusos a 10a i, en el cas de les màquines autoexpedidores i de taquilles, es limitaria el canvi a 10€ per a la venda del bitllet senzill i de 50€ per a les targetes multiviatge.

Per a disminuir els pagaments per la compra de títols de transport durant els dos primers mesos de l'any, període de coexistència de les dues monedes, es va acordar crear un pack promocional, anomenat T-Transició, format per un pack de targetes T-10, i que

s'ha posat a la venda durant el mes de desembre. Aquests packs es podien adquirir a la xarxa de Metro, als punts de travesses que venen targetes ATM, a les oficines d'atenció a l'usuari de FGC i a l'estació de Catalunya de Renfe.

Finalment, s'acordaren realitzar dues campanyes informatives: una campanya de promoció del ja esmentat pack T-Transició i una campanya informativa sobre les tarifes de l'any 2002.

La campanya de la T-Transició es va posar en marxa a finals de novembre. Per poder fer aquesta campanya s'ha comptat amb el suport dels operadors i dels Ajuntaments que han cedit espais publicitaris propis.

Respecte a la campanya informativa sobre les tarifes de l'any 2002, s'han editat elements informatius als espais destinats a publicitat de tarifes, que indiquen les noves tarifes en Euros i en alguns casos també en pessetes, així com fulletons explicatius amb les principals novetats pel proper any.

Nous operadors, més xarxa

L'1 de gener culminarà tot el procés d'incorporació de la xarxa de Rodalies Renfe al Sistema Tarifari Integrat, després que el 5 d'abril de 2001 es signés el conveni que regula les condicions d'acceptació de tots els títols integrats dins del sistema de Rodalies Renfe. En aquesta xarxa ferroviària coexistiran els dos sistemes de zonificació i gamma de títols.

Conjuntament amb la total incorporació de Rodalies al Sistema, el proper any s'adheriran altres nous operadors d'autobús (tant urbans com interurbans) que fins aquests moments no havien pogut integrar-se. Els primers en fer-ho l'any 2002 seran els serveis urbans de Castellbisbal i de Mataró, que s'integren el primer de gener.



Sistema de Gestió i Ajut a l'Explotació

El Sistema de Gestió i Ajut a l'Explotació (SAE) és un sistema intel·ligent de gestió de xarxes d'autobús, que permet mitjançant els satèl·lits Global Position System (GPS), la localització dels autobusos dels operadors urbans i interurbans de l'àmbit de la Integració Tarifària.

En el Consell d'Administració de 4 d'abril de 2001 es va aprovar l'adjudicació d'aquest projecte a la UTE formada per les empreses Indra Sistemas i GMV Sistemas. L'import global del projecte ascendeix a 5,41 M€ (900 MPTA).

Els objectius més rellevants que contempla el projecte són els següents:

- Millorar la qualitat del servei proporcionant a les empreses operadores eines d'ajut per a la gestió més eficient dels recursos disponibles.
- Automatitzar el canvi de parades i zones tarifàries del Sistema de Venda i Validació a bord dels autobusos.
- Obtenir una informació en temps real de l'ocupació dels autobusos durant el seu recorregut per les línies.
- Assegurar la integració amb altres SAE's d'autobusos i Centres de Control de Tràfic ferroviaris ja existents, per tal que l'ATM pugui coordinar eficaçment els intercanviadors on conflueixen diferents línies d'autobús i/o amb d'altres serveis (RENFE, FGC, etc.)
- Mantenir informats als usuaris de la regularitat de les línies i de les incidències que destorbin greument el servei mitjançant la instal·lació de panells alfanumèrics tant a l'interior dels autobusos com a les parades, estacions i intercanviadors, així com mitjançant la publicació d'aquesta informació

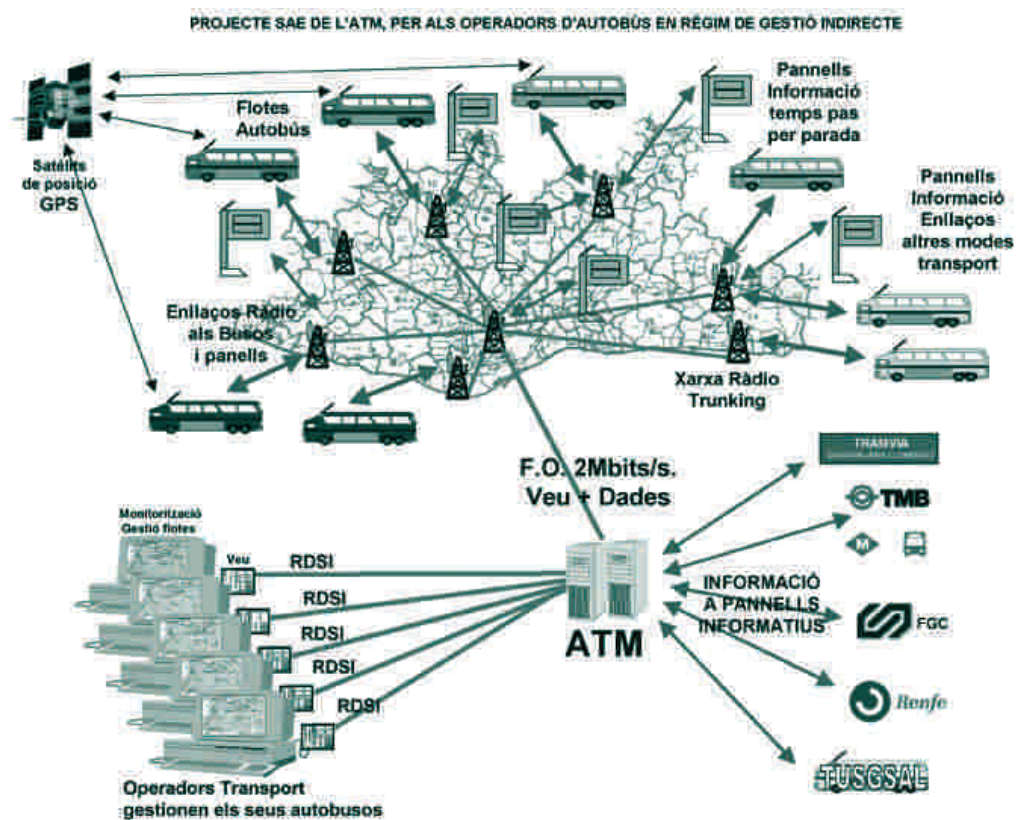
a la web de l'ATM.

- Millorar la planificació dels horaris dels diferents serveis, proporcionant a les empreses operadores estadístiques relatives a l'explotació operativa de les seves línies.
- Proporcionar a l'ATM una visió en temps real del funcionament de les línies d'autobús mitjançant la publicació d'aquesta informació en un panell gràfic ubicat a la seva seu.
- Facilitar a l'ATM la tasca de seguiment del compliment dels contractes per part de les empreses concessionàries, proporcionant-li informació relativa a l'explotació operativa de les línies d'autobús.

Entre les actuacions que s'han dut a terme per a la realització d'aquest projecte, es troba la creació d'un sistema de radiocomunicacions en temps real que cobreix la Regió Metropolitana de Barcelona. Aquest sistema transmet informació al Centre de Gestió de l'ATM, des d'on es distribueix a les seus dels operadors de transport integrats.

Amb la creació de centres d'operació de les empreses d'autobusos i d'un sistema de gestió de flotes, cada operador pot realitzar el seguiment dels horaris de serveis establerts i tenir la visualització de la posició de cada autobús sobre mapes digitals. Addicionalment, es poden realitzar, de forma automàtica o assistida, les operacions de regulació per millorar el servei ofert per les diferents flotes.

L'equipament del maquinari i programari es realitza per a un total de 489 autobusos, tot i que el disseny efectuat garanteix l'escalabilitat del sistema i les radiocomunicacions del SAE fins a un total de 700 autobusos sense canvis en la infraestructura de base. L'escalabilitat global del sistema també està garantida en els següents anys fins a un increment d'un 60% de la flota mitjançant l'ampliació del



programari i del maquinari corresponents, sense que s'hagin d'introduir canvis en el funcionament del SAE.

El projecte també preveu la instal·lació de 80 panells informatius als principals intercanviadors de la xarxa d'autobusos, que permetran informar als usuaris del transport dels temps d'espera estimat, fins a l'arribada del pròxim autobús. Aquesta informació s'actualitzarà automàticament amb la informació que es rep del Centre de Gestió ubicat a l'ATM.

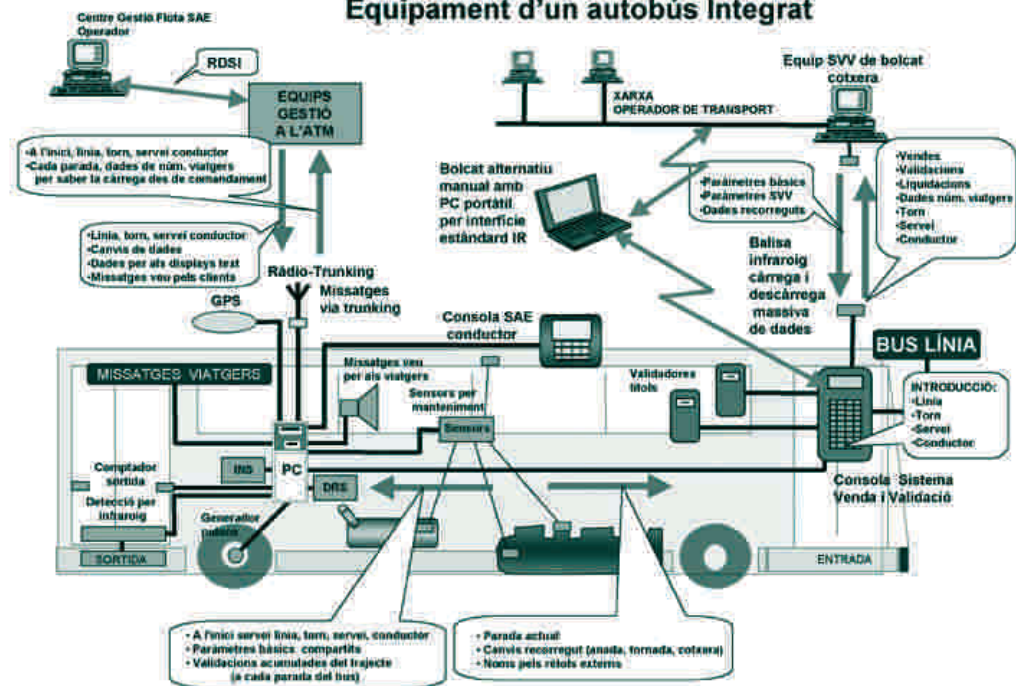
Anàlogament, els usuaris a bord dels autobusos disposaran d'informació actualitzada sobre el temps d'arribada a la següent parada i les correspondències existents, així com sobre les incidències de servei associades a la mateixa. Per això s'instal·laran displays i megafonia en els

propis autobusos.

Paral·lelament el projecte preveu l'establiment d'un sistema de comunicació amb els operadors ja dotats en l'actualitat d'algun tipus de sistema d'ajuda a l'explotació, com són FGC, Renfe, TB, Metro i Tusgsal, a fi i efecte d'intercanviar informació sobre els horaris de pas per a facilitar la correspondència entre les diferents línies i serveis. Aquestes dades es difondran també a través d'Internet.

La comunicació del SAE amb el sistema de venda i validació a bord de l'autobús, amb els dispositius de comptadors de viatgers que incorpora el sistema, amb el Sistema de Gestió de la Integració Tarifària i el Sistema d'Informació Geogràfica i Gestió Documental, proporcionarà informació valuosa a l'hora de la planificació, coordinació i gestió dels serveis de transport.

Equipament d'un autobús Integrat



El dia 3 de desembre es va realitzar una prova pilot de funcionament integral del SAE a la seu de l'ATM. L'empresa escollida ha estat Soler i Sauret, a la línia Barcelona-Martorell. Està previst que la implantació del sistema finalitzi amb la plena aplicació de les seves funcionalitats en totes les flotes a partir del mes de juny del 2002.

Sistema d'Informació Geogràfica i Documental

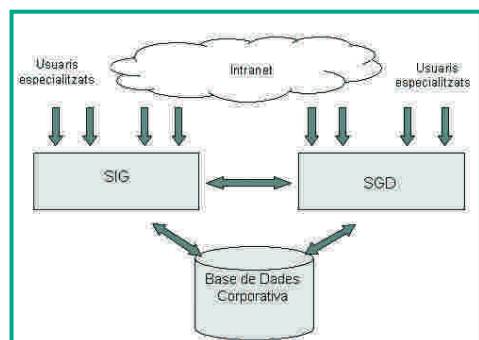
El Sistema d'Informació Geogràfica i Documental corporatiu (SIG-SGD), estructura i relaciona la informació gràfica i alfanumèrica que es genera a l'ATM i integra informació de base necessària per al SAE, per al SVV i per a altres mòduls de suport requerits en el treball diari.

La base de dades del SIG-SGD, garanteix la integritat i seguretat de les dades i racionalitza el mètode de treball en la generació de nova informació.

Així proporciona eines per donar suport a

la gestió tant documental com gràfica que es realitza en els diferents àmbits funcionals, com són: la planificació d'infraestructures de transport públic de viatgers, la planificació dels serveis, l'observació del mercat global dels desplaçaments, la publicació d'informació, etc.

Per el desenvolupament del projecte, el 30 de novembre de 2000 es signà un conveni amb l'Institut Cartogràfic de Catalunya, sota la coordinació general de l'ATM.



S'ha dissenyat i implementat una arquitectura informàtica que mantingui les prestacions



adients per el conjunt dels recursos de l'ATM. Els programaris de base del Sistema són els següents:

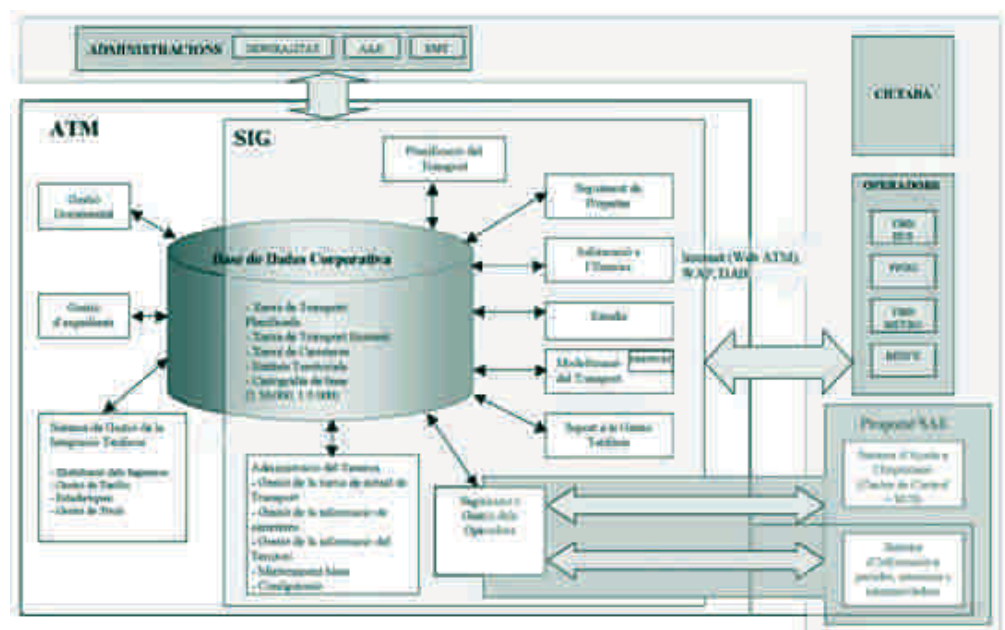
- Base de Dades Oracle 8i Enterprise Edition
- Sistema ArcGis d'ESRI que consisteix en ArcInfo 8.1, ArcIMS 3.1 i Arc SDE
- Sistema Gestió documental PowerDocs de Hummingbird

El **Sistema de Gestió Documental** és una eina que organitza els documents d'una forma corporativa, estructurada i ordenada per al funcionament de la ATM.

El **Sistema d'Informació Geogràfica** conté

les dades espacials compartides pels diferents sistemes i utilitza les eines per el tractament de la informació gràfica.

Durant aquest any s'ha desenvolupat la base de dades i s'ha carregat pràcticament la totalitat. Destaca la base topogràfica, que cobreix tota la RMB a escala 1:5000 i 1:50.000, ortofomapes a escala 1:25.000 en color, cartografia navegable de TeleAtlas, cartografia de l'Ajuntament de Barcelona, mapa digital de Planejament urbanístic i usos del sòl, informació territorial diversa, de xarxes de TPC, informació de l'IDESCAT, el PDI (Diagnosi i Document aprovat inicialment), etc.



Tot el personal de l'ATM accedeix a aquest sistema mitjançant intranet, d'acord als diferents perfils que s'han identificat en relació a les tasques que efectuen.

Existeixen altres mòduls integrats d'accés a la informació creats per a fins diversos que s'alimenten del SIG i de la cartografia de base, de la infraestructura de xarxa i les dades alfanumèriques relacionades.

Destaquen entre d'altres:

- l'ATMax, que és un sistema d'anàlisi de xarxes de transport, tant ferroviàries com viàries, enfocat a donar resposta a una gran part de les funcions de l'ATM: planificació d'infraestructures de transport, coordinació dels serveis d'autobús, etc.
- Red line, que permet tant des del SGD com des del SIG (servei de mapes)



realitzar anotacions sobre els documents o informació que es visualitza.

L'administrador del sistema realitza les tasques de definició d'infraestructura de dades i control de l'accés al sistema per part dels usuaris, la coordinació del contingut i l'administració de la base de dades compartida per diversos programaris i/o projectes. Coordina també la compartició i actualització de la informació continguda a la base de dades corporativa del SIG de l'ATM.

S'ha materialitzat l'intercanvi bidireccional d'elements de la base de dades del SAE i la base de dades del SIG, amb la finalitat d'assegurar el treball de forma transparent amb dades procedents del SAE per a tasques de planificació de serveis o per a anàlisis diverses, com assignació de trànsits o utilització de dades de demanda a partir de la informació recollida procedent dels autobusos gestionats remotament. Igualment s'ha possibilitat l'exportació de les bases de dades de planificació d'infraestructures i serveis de l'ATM d'acord amb les especificacions del SAE.

Estudis

En l'apartat d'Estudis cal destacar l'inici dels treballs d'elaboració i preparació de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana 2001 i dels Comptes de Transport a la RMB dels anys 1999 i 2000.

L'Enquesta de Mobilitat Quotidiana (EMQ), realitzada per primer cop l'any 1996, intenta donar a conèixer les pautes bàsiques de la mobilitat a l'àmbit del sistema tarifari integrat, fet que permetrà ajustar, entre d'altres actuacions, l'oferta de serveis de transport públic a la demanda.

La metodologia seguida consisteix en la realització d'entrevistes domiciliàries a

una persona seleccionada de la llar (amb edat major o superior als 16 anys) i en la complimentació de quadernets de mobilitat setmanal omplerts per cada un dels membres de la llar que formen part de l'univers (més gran o igual a 4 anys). La mostra mínima prevista és de 15.500 llars i 30.000 quadernets.

Tot el procediment de contractació i el disseny de la mostra, el quadern i el qüestionari s'ha realitzat amb el suport del Grup de Mobilitat.

L'estudi va ser adjudicat a principis de juliol a l'Institut DYM. El treball de camp s'ha desenvolupat al llarg dels mesos d'octubre a desembre, de forma que serà possible tenir els primers resultats el març o abril del 2002. S'ha encarregat a l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans el control de qualitat del treball de camp.

L'Enquesta de Mobilitat Quotidiana és considerada estadística oficial, segons la Llei del Pla Estadístic de Catalunya 2001-2004, aprovada el 30 de maig pel Parlament. Per aquest motiu es va signar un Conveni d'assistència tècnica amb l'Institut d'Estadística de Catalunya (IDESCAT) per establir la metodologia d'enquesta (disseny i selecció mostral) i fer coincidir les tipologies dels enquestats amb les del Cens 2001.

Durant l'any 2001 es va realitzar també l'actualització de l'estudi **"Els comptes del transport de viatgers a la regió metropolitana de Barcelona"** per als anys 1999 i 2000, fent servir la mateixa metodologia i actualitzant-la amb les noves dades aportades pels operadors, administracions i institucions.

Els comptes del transport avaluen els costos directes i indirectes d'operació, el valor del temps de desplaçament en totes les categories (de viatge, d'accés, d'espera...) i també les externalitats



relacionades amb l'accidentabilitat, la contaminació atmosfèrica i l'acústica.

En el darrer Consell d'Administració de l'ATM de 13 de desembre, es van lliurar els resultats provisionals corresponents als exercicis 1999 i 2000, així com la seva evolució en els darrers tres anys.

En l'apartat d'estadístiques del transport (capítol 4) es poden veure els principals resultats d'aquest estudi.

Paral·lelament també s'ha dut a terme uns estudis de **Pautes de Mobilitat associada a equipaments**, en el marc de preparació del Pla de Serveis de Transport Públic Col·lectiu. Es va considerar convenient disposar d'una ajuda externa per a l'estudi de la mobilitat associada a quatre diferents famílies d'equipaments: sanitaris, educatius, comercials i de lleure.

S'han contractat treballs en els quals, a partir d'una tipologia d'equipaments per a cada tipus de centre atractor, es persegueix definir quines variables condicionen el volum, la distribució temporal, el repartiment modal i l'abast espacial dels desplaçaments que generen aquests equipaments.

El procediment empleat en tots els casos ha estat la definició d'uns determinats centres de referència, l'obtenció de les característiques i dades del propi centre i la realització d'enquestes als seus visitants. A partir d'aquesta informació s'han establert les que denominem monografies de cada centre. De la comparació de les diferents monografies de cada tipus de centre s'arriben a definir unes pautes de mobilitat, que relacionen les seves magnituds amb variables significatives de cada equipament. Aquestes pautes permeten estimar la mobilitat generada per un equipament del mateix tipus, ja sigui existent o futur.

En el mes d'abril de l'any 2001 l'empresa consultora INECO va lliurar a l'ATM **l'estudi comparatiu de finançament del TPC a diferents àrees metropolitanes d'Europa**, amb un mida similar a la de Barcelona, tal com: Amsterdam, Copenhaguen, Estocolm, Lió, Madrid, Manchester, Milà, Zuric i Viena. Aquest estudi tenia com a objectiu, tal i com el seu nom indica, fer una anàlisi exhaustiva de quins són els diferents models de finançament, tant de la construcció de noves infraestructures com dels déficits de funcionament del propi sistema de transport. L'estudi, una vegada feta l'anàlisi comparativa, planteja una sèrie de recomanacions per al finançament del transport per a una ciutat de la mida de Barcelona.

En el capítol d'estadístiques del sistema s'adjunta un resum de les principals característiques i conclusions de l'estudi realitzat.

Projectes i estudis a nivell europeu

Projecte Mobils

Mobils és un projecte europeu dins el cinquè programa marc de recerca de la Comissió Europea i en el programa específic Growth (creixement competitiu i sostenible) que té com a finalitat millorar l'accessibilitat en modes de transport sostenibles als equipaments hospitalaris.

La duració del projecte ha estat de dos anys amb un pressupost de 500.000 € per al consorci que ha constituït l'ATM (líder del projecte), l'ICAEN i Cinesi a Barcelona, ITER, Semvat i AUAT a Toulouse i Amerlis a Lisboa. L'aportació de la Comissió ha estat del 45% dels costos (225.000 €).

Mobils ha proposat diverses actuacions pilot en l'àmbit de la mobilitat que



generen els centres hospitalaris: a l'àrea de Barcelona s'ha comptat amb la col·laboració de l'Hospital de la Vall d'Hebron i l'Hospital Germans Trias i Pujol. En aquests equipaments s'ha fomentat l'ús del transport públic a través d'experiències com l'intercanvi de la targeta d'aparcament dels empleats per un títol integrat de transport públic, en el primer cas, i l'adequació d'horaris i informació, en el cas de Can Ruti.

Els resultats i conclusions del projecte a les tres àrees metropolitanes són l'objecte del report final de Mobils, que actualment s'està redactant. La tasca de difusió d'aquestes conclusions es realitzarà durant l'exercici 2002, conjuntament amb la de l'estudi de les pautes de mobilitat associades als equipaments sanitaris.

Citizens' Network Benchmarking Initiative

Citizens' Network Benchmarking Initiative és un projecte de la Comissió Europea, organitzat per la Direcció General de Transport i Energia (DG TREN) i desenvolupat en el marc del programa de treball per a la implementació de la Xarxa de Ciutadans.

Aquesta iniciativa involucra un extens grup d'autoritats regionals i locals, des de grans regions metropolitanes fins a petites ciutats i àrees rurals. Està oberta a ciutats, regions i autoritats del transport de tot Europa (estats membres de la UE, altres països de l'Europa Central i de l'Est) i és dissenyada com un procés continu que permet la implicació de nous participants.

L'objectiu principal del projecte és promoure la identificació i disseminació de bones pràctiques en els sistemes i infraestructures de transport mitjançant l'intercanvi d'idees i experiències i la comparació del funcionament dels seus

sistemes de transport amb els mètodes de benchmarking.

Aquest projecte ha permès desenvolupar i gestionar una xarxa d'autoritats regionals i locals que fa possible l'intercanvi de coneixements pràctics i experiències, la definició d'un conjunt d'indicadors del funcionament del transport que ajudin a la definició de polítiques de transport, i la identificació de bones pràctiques en polítiques de mobilitat mitjançant un procés d'interacció directa entre persones amb responsabilitats en el transport que treballen a administracions públiques, autoritats del transport i operadors, i cercant la implicació directa de stakeholders locals involucrats (institucions, associacions, grups d'usuaris).

L'ATM ha participat en el grup d'intermodalitat i intercanviadors amb les ciutats i regions de: Berlín, Belfast, West Yorkshire, Brussel·les, Budapest, Edinburgh, Emilia-Romagna, Gènova, Ile de France, Madrid, Most/Litvinov, Praga, Sevilla, Strathclyde i regió valona.

La reunió de llançament del projecte va tenir lloc a Brussel·les els dies 19 i 20 d'abril i s'han realitzat quatre visites de treball a Praga, Glasgow, Madrid i Berlín.

Candidatura MIRACLES a la convocatòria europea CIVITAS

Proposada per la Unió Europea, la convocatòria CIVITAS té per objecte promoure la implantació d'una sèrie de mesures en ciutats que contribueixin a un Transport Urbà Net i Sostenible. Entre les mesures que les ciutats candidates han de complir s'esmenten:

- Flota de vehicles de transport públic i/o privat nets i energèticament eficaços
- Control d'accessos als centres de les ciutats
- Integració de diverses polítiques de tarifes



- Nous procediments en la distribució de mercaderies
- Integració de sistemes de gestió del transport i sistemes d'informació a l'usuari

Aquesta convocatòria estableix que les seves candidatures han d'estar formades per parelles de ciutats, una de leader i una de follower. La ciutat leader ha de complir totes les mesures de sostenibilitat que es demanen en les bases de la convocatòria, mentre que n'hi ha prou que la follower en compleixi una o dues.

En un primer moment la nostra ciutat formava parella amb Roma, que era leader, formant la candidatura MIRACLE, que va ser una de les vuit acceptades en primera instància per Brussel·les entre un total de una quarantena. Després que al setembre s'emetés el veredict, la Comissió avaluadora va canviar de criteri: les candidatures no havien de formar-se per parelles de ciutats sinó per quartets. Roma i Barcelona van ajuntar-se amb Winchester i Cork, i la candidatura conjunta resultant va passar a anomenar-se MIRACLES.

La ciutat de Barcelona està representada per tres organismes: l'Ajuntament de Barcelona en el seu Servei de Via Pública, l'ATM i TMB, juntament amb l'empresa Barcelona Technologies SA.

El pressupost previst per al conjunt de la convocatòria és de 50 M€, a distribuir entre totes les candidatures, les quals hauran d'implantar i mostrar l'efectivitat de les mesures proposades. La durada prevista del projecte, a partir del 2002, és de 4 anys.

Imatge i comunicació

Com en altres exercicis, en l'apartat de comunicació convé destacar el Centre d'Informació TransMet, que ha seguit difonent en temps real, a través de 24

emissores de ràdio, l'estat de la xarxa de transport públic a la regió metropolitana de Barcelona. En aquestes connexions s'han emès prop de 2.300 informacions d'interès per al ciutadà i en 1.060 comunicacions s'ha informat d'incidències en el transport metropolità.

En data 1 d'octubre es va posar disponible a la xarxa la nova web de l'ATM, que incorpora novetats en quant a l'estructuració de la informació i, sobretot, respecte l'atenció a l'usuari, en incorporar apartats com "Has trobat el què buscaves?" on aquest pot demanar directament informació sobre algun contingut en concret.

Els resultats obtinguts en els tres mesos des de la posta en funcionament de la nova web, confirmen les previsions d'un considerable augment de les visites, que han estat de 14.970 en aquest període, un 33% del total d'aquest any.

També s'ha participat en la creació de noves pàgines web com la del "Dia Sense Cotxes" i el "portal de la mobilitat". A més, mitjançant la web de Televisió de Catalunya (apartat de serveis) i el Teletext de TV3 ara també és possible obtenir la mateixa informació que es dona a través del Centre d'informació TransMet.

Amb motiu de l'entrada en funcionament del Sistema Tarifari Integrat, es va portar a terme una campanya informativa "Mou-te amb llibertat" per donar a conèixer el funcionament d'aquest nou sistema i quins eren els operadors que de forma progressiva s'integrarien durant el primer semestre de l'any. Es van atendre també més de mil trucades telefòniques sobre consultes referents a la integració tarifària.

Per una altra banda, i amb motiu de l'ampliació horària nocturnes dels serveis de transport públic nocturn a la RMB i posta



en servei de les noves 17 línies, es va realitzar el mes de novembre una campanya informativa sobre les principals característiques d'aquesta nova oferta de transport. El lema de la campanya era "Ara, tota la nit".

Durant el mes de novembre va tenir lloc a

Barcelona la Jornada de l'EMTA (European Metropolitan Transport Authorities), del que l'ATM és membre. Aquesta jornada, amb el lema "What transport authorities for the European metropolitan areas?" va permetre conèixer les situacions actuals de les autoritats del transport europees, així com algunes de les seves principals actuacions.



Finançament del Sistema de Transport Públic

El Contracte-Programa AGE-ATM i el Conveni de Finançament signat entre l'ATM i les Administracions Consorciades 1999-2001 preveien el finançament d'unes necessitats globals del sistema de 171.170 MPTA per al període 1998-2001. Les dades del període 1998-2000 juntament amb les dades provisionals de l'exercici 2001, reflecteixen unes necessitats reals del sistema de 169.036 MPTA, el que suposa un menor volum de 2.135 MPTA durant aquests 4 anys.

El desglossament d'aquestes necessitats i la seva comparació amb les previsions del Contracte-Programa i Conveni de Finançament es mostren en el quadre adjunt.

De qualsevol manera, cal destacar que tot i el menor volum de necessitats globals del període 1998-2001, el repartiment anual de les mateixes ha estat desigual en cada un dels anys, denotant-se un augment important al llarg del darrer exercici de vigència del Contracte-Programa, l'any 2001. Aquest fet ha estat motivat per l'entrada en funcionament del nou sistema tarifari integrat a la Regió Metropolitana de Barcelona, a la recuperació del volum d'inversions de

TMB que havia estat inferior en els anys anteriors a la signatura del Contracte-Programa, així com a la posada en funcionament del programa de millora dels autobusos de gestió indirecta a partir de l'any 2000. Cal també fer esment que durant l'any 2001 s'ha posat de manifest el desviament dels IPC's reals del període 1999-2001 respecte les previsions del Contracte-Programa i Conveni de Finançament, i que ha estat de més de 4,5 punts de diferència.

Pel que fa les pèrdues operatives, en el cas de TMB durant l'any 2001 han estat superiors en 7,803 M € respecte les previstes, tot i que a nivell acumulat del període 1998-2001 han estat inferiors en 9,242 M €. En el cas de FGC les pèrdues operatives del 2001 han estat superiors en 0,699 M €, i a nivell acumulat han estat també superiors en 0,898 M €. De qualsevol manera, aquesta desviació de les pèrdues és inferior a la desviació que s'ha produït en els IPC's reals del període, i per tant en termes reals no hi ha hagut un creixement del dèficit. Cal assenyalar, tal i com ja s'ha dit, que en el cas de FGC el procés d'integració tarifària ha tingut molta més incidència que en el cas de TMB, ja que partia d'un sistema tarifari de tipus quilomètric i el seu nivell d'intermodalitat és molt superior que en el cas de TMB, el que l'obliga a repartir els ingressos tarifaris amb altres operadors de manera més important.

RESUM CONTRACTE-PROGRAMA 1998-2001 (MPTA)

	Dades C-P 1998	Dades Reals 1998	Dades C-P 1999	Dades Reals 1999	Dades C-P 2000	Dades Reals 2000	Dades C-P 2001	Dades Reals 2001	Dades C-P 98-2001	Dades Reals 98-2001	Difer. 98-2001
TMB	24.935,8	24.585,8	29.125,3	24.310,1	31.261,9	29.181,4	27.970,0	33.228,6	113.293,0	111.305,9	-1.987,1
FGC	11.587,6	11.749,8	11.858,6	11.671,3	12.028,6	12.190,2	12.271,7	12.022,4	47.746,5	47.633,7	-112,8
Gestió Indirecta	0,0	0,0	2.100,0	0,0	3.965,2	3.230,9	4.065,8	6.865,1	10.131,0	10.096,0	-35,0
TOTAL	36.523,4	36.335,6	43.083,9	35.981,4	47.255,7	44.602,5	44.307,5	52.116,1	171.170,5	169.035,6	-2.134,9



Les inversions de TMB han estat de 184,713 M al llarg del període 1998-2001, el que representa unes majors inversions de 2,077 M € respecte a les previstes inicialment en C-P. En el cas de FGC les inversions reals del període han estat de 142,149 M €, essent 2,994 M € superiors a les previstes. De qualsevol manera, en el cas de FGC si considerem la suma de les inversions més l'efecte de la prorrata de l'IVA, el resultat real dona una xifra de 145,700 M € mentre la previsió era de 145,629 M €, amb una desviació de solament 0,071 M €.

Gestió interna i pressupost de l'ATM

Pressupost 2001

En l'àmbit de la gestió econòmica s'ha efectuat un control periòdic de l'execució del pressupost 2001. Aquest recull els drets i obligacions previstos per a l'ATM en l'exercici 2001.

Despeses

La comparativa, per capítols, respecte l'exercici anterior, en milions €, és la següent:

	2000	2001	% Increment
Capítol 1: Personal	1,487	1,517	2,0%
Capítol 2: Compres	3,004	221,474	
Capítol 3: Interessos	0,120	0,120	0,0%
Capítol 4: Transf. Corrents	252,623	237,844	- 5,8 %
Capítol 6: Inversions	1,292	1,034	- 20,0 %
Capítol 7: Transf. Capital	6,438	0	
	264,966	461,990	74,3%

El gran increment que experimenta el pressupost per a l'exercici 2001, i que es concentra en el capítol 2 de les despeses, es conseqüència de la posada en funcionament del nou Sistema Tarifari Integrat al gener de l'any 2001, en tenir l'ATM la funció de repartiment dels ingressos tarifaris entre els operadors integrats.

Dins d'aquest capítol, la partida de publicitat i propaganda passa de 0,575 M € de

l'any 2000 a 1,251 M € l'any 2001 en incloure la campanya publicitària de la integració (0,932 M €).

D'altra banda, la partida d'Estudis i treballs tècnics passa de 1,767 M € el 2000 a 1,223 M €. La reducció es deu a que ja s'han fet al 2000 molts dels estudis de traçat inclosos en el PDI.

Finalment, el capítol 4 experimenta una reducció del 5,8% respecte l'any 2000 i aquest fet és conseqüència de què els imports aquí reflectits són els que consten als Contractes-Programa subscrits amb els operadors públics el 27 d'abril de 2000, i els que hi ha previst aportar a la gestió indirecta i interessada de les diverses Administracions.

Ingressos

La comparativa, per capítols, respecte l'exercici anterior, en milions, és la següent:

	2000	2001	% Increment
Capítol 3: Preus	3,324	221,705	
Capítol 4: Transf. Corrents	254,369	238,638	
Capítol 5: Ingr. Patrimonials	0,060	0,625	
Capítol 7: Transf. Capital	7,212	0,601	
	264,966	461,990	74,3%

L'increment del pressupost d'ingressos es dona bàsicament en el capítol 3. A banda dels ingressos habituals d'aquest capítol (serveis de planificació i venda de falques publicitàries del Centre d'Informació Transmet), trobem com a novetat els ingressos derivats de la venda de títols integrats ATM per un total de 218,167 M €.

La reducció d'ingressos en el capítol 4, del 6%, es deu bàsicament a les xifres que especifica el Contracte-Programa amb l'AGE i el Conveni de Finançament amb les Administracions Consorciades. També s'ha pressupostat, per tal de poder fer front al pressupost de funcionament de l'ATM, aportacions de les Administracions



Consortiades.

(4.691 MPTA), com aportació de capital .

Subvencions cobrades i pagades per l'ATM durant l'any 2001

Subvencions cobrades de les diferents administracions

Durant l'any 2001 les diferents administracions, en virtut del Contracte-Programa AGE-ATM 1999-2001 i del Conveni de Finançament ATM - Administracions Consortiades 1999-2001, han aportat a l'ATM 206,217 M. € que es distribueixen de la següent manera:

	M. €
Administració General de l'Estat	89, 750
Administracions Consortiades	116, 467
Generalitat de Catalunya	69,531
Ajuntament de Barcelona	41,382
EMT	5,554
TOTAL	206,217

D'altra banda, la Generalitat de Catalunya ha aportat directament a FGC 28,19 M €

Subvencions pagades als operadors públics, TMB i FGC, durant l'any 2001

Durant l'exercici de 2001 l'ATM ha pagat als dos operadors públics, TMB i FGC, en virtut dels Contractes-Programa signats amb l'ATM, les següents quantitats:

	M. €
TMB	173,049
FGC	48,765
TOTAL	221,814

Operadors de gestió indirecta

Durant l'exercici de 2001 l'ATM ha pagat, en concepte de subvencions als diferents operadors de Gestió Indirecta de l'àmbit de la RMB, i ha incorregut en obligacions relacionades amb el programa de millora del transport públic de superfície per un total de 14,007 M€, tal i com es recull de manera resumida en el quadre següent, en M€:

RESUM DE LES SUBVENCIONS PAGADES PER L'ATM A L'ANY 2001 CORRESPONENTS ALS OPERADORS DE GESTIÓ INDIRECTA 1999-2001 (EN M €)

PROGRAMES	DGPT	EMT	TOTAL
RENOVACIÓ DE FLOTA	2,156	1,719	3,875
SISTEMES GESTIÓ DE QUALITAT	0,116	0,036	0,152
COMPENSACIÓ TARIFARIA	5,179	0,000	5,179
TOTAL SUBVENCIONS PAGADES L'ANY 2001	7,451	1,755	9,206

RESUM DE LES OBLIGACIONS PAGADES PER L'ATM A L'ANY 2001 CORRESPONENTS ALS OPERADORS DE GESTIÓ INDIRECTA 1999-2001 (EN M €)

PROGRAMES	DGPT	EMT	TOTAL
S.A.E.	3,409	1,392	4,801
TOTAL SUBVENCIONS PAGADES L'ANY 2001	10,860	3,147	14,007



Indicadors d'activitat interna

Atenció al ciutadà

Una de les tasques fonamentals a realitzar per l'ATM és poder atendre i informar al ciutadà sobre qualsevol tipus de consulta o requeriment que efectui sobre el transport públic a la RMB, així com donar a conèixer les actuacions que en aquest àmbit s'efectuin. El servei de comunicacions, mitjançant eines com el Centre d'Informació TransMet (que en les seves connexions ha emès prop de 2.300 informacions d'interès i 1.060 comunicacions), la pàgina web de l'ATM (visitada per més de 15.400 usuaris durant tot l'any), les campanyes publicitàries (sobre la Integració Tarifària, la nova xarxa de serveis nocturns d'autobús, etc.) o les consultes via telefònica o per correu, ha atès i informat al ciutadà sobre totes aquestes activitats.

Projecció exterior

Els membres de l'equip de l'ATM han participat en diferents actes i conferències

com a ponents o assistents. Cal destacar les activitats realitzades amb motiu de la Jornada de l'EMTA (European Metropolitan Transport Authorities) que va tenir lloc a Barcelona el mes de novembre. L'ATM, com a membre d'aquest organisme, va ser l'encarregada de l'organització d'aquesta jornada.

Durant aquest exercici s'ha donat a conèixer l'activitat de l'ATM a nombroses entitats i organismes procedents d'altres països (Israel, Japó, etc.) que han mostrat el seu interès per les principals actuacions que s'estan realitzant en el camp del transport públic.

Informació administrativa i comptable

Durant aquest exercici s'han realitzat uns 30 expedients mitjançant Procediment Negociat i 4 expedients mitjançant Concurs.

Les contractacions més significatives realitzades durant aquest exercici es resumeixen a la taula següent:

CONCEPTE	IMPORT (PTA)
Assistència tècnica a l'ATM per al procés de supervisió de la redacció del projecte constructiu del tramvia Diagonal – Baix Llobregat	27.550.000
Enquesta de mobilitat quotidiana 2001	116.000.000
Divulgació del Sistema d'Integració Tarifària al diversos canals de televisió	121.820.682
Sistema de gestió i ajut a l'explotació per a l'ATM	795.772.282
Publicitat integració tarifària a la premsa	5.607.440
Campanya de comunicació euro	27.891.977
Conveni ATM-ICC cessió de bases cartogràfiques digitals	
Modificació contracte SAE	



Els diferents assentaments comptables del pressupost de l'ATM fets al llarg de l'any 2001 (que s'arriben a comptabilitzar en més de 4.200), ens donen una mesura de la seva magnitud. Com s'ha vist en apartats anteriors, aquest pressupost ha estat un 74% superior al de l'any 2000.

Activitat dels òrgans de govern i assessorament de l'ATM

Els diferents òrgans de govern i assessorament de l'ATM s'han reunit en les següents ocasions: Consell d'Administració (en set ocasions), Comitè Executiu (en tretze ocasions), Comissió Econòmica (en onze ocasions), Comissió Tècnica (en onze ocasions), Comissió Jurídica (en una ocasió), Ponència Tècnica d'Operadors (en dues ocasions), Ponència d'Usuaris i Beneficiaris (en tres ocasions), la Comissió de Seguiment de la Integració Tarifària (catorze ocasions), i les diferents Comissions de Seguiment dels estudis de traçat del PDI (en dotze ocasions).



Capítol 3:

Programa d'actuació 2002

Pressupost 2002



Programa d'Actuació 2002

(aprovat pel Consell d'Administració del 13 de desembre de 2001)

1. Introducció.

Una vegada culminant el procés d'integració tarifària, en la seva tramitació final el Pla Director d'Infraestructures, en execució els projectes del tramvia i implantats els nous serveis de transport en horari nocturn, l'any 2002 els principals objectius a aconseguir són els de la tramitació i aprovació del Pla de Serveis de Transport de la Regió Metropolitana de Barcelona, la negociació i signatura dels Convenis d'Infraestructures i dels Contractes-programa per al període 2002-2005 i, finalment, l'ampliació del propi Consorci, amb la incorporació dels municipis de fora de l'àmbit de l'EMT, que disposen de transport urbà.

A més, cal continuar amb l'activitat ja iniciada en exercicis anteriors, en els àmbits de la planificació i projectació d'infraestructures; amb el programa d'intercanviadors; amb l'ampliació de la xarxa de tramvies; amb la millora de la qualitat dels serveis d'autobusos, mitjançant l'impuls de la creació de carrils bus, de regulacions semafòriques, la instal·lació del sistema d'ajuda a l'explotació en cada operador, la renovació de flotes, etc.; amb la consolidació i millora del propi sistema tarifari integrat; o amb la realització dels estudis i treballs tècnics, que periòdicament encomana l'ATM, en matèria de costos del sector, d'anàlisis de la demanda i comparatius dels diferents tipus de desplaçament o d'utilització del sistema de transport públic.

2. Àmbit de la planificació i programació d'actuacions infraestructurals.

2.1 Pla Director d'Infraestructures 2001-2010.

Una vegada substantiat el període d'informació pública i institucional,

estudiades les al·legacions i adoptat el dictamen corresponent pel Consell d'Administració, en el primer trimestre de l'exercici 2002 es procedirà a l'aprovació de la versió final del Pla, per part del Consell d'Administració, i a la seva remissió al Consell Executiu, als efectes de la seva aprovació definitiva.

2.2 Conveni d'Infraestructures 2002-2005.

Caldrà acordar, al si del Consell, una proposta d'annex d'actuacions a incloure en el text definitiu del conveni, que es troba en fase de negociació amb l'Administració General de l'Estat i la Generalitat de Catalunya, per tal de formalitzar quan abans la seva signatura, i poder així utilitzar amb rapidesa els fons ja convinguts als Pressupostos de l'Estat i de la Generalitat, per aquest concepte, en l'anualitat del 2002. Els serveis de l'ATM hauran d'efectuar el seguiment de l'execució del conveni, en el termes que es fixen en els seus Estatuts.

2.3 Programa d'Actuacions a la Xarxa Ferroviària Estatal.

Per tal de garantir l'acompliment del que es determina al Pla Director d'Infraestructures, en relació a les actuacions previstes a la xarxa de Renfe, des de l'ATM s'impulsarà una negociació amb el Ministeri de Foment, que permeti elaborar un Programa d'Actuacions Estatals, que contempli els terminis de projecte i execució de cada una d'elles i les valoracions definitives de les inversions a realitzar.

2.4 Projectes concrets:

2.4.1 Corredor Cornellà-Sant Boi-Viladecans-Gavà-Castelldefels.

En execució dels acords del Consell d'Administració de l'ATM, s'aprovarà el



plec de prescripcions per a la licitació i contractació del projecte definitiu del traçat d'aquesta línia ferroviària i de l'encàrrec per al disseny del model de finançament, licitació i execució de l'obra. Aquests treballs hauran d'estar acabats durant l'exercici.

2.4.2 Intercanviadors.

El programa d'intercanviadors ha de ser objecte d'una especial atenció, per la seva importància en la millora del funcionament en xarxa del conjunt del sistema de transport públic. Les principals actuacions seran:

2.4.2.1 "La Torrassa". En execució del conveni signat amb l'Ajuntament de l'Hospitalet, es realitzaran els treballs d'ordre ferroviari, urbanístic i de model de gestió i de finançament de l'intercanviador. Es vetllarà per la inclusió de les seves determinacions en cada projecte que afecti aquest intercanviador: arribada del TGV a Barcelona i línia L-9 del metro.

2.4.2.2 Central al Passeig de Gràcia.

Acabats els treballs tècnics de caire previ i elaborada una proposta de possible execució sota fórmula concessional, s'avançarà en la determinació precisa de l'abast del projecte i en la preparació de la documentació concursal que pugui ser necessària, en el moment que el Consell d'Administració decideixi al respecte.

2.4.2.3 Sagrera-TGV, Sagrera-Meridiana i Sants. Els serveis tècnics continuaran col·laborant en el disseny d'aquests projectes i es promourà la seva inclusió en les licitacions dels trams principals de les obres que els afecten, per part de les Administracions responsables.

2.4.2.4 Passeig de Gràcia-Diagonal. Es participarà en el disseny definitiu de

l'intercanviador que hagi de connectar les línies 3 i 5 de Metro, els FGC i les noves línies de Renfe Rodalies que circulin pel túnel del carrer Mallorca.

2.4.2.5 Nord Arc de Triomf. Des de l'ATM s'intentarà promoure una solució definitiva, coordinada entre les diferents Administracions i operadors, a les connexions entre serveis de Renfe, de Metro i d'autobusos, així com amb el nou baixador de la línia Diagonal-Besòs del tramvia.

2.4.2.6 Intercanviadors de la línia el Papiol-Mollet. Es vetllarà per a la inclusió en la programació d'actuacions del Ministeri de Foment i de la Generalitat de Catalunya, dels intercanviadors de Barberà i de Sant Cugat, en aquesta línia, de manera que es puguin garantir les connexions entre serveis de les línies de Terrassa i Sabadell amb els serveis Vallès Oriental Baix Llobregat.

2.4.2.7 Montcada. Es realitzarà un estudi de viabilitat de la remodelació d'estacions a Montcada, en el sentit de l'al·legació presentada per aquest Ajuntament al PDI.

2.4.3 Proposta de construcció d'un Metro Lleuger en el tram Badalona Centre-Morera-Pomar-Can Ruti.

En col·laboració amb la Direcció General de Ports i Transports i l'Ajuntament de Badalona, es realitzarà un estudi d'alternatives a l'actuació de perllongament de la L-2 del Metro fins a Morera, per tal d'atendre l'al·legació presentada, en el sentit d'estendre el servei fins a la Residència Sanitària de l'Hospital Germans Trias, mitjançant l'adopció d'una fórmula de Metro Lleuger.

2.4.4 Estudi informatiu del perllongament del tramvia en el tram Sant Feliu – Molins de Rei.



En execució de les determinacions de l'informe sobre les al·legacions al Pla Director d'Infraestructures, es licitarà la redacció de l'estudi informatiu d'aquest perllongament, analitzant diversos traçats alternatius, sigui sobre la pròpia N-340, sigui utilitzant altres elements existents de la xarxa viària local.

2.4.5 Proposta d'actuació a la Riera de Caldes.

Una vegada acabat l'estudi de viabilitat d'aquesta iniciativa i inclosa la actuació entre els projectes a valorar a efectes d'una possible inclusió en el Pla Director d'Infraestructures, es procedirà a encomanar un estudi de traçat i de mode de transport, que permeti definir les característiques precises del projecte definitiu.

2.4.6 Estudi d'alternatives ferroviàries al Vallès Occidental i de l'anella ferroviària perimetral.

Arran del contingut de les al·legacions presentades al PDI en aquests àmbits territorials, considerem que s'escau encomanar estudis de viabilitat que analitzin totes les alternatives de traçat, n'avaluin la demanda i els costos d'inversió i explotació, i en seleccionin aquelles que més adequadament puguin respondre a les necessitats de mobilitat d'aquests territoris, en un horitzó temporal superior al de vigència del propi PDI.

3. Àmbit de l'execució de projectes.

3.1 Tramvia Diagonal-Baix Llobregat.

Els serveis de l'ATM han de continuar gestionant l'execució d'aquesta actuació, coordinant amb els Ajuntaments respectius el seguiment del procés de construcció i com atendre les seves afectacions i incidències, vetllant per l'acompliment del

calendari de l'execució de l'obra i per l'adequació dels treballs al contingut de la proposta presentada per l'adjudicatària. Paral·lelament s'avançarà en la definició del Pla d'explotació i es promouran les modificacions necessàries a les línies d'autobusos coincidents amb el traçat del tramvia.

Si és necessari, es realitzarà la tramitació administrativa de la modificació del projecte que doni resposta a la problemàtica existent al recinte de la Universitat de Barcelona, al carrer Martí Franquès, i les seves implicacions sobre la resta del traçat, així com altres ajustos, per tal d'atendre les peticions de millora de la inserció urbana formulades per diversos Ajuntaments.

3.2 Tramvia Diagonal-Besòs.

S'aprovarà definitivament el projecte de traçat i els convenis complementaris, que garanteixin la viabilitat del pas del tramvia per sectors afectats per altres actuacions de caire urbanístic. Es redactarà el plec de prescripcions tècniques i administratives necessari per a la licitació d'aquest nou tram de la xarxa de tramvies.

En aplicació de les delegacions atorgades per la Generalitat de Catalunya i per la EMT, es procedirà, en el primer semestre de l'any, a la licitació del concurs de projecte, obra i explotació de la línia, sota una fórmula concursal semblant a la utilitzada pel cas del tram Diagonal- Baix Llobregat. (En paral·lel, es licitarà i adjudicarà el contracte d'assistència tècnica de suport a l'ATM per a l'avaluació de les propostes i el seguiment del projecte i, en un futur, de les obres corresponents)

3.3 Línia L-9 del Metro.

Els serveis de l'ATM participaran en el seguiment de l'execució del projecte ja



adjudicat i en l'elaboració dels projectes i licitació de les fases que hauran de ser concursades al llarg de l'any.

3.4 Túnel de Mallorca de Renfe i intercanviadors.

Els serveis de l'ATM participaran en el seguiment dels projectes del GIF pel que fa a la xarxa de Rodalies i a la seva connexió amb els altres modes de transport.

3.5 Actuacions del 3er Conveni d'Infraestructures.

Els serveis de l'ATM participaran en el seguiment dels projectes encomanats a GISA, relatius a les actuacions incloses en el proper Conveni d'Infraestructures.

3.6 Línia Papiol-Mollet Renfe.

Els serveis de l'ATM vetllaran per l'inici de l'execució de les obres que possibilitin l'entrada en servei d'un primer tram de la xarxa ferroviària estatal Mollet-Papiol.

4. Àmbit de la planificació i programació de serveis.

4.1 Pla de Serveis de Transport de la Regió Metropolitana de Barcelona, 2002-2005.

El gruix dels treballs d'anàlisi i elaboració de propostes de millora de l'oferta de serveis, per al període 2002-2005, al si de l'ATM, es canalitzarà mitjançant la formulació i tramitació del Pla de Serveis.

Paral·lelament, i com apartat del propi document, s'hi inclouran les propostes de redefinició del "nomenclator" de serveis existents, i dels programes d'inversions associats a la millora de la qualitat dels serveis de transport no ferroviari (no inclosos en el PDI ni en els Contractes Programa amb els operadors públics).

En l'últim Comitè Executiu de l'any 2001 o en el primer de l'any 2002 es presentarà una proposta bàsica de Pla, que ha d'incloure la diagnosi (oferta-demanda horitzó 2005), els criteris de proposta i els programes d'actuació (ampliació de línies, reorganització, integració, qualitat, informació, velocitat comercial, fiabilitat,...)

Al llarg del primer semestre s'efectuarà el procés de consulta institucional, primer a les Administracions Consorciades i posteriorment a la resta d'Administracions implicades, i finalment s'estendrà la consulta als operadors i entitats representatives ciutadanes.

Una vegada aprovat inicialment, el Pla se sotmetrà a informació pública, per un període de dos mesos, per tal que, una vegada analitzades i incorporades les al·legacions rebudes, pugui ser objecte d'aprovació definitiva, abans de finalitzar l'exercici.

Conjuntament amb les Administracions titulars dels serveis (DGPT i EMT) s'iniciarà el procés de revisió de les concessions, contractes i convenis existents amb els diferents operadors privats, als efectes de promoure la incorporació de les millores proposades al Pla de Serveis, en les respectives línies i/o àmbits territorials coberts.

4.2 Serveis nocturns.

Es farà un seguiment de l'acceptació de l'ampliació d'horaris i serveis en la franja nocturna, per tal de, si és el cas, efectuar les correccions pertinents.

Es vetllarà que l'execució de les obres d'instal·lació de la catenària rígida a les línies 1 i 4 del Metro permeti l'extensió del servei fins les 12 de la nit, al llarg del segon semestre.



4.3 Propostes de millora de les condicions dels serveis:

4.3.1 Implantació dels Sistema d'Ajuda a l'Explotació (SAE) a les flotes d'autobusos i difusió de l'informació.

Comprovada l'eficàcia del sistema contractat en la prova pilot efectuada en els autobusos de la companyia Soler i Sauret, s'estendrà durant el primer semestre la instal·lació dels equips embarcats i dels centres de control i operació a cada una de les empreses d'autobusos interurbans de l'àmbit de la Regió Metropolitana.

Paral·lelament es formalitzaran convenis amb les empreses de transports urbans que desitgin utilitzar la xarxa de comunicacions i el SAE ATM.

S'acordaran amb els operadors públics, i amb aquells privats que disposin ja de SAE propi, els protocols de transferència d'informació, que permetin comunicar als usuaris de cada mode les incidències i condicions de servei de la resta de modes. Especial esment cal fer al conveni en negociació actualment amb Renfe Rodalies.

S'acordarà amb els diferents Ajuntaments de la Regió, els punts d'instal·lació de les pantalles d'informació a l'usuari i amb els operadors que ja en disposin, el mecanisme de bolcat de la informació ATM a les seves pantalles.

Es procurarà que el sistema d'informació a l'usuari, integrat per a tots els modes, sigui operatiu en la seva globalitat al final de l'exercici.

4.3.2 Proposta de carrils bus en els accessos a la zona central de Barcelona i millora de cruïlles semaforitzades.

Per tal de garantir una velocitat comercial adequada i la fiabilitat en el servei, s'impulsarà l'adopció de mesures que permetin, la implantació de carrils reservats

per als autobusos en les rutes d'accés a la zona central de major densitat de demanda i congestió de tràfic, d'acord amb les determinacions de la proposta elaborada al si del grup de treball corresponent.

Igualment, en col·laboració amb les Direccions Generals de Ports i Transports i Carreteres i amb els Ajuntaments implicats, s'executaran els primers projectes de supressió de colls d'ampolla a la xarxa viària, mitjançant la instal·lació de cruïlles semaforitzades, amb preferència per a l'autobús, i/o amb la implantació de "bypassos" amb calçada reservada en els punts de màxima congestió.

4.3.3 Instal·lació de marquesines i plataformes a parades.

En col·laboració amb la Direcció General de Ports i Transports i l'Entitat Metropolitana del Transport s'impulsarà l'execució del programa de instal·lació de marquesines, i punts de parada, així com de plataformes per a facilitar l'accés a persones amb mobilitat reduïda.

4.3.4 Programa de renovació i ampliació del material mòbil.

S'obrirà una nova convocatòria per a la renovació i modernització de les flotes d'autobusos de competència de les administracions consorciades a l'ATM, que permeti als operadors oferir els seus serveis en les condicions previstes al Pla de Serveis, així com atendre els increments de demanda generats pel procés d'integració tarifària.

4.3.5. Transport especial per a persones amb mobilitat reduïda

En col·laboració amb diferents institucions i operadors s'estudiarà i organitzarà la millora del transport públic per persones amb mobilitat reduïda.



4.4 Nomenclatura d'estacions i línies

En col·laboració amb el conjunt de les Administracions consorciades i operadors de transport, es debatrà la proposta de reordenació de la numeració de les línies de Metro.

5. Àmbit de les relacions amb els operadors.

5.1 Contractes-Programa amb TMB i FGC.

Es formularà la proposta de liquidació dels Contractes-Programa vigents amb els dos operadors públics, i es negociaran i aprovaran, si s'escau, els nous Contractes-Programa 2002-2005, un cop signats els Convenis de finançament amb les Administracions.

Pel que fa al seguiment del nivell d'execució dels dos C-P, l'ATM encarregarà les corresponents auditories externes.

5.2 Operadors a risc i ventura.

D'acord amb el que es recull a la proposta de Conveni de finançament amb les Administracions, es continuarà amb el programa de renovació de material mòbil i amb els ajuts a la integració tarifària; l'element nou més important derivarà de l'aplicació del Pla de Serveis i, especialment, de la implantació de nous serveis interurbans per carretera (així com de la continuïtat de les línies metropolitanes de transport nocturn).

S'analitzaran els efectes sobre els operadors metropolitans del nou Reglament comunitari sobre els contractes de serveis de transport públic. D'altra banda, es prepararà un manual tipus per a la certificació de qualitat ISO 14000 per part dels operadors, així com un qüestionari unificat de qualitat percebuda, aplicable als diferents modes de transport públic.

5.3 Conveni amb Renfe.

Se seguirà efectuant el seguiment del Conveni ATM-Renfe, especialment en els aspectes lligats a la integració tarifària - aplicada a tota la xarxa de Rodalies des del primer de gener-, la coordinació de serveis, els aparcaments de dissuasió i la utilització conjunta de la informació als usuaris.

6. Àmbit del finançament del sistema.

6.1 Convenis de finançament i Contractes Programa.

Al llarg del primer semestre s'efectuarà el tancament i liquidació dels Contractes Programa amb els operadors i amb les Administracions i es procedirà a regularitzar els saldos finals d'aportacions de cada una d'elles al sistema.

6.2 Contractes Programa 2002-2005.

Enguany cal renegociar amb totes les Administracions implicades, la fórmula de finançament dels dèficits generats pel funcionament del sistema de transport col·lectiu a la regió, atenent les necessitats expressades per les empreses públiques, els compromisos d'ampliació d'oferta acordats al si del Consell de l'ATM i les modificacions de servei que es volen introduir en els diferents operadors de superfície. Cal considerar també que en aquest període entrarà en servei un nou mode de transport, la xarxa de tramvies, amb un finançament específic i que les primeres actuacions de perllongament de xarxa de Metro previstes al PDI i en especial la L-9, també requeriran aportacions per atendre el dèficit d'explotació que puguin generar. Finalment dins les previsions del Contracte Programa s'inclouran també les necessitats generades per les inversions en renovació i ampliació de les flotes de trens de FMB i FGC i d'autobusos de TB.



L'ATM intentarà al llarg de l'exercici acordar amb les diferents Administracions el règim de transferències que permeti donar resposta a aquestes necessitats, de manera que es puguin produir les signatures dels diferents Contractes Programa.

7. Àmbit de l'ordenació i integració tarifària.

7.1 Integració de nous operadors.

7.1.1 Renfe.

A partir de l'1 de gener es produirà la integració total de la xarxa de Rodalies. Al llarg de l'exercici es farà el seguiment del procés d'utilització dels títols ATM, als efectes de la distribució i compensació d'ingressos, així com la comprovació de les instal·lacions dels equips de control d'accessos i de validació de títols a les diferents estacions.

7.1.2 Operadors interurbans d'autobusos.

S'acabarà el procés d'integració de les empreses privades d'autobusos, bàsicament d'aquelles que tenen orígens i/o destins fora de l'àmbit de l'ATM, a les comarques del Bages, Osona i l'Anoia.

7.1.3 Operadors urbans de fora de l'àmbit de l'EMT.

Es negociarà amb els diferents Ajuntaments i empreses els convenis d'adhesió al sistema tarifari integrat, sota les bases del projecte d'integració tarifària, aprovat pel Consell d'Administració de l'ATM l'any 2000.

7.2 Comissió de seguiment de la integració tarifària i Cambra de distribució d'ingressos.

Es continuarà el procés de recepció i distribució dels ingressos per la venda i

utilització de títols integrats, entre els diferents operadors, aplicant les regles de distribució acordades en cada un dels convenis formalitzats.

S'ordenaran les compensacions complementàries als operadors que hi tinguin dret.

7.3 Enquestes.

Mentre no es disposi de prou fiabilitat sobre la informació subministrada per procediments telemàtics per part de diferents operadors, es continuarà el procediment d'enquestes utilitzat l'any 2001.

7.4 Canals de distribució de títols.

Es continuarà el procés d'implantació i consolidació dels canals de distribució i es renegociaran les condicions en que els integrants de la xarxa actuen.

7.5 Informació de tarifes.

Es difondran, mitjançant una campanya específica, la estructura, gamma de títols, i preus vigents al llarg de l'exercici, amb especial incidència en l'aparició dels nous títols integrats (T-Jove, T-Trimestre i T-Familiar), amb l'extensió de tots els títols al conjunt de la Regió i amb el canvi de moneda per al pagament.

7.6 Seguiment de la tarifa integrada ponderada i proposta de preus i condicions per a l'any 2003.

Al llarg de l'exercici es farà una avaluació continuada de la tarifa ponderada, als efectes de donar compliment als acords del Consell d'Administració i de la Comissió de Preus de Catalunya.

En el darrer trimestre de l'any s'eleva a la Comissió de Seguiment d'Integració Tarifària i al Consell d'Administració la proposta de títols, prestacions i preus que hauran de regir l'any 2003.



7.7 Tarifació Social.

En el decurs del primer semestre es tancarà una proposta, acordada amb les Administracions Consorciades, d'homogenització de les condicions d'accés als títols socials, en l'àmbit de la Regió Metropolitana, i de la fórmula definitiva de distribució del dèficit generat per la utilització d'aquests títols.

7.8. Frau al Sistema de Transport Públic Col·lectiu.

Es participarà en l'elaboració d'un Pla d'acció per la lluita contra el frau, per a què aquest estigui regulat de forma homogènia en el servei de transport públic.

8. Àmbit d'estudis i comunicació.

8.1 Enquesta de Mobilitat Quotidiana.

En el primer trimestre de l'exercici es disposarà de les primeres explotacions de l'enquesta.

S'analitzaran els resultats amb els responsables de les Administracions Consorciades i, si és el cas, s'encomanaran els primers treballs complementaris de les explotacions bàsiques.

Paral·lelament es realitzaran els treballs d'enquestes particulars adequades a les necessitats dels estudis de traçat i de viabilitat dels diferents projectes d'infraestructures i serveis.

8.2 Estudis sobre els comptes de transport.

En col·laboració amb el CENIT actualitzarem les dades de l'estudi sobre els comptes de transport pels exercicis del 2001 i 2002.

8.3 Estadístiques de transport públic.

Es continuarà la sèrie trimestral del

Transmet Xifres i la sèrie semestral d'indicadors del sistema de transport. Es participarà en l'elaboració de bases de dades comparables de diferents àrees metropolitanes europees.

8.4 Pla de Guies.

A partir de la informació generada pel Pla de Serveis i per la gestió del SAE, s'elaborarà un primer projecte de Pla de Guies, connectat amb la web de l'ATM.

8.5 Informació al ciutadà.

8.5.1 Web ATM.

Es mantindrà activa i amb renovació de continguts, en el format actual. S'adaptarà la web per a ús d'invidents.

8.5.2 Centre d'Informació Transmet.

Es continuarà donant el servei en suport radiofònic, així com mitjançant teletext i la web de TV3.

8.5.3 Webs de mobilitat.

Es mantindrà la col·laboració i aportació d'informació a la resta de Webs que tinguin relació amb l'ATM: Portal de la Mobilitat, TMB, EMT, FGC, EMTA, etc...

8.5.4 Publicacions.

S'editarà la memòria d'activitat de l'exercici, la versió definitiva del PDI, l'actualització de l'estudi sobre els comptes de transport, les explotacions de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana i la resta de publicacions periòdiques de l'ATM.

8.5.5 Altres formes de comunicació amb els usuaris.

S'atendran les qüestions que es fomulin directament al servei d'atenció de l'ATM, que ens siguin derivades pels serveis 010



i 012, o per les oficines d'atenció al client dels operadors.

9. Àmbit de les tecnologies d'informació.

9.1 Administració de sistemes.

Es potenciaran les eines de supervisió i monitorització de les instal·lacions dels sistemes d'Informació Geogràfica i Documental, d'Integració Tarifària i de Gestió i Ajut a l'Explotació, amb la contractació de la supervisió remota de la base de dades Oracle, del cluster i el sistema operatiu de la Integració Tarifària i dels sistemes SGI-SGD i SGAE. Es monitoritzaran també tots els equips informàtics i de comunicació relacionats amb aquests sistemes.

9.2 Sistema d'Integració Tarifària.

S'acabarà la implantació de totes les funcionalitats del projecte, en especial el "bit" de seguiment individual de validacions de títols integrats.

Es continuarà amb la definició de les especificacions del projecte d'implantació d'un sistema de pagament i validació amb targeta XIP, per tal que pugui ser utilitzat ja en la contractació dels equips de validació del tramvia i de la L-9 del Metro.

9.3 Projecte SAE.

S'acabarà la instal·lació dels equips embarcats a les flotes d'autobusos. S'acabarà el procés de confecció dels vialers de tots els serveis d'autobusos de la Regió Metropolitana afectats al projecte, amb incorporació de les condicions de servei de cada operador.

Es realitzarà el manteniment de la xarxa de comunicacions del SAE, d'acord amb el contracte celebrat amb el Centre de Telecomunicacions.

Es donarà el suport tècnic necessari als diferents operadors per a la optimització de la utilització de les eines SAE.

9.4 Sistemes S.I.G. S.G.D. i ATMax.

Es preveu finalitzar el procés de càrrega de les bases cartogràfiques aportades per les diferents Administracions.

S'elaborarà un protocol de normalització de simbologia i format per a les sortides en paper i es crearà un manual d'estil cartogràfic de l'ATM. Es realitzaran els cursos de formació corresponents al personal de l'ATM, que hagi d'utilitzar les eines SIG i SGD. S'implantarà en la intranet de l'ATM el procediment per a la captura, consulta i utilització de la informació gestionada pels diferents sistemes gràfics i documentals.

9.5. Canvi de domini de la pàgina web de l'ATM.

Durant els primers mesos de l'any es canviarà el domini de la pàgina web de l'ATM.



Pressupost any 2002

Per a l'any 2002, el Consell d'Administració de l'ATM va aprovar el pressupost següent:

1. ESTAT DE DESPESES

		Euros
Capítol 1	Personal	1.730.103,08
Capítol 2	Compres de béns i serveis	244.527.484,28
Capítol 3	Despeses financeres	123.207,48
Capítol 4	Transferències corrents	259.186.470,02
Capítol 6	Inversions	662.315,34
Capítol 7	Transferències de capital	5.409.108,94
TOTAL PRESSUPOST DESPESES		511.638.689,14

2. ESTAT D'INGRESSOS

		Euros
Capítol 3	Taxes i altres ingressos	243.983.541,24
Capítol 4	Transferències corrents	267.254.272,82
Capítol 5	Ingressos patrimonials	400.875,07
Capítol 7	Transferències de capital	0,00
TOTAL PRESSUPOST INGRESSOS		511.638.689,14



Capítol 4:

Estadístiques del Sistema



TransMet Xifres 2001

Aquesta publicació recull les principals dades de la xarxa de transport públic col·lectiu de la Regió Metropolitana de Barcelona: oferta (nombre de línies, estacions/parades, veh-km, etc.) i demanda (viatges i recaptació).

La xarxa ferroviària de transport públic amb les seves 11 línies, té una longitud de més de 650 km i un total de 286 estacions (115 a la xarxa de metro, 69 a FGC i 102 a Rodalies Renfe). La xarxa d'autobús, per altra banda, s'estén per més de 7.000 km de xarxa en gairebé 430 línies, comptabilitzant-se també més de 7.000 parades en total.

Fins a finals de l'any 2000, el nombre de viatges en transport públic es calculava en funció de les vendes, assignant un nombre de viatges a cadascun dels títols venuts, independentment del consum. Aquesta pràctica és la que s'utilitza de manera normal a la majoria d'empreses de transport.

Amb la implantació del Sistema Tarifari Integrat l'any 2001, aquest sistema de còmput de viatges ha variat ja que ara sí que es coneix el nombre de viatges reals de cadascun dels operadors a partir de les cancel·lacions efectuades i en canvi

només podem estimar, a priori, el nombre de viatges venuts a nivell global i per operador. Aquest nou sistema de còmput permet conèixer, per tant, el consum real de forma detallada i adaptar l'oferta a aquesta demanda.

En conseqüència, l'any 2001 esdevé un any d'inflexió respecte les dades de viatges de l'any 2000, no sent directament comparables.

L'any 2001 ha estat un any de fort creixement en el nombre de viatges de transport públic, que s'ha comptabilitzat en 755,4 milions. Aquest número el constitueixen aquells viatges realitzats amb títols integrats més els realitzats amb els títols propis dels operadors de caràcter monomodal.

La transformació de títols venuts a viatges, per tal de poder comparar l'evolució en els darrers anys, dona una xifra de viatges totals venuts de 800,3 milions, que representa un increment respecte del 2000 de l'ordre del 6,9%. Aquesta xifra és lleugerament inferior a les estimacions del projecte del Sistema Tarifari, ja que les valoracions es van fer preveient tot el sistema integrat l'1 de gener i no l'entrada progressiva dels diferents operadors al llarg de l'any.

Dades bàsiques. Any 2001

	Línies	Longitud xarxa (km)	Vehicles-km (milions)	Viatges (milions)	Recaptació (MPTA)	Recaptació (M€)
FMB (metro)	5	83,63	59,59	305,11	22.340,48	134,269
FGC (1a Corona)	2	23,5	11,43	36,83	2.197,10	13,205
Rodalies Renfe (1a Corona)	4	94	14,07	20,72	1.315,83	7,908
TB (autobusos)	90	801,47	38,18	184,02	13.287,05	79,857
Autobuses EMT*	64	851,1	19,10	47,83	3.796,71	22,819
Total 1a Corona STI		1.853,70	142,37	594,51	42.937,17	258,058
Resta FGC	2	120,2	15,70	26,33	3.959,50	23,797
Resta Rodalies Renfe	4	332	45,45	82,87	13.304,48	79,962
Autobusos Generalitat	196	4.910*	24,48	22,10	3.657,88	21,984
Altres autobusos urbans	72	521	9,01	29,61	2.225,01	13,373
Total resta STI		5.883,2	94,64	160,92	23.146,87	139,116
TOTAL STI		7.736,9	237,01	755,43	66.084,04	397,173

*Dades provisionals



Transport ferroviari. Any 2001

	Línies	Longitud xarxa (km)	Estacions	Cotxes-km (milions)	Trens/hora punta i sentit	Viatges (milions)
Primera Corona STI						
Metro						
Línia 1		20,7	30	15,8	16	60,78
Línia 2		8,6	12	5,4	15	43,36
Línia 3		16,6	24	11,7	16	88,66
Línia 4		21,1	26	14,1	14	49,63
Línia 5		16,6	23	12,6	18	62,68
Total	5	83,6	115	59,6		305,11
FGC						
Línia Barcelona-Vallès		11,7	18	7	30	27,49
Línia Llobregat-Anoia		11,8	10	4,4	11	9,34
Total	2	23,5	28	11,4		36,83
Rodalies RENFE						
C-1		27,5	8	5,3	10	5,47
C-2		37,5	10	3,1	14	6,87
C-3		10	6	1,2	2	1,31
C-4		19	4	4,4	13	7,07
TOTAL 1ª CORONA STI	11	201,1	171	81,1		362,66
Resta STI						
FGC						
Línia Barcelona-Vallès		32,2	14	8,8	15	20,92
Línia Llobregat-Anoia		87,9	27	6,9	11	5,41
Total	2	120,2	41	15,7		26,33
Rodalies RENFE						
C-1		66	16	11,3	10	21,89
C-2		91	20	15,7	14	27,47
C-3		56	12	4,1	2	5,25
C-4		119	26	14,3	13	28,27
Total	4	332	74	45,5		82,87
TOTAL RESTA STI	6	452,2	115	61,2		109,21
TOTAL SISTEMA FERROVIARI	11	653,3	286	146,2		471,86

Quadre resum

	Cotxe-km (milions)	Δ 01/00 (%)	Viatges (milions) 2001	Recaptació (MPTA)	Recaptació (M€)
Metro	59,6	2,1%	305,1	22.340,5	134,27
FGC	27,1	1,5%	63,2	6.156,6	37,00
Rodalies RENFE	59,5	6,6%	103,6	14.620,3	87,87
TOTAL	146,2	3,8%	471,9	43.117,4	259,14



Transport en autobús. Any 2001

1a Corona

	Vehicles-km (milions)	Viatges (milions)	Recaptació (MPTA)	Recaptació (M€)
TMB				
Transports de Barcelona	38,18	184,02	13.287,05	79,86
Total	38,18	184,02	13.287,05	79,86
EMT*				
Authosa	0,31	1,64	98,55	0,59
Mohn, SL	4,56	8,03	633,28	3,81
Oliveras, SA	4,59	3,54	239,56	1,44
Rosanbus, SL	1,53	4,01	338,54	2,03
TCC, SA	1,38	1,79	679,81	4,09
Tusgsal	9,26	27,94	1.763,16	10,60
Altres (2)	0,47	0,88	43,80	0,26
Total	19,10	47,83	3.796,71	22,82
TOTAL 1a CORONA STI	57,28	231,85	17.083,76	102,68

*Dades provisionals

Resta STI

	Vehicles-km (milions)	Viatges (milions)	Recaptació (MPTA)	Recaptació (M€)
Transport interurbà				
Asistencia y Servicios, SL	0,78	0,67	110,14	0,66
Autocars R. Font, SA	0,73	0,73	94,76	0,57
Empresa Casas, SA	2,80	2,09	376,96	2,27
Empresa Sagalés, SA	3,59	2,98	506,48	3,04
Empresa Plana	1,05	1,74	200,79	1,21
La Hispano Igualadina, SA	4,09	1,12	576,26	3,46
FYTSA	1,80	1,34	266,52	1,60
La Vallesana, SA	0,59	0,82	90,64	0,54
Sarbus (Martí i Renom, SA)	2,97	5,00	601,95	3,62
Soler i Sauret, SA	2,28	2,94	327,27	1,97
Altres (15)	3,81	2,66	3.330,61	20,02
TOTAL TRANSPORT INTERURBÀ	24,48	22,10	3.657,88	21,98

Transport urbà de competència municipal

	Vehicles-km (milions)	Viatges (milions)	Recaptació (MPTA)	Recaptació (M€)
Autobusos de Granollers	0,30	1,04	87,24	0,52
CTSA-Mataró Bus	1,02	4,06	262,11	1,58
Transports Públics, SA (Rubí)	0,58	1,23	75,92	0,46
TUS, S. Coop. CL (Sabadell)	2,61	11,96	845,96	5,08
Sarbus+Saíz (Sant Cugat)	0,42	0,50	33,94	0,20
TMESA (Terrassa)	2,53	9,17	769,75	4,63
TCC (Vilanova i la Geltrú)	0,23	0,47	43,43	0,26
Altres	1,32	1,18	106,66	0,64
TOTAL	9,01	29,61	2.225,01	13,37



Indicadors d'activitat 2001

El març de 1999, el Consell d'Administració de l'ATM va aprovar un document base per a l'elaboració dels indicadors del Sistema Metropolità de Transport Públic Col·lectiu de la RMB.

Es presenten a continuació els resultats de l'any 2001, obtinguts de les estadístiques que s'han pogut obtenir dels operadors del transport i de la pròpia base de dades de l'ATM.

Primerament, però, es fa un repàs als indicadors que varen quedar aprovats en el Consell d'Administració abans esmentat:

• Nivell d'oferta

1.- Nombre de línies

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

2.- Longitud de xarxa (Km)

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

3.- Cotxe - Km útils recorreguts

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

4.- Places-Km ofertades

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

5.- Estacions/parades

- Definició: són el total de punts d'accés a la xarxa. En aquest indicador s'analitzarà de forma particular els intercanviadors, entesos com tot punt de correspondència modal o intermodal amb infraestructura pròpia

(s'exclouen els punts de correspondència de línies d'autobús al voltant d'un punt de parada).

6.- Parc mòbil

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

• Relació amb el territori

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

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

8.- Cobertura territorial de la xarxa d'autobusos

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

• Nivell de demanda

9.- Viatgers totals transportats

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

10.- Trajecte mig per viatger

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

11.- Viatger-km

- Definició: nombre de viatgers multiplicat per la mitjana de km que realitza cada viatger. Unitat: milions de viatgers-km.

12.- Viatges / habitant



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

• Qualitat del servei

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

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

14.- Interval mig de pas

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

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

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

16.- Antiguitat del parc mòbil

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

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

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

18.- Percentatge parc mòbil adaptat a PMR's

- Definició: part percentual del total de vehicles adaptat a persones amb mobilitat reduïda (autobusos pis baix).

19.- Percentatge parc mòbil combustibles no contaminants

- Definició: part percentual del total de vehicles que funcionen amb combustibles no

contaminants (GLP's...).

20.- Nivell d'ocupació:

- Definició:

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

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

21.- Velocitat comercial

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

• Preu

22.- Tarifa mitjana per viatger de pagament directe

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

23.- Tarifa mitjana per viatger total transportat

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

24.- Tarifa mitjana per viatger-km recorregut

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

25.- Subvenció per viatger transportat

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

26.- Utilització títols de transport

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

27.- Seguiment utilització títols integrats:



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

28.- Seguiment nous títols integrats

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

• Econòmics

29.- Ingressos tarifaris

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

30.- Ingressos totals

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

31.- Cost d'exploració + Amortitzacions

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

32.- Cost total

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

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

- Definició: serà el resultat de dividir la suma del cost d'exploració i les amortitzacions pels

cotxes-km útils ofertats a la xarxa. Unitat: PTA/cotxe-km.

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

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

35.- Subvenció

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

36.- Inversions Administracions en el SMTPC

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

37.- Coeficient de cobertura d'exploració: Ingressos totals / Cost d'exploració

- Definició: és la proporció de costos d'exploració que són absorbits pels ingressos.

38.- Coeficient de cobertura total: Ingressos totals / Costos totals

- Definició: és la proporció de costos totals que són absorbits pels ingressos totals.



Quadre d'indicadors ATM - 2001

INDICADOR	Unitats	Variació	Total	Metro	FGC	Renfe	Ferrovitari	TB	Resta bus ⁽¹⁾	Bus
OFERTA										
1 Nombre de línies		↑	437	5	2,0	4	11	90	336	426
2 Longitud xarxa	km	↑	7.734,1	83,6	143,7	426,0	653,3	801,5	6.279,3	7.080,8
3 Cotxe-km. útils recorreguts	M km	↑	237,1	59,6	25,9	59,52	145,0	38,2	53,9	92,1
4 Places-km. ofertades	M plac-km	↓	23.045,1	10.985,0	3.091,8	5.488,99	19.565,8	3.479,3	-	3.479,3
5 Estacions / parades		↑	7.443	115	69	102	286	2.157	5.000	7.157
Intercanviadors		=	19	10	5	n.d.	12		9	9
6 Parc mòbil		↑	2.553	570	217	167	954	924	675	1.599
RELACIONS AMB EL TERRITORI										
7 Cobertura territorial infr. fixa	% pobl.	=	55%							
8 Cobertura territorial autobusos	% pobl.	n.c.	n.d.							
DEMANDA										
9 Viatgers totals transportats	M viatgers	↑	758,3	305,9	63,2	103,59	472,7	187,2	98,4	285,6
10 Trajecte mig per viatger	km	↓	7,2	5,2	10,7	22,01	9,6	3,3	-	3,3
11 Viatger-km.	M viat.-km	↓	5.162,0	1.590,7	673,8	2.279,78	4.544,3	617,7	-	617,7
12 Viatges / Habitant	viat/hab-any	↑	180,5	135,3	24,6	29,3	189,2	78,3	23,4	68,0
QUALITAT										
13 Nota mitjana		n.c.	6,9	6,7		-	6,7	7,0	-	7,0
14 Intervál mig de pas	min	n.c.	-	3' 51" a 4' 58'	2' i 6'	4,2/9,5	-	10,9'	20'	-
15 Intervál mig de pas en hora punta	min	n.c.	-	3'25" a 4'29"	2' -5'30"	3/7,5	-	9,6'	18'	-
16 Antiguitat parc mòbil	anys	n.c.	-	16,56	9,3	9	13,6	7,32	-	-
17 Percent. estacions PMR's	% est. equip.	↑	35%	19%	60,9%	24%	35%		-	-
18 Percent. parc mòbil PMR	% aut.equip.	n.c.	-	17,5%	82%	0%	33%	53,7%	-	-
19 Percent. parc mòbil comb no cont.	% veh co nc	n.c.	-	100%	100%	100%	100%	3,79	-	-
20 Nivell d'ocupació - cotxes-km	viat/veh-km	-	-	5,1	2,4	-	3,8	4,9	1,8	3,4
Nivell d'ocupació - places-km	viat/pla-km	n.c.	-	0,03	0,02	0,19	0,1	0,05	-	-
21 Velocitat comercial	km/h	n.c.	22,7	28,2	40,4	52,3	40,3	12,20	-	-

Nota : (1) Dades provisionals i estimades.



Quadre d'indicadors ATM - 2001

INDICADOR	Unitats	Variació	Total	Metro	FGC	Renfe	Ferrovitari	TB	Resta bus ⁽¹⁾	Bus
PREU										
22 Tarifa mitjana/ viatger p.directe	pta	n.c.	-	77,50	99,8	-	-	73,59	-	-
23 Tarifa mitjana/ viatger transportat	pta	n.c.	-	75,12	97,5	141,13	-	75,54	98,3	-
24 Tarifa mitj./ viatger-km recor.	pta	n.c.	-	14,5	9,1	6,41	-	22,9	-	-
25 Subvenció per viatger	pta	n.c.	-	11,8		-	-	67,8	-	-
ECONÒMICS										
29 Ingressos tarifaris	MPTA	n.c.	-	22.908,7	6.156,6	-	29.065,3	13.703,5	-	-
Recaptació	MPTA	▲	65.578,0	22.270,6	6.156,6	14.620,3	43.047,5	12.850,9	9.679,6	22.530,5
Compensacions socials	MPTA	n.c.	1.490,7	638,1	-	-	638,1	852,6	-	852,6
30 Ingressos totals	MPTA	n.c.	55.754,8	24.087,4	7.382,1	-	31.469,5	14.605,7	9.679,6	24.285,3
31 Cost explot. + amort.	MPTA	n.c.	67.658,4	27.576,5	15.159,6	-	42.736,1	24.922,3	-	24.922,3
32 Cost total	MPTA	n.c.	77.369,2	30.781,4	15.319,9	-	46.101,3	31.267,9	-	31.267,9
33 Cost explot. + amort. / cotxe-km	MPTA	n.c.	1.635,8	448,0	584,8	-	1.032,8	603,0	-	603,0
34 Cost explot. + amort. / h servei	PTA / h	n.c.	-		ND	-	-	-	-	-
35 Subvenció (Cobrades)	MPTA	n.c.	31.513,8	6.259,0	8.166,0	-	14.425,0	17.088,8	-	17.088,8
36 Inversions de les Admin. al SMTPC	MPTA	n.c.	-		ND	-	-	-	-	-
37 Coef. cobertura d'explotació		n.c.	-	105,5%	70,92%	-	-	64,3%	-	-
38 Coef. cobertura total		n.c.	-	78,3%	48,2%	-	-	46,7%	-	-

Nota : (1) Dades provisionals i estimades.



Estudi “Els comptes del transport de viatgers a la RMB. Anys 1999 i 2000”

Entre les tasques que l’ATM realitza en la seva funció d’observatori de la mobilitat, en destaca l’estudi de “Els comptes del transport de viatgers a la RMB”. Aquest any s’ha encarregat a la Universitat Politècnica de Catalunya l’actualització d’aquest estudi per als anys 1999 i 2000.

L’objectiu principal d’aquesta segona edició és conèixer l’evolució temporal en el trienni 1998-1999-2000 dels costos del transport metropolità, actualitzant les dades recollides en l’anterior estudi amb l’ajut i col·laboració d’institucions, empreses i associacions vinculades a l’àmbit de la mobilitat metropolitana.

Els costos s’han avaluat seguint la metodologia definida en l’estudi de l’any 1998: l’estudi abasta tant els costos internalitzats al transport (costos d’operació, directes i indirectes), com certs costos externs (accidentalitat, contaminació atmosfèrica i acústica...). Igualment s’ha fet una valoració del temps de desplaçament en totes les categories (d’accés, recorregut, d’espera...).

Els resultats corresponents a l’evolució dels costos del transport públic (TP) i del vehicle privat (VP) per aquest trienni són els següents:

Taula comparativa (MPTA, sense impostos)

	1998		1999		2000	
	TP	VP	TP	VP	TP	VP
Operació directes	54.269	72.059	58.411	82.716	60.841	103.204
Operació indirectes	56.907	583.640	47.258	611.836	49.765	665.493
Temps	311.702	417.671	324.130	446.576	343.015	470.316
Externalitats	10.810	139.478	10.777	145.646	13.481	155.610
Total transport	433.632	1.213.397	440.576	1.285.272	467.102	1.394.623
Viatgers-km (en milions)	5.131	9.516	5.233	9.792	5.442	10.242
PTA/viatger-km	84,52	127,51	84,18	131,81	85,84	136,17

Taula comparativa (MPTA, amb impostos)

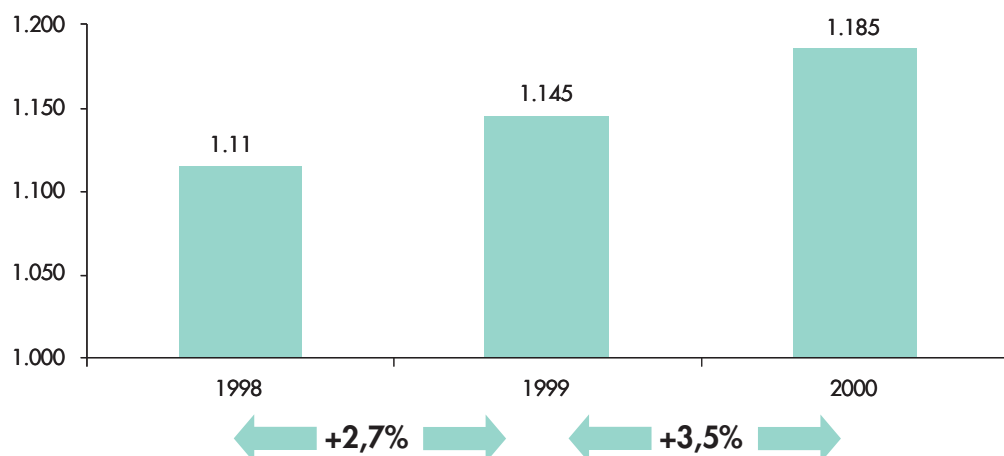
	1998		1999		2000	
	TP	VP	TP	VP	TP	VP
Operació directes	57.105	109.571	61.287	124.868	63.950	165.369
Operació indirectes	56.907	639.844	47.258	697.443	63.950	747.639
Temps	311.702	417.671	324.130	446.576	343.015	470.316
Externalitats	10.810	139.478	10.777	148.645	13.481	151.509
Total transport	436.523	1.306.564	443.469	1.417.532	470.245	1.538.833
Viatgers-km (en milions)	5.131	9.516	5.233	9.972	5.442	10.242
PTA/viatger-km	85,08	137,30	84,73	142,15	86,41	149086



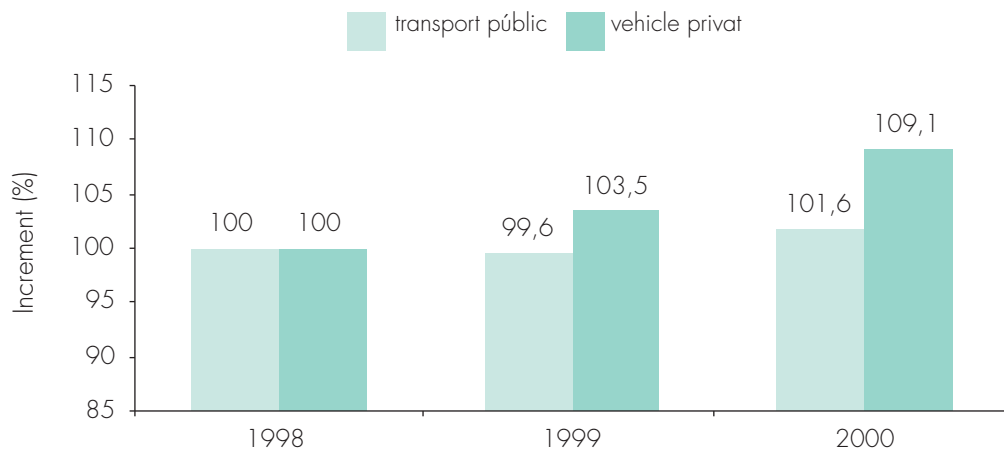
El cost del temps representa en el cas del transport públic més del 70% del total, conseqüència principalment de l'augment de viatgers en aquest mode. La valoració del temps en unitats monetàries (pta/hora) ha sofert la següent evolució en aquests tres anys:

A partir d'aquestes dades s'ha comparat l'evolució dels costos del transport prenent com a base de partida els resultats de l'any 1998. L'evolució dels costos del transport té una tendència positiva, que es manifesta de forma lineal en el cas del vehicle privat, i de forma més constant en el cas del transport públic.

VALOR DEL TEMPS PTA/HORA A LA RMB



COMPARATIVA EVOLUTIVA COSTOS (BASE:100 1998)





Distribució de la mobilitat entre vehicle privat i transport públic a la RMB. Any 2000.

La distribució de la mobilitat en mitjans mecànics (desplaçaments no fets a peu, que superen una certa distància) entre vehicle privat i transport públic col·lectiu constitueix una dada essencial per validar les polítiques viàries i de transport, i encara més ho és la seva evolució en el temps. La voluntat de seguir amb regularitat i una major freqüència aquesta evolució és el que ha dut a l'ATM a realitzar aquests estudis anualment, sobre la base de l'estudi pilot de l'any 1999.

D'altra banda, resulta evident que la proporció de desplaçaments efectuats en transport públic depèn d'un elevat nombre de factors: motiu del viatge, regularitat, nivell de motorització, oferta de TPC i, de manera molt destacada, de l'origen i destinació dels desplaçaments considerats.

En aquest estudi s'analitza el repartiment modal entre transport públic i transport privat en els principals eixos corredor de la RMB; en els accessos a l'aglomeració central, en els accessos a Barcelona, així com la mobilitat interna dins de Barcelona i la mobilitat perimetral a la RMB.

A continuació es recullen els resultats, a nivell global i per àmbits, de la distribució per a l'any 2000. Els quadres i figures que s'adjunten reflecteixen els desplaçaments, en un dia tipus de l'any 2000, per als diversos àmbits escollits (en els dos sentits), així com el percentatge que representa el transport públic col·lectiu en cada tipus de flux.

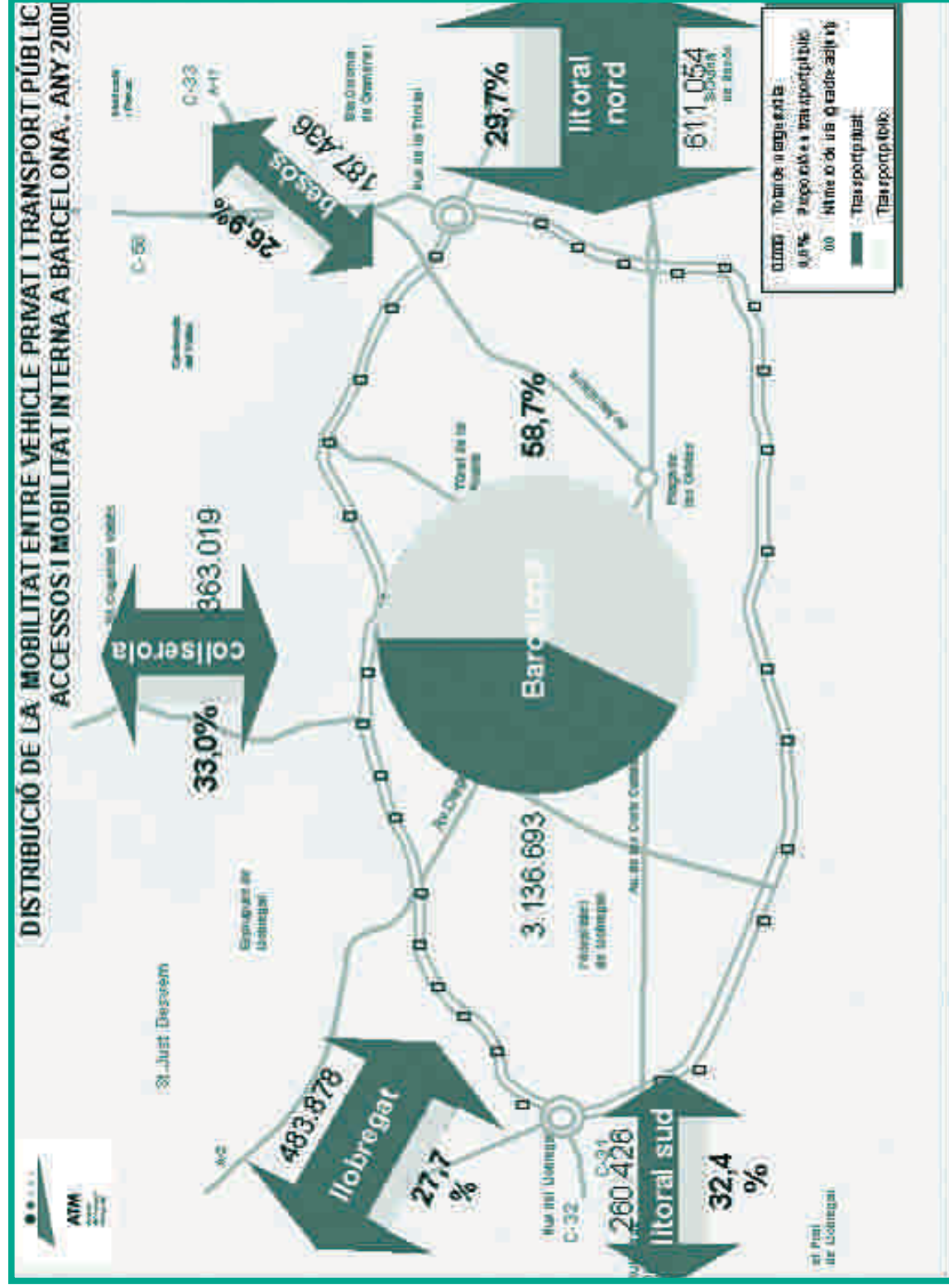
El pes del transport públic resulta molt important, fins arribar a ser majoritari (58,7%) a l'àrea interna a les rondes (Barcelona + l'Hospitalet); té un paper essencial - el 30%, amb un global de 570.000 viatges - als accessos a Barcelona, impossible d'assumir en cap cas pel vehicle privat; la seva importància baixa sensiblement, tot i que resta força elevada, entre el 16 i el 18% de mitjana, en els accessos a l'aglomeració central i en els eixos - corredor; i on representa una fracció molt petita és en els fluxos perimetrals, a la vegada també d'un escàs volum global.

Es posa de manifest, doncs, que globalment la proporció de la mobilitat que es realitza en transport públic disminueix amb la distància al centre de l'RMB (a la vegada que baixa la densitat residencial i d'activitat).

PROPORCIÓ DE LA MOBILITAT QUE S'EFFECTUA EN TPC

ÀMBIT	Volum viatges/dia	% ITP
Intern Rondes (BCN + l'Hospitalet)	3.136.693	58,7
Accessos a les Rondes	1.905.814	29,9
Accessos a Aglomeració Central	1.336.622	18,2
Radials (eixos-corredor)	1.003.683	16,1
Perimetrals	214.793,	1,8

DISTRIBUCIÓ DE LA MOBILITAT ENTRE VEHICLE PRIVAT I TRANSPORT PÚBLIC. ACCESSOS I MOBILITAT INTERNA A BARCELONA . ANY 2000





Estudi comparatiu de finançament del TPC a diferents àrees metropolitanes europees

L'any 2000 l'ATM va finalitzar la redacció del Pla Director d'Infraestructures 2001-2010, que suposava unes inversions en nova infraestructura de més de 950.000 MPTA durant aquest període a la RMB. Aquest important volum d'inversions, juntament amb les limitacions pressupostàries de les diverses Administracions, van portar a l'ATM a endegar un estudi sobre els sistemes de finançament del transport públic col·lectiu (d'ara en endavant TPC) a diferents regions metropolitanes d'Europa. Aquest estudi fa referència tant al finançament de les infraestructures com al finançament de les despeses de funcionament del sistema de transport.

L'objectiu immediat era fer una anàlisi acurada de quins sistemes de finançament s'estan utilitzant en els diversos casos estudiats, i extreure conclusions i recomanacions utilitzables a la Regió Metropolitana de Barcelona.

Les principals conclusions de l'estudi són les següents:

1. Marc competencial i sistema organitzatiu

Pel que fa al Marc competencial i sistema organitzatiu l'estudi conclou que no és possible definir un model únic europeu per a l'organització i gestió dels sistemes de transport metropolitans, és possible, malgrat tot, trobar punts en comú en algunes tendències:

• Regionalització del transport urbà i metropolità

La tendència constatada en la major part dels països europeus, pel que fa a la distribució de les competències sobre el transport metropolità, consisteix en la descentralització de les responsabilitats sobre la gestió i finançament d'aquests serveis i la seva transferència a les autoritats locals i regionals.

En la major part dels països europeus amb un marc institucional i un grau de descentralització similar al nostre, els serveis ferroviaris en les àrees metropolitanes han passat a dependre de les administracions territorials respectives, incorporant-se a les Autoritats de Transport constituïdes en les mateixes.

Els països federalistes, com Alemanya i Suïssa, foren els primers en desenvolupar el principi de regionalització de les competències respecte al transport urbà, mentre que en els països nòrdics i del mediterrani l'adopció d'aquest model es més recent, trobant-se la major dificultat en l'administració ferroviària, en ser aquesta, generalment, d'àmbit superior al regional.

• Configurar-se com a Autoritat Única de Transports (titularitat dels serveis de rodalia ferroviaris en el seu àmbit geogràfic).

De forma pràcticament generalitzada, les administracions locals i regionals han constituït Autoritats Organitzadores del Transport Metropolità a les que han transferit les seves competències sobre la planificació, gestió i finançament del sistema de transport.

Les competències d'aquestes Autoritats són en alguns casos molt àmplies, incloent tant el transport col·lectiu com el privat i, per tant, s'estenen a la regulació del tràfic, l'aparcament i la gestió de multes. Aquest és el cas dels Sindicats de Transports Francesos, en que participen els diferents nivells de l'administració, i tenen àmplies competències en matèria de regulació dels transports, tant col·lectius com privats.

• Establir un Marc Tarifari Unificat per a la totalitat dels mitjans.

Tots els esforços encaminats envers la coordinació en la planificació de l'oferta



dels diferents mitjans i la integració tarifària, contribueixen a facilitar l'accessibilitat als mitjans de transport col·lectiu i a minimitzar els costos monetaris i en temps de viatge que suposen els transbordaments per als usuaris d'aquests mitjans.

L'objectiu final de la gestió d'una autoritat del transport, s'ha d'entendre com el desenvolupament d'una xarxa de transport públic capaç de respondre al fort augment de la demanda de mobilitat, en una estratègia que afavoreixi la complementarietat i les connexions entre mitjans.

En la consecució d'aquest objectiu, la implantació d'un sistema tarifari integrat, l'ús de títols multimodals i la seva progressiva extensió a la totalitat dels mitjans de transport que componen la xarxa metropolitana, és un instrument de provada eficàcia.

• Relacions amb els Operadors.

En la majoria dels casos analitzats els mitjans de transport en àrees metropolitanes es troben sota un sistema plenament regulat, excepte els serveis d'autobús a Gran Bretanya, on la desregulació dels serveis està molt avançada.

El sistema de concessió administrativa dels serveis a empreses operadores és el majoritàriament adoptat, sota un ampli ventall de fórmules.

El model de gestió i finançament implantat en la majoria dels casos estudiats, usa instruments similars als Contractes-Programa. Es tracta de contractes plurianuals que estableixen el marc de relació i les condicions essencials del servei prestat als usuaris. Mitjançant aquests contractes, l'Autoritat de transport manté el control sobre els serveis prestats,

ajustant les seves aportacions a l'oferta establerta en el contracte i a la demanda de servei dels usuaris del mateix.

En aquest punt cal distingir entre aquells contractes a cost brut dels contractes a cost net. En el primer cas, l'Administració paga un cost/km de producció a l'operador per l'oferta realitzada, independentment dels viatgers transportats. En el segon cas, l'Administració fa front a les pèrdues d'explotació de l'operador, és a dir, es consideren tant les despeses com els ingressos propis que té l'operador.

En aquest punt cal destacar també la introducció del sistema de Concursos oberts per a la concessió de l'operació de determinats serveis de transport. Per al cas dels serveis ferroviaris de Rodalies, la Unió Europea estudia la possibilitat de condicionar l'atorgament de subvencions per obligacions de servei públic, a aquest requisit previ.

2. Finançament del sistema de transport

L'estudi realitzat permet afirmar que hi ha diferents sistemes de finançament del transport metropolità. Un objectiu comú, però, d'aquests sistemes de finançament és que cal incorporar al pagament del cost de la producció del servei, tant els beneficiaris directes per l'existència de les xarxes de transport, com els beneficiaris indirectes, ja siguin promotors immobiliaris, centres comercials i d'oci, i fins i tot, a usuaris del transport privat.

La identificació dels beneficiaris, sobretot indirectes, no és immediata, igual que la quantificació dels beneficis que reben. Pel que fa als beneficis generats per infraestructures de transport, aquests estan en molts casos dispersos entre un gran nombre d'individus que participen de petits beneficis. En ocasions aquests beneficis necessiten de llargs períodes de temps



per ser significatius, el que dificulta igualment la seva identificació.

Pel que fa al finançament de les despeses de funcionament de les xarxes de transport, les tarifes cobrades directament als usuaris de transport en constitueixen una de les principals fonts de finançament, i representen diferents percentatges de cobertura de les despeses d'explotació segons de quina sigui la xarxa de transport analitzada, que poden anar des d'un 30% en algunes ciutats com Amsterdam fins a valors superiors al 60% en el cas de Múnic, Madrid i Barcelona (dades de 1998).

Els Contractes-Programa entre els operadors i les diferents Autoritats són les eines que instrumentalitzen les aportacions de les diferents Administracions al finançament de les xarxes de transport. Aquestes aportacions venen fixades en els diferents pressupostos de les administracions públiques, que en la majoria de casos es regeixen pel principi de desafecció impositiva, és a dir, no són fruit de la recaptació de cap impost específic.

Com a excepcions a aquesta norma general ens trobem amb els següents casos:

- **L'afectació d'un percentatge de la recaptació en concepte de l'impost estatal sobre carburants.** L'afectació de la recaptació de determinats impostos sobre l'ús del vehicle privat és un instrument financer usat per les administracions alemanya i italiana. L'esquema de descentralització de les competències pel que fa al transport públic urbà i metropolità a l'Estat alemany ha portat a redistribuir entre les autoritats regionals la recaptació de l'impost estatal sobre hidrocarburs, perquè siguin aquestes les que gestionin la seva assignació a l'operació dels diferents serveis de transport públic o el

finançament d'infraestructures.

A Itàlia, després de l'abolició dels Fons Nacionals de Transport l'any 1995, s'establí una taxa sobre el consum de carburants a nivell estatal per al finançament dels sistemes de transport, que l'Estat distribueix a les regions.

- **El "Versement Transport".** Es tracta d'una font particularment important de finançament en el cas de determinades ciutats franceses, fonamentada en el principi de participació dels beneficiaris indirectes, anteriorment exposat. Aquesta taxa aplicada sobre la massa salarial de les empreses radicades en l'àrea d'influència dels transports col·lectius, suposa un percentatge important dels recursos utilitzat pel sistema de transport. Concretament, en el cas analitzat de Lió, el "versement transport" representa un terç dels recursos de que disposa SYTRAL (síndicat mixt dels transports del Rhône i l'aglomeració de Lió).

- **L'afectació d'una part dels ingressos generats pel cobrament d'aparcament en el viari, els aparcaments urbans fora del viari i la xarxa d'aparcaments de dissuasió.** En el cas francès, és important destacar que les autoritats de transport en aquest país tenen a més competències sobre la gestió del tràfic. Conseqüència d'aquesta assignació de competències tant en matèria de transport col·lectiu com privat, és la capacitat per part de les autoritats de transport de gestionar la recaptació per infraccions de tràfic en el seu àmbit territorial i, de destinar aquests recursos al finançament del sistema de transport públic. De forma similar, a la ciutat italiana de Milà, l'Autoritat del transport gestiona, a més de les zones d'estacionament de pagament en el viari, els aparcaments de dissuasió en la xarxa de transport metropolità, destinant els ingressos per aquests conceptes al finançament del transport públic.



Pel que fa al **finançament d'inversions en infraestructura**, la principal font són les consignacions pressupostàries de les administracions públiques. Aquestes aportacions, per tant, tenen el seu origen en la fiscalitat general i, com a conseqüència, són aportacions tant d'usuaris com de no usuaris.

En el cas concret de la Gran Bretanya, el principi general és el de la contribució, per part dels beneficiaris indirectes, propietaris o promotors immobiliaris, i quan no és possible usar per al finançament aquests beneficis indirectes, l'administració considera realitzar aportacions.

A mode d'exemple, hi ha diferents possibilitats de capturar una part dels beneficis indirectes que les infraestructures de transport suposen:

- **Gravàmens sobre el desenvolupament de certes activitats beneficiades per millores en la xarxa.**

Es tracta de taxes sobre determinats usos del sòl, aplicades en el moment de la realització de millores en la xarxa de transport públic.

- **Taxes per a la captura de les plusvàlues generades per actuacions en la xarxa de transport públic en terrenys o immobles pròxims.**

Aquests gravàmens poden consistir en una suma única, o en una càrrega diferida durant varis períodes per mitjà d'una taxa mensual o anual.

- **Venda de drets de promoció urbanística.**

Consisteix en la venda dels permisos per incrementar la densitat de les construccions en un àrea afectada per les millores en els serveis de transport públic. Una forma de vendre aquests drets consisteix en subhastar els drets per al desenvolupament d'una àrea amb una densitat

predeterminada. Aquesta fórmula s'ha usat en algunes connexions de metro o tren amb grans aeroports, finançant la seva construcció per mitjà de la cessió dels drets per a la construcció d'hotels o centres comercials i d'oci.

- **Venda dels terrenys annexos**, que en ocasions han estat adquirits previament i amb aquest objectiu per l'Autoritat de transport.

- **Taxes per la connexió directa a les instal·lacions de les noves infraestructures.** Els propietaris de terrenys o de determinats centres d'activitat paguen per l'habilitació d'accessos directes (centres comercials i d'oci).

De qualsevol manera, les solucions més novadores, en la recerca per part de la majoria de les autoritats de transport de noves fonts de finançament extrapressupostàries, estan en els models de finançament i gestió de projectes de construcció i explotació de xarxes de transport amb participació de la iniciativa privada.

Aquesta participació de la iniciativa privada es pot concretar de diverses maneres:

- **Finançament privat i gestió pública**, mitjançant agència pública amb capacitat d'endeutament en el mercat de capitals o d'emetre bonus o obligacions a mig o llarg termini, garantides per consignacions pressupostàries de l'administració competent, d'impostos específics, de les tarifes aplicades als usuaris i/o les plusvàlues generades per l'alienació dels terrenys públics beneficiats.

- **Model d'associació públic-privat.** Finançament i gestió privada, atorgant la infraestructura en règim de concessió. El finançament s'estructura amb recursos propis, aliens, certes garanties específiques



del sector públic, així com possibles subvencions i anticipaments reintegrables.

La característica fonamental d'aquests esquemes és la participació del sector privat en els riscos associats a l'execució dels projectes i l'operació dels serveis mitjançant la seva integració en un contracte conjunt. La distribució d'aquests riscos ha de compensar el major cost de l'ús de recursos financers privats.

La particularització d'aquests models a cada projecte concret requereix com a requisit fonamental la definició i valoració de tots els riscos associats i la negociació específica sobre els riscos a assumir per l'administració pública i la iniciativa privada.

Resumint, sembla evident que, a banda de promocionar la participació del sector privat en el finançament de les infraestructures, tal i com Barcelona ja ha fet en el cas del Tramvia Diagonal - Baix Llobregat, l'establiment d'una fiscalitat específica, per exemple amb la fixació de tributs que graven l'activitat del transport, com ara una taxa sobre els carburants, permet definir un marc estable de finançament del sistema de transport públic, que resulta independent de les conjuntures econòmiques de cada moment i/o de les disponibilitats pressupostàries de cada una de les diferents administracions que puguin participar en el seu finançament, sota modes tradicionals.



Capítol 5:

Estatuts

Reglament de Règim Interior

Bases d'execució del pressupost 2001

Principals Acords del

Consell d'Administració 2001



Estatuts

I. Disposicions generals

Article 1. Naturalesa, finalitat i administracions participants.

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

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

Article 2. Denominació i domicili.

L'entitat constituïda es denomina Autoritat del Transport Metropolità, Consorci per a la coordinació del sistema metropolità de transport públic de l'àrea de Barcelona (en endavant, ATM). L'entitat té establert el seu domicili social a Barcelona (CP 08021), al carrer Muntaner, número 315-321. La decisió del canvi de domicili correspon al Consell d'Administració.

Article 3. Objectiu.

L'ATM té com a finalitat articular la cooperació entre les administracions públiques titulars dels serveis i de les infraestructures del transport públic col·lectiu de l'àrea de

Barcelona que en formen part, així com la col·laboració amb aquelles altres que, com l'Administració de l'Estat (en endavant AGE), hi estan compromeses financerament o són titulars de serveis propis o no traspassats, mitjançant l'elaboració i el seguiment de tots els instruments jurídics, tècnics i financers que es considerin convenients, i, en general, la realització de les funcions que li siguin encomanades per les entitats que la componen.

Article 4. Funcions.

Les funcions que corresponen a l'ATM són les que a continuació es detallen:

1. Planificació d'infraestructures i serveis.

1.1 Planificació d'infraestructures de transport públic col·lectiu i la programació d'aquelles que s'hagin d'executar, en l'horitzó temporal de 10 anys, definint-ne les característiques, la programació de les inversions proposant els convenis de finançament a subscriure i la supervisió dels corresponents projectes als efectes de verificar el compliment dels objectius de la planificació, i específicament l'elaboració dels instruments de planificació per a la coordinació del Sistema Metropolità de Transports Públics Col·lectius (SMTPC) incloent-hi el Pla intermodal de transports, si s'escau.

1.2 Elaboració dels programes d'inversions per als períodes plurianuals i, en conseqüència, proposta dels Convenis de Finançament d'Infraestructures a subscriure entre l'AGE i la Generalitat de Catalunya, així com dels instruments que donin cobertura a l'execució d'altres inversions que es realitzin mitjançant altres fórmules.

1.3 Seguiment de l'execució de les inversions en curs en el sistema previstes en els instruments de programació, ja siguin executades amb càrrec als Convenis de Finançament d'Infraestructures que subscriuguin l'AGE i la Generalitat de Catalunya, o bé a l'empara d'altres fórmules de finançament.

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

2. Relacions amb operadors de transport col·lectiu.

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

2.2 Elaboració dels contractes-programa a subscriure entre l'ATM i els operadors.

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

2.4 Seguiment de l'evolució i compliment dels contractes-programa vigents amb TMB i amb FGC.

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

3. Finançament del sistema per les administracions.



3.1 Elaboració de les propostes de convenis de finançament amb les diferents administracions públiques responsables del finançament del transport públic amb definició de les aportacions de recursos pressupostaris al sistema.

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

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

4. Ordenació de tarifes.

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

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

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

5. Comunicació.

5.1 Difusió de la imatge corporativa del sistema metropolità de transport públic col·lectiu i de la mateixa ATM amb total respecte i compatibilitat amb les pròpies dels titulars i operadors.

5.2 Realització de campanyes de

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

5.3 La publicitat, la informació i les relacions amb els usuaris.

6. Marc normatiu futur.

6.1 Estudi i elaboració de propostes a les administracions consorciades, individualment o a través de les entitats que les agrupen i representen en el si de l'ATM, d'adaptació del marc normatiu per tal de fer possible l'exercici pel Consorci de les atribucions previstes en el marc de les seves competències.

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

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

II. Règim orgànic

Article 5. Òrgans de govern, gestió i consulta.

1. Regiran el Consorci inicialment els òrgans següents:

- a) el Consell d'Administració
- b) el president
- c) el director general

2. El Consell d'Administració podrà determinar eventualment la creació dins el mateix Consell d'un Comitè

Executiu com a òrgan més reduït de direcció-administració a qui podrà delegar les atribucions que consideri oportunes.

3. El Consorci tindrà també tres òrgans consultius: la Ponència d'usuaris i beneficiaris del transport col·lectiu metropolità, la Ponència tècnica d'operadors de transport col·lectiu metropolità i la Comissió d'assessorament jurídic.

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

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

El Consell d'Administració és l'òrgan rector de l'ATM, a la qual dirigeix de manera col·legiada. El componen vint membres, divuit de ple dret en representació de les administracions constituents i de les administracions que s'adhereixin individualment o representades per entitats que les agrupin, i dos en representació de l'AGE a títol d'observadors amb veu però sense vot, d'acord amb la distribució següent:

- a) El president, que és el conseller de Política Territorial i Obres Públiques o persona que designi.
- b) El vicepresident primer, que és l'alcalde de Barcelona o persona que designi.
- c) El vicepresident segon, que és el president de l'Entitat Metropolitana del Transport o persona que designi.
- d) Vuit vocals en representació i designats per la Generalitat de Catalunya, cinc en representació

de les administracions locals fundadores designats de comú acord per l'Ajuntament de Barcelona i l'Entitat Metropolitana del Transport, i dos en representació de les administracions que s'adhereixin conforme s'estableix a l'article 1.

Aquests dos darrers vocals seran designats, per majoria de vots, en un acte únic convocat a l'efecte en el si de l'ATM, essent electors un representant de cadascuna de les administracions que s'adhereixin. El representant de les entitats que agrupin diversos municipis, per delegació, emetrà un únic vot que correspondrà a un nombre de vots equivalent al nombre de municipis que representi l'entitat i que es trobin compresos dins l'àmbit competencial de l'ATM. El Consell d'Administració de l'ATM podrà establir les normes de procediment adequades.

e) Dos vocals observadors designats per l'AGE.

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

Article 7. El director general.

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

Article 8. La Ponència d'usuaris i beneficiaris del transport col·lectiu metropolità.

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

La PUB es compon inicialment dels membres següents:

- President: el vicepresident segon de l'ATM.

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

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

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

- Representants dels sindicats amb més implantació a Catalunya.

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

- El director general de l'ATM.

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

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

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

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

qüestions que li siguin sotmeses pels òrgans de govern del Consorci.

Article 9. La Ponència tècnica d'operadors del transport col·lectiu metropolità.

1. La Ponència tècnica d'operadors del transport col·lectiu metropolità (en endavant PTO) és l'òrgan de col·laboració i consulta del Consorci en qüestions de caràcter tècnic i econòmic.

La PTO es compon inicialment dels següents membres:

- President: el director general.

- Fins a dos representants per cadascun dels tres operadors públics: Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, RENFE i TMB (Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. i Transports de Barcelona, S.A.).

- Fins a dos representants de les empreses operadores de serveis urbans i interurbans concessionàries de les administracions consorciades, preferentment a través d'associacions que les agrupin.

- Forma part també d'aquesta Ponència i n'actua com a secretari, un càrrec directiu del Consorci proposat a aquest efecte pel director general.

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

3. Podran participar en les activitats de la Ponència Tècnica, a instàncies del director general, representants d'entitats o administracions interessades en els temes concrets a debatre en les sessions.

4. La PTO ha de reunir-se

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

Article 10. La Comissió d'assessorament jurídic.

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

La componen cinc llicenciats en dret, tres designats per cadascuna de les administracions fundadores del Consorci, un designat per les Administracions i organitzacions adherides, i el secretari general de l'ATM.

Article 11. Competències del Consell d'Administració.

Són competències del Consell d'Administració:

- a) Aprovar els projectes de contractes-programa i convenis de finançament.
- b) Aprovar el nou model de sistema de tarifes.
- c) Exercir les potestats atribuïdes al Consorci en matèria de tarifes.
- d) Aprovar el projecte de pressupost de l'ATM i fer un seguiment periòdic d'ingressos i despeses.
- e) Aprovar els convenis d'adhesió al Consorci d'altres administracions públiques i determinar, si fa al cas, l'ampliació del Consell d'Administració.
- f) Convenir amb la Generalitat, l'Ajuntament de Barcelona, l'EMT

i els altres ens adherits les aportacions a realitzar.

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

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

i) Aprovar la normativa derivada dels presents Estatuts.

j) Nomenar el director general a proposta del president.

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

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

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

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

- a) Exercir la representació de l'ATM davant dels òrgans administratius i jurisdiccionals, l'exercici de tota mena d'accions legals en defensa dels drets i interessos legítims de l'entitat i conferir els poders necessaris a aquests efectes.
- b) Convocar les sessions ordinàries i extraordinàries del Consell d'Administració i fixar-ne els ordres del dia, tenint en compte, si fa al cas, les peticions de la resta de membres efectuades oportunament.

Presidir les sessions, moderar-ne el desenvolupament i suspendre-les motivadament.

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

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

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

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

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

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

Article 13. Competències del director general.

Correspon al director general:

- a) Dirigir els serveis de l'ATM en el pla tècnic, econòmic i administratiu sota l'autoritat i supervisió del Consell d'Administració.
- b) Gestionar les relacions amb els operadors, els òrgans d'execució i de gestió de les administracions públiques competents en matèria de transport, els sindicats, i els usuaris i les seves associacions.
- c) Dirigir de forma immediata el personal al servei de l'ATM, organitzar i inspeccionar els òrgans tècnics i administratius al servei de l'ATM i exercir la potestat disciplinària quan aquesta correspongui al Consorci.
- d) Autoritzar despeses i ordenar

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

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

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

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

III. Règim funcional

Article 14. Règim general de funcionament.

1. El règim de sessions i acords del Consorci i en general el seu funcionament es regula per aquests Estatuts i el Reglament de règim interior, i, altrament, per les normes esmentades a l'article 23 d'aquests Estatuts.

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

Article 15. Sessions.

1. El Consell d'Administració ha de celebrar reunió ordinària com a mínim una vegada al trimestre. La periodicitat de l'esmentada

reunió ordinària ha de ser mensual mentre no existeixi el Comitè Executiu, sense perjudici de les sessions extraordinàries que siguin convocades pel president.

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

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

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

5. Dins del primer trimestre de cada any, el Consell d'Administració ha de considerar la memòria de gestió i rendició de comptes de l'any anterior. En la reunió que s'ha de celebrar dins de l'últim trimestre de cada any, el Consell d'Administració haurà de considerar el programa d'actuacions i el pressupost de l'any següent.

Article 16. Acords.

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

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

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

b) Aprovació de les revisions de tarifes.

c) Aprovació dels esquemes globals de finançament del SMTPC.

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

e) Nomenament i separació del Director General.

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

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

Les decisions i acords del Consorci obliguen les administracions consorciades.

IV. Règim financer

Article 18. Règim economico-financer.

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

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

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

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

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

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

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

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

c) Qualsevol altra derivada de l'elaboració, gestió i execució del Pla de la SMTPC que hagi d'anar a càrrec seu.

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

Article 19. Fiscalització.

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

2. Les auditories esmentades en

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

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

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

Article 20. Comptabilitat.

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

Article 21. Dotació fundacional.

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

V. Règim del personal

Article 22. Règim del personal.

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

VI. Règim jurídic

Article 23. Règim jurídic.

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

2. L'ATM es regeix per aquests Estatuts i el seu Reglament de règim interior i supletòriament per la Llei estatal 30/1992 de 26 de novembre, i les lleis de Catalunya 13/1989 de 18 de maig, 7/1985 de 2 d'abril, 7/1987 de 4 d'abril i 8/1987 de 15 d'abril i les disposicions que les despleguen.

VII. Modificació, dissolució, liquidació

Article 24. Modificació dels estatuts.

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

Article 25. Separació de membres del Consorci.

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

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

b) Estar al corrent del compliment



de les obligacions i dels compromisos anteriors i garantir el compliment de les obligacions pendents.

2. La separació voluntària de l'ATM de qualsevol de les administracions consorciades haurà de comunicar-se formalment al Consell d'Administració a través del seu president, amb una antelació mínima d'un any i prèvia liquidació de les obligacions pendents. A més a més, les mencionades entitats solament podran retirar-se de l'ATM si ha transcorregut un termini mínim de cinc anys des que entraren a formar-ne part.

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

Article 26. Dissolució i liquidació del Consorci.

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

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

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

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



Reglament de règim interior

1. Disposicions generals

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

2. Organització

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

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

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

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

2.1. El Comitè Executiu

2.1.1. Finalitat i funcions generals

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

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

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

2.1.2. Composició

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

2.1.3. Atribucions

El Comitè Executiu té atribuïdes les següents funcions:

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



2.1.4. Adopció d'acords

El Comitè Executiu adopta els seus acords per majoria simple llevat dels referits a aquelles matèries en les quals els Estatuts exigeixen majoria qualificada, que s'han d'adoptar respectant el quorum especial previst als Estatuts.

2.2. El Director General

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

1. Patrimoni

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

b) Administrar el patrimoni.

2. Personal

a) Aprovar les plantilles.

b) Aprovar els plecs de clàusules de concursos i oposicions, aprovar les convocatòries i presidir els tribunals.

c) Contractar i nomenar tota mena de personal i donar possessió.

d) Aprovar adscripcions a llocs de treball.

e) Demanar i acceptar comissions de serveis, serveis especials, etc.

f) Incoar i resoldre expedients disciplinaris.

g) Resoldre sobre llicències, autoritzacions i permisos.

h) Declarar i alterar les situacions administratives.

i) Fixar els serveis mínims en cas de vaga.

j) Assignar complements de productivitat i gratificacions.

k) Determinar els horaris dels diferents serveis.

l) Declarar compatibilitats i incompatibilitats.

3. Contractació

a) Contractar obres, consultoria i assistència, serveis i subministraments quan la quantia no sobrepassi els cinquanta milions de pessetes. Per imports superiors a deu milions de pessetes en donarà compte al Comitè Executiu.

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

4. Serveis

a) Formular propostes de reglaments.

b) Atorgar llicències i autoritzacions.

c) Realitzar l'activitat inspectora i de control.

d) Resoldre expedients sancionadors.

5. Actuacions jurídicoadministratives

a) Atorgar tota mena d'escriptures públiques i documents administratius.

b) Formular peticions d'inscripcions en els registres públics.

c) Donar el vistiplau de certificacions llevat de les actes i acords del Consell d'Administració i del Comitè Executiu.



d) Realitzar els actes de tràmit de qualsevol tipus.

6. Actuacions econòmicofinanceres

a) Autoritzar despeses fins al límit de cinquanta milions de pessetes.

b) Disposar despeses fins al límit de cinquanta milions de pessetes. Per imports superiors a deu milions de pessetes en donarà compte al Comitè Executiu.

c) Ordenar pagaments.

d) Aprovar la liquidació del pressupost.

e) Donar de baixa i anul·lar drets.

f) Reconèixer bonificacions i exempcions en aplicació de la normativa vigent.

g) Dictar providències de constrenyiment.

h) Aprovar liquidacions d'ingressos.

i) Obrir i administrar els comptes bancaris de titularitat de l'Entitat.

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

3. Funcionament

3.1. Lloc de celebració de les sessions

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

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

3.2. Classes de sessions

Les sessions poden ser ordinàries i extraordinàries.

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

Totes les sessions han de ser objecte de convocatòria única.

3.3. Periodicitat i convocatòria

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

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

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

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

3.4. Forma i termini de les convocatòries

Les sessions ordinàries i extraordinàries dels òrgans col·legiats han de ser convocades pel seu President o pel Secretari per ordre d'aquest. La convocatòria ha d'anar acompanyada per l'ordre del dia.

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

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



3.5. Quòrum de constitució

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

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

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

3.6. Quòrum de votació

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

El vot de qualitat del President desfà l'empat.

3.7. Actes

El Secretari aixeca acta de les sessions del Consell d'Administració i del Comitè Executiu, que ha de ser aprovada en la sessió següent. Les actes les signa el Secretari amb el vistiplau del President.

3.8. Eficàcia dels acords

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

4. Classificació i registre de documents

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

Els expedients estan sotmesos a les normes del procediment administratiu comú de

les administracions públiques o, en el seu cas, a la legislació de contractes de les administracions públiques.

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

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

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

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

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

5. Règim jurídic

Els acords adoptats pels òrgans resolutoris de l'ATM són immediatament executius, amb excepció del que es preveu als articles 11 i 138 de la llei de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú, i en aquells casos en què una disposició estableixi el contrari o necessitin aprovació o autorització d'altri.

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

Els acords i resolucions dels òrgans de govern i gestió del consorci esgoten la via administrativa i poden ser objecte de recurs contenciós administratiu en els



termes establerts en la llei d'aquesta jurisdicció excepte les resolucions del Director General que són susceptibles de recurs ordinari davant el Consell d'Administració d'acord amb l'article 23 dels Estatuts.

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

6. Programa d'actuacions i memòria de gestió anuals

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

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

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

7. Règim pressupostari i comptable

7.1. Règim pressupostari

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

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

El pressupost del consorci inclou la següent documentació:

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

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

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

7.2. Règim comptable

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

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

L'ATM se sotmet al règim de comptabilitat pública.

8. Disposició final

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



Bases d'execució del pressupost 2001

Àmbit i vigència d'aplicació

Base 1

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

Estructura del pressupost

Base 2

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

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

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

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

Base 3

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

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

Modificacions del pressupost

Base 4

1. La vinculació jurídica dels crèdits serà:

- a) Respecte la classificació funcional: grup de funció.
- b) Respecte la classificació econòmica: capítol.

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

Base 5

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

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

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

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

Base 6

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

a) Les aportacions de l'AGE, la Generalitat de Catalunya, l'Ajuntament de Barcelona, l'EMT i altres administracions que



s'adhereixin al Consorci, d'acord amb els convenis de finançament o contractes programa.

- b) Les subvencions, aportacions o donacions d'entitat de dret públic o privat.
- c) Les cessions del producte d'impostos finalistes
- d) Prestació de serveis i rendiment del patrimoni.
- e) Alienació de béns del Consorci.
- f) Reintegraments de pagaments indeguts amb càrrec al pressupost corrent, que reposaran crèdit en la corresponent partida pressupostària.

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

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

4. L'alienació de béns immobles serà aprovada pel Consell d'Administració.

Base 7

1. Es consideraran crèdits ampliables aquells la quantia dels quals vingui determinada en funció de l'ingrés obtingut per un concepte específic directament vinculat a aquells crèdits. Es declaren crèdits ampliables els següents:

2. Els increments d'ingrés vinculats a més d'una partida de despesa es distribuïran entre elles per acord del Comitè Executiu.

3. Serà competència del Director General la modificació de l'Estat d'Ingressos del Pressupost quan calgui, per a permetre les ampliacions de crèdit.

Execució dels ingressos.

Base 8

El reconeixement de drets es farà en el moment en que es conegui l'existència d'una liquidació a favor del l'ATM.

Base 9

Els ingressos que rebi l'ATM es formalitzaran mitjançant un Manament d'Ingrés, aplicats a la corresponent partida pressupostària i expedits en el moment en que el Servei d'Administració tingui coneixement de què s'ha produït l'ingrés.

Execució de les despeses.

Base 10

Per a l'aplicació de les despeses consignades en el Pressupost de l'ATM, s'observaran, a més de les prescripcions legals i reglamentàries aplicables, les normes específiques que per a cada tipus

Concepte	Partida Despesa	Partida Ingrés
Serveis Transport/Edició,comerc.i distrib. títols	22709	34000
	22708	
Contr.Progr. ATM-TMB/FGC/Operadors gestió inter.	44000	40001
	44100	45501
	47000	46201
		46301



de despeses es detallen en les presents Bases d'Execució.

Base 11

1. Amb càrrec als crèdits de l'estat de despeses només es podran contraure obligacions derivades de les adquisicions, serveis o altres despeses en general realitzades dins l'exercici pressupostari.
2. Es podran aprovar despeses plurianuals d'acord amb els supòsits que preveu la llei.
3. Les factures recepcionades hauran de reunir les condicions reglamentàries.

Base 12

La gestió del Pressupost de despeses es realitzarà atenent a les següents fases:

- a) Autorització de la despesa
- b) Disposició de la despesa
- c) Reconeixement de l'obligació
- d) Ordenació del pagament.

Base 13

Les propostes de despeses seran formulades pel Director Tècnic o pel Cap de Servei que la tingui encomanada.

Base 14

1. L'autorització d'una despesa és l'acte pel que s'acorda la realització d'una despesa determinada per una quantia certa o aproximada, reservant per a aquesta finalitat el crèdit pressupostari que sigui necessari. Es formalitza en document "A".
2. L'autorització de la despesa correspondrà a:
 - a) El Consell d'Administració: quan l'import sobrepassi els 500.000.000 Ptes.

- b) El Comitè executiu: per imports superiors a 50.000.000 Ptes i fins a 500.000.000 Ptes.
- c) El Director General quan l'import no sobrepassi els 50.000.000 Ptes.

Base 15

1. La disposició d'una despesa és l'acte pel que s'acorda la realització d'una despesa prèviament autoritzada, per un import exactament determinat. Es formalitza en document D.
2. Quan en el moment d'iniciar la tramitació es coneixen la quantia y el nom del perceptor, s'acumulen les fases d'autorització y disposició. Es formalitza en document AD.

3. La disposició de la despesa correspon a:

- a) El Consell d'Administració: per imports superiors a 500.000.000 Ptes.
- b) El Comitè Executiu: per imports superiors a 50.000.000 Ptes. i fins a 500.000.000 Ptes.
- c) El Director General: Fins a 50.000.000 Ptes. Per import superior a 10.000.000 Ptes., en donarà compte, amb caràcter previ, a la Comissió Executiva.

Base 16

El Director Tècnic i els Caps de Servei podran disposar despeses fins a imports de 100.000 Ptes. a càrrec de les partides dels capítols 2 i 6.

Aquesta facultat s'atribueix en concepte de delegació pel Consell d'Administració i sense perjudici de les facultats reconegudes al Director General per aquestes mateixes bases. La delegació podrà ser revocada o limitada en qualsevol moment pel Director General.



Base 17

1. El reconeixement de l'obligació és l'acte pel que es declara l'existència d'un crèdit exigible contra l'ATM derivat d'una despesa autoritzada o compromesa. Es formalitza en document O.

2. Poden acumular-se en un sol tràmit les fases d'autorització, disposició i reconeixement de l'obligació. Es formalitza en document "ADO".

Base 18

Les obligacions (factures, certificacions, minuts o documents equivalents), un cop conformades pel Servei/Àrea responsable de les mateixes, es remetràn al Servei d'Administració, el qual les comptabilitzarà, i prepararà les relacions d'obligacions per tal que siguin aprovades pel Director General.

Base 19

Es consideren documents suficients pel reconeixement de l'obligació:

- a) Capítol 1: nòmines mensuals y liquidacions de la Seguretat Social.
- b) Capítol 2: la corresponent factura.
- c) Capítol 3: les liquidacions bancàries.
- d) Capítol 4: els acords que en aquesta matèria prengui el Consell d'Administració, pel que fa a les aportacions derivades dels Contractes-Programa amb els operadors. Per a la resta de partides, les resolucions que pugui dictar el Director General.
- e) Capítol 6: la corresponent factura o certificació.
- f) Capítol 7 : resolucions que pugui dictar el Director General.

Base 20

L'ordenació del pagament és l'acte pel que el Director General, en base a una obligació reconeguda, expedeix l'ordre

de pagament contra la Tresoreria. Es formalitza en document "P".

Base 21

S'estableix la categoria de "Factures Directes", que per l'específica naturalesa de la despesa, no requereix de la tramitació d'una proposta de despeses prèvia. S'inclouen com a tal:

- a) Llum, Aigua, telèfon i comunicacions.
- c) Dietes i locomoció del personal
- d) Despeses de representació
- e) Càrrega financera

Les despeses de llum, aigua i comunicacions, el pagament de les quals es realitza mitjançant domiciliació bancària, seran tramitades d'ofici pel Servei d'Administració per mitjà de documents ADOP-MP, en els quals no s'exigirà la signatura del Director General.

Base 22

Les despeses corresponents al Capítol 1er. seran tramitades d'ofici pel Servei d'Administració per mitjà de documents ADO, que no seguiran els circuits normals de tramitació i no s'exigirà la signatura del Director General. No obstant això, cas que el règim contractual prevegi política d'incentius per objectius, el Director General aprovarà la meritació d'aquests.

Base 23

El Director General podrà establir límits de disposició de crèdits pressupostaris per tal d'evitar el dèficit pressupostari, tot possibilitant el normal funcionament dels serveis de l'ATM.

Base 24

Les despeses corresponents a obres, l'import de les quals no excedeixi de cinc milions de pessetes, i les corresponents a



subministraments, consultoria, assistència i serveis, l'import dels quals no excedeixi de dos milions de pessetes, tenen la consideració de contractes menors i es poden tramitar mitjançant factura conformada, amb proposta raonada i certificat d'existència de crèdit previ o de document AD, sense necessitat de constitució de fiança, ni de formalització de contracte, ni de Resolució expressa d'aprovació.

Base 25

La contractació d'obres, gestió de serveis públics, subministraments, consultoria, assistència i treballs específics i concrets serà competència de:

- a) El Consell d'Administració: per imports superiors a 500.000.000 Ptes.
- b) El Comitè Executiu: per imports superiors a 50.000.000 Ptes. i fins a 500.000.000 Ptes.
- c) El Director General: Fins a 50.000.000 Ptes. Per import superior a 10.000.000 Ptes., en donarà compte, amb caràcter previ, a la Comissió Executiva.

Base 26

Per a la constitució de garanties per part dels adjudicataris dels contractes, la seva devolució, així com la dispensa de les mateixes s'ajustarà al que estableix el RDL 2/2000 de 16 de juny, pel qual s'aprova el text refós de la Llei de Contractes de les Administracions Públiques.

Base 27

La contractació pel procediment negociat sense publicitat es regirà pel que estableix el RDL 2/2000 de 16 de juny, pel qual s'aprova el text refós de la Llei de Contractes de les Administracions Públiques.

Base 28

La normativa aplicable en matèria de contractació es considerarà automàticament adaptada a les modificacions que s'estableixin en la legislació vigent.

Base 29

1. Tindran el caràcter de "despeses a justificar" els manaments de pagament que no puguin acompanyar-se dels documents justificatius corresponents en el moment de llur expedició.

2. Els perceptors dels manaments de pagament hauran de justificar l'aplicació de les quantitats rebudes en un termini màxim de 3 mesos des de l'expedició del manament, i estaran subjectes al règim de responsabilitats que estableixi la normativa vigent, havent de reintegrar les quantitats no invertides o no justificades.

3. No s'expediran nous manaments a justificar pels mateixos conceptes pressupostaris a perceptors que tinguin fons pendants de justificació

Base 30

1. Per tal d'atendre determinades despeses del capítol 2 de caràcter periòdic i repetitiu, altres de petit import i aquelles en què s'exigeixi pagament al comptat, es podrà utilitzar la modalitat de pagament "Bestreta de Caixa Fixa".

2. Les Bestretes de Caixa Fixa s'atorgaran amb càrrec als comptes extrapressupostaris que es determinin i els pagaments que es realitzin amb aquesta modalitat s'efectuaran a través d'un compte bancari auxiliar obert a l'efecte.

3. El procediment de gestió de les Bestretes de Caixa Fixa seguirà el que estableix la circular de Direcció General dictada a l'efecte.



Base 31

Es delega al Director General l'aprovació de reconeixements de crèdit procedents d'obligacions d'exercicis tancats, dins els límits de competència per a l'autorització de despeses establerts en la Base 15.

Gestió de les subvencions

Base 32: Gestió de Subvencions del Conveni de Finançament AGE-ATM i ATM-Administracions Consorciades.

1. Els imports consignats en el Capítol 4 d'ingressos es corresponen al que s'espera obtenir de les diferents Administracions, segons especifica el Contracte Programa AGE-ATM i Conveni de Finançament ATM - Administracions Consorciades de 14-12-1999.

2. Els imports consignats en el Capítol 4 de despeses es corresponen amb els que preveuen els Contracte Programa ATM-TMB i ATM-FGC de 27/4/2000, així com el Contracte Programa i Conveni de Finançament senyalats en el punt anterior.

3. Pel que fa a les possibles diferències i a l'atorgament dels lliuraments a compte es seguirà el que estableixin aquells documents, i en el seu defecte o complementàriament el que específicament acordi el Consell d'Administració.

4. L'ATM executarà directament la despesa necessària per tal de portar a terme els programes que afecten la gestió indirecta continguts en els Convenis de Finançament amb l'AGE i amb les Administracions Consorciades (SAE, Renovació de flota, etc.)

Base 33: Gestió d'altres subvencions atorgades per l'ATM

El seu tràmit correspondrà al que es contempli a les bases de les convocatòries corresponents.

Base 34

Els perceptors de les subvencions hauran de justificar la correcta aplicació dels fons rebuts, d'acord amb els Convenis que les regulin.

Gestió dels ingressos tarifaris

Base 35

L'ATM gestionarà els ingressos tarifaris, d'acord amb els acords del Consell d'Administració de 15/11/2000, i segons els convenis signats amb els diferents operadors.

Altres bases

Base 36

Serà competència del Consell d'Administració dictar les normes específiques de comptabilització que permetin reflectir de forma fidel l'estat econòmic, financer i patrimonial de l'ATM.

Base 37

1. Tindran la consideració d'operacions no pressupostàries de tresoreria, exclusivament les no derivades directament de l'execució del Pressupost o que, independentment del mateix, ajudin a la seva execució i comptabilització.

2. Es consideren com a operacions extrapressupostàries:

- a) Comptabilització de l'IVA: repercutit i suportat deduïble.
- b) Descomptes de la nòmina.
- c) Fiances i dipòsits constituïts i rebuts
- d) Bestretes de caixa fixa
- e) Ingressos i despeses pendents



d'aplicació

f) Operacions amb altres deutors i creditors
no pressupostaris

Base 38

Per a la cobertura de les places que s'incorporin a la plantilla de l'ATM a partir de l'any 2000, ja sigui en règim de contractació laboral indefinida o en règim de contracte per obra i servei, es donarà publicitat entre els operadors públics TMB i FGC i les Administracions Consorciades, quedant reservada al Director General de l'ATM la seva selecció.



Principals acords del consell d'administració

Sistema Tarifari Integrat

6/02/2001

"RESTAR ASSABENTAT del contingut de l'informe relatiu a la implantació del sistema tarifari integrat, en els seus apartats, de: a) sistemes de validació i venda, b) creació de xarxes de distribució de títols, c) incorporació d'operadors al sistema, d) campanya informativa i accions de comunicació i e) gestió d'incidències."

"APROVAR la convocatòria d'ampliació de concessió de subvencions per a la implantació dels sistemes de validació i venda de les empreses d'autobusos operadores de Transport Públic Col·lectiu de Viatgers per carretera en règim de gestió indirecta que s'adhereixen al sistema tarifari integrat."

"DELEGAR en el Director General l'execució de l'acord de l'esmentada convocatòria i, en especial, la tramitació del procediment administratiu."

"CONDICIONAR l'efectivitat d'aquest acord a la signatura d'una addenda al Conveni entre la DGPT i l'ATM del 2 de juny de 2000 per tal de proveir a l'ATM dels fons suficients per fer front als pagaments esmentats."

"AUTORIZAR el Director General per a executar les modificacions de crèdit inherents a aquesta actuació."

"APROVAR la modificació del calendari d'integració tarifària aprovat per aquest Consell de 4 de desembre de 2000, en el sentit d'habilitar el proper 1 de març com a data per a la incorporació de nous operadors al sistema tarifari integrat, en el supòsit que hagin obtingut la certificació de compliment dels requeriments tecnològics d'integració, emesa pel LGAI i registrada pels serveis tècnics de l'ATM"

"RATIFICAR els Convenis d'adhesió al sistema tarifari integrat signats amb els diferents operadors, que en annex es relacionen, conforme al que aquest Consell va acordar en la sessió de 15 de novembre de 2000."

"RESTAR ASSABENTAT de la signatura del conveni entre la DGPT i l'ATM per a la extensió del sistema tarifari integrat de diferents serveis d'autobusos interurbans."

"APROVAR els acords entre l'ATM i els Operadors públics TMB i FGC per a la integració tarifària, segons documentació annexa."

"RESTAR ASSABENTAT de la creació i/o manteniment dels títols monomodals propis que comercialitzen els operadors adherits al sistema tarifari integrat (TMB, FGC, Autocars R. Font, Empresa Plana, La Vallesana, Martí Renom, Transports Lydia), en el marc dels acords sobre la integració tarifària adoptats per l'ATM."

"RESTAR ASSABENTAT del contingut del Reglament de la Cambra de Distribució d'Ingressos elaborat al si de la Comissió de Seguiment de la Integració tarifària, que, d'acord amb el Projecte d'integració, haurà de ser aprovat pel Comitè Executiu de l'ATM en una propera reunió."

27/3/01

"APROVAR el Conveni de col·laboració Renfe-ATM per a l'ampliació de l'àmbit d'utilització dels títols ATM a la xarxa de Renfe Rodalies, el sistema de distribució d'ingressos i el calendari d'entrada en servei a les diferents estacions."

"RESTAR ASSABENTAT de la relació d'operadors de transport de superfície que s'integraran al sistema a partir del proper 1 d'abril, segons annex."



"AUTORIZAR al Director General, prèvia conformitat del Comitè Executiu, a la signatura del contracte de gestió del servei públic de distribució i venda de títols de transport, a formalitzar amb l'Associació de Receptors d'Apostes Mútues de Barcelona i Província i amb la seva societat instrumental Comercial Servicios Quinielas, SL, en les condicions del document annex."

"RESTAR ASSABENTAT del contingut dels elements de comunicació complementaris de la campanya d'inici de la Integració Tarifària, que s'adjunten com annex, i AUTORIZAR l'ampliació del pressupost assignat a la campanya de comunicació en vint milions de pessetes."

9/07/01

"RATIFICAR els convenis d'adhesió al Sistema Tarifari Integrat formalitzats pel Director General de l'ATM, en representació d'aquest Consorci, amb els operadors de transports urbans de Sabadell i de Sant Cugat del Vallès."

"RESTAR ASSABENTAT del calendari d'integració tarifària presentat en relació amb l'operador RENFE i en relació a les empreses d'autobusos que s'han integrat el passat dia 30 de juny."

"ACORDAR que els desplaçaments entre l'estació de Les Planes de FGC i la resta d'estacions de Sant Cugat, amb possibilitat de transbordament al transport urbà, siguin considerats com a desplaçaments d'una zona tarifària."

"ACORDAR que els desplaçaments entre els municipis de Santa Coloma de Cervelló i Sant Boi de Llobregat siguin considerats d'una zona a tots els mitjans de transport."

"DESESTIMAR la sol·licitud de l'Ajuntament de Sant Boi de Llobregat de que es mantingui l'antic sistema de títols

monomodals a la línia de FGC."

"DESESTIMAR les sol·licituds dels Ajuntaments de Sant Climent de Llobregat i de Sant Vicenç dels Horts de passar a formar part de la Corona 1."

"MODIFICAR l'acord adoptat en la sessió del dia 15 de novembre de 2000, en el sentit de prorrogar els terminis d'implantació i instal·lació previstos a les convocatòries de subvencions de sistemes de validació i venda (DOGC núm. 3015) i de màquines de venda de títols magnètics (DOGC 3248), i la justificació documental d'ambdues fins el dia 31 d'octubre de 2001.

La validesa d'aquest acord resta condicionada a la seva aprovació per part de la Comissió de Seguiment del Conveni d'Infraestructures 1998-2000."

13/12/01

"RATIFICAR els convenis d'adhesió al Sistema Tarifari Integrat formalitzats pel Director General de l'ATM, en representació d'aquest Consorci, amb els operadors de transports urbans de Castellbisbal, de Mataró i de Rubí."

"RESTAR ASSABENTAT que a partir del dia 1 de gener de 2002 els títols ATM seran vàlids a totes les estacions del nucli de Rodalies de Barcelona, conforme s'estableix al Conveni subscrit amb RENFE el dia cinc d'abril de 2001, a excepció de l'estació de l'Aeroport del Prat, on la T-Mes és vàlida des de l'1 de juny de 2001 i a partir de l'1 de gener de 2002 també ho serà la T-50/30."

Tarifes 2002. L'efecte Euro.

9/07/01

Des d'un punt de vista tècnic, i amb caràcter transitori:



"ACORDAR que les monedes de pagament durant el període transitori (de l'1 de gener al 28 de febrer de l'any 2002) són la pesseta i l'Euro."

"ACORDAR que el pagament amb monedes mixtes (Pessetes i Euros a la vegada) només es podrà realitzar, excepcionalment, a les guixetes de les estacions de Metro, FGC i Renfe."

"ACORDAR que durant el període transitori s'efectuarà la devolució del canvi en Euros, sigui quina sigui la moneda de pagament."

"ACORDAR que les màquines autoexpenedores, durant el període transitori, només acceptaran que el pagament es faci en pessetes quan sigui per l'import exacte."

"REQUERIR als operadors per tal que adequin el programari de les màquines de SVV amb l'objecte que es pugui lliurar al client un rebut que expliqui les operacions monetàries realitzades, per tal que el taquiller/conductor les pugui veure en display, i per a facilitar la liquidació al conductor."

"RECOMANAR als operadors que hauran de realitzar dotacions d'estoc de cèntims d'Euro per fer front a les operacions de canvi."

Des d'un punt de vista tècnic, i amb caràcter permanent:

"ACORDAR que els preus nominal dels títols de transport s'arrodoniran, en tots els casos, a 5 cèntims d'Euro a partir de l'any 2002."

"ACORDAR que es limitarà el bitllet de pagament a bord dels autobusos al bitllet de 10 Euros en tots els casos. En el cas de les màquines autoexpenedores i de guixeta, es limitarà el canvi a 10 Euros per a la venda del bitllet senzill i de 50

Euros per a les targetes multiviatge."

Des d'un punt de vista comercial:

"CREAR un pack promocional, anomenat T-transició, que consisteix en un pack de 5 targetes T-10 que es posarà a la venda durant el mes de desembre d'aquest any i serà vàlid fins el 28 de febrer de l'any 2002, amb l'objectiu de disminuir els pagaments de títols de transport durant els dos primers mesos de l'any 2002, període de coexistència de les dues monedes."

Des d'un punt de vista de comunicació:

"REALITZAR, conjuntament amb els operadors del sistema, una campanya informativa sobre les tarifes de l'any 2002, i una campanya de promoció de la nova targeta T-transició."

"APROVAR l'edició d'elements de comunicació als espais informatius destinats a tarifes, un primer element temporal (pta-euro) i l'element definitiu en euros, sens perjudici de l'autorització administrativa corresponent a la contractació."

16/10/01

"APROVAR l'extensió del títol T-Mes a la resta de les zones de l'àmbit territorial del STI."

"APROVAR la creació dels nous títols T-Trimestre, T-Jove i T-Familiar, amb les prestacions que s'especifiquen en el document annex "Proposta de revisió de tarifes 2002".

"APROVAR els preus que regiran per l'any 2002 pels diferents títols de transport ATM, segons els quadres següents:



Preus 2002 (EUROS)

	1 Zona	2 Zones	3 Zones	4 Zones	5 Zones	6 Zones
Bitllet Senzill	1,00	1,50	2,10	2,80	3,50	4,10
T-10	5,60	11,30	15,50	19,90	22,80	24,40
T-50/30	23,40	39,20	55,00	68,50	81,20	90,00
T-FAMILIAR (70/30)	34,30	48,50	66,50	82,10	94,00	101,00
T-MES	36,30	52,30	70,70	84,30	97,00	103,00
T-TRIMESTRE	100,00	144,00	194,80	232,40	264,90	274,30
T-JOVE	85,00	122,40	165,60	197,60	225,20	233,20
T-DIA	4,20	6,60	8,40	9,60	10,80	12,00

Preus 2002 (PTAS - Pagament import exacte) (*)

	1 Zona	2 Zones	3 Zones	4 Zones	5 Zones	6 Zones
Bitllet Senzill	165	250	345	465	580	680
T-10	930	1.880	2.575	3.310	3.790	4.060
T-50/30	3.890	6.520	9.150	11.395	13.510	14.975
T-FAMILIAR (70/30)	5.705	8.070	11.065	13.660	15.640	16.805
T-MES	6.040	8.700	11.760	14.025	16.135	17.135
T-TRIMESTRE	16.635	23.960	32.410	38.665	44.075	45.640
T-JOVE	14.140	20.365	27.550	32.875	37.470	38.800
T-DIA	695	1.095	1.395	1.595	1.795	1.995

(*) Preus vàlids fins el 28 de febrer de 2002, i exclusivament per pagaments en pessetes i per l'import exacte."

"APROVAR l'augment de la tarifa mitjana ponderada (TMP) d'un 1,02%, d'acord amb el quadre següent:"

Evolució tarifa mitjana ponderada

	Prev. 2001	Prev. 2002	Diferència	Δ%
TMP en euros	0,504	0,509	0,005	1,02%
TMP en pessetes	83,80	84,65	0,85	1,02%

"SOL·LICITAR, si s'escau, l'autorització de l'increment de la TMP a la Comissió de Preus de Catalunya."

"PUBLICAR l'estructura de títols i preus per tal que entri en vigor a partir de l'1 de gener de 2002."

"ENCARREGAR a un grup de treball, creat al si de l'ATM, l'elaboració d'una proposta de condicions homogènies d'accés i utilització dels títols socials existents, i establir en 2,40 ¢ el preu màxim de la T-4."

"AUTORIZAR al Director General a actualitzar els preus dels bitllets senzills i dels



títols monomodals multiviatge, dels operadors integrats en el sistema, per tal d'adequar-los als preus de referència dels títols ATM."

Estudis

9/07/01

RESTAR ASSABENTAT de l'adjudicació del contracte "Enquesta de Mobilitat "Quotidiana 2001", a Instituto DYM, Investigaciones y Asesoramiento Económico en Distribución, Mercados y Ventas, SA, per un import de CENT SETZE MILIONS (116.000.000'-) PESSETES, equivalent a 697.174'04 Euros, i aprovar la plurianualitat amb la següent distribució:

- any 2001 52.200.000,-PTA, equivalent a 313.728'32 Euros.
- any 2002 63.800.000,-PTA, equivalent a 383.445'72 Euros."

"RESTAR ASSABENTAT del "Estudi comparatiu dels sistemes de finançament del transport públic a diferents àrees metropolitanes d'Europa", realitzat per l'empresa INGENIERIA Y ECONOMIA DEL TRANSPORTE, SA."

16/10/01

"RESTAR ASSABENTAT del contingut de l'informe i dels models d'enquesta, que s'adjunten, relatius a l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana."

Activitat ATM 2000/2001

13/12/01

"RESTAR ASSABENTAT del procés dut a terme per a l'elecció de tres delegats de personal, conforme amb el que s'estableix als articles 4 i 62 de l'Estatut dels Treballadors."

"NOMENAR com a auditor per als exercicis 2002, 2003 i 2004 a la firma Gabinet Tècnic d'Auditoria i Consultoria, S.A. Facultar

al Director General per a la formalització del contracte corresponent."

Modificació Estatuts ATM

13/12/01

"APROVAR, per unanimitat, la modificació dels Estatuts de l'ATM, d'acord amb la proposta que s'adjunta."

"NOTIFICAR aquest acord a les Administracions consorciades per tal de donar compliment a allò que estableix l'article 24 dels Estatuts de l'ATM."

Finançament

27/3/01

Atès que a la vista dels Pressupostos de l'AGE i de les Administracions consorciades no es realitzarà la totalitat dels ingressos derivats del Contracte-Programa i previstos en el pressupost de l'ATM per al 2001, aprovat en la sessió de 4 de desembre de 2000, s'ACORDA:

APROVAR les retencions de crèdit pressupostàries per un import de 4.143.000.000 pessetes, distribuït de la forma següent:

Concepte pressupostari	Pessetes
440.0	2.914.600.000
441.0	1.228.400.000

INSTRUMENTAR aquestes retencions de crèdit en les partides del Contracte-Programa dels operadors públics, aplicant un criteri de distribució en funció del total de subvencions a rebre en el període, amb l'objectiu d'aconseguir un equilibri pressupostari, i en la forma prevista a l'informe, que s'adjunta, relatiu als A comptes a reconèixer als operadors públics l'any 2001, i que a continuació s'exposa de forma concreta per cada operador:



13/12/01

"RESTAR ASSABENTAT dels acords de la Comissió de seguiment del Conveni de Finançament ATM-Administracions consorciades 1999-2001, relatius a la liquidació del Conveni de Finançament amb les Administracions Consorciades de l'exercici 2000 i del seguiment de l'exercici 2001."

"RESTAR ASSABENTAT del document, que s'adjunta com annex, relatiu al seguiment dels Contractes Programa amb TMB i FGC corresponent als tres primers trimestres de l'exercici 2001."

"RESTAR ASSABENTAT dels informes d'auditoria relatius al compliment dels compromisos de servei que es contemplen en els Contractes Programa amb TMB i FGC."

Agrupació de Municipis amb Transport Urbà

27/3/01

"ATENDRE la resolució del Parlament de Catalunya i RECOLZAR la iniciativa de diferents Ajuntaments de crear l'AMTU –Agrupació de Municipis amb Transport Urbà de fora de l'àmbit de l'EMT-, a l'empara de l'art. 118 i següents de la Llei 8/1987, Municipal i de Règim Local de Catalunya, als efectes que els municipis exteriors a l'àmbit de l'EMT puguin utilitzar aquesta fórmula per a participar, conjuntament, en els òrgans col·lectius de govern i de gestió del Consorci ATM."

"ANIMAR el procés promogut pels representants dels municipis de la segona corona, per tal d'assolir en el més breu termini la constitució de l'AMTU i l'adhesió a l'ATM, en el marc que determinin les normatives aplicables."

13/12/01

"INSTAR als Serveis de l'ATM a fi que,

juntament amb els representants de l'AMTU, elaborin una proposta de Conveni de col·laboració que permeti materialitzar l'adhesió de l'esmentada entitat a l'ATM."

Pla de Serveis

27/3/01

"RESTAR ASSABENTAT de l'estat dels treballs relatius al Pla de Serveis, així com de la proposta de Servei de transport públic nocturn a la RMB, segons documents que s'adjunten com annex."

"SOL·LICITAR a AENA l'elaboració conjunta d'un Pla d'accés sostenible a l'Aeroport, atesa la importància i singularitat d'aquesta àrea pel que fa a la mobilitat."

9/07/01

"APROVAR la Proposta de servei de transport públic nocturn a la RMB, segons document adjunt de data 9 de juliol de 2001, amb les modificacions incorporades a petició del Sr. Casas i el Sr. Pozo de Castro."

"DONAR CONEIXEMENT d'aquesta proposta al Parlament de Catalunya, en resposta a la seva resolució."

"ACCEPTAR les propostes dels operadors públics FMB, FGC i Renfe Rodalies a perllongar el seu servei ferroviari fins a les 12 de la nit dels dies feiners (de dilluns a dijous), en els termes i amb el calendari que figura al document adjunt."

"SOL·LICITAR a la Direcció General de Ports i Transports que posi en marxa les 17 línies de servei regular d'autobús nocturn, segons el document adjunt, en el més breu termini possible."

"PROPOSAR l'assumpció del dèficit resultant de la implementació d'aquestes línies metropolitanes d'autobús nocturn i els serveis de TMB i FGC dins del proper Contracte-



Programa 2002-2005, en base als criteris que s'han establert en el Contracte-Programa 1998-2001."

PDI 2001-2010

14/05/01

"APROVAR inicialment el projecte de Pla Director d'Infraestructures de transport públic col·lectiu (PDI) 2001-2010 amb les modificacions i les esmenes, per correcció d'errades, que s'incorporen en document annex. Pel que fa al programa d'actuacions a la xarxa ferroviària estatal, la inclusió del qual es fa amb caràcter indicatiu, aquesta aprovació s'entén sens perjudici de les competències que corresponen a l'Administració General de l'Estat, conforme als seus propis procediments."

"SUPEDITAR la seva publicació a l'elaboració d'un text refós i encomanar al Comitè Executiu que doni la conformitat definitiva a la versió esmenada, una vegada hagin estat incorporades, pels serveis tècnics de l'ATM, les modificacions acordades."

"SOTMETRE el projecte de PDI 2001-/2010 a informació pública, d'acord amb l'article 15.3 del Decret 177/1987, mitjançant anunci que es publicarà en el DOGC, així com també l'audiència de les Administracions locals de l'àmbit territorial de l'Autoritat del Transport Metropolità i les altres Administracions competents en matèria de transport públic, fins a finals de setembre en els dos casos, a fi que puguin presentar al·legacions."

"ENCOMANAR als serveis de l'ATM l'elaboració dels treballs per a la definició del sistema de finançament i del procediment per a l'execució de la infraestructura ferroviària del corredor Castelldefels-Sant Boi-Cornellà, d'acord amb el contingut dels estudis ja realitzats i del conveni signat entre els ajuntaments afectats i l'ATM, per tal que, abans de l'aprovació provisional del Pla Director d'Infraestructures, es pugui disposar

de la documentació necessària per a precisar, amb la màxima definició possible el contingut d'aquesta actuació.

Atesa la constatació de la necessitat prioritària de programació i execució d'aquest nou corredor ferroviari, caldrà concretar per part de l'ATM els aspectes de finançament i d'elecció del titular d'aquesta infraestructura, en base al conjunt d'estudis realitzats i al conveni de 28 de juliol de 2000, signat entre els ajuntaments afectats i l'ATM. Aquests aspectes quedaran precisats amb la màxima definició possible en el moment de l'aprovació provisional del PDI."

9/07/01

"RESTAR ASSABENTAT de la publicació en el DOGC de l'anunci d'obertura del període d'informació pública del PDI 2001 – 2010 i de la tramesa als ajuntaments i Consells Comarcals per tal que, abans del 28 de setembre, formulin les observacions que considerin convenientes i facin arribar a l'ATM les que els siguin adreçades."

16/10/01

"RESTAR ASSABENTAT que el projecte PDI 2001-2010 ha estat sotmès a informació pública i al tràmit d'audiència als Ajuntaments i Consells Comarcals, durant un període que ha finalitzat el dia 28 de setembre de 2001, i al que s'han presentat 88 al·legacions."

"RESTAR ASSABENTAT del contingut del document que s'adjunta "Resum de les al·legacions presentades al PDI 2001-2010". "

13/12/01

"RESTAR ASSABENTAT de l'informe tècnic de les al·legacions formulades al projecte PDI 2001-2010, durant els períodes d'informació pública i d'audiència als Ajuntaments i altres Administracions, que un cop discutit a la Comissió tècnica i assumit



pel Comitè Executiu, servirà de base per a resoldre les al·legacions.”

“ENCARREGAR als Serveis de l’ATM l’elaboració de la proposta definitiva de PDI 2001-2010, que incorporarà les modificacions acceptades, a fi que es pugui presentar al Consell d’Administració que se celebri el primer trimestre de l’any 2002, per a la seva aprovació provisional, si s’escau.”

Tramvia

4/4/01

“AUTORIZAR al Director General per a la signatura dels Convenis, que tenen per objecte la gestió de les expropiacions derivades del projecte del tramvia Diagonal-Baix Llobregat, amb els Ajuntaments de Sant Joan Despí, Esplugues de Llobregat i Sant Just Desvern, i en els quals aquestes Corporacions es comprometen a desistir dels recursos interposats contra l’acord del Consell d’Administració de 4 de desembre de 2000, que resolva les al·legacions que aquests recurrents varen presentar.”

“ESTIMAR PARCIALMENT els recursos potestatsius de reposició interposats pels Ajuntaments de Sant Joan Despí, Esplugues de Llobregat i Sant Just Desvern, pels motius expressats a l’informe adjunt, contra l’acord del Consell d’Administració del 4 de desembre de 2000, que resolva les al·legacions que aquests Ajuntaments varen presentar, condicionant l’efectivitat d’aquest acord a la signatura del conveni corresponent.”

“ESTIMAR PARCIALMENT el recurs potestatiu de reposició interposat per l’Ajuntament de Sant Feliu de Llobregat, pels motius expressats a l’informe adjunt, contra l’acord del Consell d’Administració del 4 de desembre de 2000, que resolva les al·legacions que aquest Ajuntament va presentar.”

“AUTORIZAR al Director General per a la signatura de tots aquells Convenis, amb els Ajuntaments corresponents i les persones interessades, que tinguin per objecte possibilitar l’ocupació dels terrenys que resulten afectats pel projecte d’urbanització del tramvia Diagonal-Baix Llobregat, i en concret amb l’Ajuntament de Cornellà i Cristalerías Europeas, SAL, amb l’objecte d’ocupar els terrenys afectats propietat d’aquesta societat.”

“AUTORIZAR al Director General per a la signatura del Conveni ATM-Ajuntament de Cornellà-Promociones Ruve, que té per objecte possibilitar l’ocupació de la finca propietat de l’esmentada societat en aquest municipi i que resulta afectada pel projecte d’urbanització del tramvia Diagonal-Baix Llobregat.”

“SOL·LICITAR de l’Honorable Conseller de Política Territorial i Obres Públiques l’adopció de les següents mesures:

a) Aprovar el Projecte definitiu de traçat del tramvia, que comprèn la relació dels béns i drets afectats en el tram abans indicat, als efectes de l’article 153 de la Llei d’Ordenació del Transport, la qual cosa implica la declaració d’utilitat pública i la urgència d’ocupació de les instal·lacions i terrenys pels quals hagi de discórrer la línia.

b) Proposar al Govern de la Generalitat, d’acord amb l’article 124 de la Llei Municipal i de Règim Local de Catalunya, la delegació als municipis de Sant Joan Despí, Esplugues de Llobregat, Sant Just Desvern i, en la mesura que calgui, Cornellà de Llobregat, l’exercici de la potestat expropiatòria, en relació als béns i drets afectats dels respectius termes municipals. Als efectes oportuns, s’adjuntarà a la comunicació corresponent l’acceptació pels Ajuntaments de l’esmentada delegació.

c) Atribuir al Consorci de l’ATM la qualitat de beneficiari de l’expropiació, amb les facultats i obligacions a què es refereix



l'article 5 de la llei d'Expropiació Forçosa, per concórrer en aquesta entitat els requisits exigits per l'article 3.1 del mateix text legal." "APROVAR el Conveni a formalitzar amb el Ministerio de Fomento i els Ajuntaments afectats en relació a la N-340 i l'A-2, per un import de 650 MPTA, que contempla, entre d'altres, la construcció d'un pas subterrani, sota l'Autopista A-2, per a ús del tramvia, del transport de superfície rodant i dels vianants."

"ENCARREGAR a Tramvia Metropolità, SA, societat adjudicatària del projecte, construcció i explotació del tramvia Diagonal-Baix Llobregat, la redacció del projecte constructiu del pas sota l'autopista A-2 per a la circulació viària, del tramvia i de vianants, i la construcció posterior de l'obra i la urbanització dels seus accessos, d'acord amb els terminis i condicions que figuren al Conveni abans esmentat amb el Ministeri de Foment i els ajuntaments afectats, per un import màxim de 650 MPTA."

"RESTAR ASSABENTAT que l'estudi d'impacte ambiental, relatiu al projecte de traçat del tramvia Diagonal-Baix Llobregat, ha estat sotmès al tràmit d'informació pública, per un període de 30 dies hàbils (DOGC núm. 3.335, de 26 de febrer de 2001)."

"AUTORIZAR a Tramvia Metropolità, SA, adjudicatària del concurs per a la construcció i explotació del sistema de tramvia en el corredor Barcelona-Baix Llobregat, per a la constitució de promesa d'hipoteca o hipoteca de la concessió adjudicada, amb els límits temporals derivats del contracte formalitzat el dia 17 de novembre de 2000 i de la legislació reguladora del transport per ferrocarril."

4/4/01

"RESTAR ASSABENTAT de l'estat dels treballs en relació al projecte de traçat i al plec de prescripcions tècniques per a la construcció i explotació del tramvia de l'Av. Diagonal

de Barcelona (Francesc Macià – Glòries - St. Adrià de Besòs / Badalona, Glòries - Diagonal Mar - Pla del Palau)."

14/05/01

"RESTAR ASSABENTAT de la formalització dels convenis de col·laboració amb els Ajuntaments de Sant Just Desvern, Sant Joan Despí i Esplugues del Llobregat per a la gestió de les expropiacions i per la realització de les obres d'urbanització derivades de l'execució del Projecte del tramvia Diagonal-Baix Llobregat."

"RESTAR ASSABENTAT de la tramesa per part dels Ajuntaments de Barcelona, l'Hospitalet de Llobregat, Cornellà de Llobregat, Sant Joan Despí, Esplugues de Llobregat i Sant Feliu de Llobregat dels informes de conformitat amb els projectes d'urbanització amb les observacions que s'hi formulen."

"INSTAR la resta de les parts per tal que procedeixin a la formalització del Conveni de cooperació entre l'ATM, el Ministerio de Fomento i els Ajuntaments de Barcelona, l'Hospitalet de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Sant Just Desvern i Sant Joan Despí, sobre la cessió de la carretera N-340 antiga als municipis, la implantació de la nova línia de tramvia Diagonal-Baix Llobregat i la construcció d'un pas inferior sota l'autopista A-2."

"AUTORIZAR el Director General de l'ATM per tal que porti a terme els tràmits necessaris amb la Generalitat de Catalunya i la Diputació de Barcelona per a obtenir les autoritzacions que siguin pertinents per a la ocupació dels trams afectats de les carreteres C-245 i BV-2001 pel Tramvia Metropolità, a favor dels ajuntaments interessats."

"APROVAR el projecte constructiu i d'urbanització presentat per Tramvia Metropolità, SA amb un pressupost màxim de 38.400.691.165' pta., condicionant aquesta aprovació a la incorporació de les



modificacions tècniques que es proposen en el document annex "Observacions i prescripcions al projecte constructiu" i al compliment de les prescripcions que contingui la declaració d'impacte ambiental que formuli el Departament de Medi Ambient de la Generalitat de Catalunya."

"PRENDRE CONEIXEMENT de la proposta de declaració d'impacte que serà sotmesa a la Ponència Ambiental del Departament de Medi Ambient de la Generalitat de Catalunya."

"FACULTAR el Comitè Executiu per tal que porti a terme la comprovació detallada de l'acompliment de les modificacions derivades del document annex "Condicions i prescripcions al projecte constructiu" i de la declaració d'impacte ambiental que aprovi la Ponència Ambiental del Departament de Medi Ambient de la Generalitat de Catalunya, i un cop verificades aquestes modificacions, comunicar a l'empresa Tramvia Metropolità, S.A. la conformitat definitiva amb el projecte presentat i l'assenyalament de dates per a procedir a l'aixecament de l'acta de replanteig del projecte per tal que es pugui iniciar l'execució de les obres abans del 15 de juny d'enguany."

"ELEVAR el Projecte constructiu del tramvia metropolità Diagonal-Baix Llobregat a l'Hble. Conseller de Política Territorial i Obres Públiques per tal que proposi al Govern de la Generalitat la delegació de les facultats expropiatòries per a la seva execució a favor dels ajuntaments de Sant Just Desvern, Sant Joan Despí, Esplugues del Llobregat i Cornellà."

"AUTORIZAR el Director General de l'ATM per tal que, si s'escau, en representació d'aquest consorci i en la seva condició de beneficiari de les expropiacions, procedeixi a la signatura de les actes derivades del procediment expropiatori iniciat per les administracions locals i, en els casos que

sigui necessari i fins un import que no ultrapassi el 10% de l'import total de les expropiacions previstes, pugui avançar l'import del just prev acordat."

"ACORDAR QUE, com sigui que el cost del projecte que s'ha aprovat s'ha incrementat en relació al pressupost d'adjudicació inicial, la diferència que resulti entre el cost total de les inversions i expropiacions efectivament realitzades menys la subvenció de capital prevista de 25.826'- Mpta. incrementada en l'import resultant de l'aportació de l'AGE per les obres del túnel de l'A-2, prevista en 650 Mpta., es repercutirà per l'adjudicatària sobre la tarifa tècnica del projecte d'explotació.

Quan es redacti el projecte d'explotació, es comprovarà si existeix un impacte sobre la demanda i els costos d'explotació i, si s'escau, es revisarà la tarifa tècnica segons el contracte formalitzat entre l'Autoritat del Transport Metropolità i Tramvia Metropolità, SA el dia 17 de novembre de 2000."

"PRENDRE CONEIXEMENT de que l'empresa adjudicatària ha tramès a l'ATM una previsió de menor demanda deguda a les modificacions del traçat. Aquesta proposta serà avaluada juntament amb el Projecte d'Explotació."

9/07/01

"APROVAR inicialment el projecte de traçat del tramvia Diagonal (Pl. Glòries) – Besòs que han redactat els serveis tècnics de l'ATM."

"SOTMETRE a informació pública, per un període que finalitzarà el dia 28 de setembre de 2001, d'acord amb l'art. 228.2 del Reglament de transports terrestres, de 28 de setembre de 1990, el projecte de traçat del tramvia Diagonal (Pl. Glòries) – Besòs, en relació a les circumstàncies que justifiquin la declaració d'interès general de la línia, a la concepció global del seu traçat i a l'avaluació de l'impacte ambiental."



"SOTMETRE per un termini de dos mesos a l'audiència dels ajuntaments afectats pel sistema del tramvia Diagonal (Pl. Glòries) – Besòs, les separates corresponents del projecte de traçat i d'urbanització que defineixen la implantació d'aquest mode de transport en cada municipi per tal que, en el termini indicat, emetin l'informe a què es refereix l'art. 228.1 del Reglament de Transports Terrestres, així com l'acord de conformitat en els aspectes del projecte que són de la competència municipal."

Línia 9

4/4/01

"RESTAR ASSABENTAT de l'estat de tramitació del projecte de traçat de la línia L9 de Metro, en els termes del document adjunt."

9/07/01

"RESTAR ASSABENTAT de l'informe sobre el procés de licitació de les obres de la L9 presentat pel departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya."

"INCORPORAR, en el projecte de traçat del tram Sagrera - Gorg- Can Zam de la L9 del Metro, les modificacions que ha aprovat el departament de Política Territorial i Obres Públiques, en la tramitació del projecte constructiu, i que en annex s'adjunten."

"TRAMETRE al Departament de Política Territorial i Obres Públiques els recursos, contra l'acord d'aprovació del projecte de traçat de la resta de trams, que en el seu dia es van adreçar a l'ATM i comunicar-ho als interessats."

16/10/01

"RESTAR ASSABENTAT de l'estat d'execució del pressupost, d'acord amb l'informe que s'adjunta."

Sistema d'Ajuda a l'Explotació (SAE)

4/4/01

"ADJUDICAR, al grup format per les empreses GMV Sistemas, SA i INDRA Sistemas, SA, el contracte del subministrament "Sistema de gestió i ajut a l'explotació a les empreses de transport públic col·lectiu de viatgers per carretera en règim de gestió indirecta a l'àmbit competencial de l'ATM", d'acord amb el plec de clàusules administratives i econòmiques particulars i el plec de prescripcions tècniques, així com la proposició presentada pel grup esmentat, d'acord amb el pressupost previst en la proposició econòmica, alternativa variant, que ascendeix a un import de set-cents noranta-cinc milions set-cents setanta-dues mil dues-cents vuitanta-dues pessetes (795.772.282 PTA), IVA inclòs (4.782.682,74 Euros), IVA inclòs, per a la implantació del sistema, i que preveu un manteniment durant un període de tres anys després del període de garantia per un import anual de cinquanta-dos milions dues-cents mil pessetes (52.200.000, Ptes) (313.728,32 Euros), IVA inclòs."

"AUTORIZAR, conforme al que estableix l'article 210.b) del vigent text refós de la Llei de contractes de les Administracions Públiques, la contractació del servei d'assistència tècnica amb l'empresa TRADIA, gestora de la xarxa digital Agora, per la verificació de la implantació del sistema de radiocomunicacions de trunking analògic, a implantar en el SAE, i el seguiment del seu funcionament en l'horitzó a mig termini de migració a tecnologia digital, per un import de nou milions de pessetes."

Adquisició de material mòbil

9/07/01

"AUTORIZAR, per tal de donar servei a l'increment de la demanda que s'ha produït com a conseqüència de la integració tarifària, la publicació d'una nova convocatòria de



subvencions per a l'adquisició d'autobusos fins a l'import màxim resultant dels crèdits disponibles per aquest concepte, amb els mateixos criteris utilitzats en les convocatòries aprovades per aquest Consell en les sessions celebrades els dies 4 d'abril de 2000 i 27 de març de 2001."

"AUTORITZAR al Director General de l'ATM la realització de tots els tràmits necessaris per a fer efectiu l'atorgament de les subvencions, inclòs el pagament prèvia justificació de l'acompliment dels requeriments establerts a les bases. "

"AUTORITZAR TMB per tal que iniciï els tràmits per a l'adquisició del material mòbil següent:

Tres unitats per a la explotació del metro lleuger Trinitat Nova – Can Cuiàs, amb un cost total d'adquisició de 1.710 MPTA. sense IVA.

Tres unitats per a la prolongació de les línies L 2 (un tren) i L 3 (dos trens) amb un cost d'adquisició aproximat de 3.000 MPTA."

"AUTORITZAR TMB per tal que iniciï els tràmits per a la substitució del material mòbil de la L5 del Metro de Barcelona, sota la fórmula acordada inicialment al projecte de PDI, de manera que, en el moment de la negociació del proper Contracte-Programa, es disposi d'informació suficient, contrastada i documentada, que permeti la inclusió, dins les necessitats del període, de les quotes d'arrendament que resultin de l'esmentada operació."

"AUTORITZAR FGC per tal que iniciï els tràmits per a l'adquisició del següent material mòbil:

Sis unitats per a la línia Barcelona – Vallès per millorar la freqüència de pas actual i per a dotar el servei nocturn fins les 24 h. El cost total d'aquestes unitats és d'aproximadament 6.000'- MPTA.

El finançament de totes aquestes noves unitats

es proposarà que s'inclogui en el Contracte Programa 2002-2005, i, per tant, l'adjudicació definitiva i la formalització dels contractes corresponents restarà condicionada a l'existència de la dotació suficient en aquell contracte-programa i haurà de ser ratificada per aquest Consell quan sigui el cas.

Pel que fa als compromisos econòmics a assumir pel Govern de la Generalitat, aquests queden condicionats a l'autorització preceptiva que hagin de rebre els consellers membres en representació de la Generalitat."

Conveni de finançament d'infraestructures i Contracte-programa 2002-2005

27/3/01

"APROVAR la convocatòria per a l'atorgament de subvencions, que inclou el document d'especificacions tècniques, per un total de QUATRE-CENTS MILIONS de Pessetes (400.000.000 PTA. – 2.404.048,42 euros) per a la renovació de flota, i per a l'adequació a persones amb mobilitat reduïda, de les empreses operadores de serveis regulars de Transport Públic Col·lectiu de Viatgers per carretera en règim de concessió administrativa, que s'especifiquen a les bases i que actuen dins de l'àmbit competencial de l'ATM, en el marc del Programa de millora dels serveis de transport públic interurbà de superfície, contemplat en el Contracte-Programa AGE-ATM i Conveni de finançament ATM-Administracions Consorciades per al període 1999-2001, de 14 de desembre de 1999."

"AUTORITZAR el President de l'ATM a la signatura del Conveni de col·laboració entre el Instituto de Migraciones y Servicios Sociales, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, i l'Autoritat del Transport Metropolità, per al desenvolupament d'un programa d'accessibilitat en línies regulars d'autobusos interurbans de la Regió Metropolitana de Barcelona."



"APROVAR la convocatòria per a l'atorgament de subvencions per a la implantació de sistemes de gestió de la qualitat per un import de VINTI-CINC MILIONS DE PESSETES (25.000.000 PTA – 150.253,03 Euros) a les empreses que presten serveis regulars de Transport Públic Col·lectiu de Viatgers per carretera en règim de concessió administrativa, que s'especifiquen a les bases i que actuen dins de l'àmbit competencial de l'ATM, en el marc del Programa de millora dels serveis de transport públic interurbà de superfície, contemplat en el Contracte-Programa AGE-ATM i Conveni de finançament ATM-Administracions Consorciades per al període 1999-2001, de 14 de desembre de 1999."

"DELEGAR en el Director General l'execució dels acords de les esmentades convocatòries i, en especial, la tramitació del procediment administratiu corresponent."

"AUTORIZAR el Director General per a efectuar les modificacions de crèdit inherents a aquestes actuacions, en relació al pressupost de l'ATM."

13/12/01

"RESTAR ASSABENTAT del contingut del document "Necessitats del sistema de transport públic col·lectiu a la RMB 2002-2005 i càlcul d'aportacions de les administracions" que com annex s'adjunta."

"INSTAR als serveis de l'ATM i als responsables de les diferents administracions per tal que iniciïn el procés de negociació del C-P 2002-2005."

"RESTAR ASSABENTAT del contingut i estructura de l'esborrany de text del Conveni de Finançament 2002-2005 entre l'ATM i les Administracions Consorciades i l'AGE."



Capítol 6:

Informe d'Auditoria



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 dels Estats i Comptes Anuals
de l'exercici 2001**

Març 2002

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

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

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

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

INFORME D'AUDITORIA DELS ESTATS I COMPTES ANUALS

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

- 1 - Hem auditat els estats i comptes anuals de l'AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ, CONSORCI PER A LA COORDINACIÓ DEL SISTEMA METROPOLITÀ DE TRANSPORT PÚBLIC DE L'ÀREA DE BARCELONA (en endavant ATM), que comprenen el balanç de situació al 31 de desembre de 2001, el compte de resultats, la liquidació del pressupost i la memòria corresponents a l'exercici anual acabat en la data esmentada, la formulació dels quals és responsabilitat dels Administradors de l'ATM. La nostra responsabilitat és expressar una opinió sobre els esmentats estats i comptes anuals en el seu conjunt, basada en el treball realitzat d'acord amb les normes d'auditoria generalment acceptades que requereixen l'examen, mitjançant la realització de proves selectives, de l'evidència justificativa dels estats i comptes anuals i l'avaluació de la seva presentació global, dels principis comptables aplicats en l'àmbit de les administracions públiques i de les estimacions realitzades.
- 2 - Els administradors de l'ATM presenten, a efectes comparatius, amb cadascuna de les partides del balanç, del compte de resultats i del quadre de finançament, a més de les xifres de l'exercici 2001, les corresponents a l'exercici anterior. La nostra opinió es refereix exclusivament als estats i comptes anuals de l'exercici 2001. Amb data 26 de febrer de 2001 vàrem emetre el nostre informe d'auditoria sobre els estats i comptes anuals de l'exercici 2000, en el qual vàrem expressar una opinió favorable.
- 3 - En la nostra opinió professional, els estats i comptes anuals de l'exercici 2001 adjunts expressen, en tots els aspectes significatius, la imatge fidel del patrimoni i de la situació financera de l'ATM al 31 de desembre de 2001, dels resultats de les seves operacions reflectits en el compte de resultats i en la liquidació de pressupost adjunts i dels recursos obtinguts i aplicats durant l'exercici anual acabat en aquesta data, i contenen la informació necessària i suficient per a la seva interpretació i comprensió adequades, de conformitat amb els principis i normes de comptabilitat per a les administracions públiques, que guarden uniformitat amb els aplicats l'exercici anterior.

Barcelona, 26 de març de 2002

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



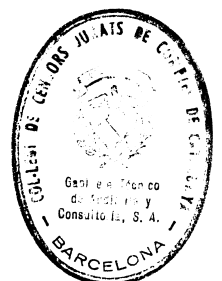
Enric Ribas i Miràngels





1

ESTATS I COMPTES ANUALS DE L'EXERCICI 2001



AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

(PTA)

BALANÇOS DE SITUACIÓ A 31-12-2001 I 31-12-2000

ACTIU		
	2001	2000
IMMOBILITZAT MATERIAL	1,055,931,971	58,475,564
CONSTRUCCIONS	51,560,019	21,249,982
MAQUINÀRIA INSTAL·LACIONS I ESTRIS	8,260,516	5,145,747
MOBILIARI	11,761,025	7,830,706
EQUIPS PER A PROCESSOS D'INFORMACIÓ	26,991,997	21,404,703
INSTAL·LACIONS COMPLEXES ESPECIALITZADES	984,460,989	17,367,200
AMORTITZACIÓ ACUMULADA DE L'IMMOBILITZAT MATERIAL	-27,102,575	-14,522,774
IMMOBILITZAT IMMATERIAL	121,161,756	42,310,066
SOFTWARE	133,268,903	50,912,782
ALTRE IMMOBILITZAT IMMATERIAL	2,065,925	2,065,925
AMORTITZACIÓ ACUMULADA DE L'IMMOBILITZAT IMMATERIAL	-14,173,072	-10,668,641
INVERSIONS INFR. I BENS US GENERAL	803,956,965	509,832,676
INFRASTRUCTURA I BÉNS DESTINATS A L'ÚS GENERAL	803,956,965	509,832,676
DEUTORS	5,720,995,173	7,890,265,913
DEUTORS PER DRETS RECONEGUTS.PRESSUPOST CORRENT	4,419,134,807	7,870,156,151
DEUTORS PER DRETS RECONEGUTS.PRESSUPOSTOS TANCATS	1,240,270,139	2,925,000
HISENDA PUBLIC, DEUTORA PER IVA	49,489,134	3,690,337
ALTRES DEUTORS NO PRESSUPOSTARIS	12,101,093	13,494,425
COMPTES FINANCERS	3,103,718,530	6,616,181,998
FIANCES A CURT TERMINI	3,142,740	4,300,000
CAIXA	0	0
ALTRES PARTIDES PENDENTS D'APLICACIÓ	66,560	66,560
BANCs I INSTITUCIONS DE CRÈDIT. COMPTES OPERATIUS	836,158,324	1,826,666,016
BANCs I INSTITUCIONS DE CRÈDIT. COMPTES FINANCERS	2,264,350,906	4,785,149,422
FORMALITZACIÓ	0	0
AJUSTOS PER PERIODIFICACIÓ	86,700,000	9,348,365
DESPESES AVANÇADES	0	927,088
INGRESSOS DIFERITS	86,700,000	8,421,277
TOTAL ACTIU	10,892,464,395	15,126,414,582
COMPTES CONTROL PRESSUPOSTARI	0	154,026,765
PRESSUPOST DE DESPESES D'EXERCICIS POSTERIORs	0	154,026,765
COMPTES D'ORDRE	1,313,489,747	863,849,053
AVALS REBUTS	1,313,489,747	863,849,053

Les notes 1 a 14 de la memòria que s'adjunta formen part integrant del balanç de situació a 31-12-2001

El Director General,

La Cap d'Administració,



AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

(PTA)

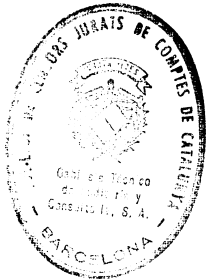
BALANÇOS DE SITUACIÓ A 31-12-2001 I 31-12-2000

PASSIU		
	2001	2000
PATRIMONI I RESERVES	542,230,018	362,967,783
PATRIMONI	542,230,018	362,967,783
SUBVENCIONS DE CAPITAL	1,439,748,516	472,654,727
DEL SECTOR ESTATAL	890,623,401	17,367,200
DE COMUNITATS AUTÒNOMES	549,125,115	455,287,527
DEUTES A CURT TERMINI	6,231,858,327	9,554,031,761
CREDITORS PER OBLIG. REC. I PAG.ORDENATS PRESS.C	5,097,937,950	9,013,104,453
CREDITORS PER OBLIG. RECONEG. PRESS.TANCATS	16,203	499,795,104
HISENDA PÚBLICA, CREDITORA PER CONCEP. FISCALS	11,524,917	11,951,148
SEGURETAT SOCIAL, CREDITORA	774,609	667,614
ALTRES CREDITORS NO PRESSUPOSTARIS	63,779,986	25,857,199
FIANCES A CURT TERMINI	9,274,548	2,656,243
CREDITORS PER DEVOLUCIÓ D'INGRESSOS	11,352	0
OPERADORS INTEGRACIÓ TARIFÀRIA	1,048,538,762	0
AJUSTOS PER PERIODIFICACIÓ	2,333,207,711	4,557,498,076
DESPESES DIFERIDES	126,348,421	64,930,815
INGRESSOS AVANÇATS	2,206,859,290	4,492,567,261
RESULTAT DE L'EXERCICI	345,419,823	179,262,235
TOTAL PASSIU	10,892,464,395	15,126,414,582
COMPTES CONTROL PRESSUPOSTARI	0	154,026,765
DESPESES COMPROMESSES D'EXERCICIS POSTERIORIS	0	154,026,765
COMPTES D'ORDRE	1,313,489,747	863,849,053
AVALISTES	1,313,489,747	863,849,053

Les notes 1 a 14 de la memòria que s'adjunta formen part integrant del balanç de situació a 31-12-2001

El Director General,

La Cap d'Administració



AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

(PTA)

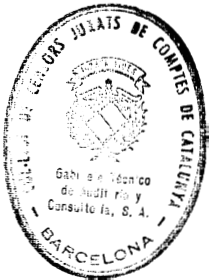
COMPTES DE RESULTATS CORRESPONENTS ALS EXERCICIS ACABATS EL 31-12-2001 I 31-12-2000

	2001	2000
INGRESSOS EXPLOTACIÓ	73,796,911,866	42,181,972,117
VENDES DE SERVEIS	36,307,269,655	589,917,598
INGRESSOS FINANCERS	223,373,421	189,370,366
INDEMNITZACIONS	0	356,285
TRANSFERÈNCIES DE L'ADM. GENERAL DE L'ESTAT	13,833,312,143	16,575,336,757
TRANSFERÈNCIES DE COMUNITATS AUTÒNOMES	12,365,846,690	12,349,740,000
TRANSFERÈNCIES D'ENTITATS LOCALS	11,063,942,954	11,301,617,046
TRANSFERÈNCIES DE L'EXTERIOR	2,084,733	3,023,849
REINTEGRAMENTS DE PRESSUPOSTOS TANCATS	0	1,172,600,000
ALTRES INGRESSOS	1,082,270	10,216
DESPESES D'EXPLOTACIÓ	74,503,342,762	42,014,156,925
SOUS I SALARIS	179,432,743	158,062,024
INDEMNITZACIONS PER RAÓ DE SERVEI	8,243,112	4,769,141
COTITZACIONS SOCIALS A CÀRREC DE L'ENTITAT	39,665,360	33,606,388
ALTRES DESPESES SOCIALS	644,000	2,381,495
ARRENDAMENTS	13,022,853	11,350,800
REPARACIONS I CONSERVACIÓ	10,235,169	4,229,062
SUBMINISTRAMENTS	3,097,927	2,332,945
COMUNICACIONS	6,940,163	3,940,908
TREBALLS REALITZATS PER ALTRES EMPRESES	35,811,657,822	293,379,966
PRIMES D'ASSEGURANCES	1,291,325	435,040
MATERIAL D'OFICINA	13,831,847	17,072,708
DESPESES DIVERSES	223,623,297	82,642,642
TRANSFERÈNCIES A OPERADORS PÚBLICS	32,003,620,936	39,219,000,000
TRANSFERÈNCIES A ENTITATS LOCALS	3,732,303,617	2,150,129,650
TRANSFERÈNCIES A INSTITUCIONS SENSE FINAL. LUCRE	200,000	2,400,000
TRANSFERÈNCIES A OPERADORS PRIVATS	2,398,354,378	28,424,156
TRIBUTS ESTATALS	57,178,213	0
MARGE BRUT	-706,430,896	167,815,192
AMORTITZACIONS I PROVISIONS	16,084,232	10,248,956
AMORTITZACIÓ DE L'IMMOBILITZAT MATERIAL	12,579,801	5,870,825
AMORTITZACIÓ DE L'IMMOBILITZAT IMMATERIAL	3,504,431	4,378,131
RESULTAT NET	-722,515,128	157,566,236
RESULTATS EXTRAORDINARIS	1,067,934,951	13,543,745
MODIFICACIÓ OBLIGACIONS PRESSUPOSTOS TANCATS	0	8,152,254
RESULTAT DE L'EXERCICI	345,419,823	179,262,235

Les notes 1 a 14 de la memòria que s'adjunta formen part integrant del compte de resultats de l'exercici 2001

El Director General,

La Cap d'Administració



AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

(EUROS)

BALANÇOS DE SITUACIÓ A 31-12-2001 I 31-12-2000

ACTIU		
	2,001	2,000
IMMOBILITZAT MATERIAL	6,346,278.96	351,445.22
CONSTRUCCIONS	309,881.96	127,714.96
MAQUINÀRIA INSTAL·LACIONS I ESTRIS	49,646.70	30,926.56
MOBILIARI	70,685.18	47,063.49
EQUIPS PER A PROCESSOS D'INFORMACIÓ	162,225.17	128,644.86
INSTAL·LACIONS COMPLEXES ESPECIALITZADES	5,916,729.71	104,378.97
AMORTITZACIÓ ACUMULADA DE L'IMMOBILITZAT MATERIAL	-162,889.76	-87,283.63
IMMOBILITZAT IMMATERIAL	728,196.82	254,288.62
SOFTWARE	800,962.24	305,991.98
ALTRE IMMOBILITZAT IMMATERIAL	12,416.46	12,416.46
AMORTITZACIÓ ACUMULADA DE L'IMMOBILITZAT IMMATERIAL	-85,181.88	-64,119.82
INVERSIONS INFR. I BENS US GENERAL	4,831,878.67	3,064,156.09
INFRAESTRUCTURA I BÉNS DESTINATS A L'ÚS GENERAL	4,831,878.67	3,064,156.09
DEUTORS	34,383,873.48	47,421,453.21
DEUTORS PER DRETS RECONEGUTS.PRESSUPOST CORRENT	26,559,535.10	47,300,591.10
DEUTORS PER DRETS RECONEGUTS.PRESSUPOSTOS TANCATS	7,454,173.66	17,579.60
HISENDA PUBLIC, DEUTORA PER IVA	297,435.69	22,179.37
ALTRES DEUTORS NO PRESSUPOSTARIS	72,729.03	81,103.13
COMPTES FINANCERS	18,653,724.05	39,764,054.66
FIANCES A CURT TERMINI	18,888.25	25,843.52
CAIXA	0.00	0.00
ALTRES PARTIDES PENDENTS D'APLICACIÓ	400.03	400.03
BANCs I INSTITUCIONS DE CRÉDIT. COMPTES OPERATIUS	5,025,412.74	10,978,483.86
BANCs I INSTITUCIONS DE CRÉDIT. COMPTES FINANCERS	13,609,023.03	28,759,327.24
FORMALITZACIÓ	0.00	0.00
AJUSTOS PER PERIODIFICACIÓ	521,077.49	56,184.81
DESPESES AVANÇADES	0.00	5,571.91
INGRESSOS DIFERITS	521,077.49	50,612.89
TOTAL ACTIU	65,465,029.48	90,911,582.60
COMPTES CONTROL PRESSUPOSTARI	0.00	925,719.50
PRESSUPOST DE DESPESES D'EXERCICIS POSTERIORs	0.00	925,719.50
COMPTES D'ORDRE	7,894,232.37	5,191,837.37
AVALS REBUTS	7,894,232.37	5,191,837.37

El Director General,

La Cap d'Administració,



AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

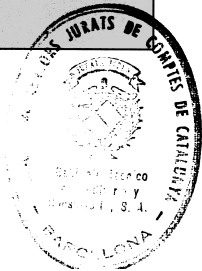
(EUROS)

BALANÇOS DE SITUACIÓ A 31-12-2001 I 31-12-2000

PASSIU		
	2,001	2,000
PATRIMONI I RESERVES	3,258,868.04	2,181,480.31
PATRIMONI	3,258,868.04	2,181,480.31
SUBVENCIONS DE CAPITAL	8,653,062.85	2,840,712.12
DEL SECTOR ESTATAL	5,352,754.44	104,378.97
DE COMUNITATS AUTÒNOMES	3,300,308.41	2,736,333.15
DEUTES A CURT TERMINI	37,454,222.87	57,420,887.34
CREDITORS PER OBLIG. REC. I PAG.ORDENATS PRESS.C	30,639,224.15	54,169,848.74
CREDITORS PER OBLIG. RECONEG. PRESS.TANCATS	97.38	3,003,829.07
HISENDA PÚBLICA, CREDITORA PER CONCEP. FISCALS	69,266.15	71,827.85
SEGURETAT SOCIAL, CREDITORA	4,655.49	4,012.44
ALTRES CREDITORS NO PRESSUPOSTARIS	383,325.44	155,404.90
FIANCES A CURT TERMINI	55,741.16	15,964.34
CREDITORS PER DEVOLUCIONS D'INGRESSOS	68.23	0.00
OPERADORS PER INTEGRACIÓ TARIFÀRIA	6,301,844.88	0.00
AJUSTOS PER PERIODIFICACIÓ	14,022,860.76	27,391,115.09
DESPESES DIFERIDES	759,369.30	390,242.06
INGRESSOS AVANÇATS	13,263,491.46	27,000,873.04
RESULTAT DE L'EXERCICI	2,076,014.95	1,077,387.73
TOTAL PASSIU	65,465,029.48	90,911,582.60
COMPTES CONTROL PRESSUPOSTARI	0.00	0.00
DESPESES COMPROMESSES D'EXERCICIS POSTERIORIS	0.00	0.00
COMPTES D'ORDRE	7,894,232.37	5,191,837.37
AVALISTES	7,894,232.37	5,191,837.37

El Director General,

La Cap d'Administració



AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

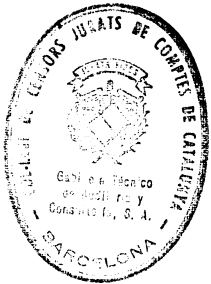
(EUROS)

COMPTES DE RESULTATS CORRESPONENTS ALS EXERCICIS ACABATS EL 31-12-2001 I 31-12-2000

	2001	2000
INGRESSOS EXPLOTACIÓ	443,528,372.98	253,518,758.29
VENDES DE SERVEIS	218,211,085.40	3,545,476.17
INGRESSOS FINANCERS	1,342,501.30	1,138,138.82
INDEMNITZACIONS	0.00	2,141.32
TRANSFERÈNCIES DE L'ADM. GENERAL DE L'ESTAT	83,139,880.42	99,619,780.25
TRANSFERÈNCIES DE COMUNITATS AUTÒNOMES	74,320,235.42	74,223,432.26
TRANSFERÈNCIES D'ENTITATS LOCALS	66,495,636.38	67,924,086.44
TRANSFERÈNCIES DE L'EXTERIOR	12,529.50	18,173.70
REINTEGRAMENTS DE PRESSUPOSTOS TANCATS	0.00	7,047,467.94
ALTRES INGRESSOS	6,504.57	61.40
DESPESES D'EXPLOTACIÓ	447,774,108.17	252,510,168.67
SOUS I SALARIS	1,078,412.50	949,971.90
INDEMNITZACIONS PER RAÓ DE SERVEI	49,542.10	28,663.11
COTITZACIONS SOCIALS A CÀRREC DE L'ENTITAT	238,393.61	201,978.46
ALTRES DESPESES SOCIALS	3,870.52	14,313.07
ARRENDAMENTS	78,268.92	68,219.68
REPARACIONS I CONSERVACIÓ	61,514.60	25,417.17
SUBMINISTRAMENTS	18,618.92	14,021.28
COMUNICACIONS	41,711.22	23,685.33
TREBALLS REALITZATS PER ALTRES EMPRESES	215,232,398.29	1,763,249.11
PRIMES D'ASSEGURANCES	7,761.02	2,614.64
MATERIAL D'OFICINA	83,131.07	102,609.04
DESPESES DIVERSES	1,344,003.08	496,692.28
TRANSFERÈNCIES A OPERADORS PÚBLICS	192,345,635.67	235,710,937.22
TRANSFERÈNCIES A ENTITATS LOCALS	22,431,596.51	12,922,539.46
TRANSFERÈNCIES A INSTITUCIONS SENSE FINAL. LUCRE	1,202.02	14,424.29
TRANSFERÈNCIES A OPERADORS PRIVATS	14,414,400.12	170,832.62
TRIBUTS ESTATALS	343,647.98	0.00
MARGE BRUT	-4,245,735.19	1,008,589.62
AMORTITZACIONS I PROVISIONS	96,668.18	61,597.47
AMORTITZACIÓ DE L'IMMOBILITZAT MATERIAL	75,606.13	35,284.37
AMORTITZACIÓ DE L'IMMOBILITZAT IMMATERIAL	21,062.05	26,313.10
RESULTAT NET	-4,342,403.37	946,992.15
RESULTATS EXTRAORDINARIS	6,418,418.32	81,399.55
MODIFICACIÓ OBLIGACIONS PRESSUPOSTOS TANCATS	0.00	48,996.03
RESULTAT DE L'EXERCICI	2,076,014.95	1,077,387.73

El Director General,

La Cap d'Administració



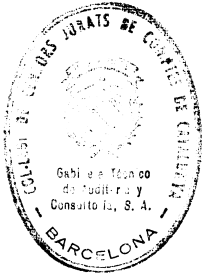
AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

Exercici comptable : 2001
28/02/02

(PTA)

RESUM DE LIQUIDACIÓ DEL PRESSUPOST 2001

CAPÍTOL	CONSIGNACIÓ INICIAL	MODIFICACIONS	CONSIGNACIÓ DEFINITIVA	DRETS RECONEGUTS	DRETS RECAPTATS	PENDENT COBRAMENT	ESTAT D'EXECUCIÓ	%
3: Taxes i altres ingr.	36,888,605,280	0	36,888,605,280	36,308,363,277	36,238,959,470	69,403,807	580,242,003	98.43%
4: Transfer. corrents	39,776,000,000	0	39,776,000,000	36,850,467,382	32,500,736,382	4,349,731,000	2,925,532,618	92.64%
5: Ingressos patrimon.	104,000,000	0	104,000,000	231,794,698	231,794,698	0	-127,794,698	222.88%
7: Transferències capital	100,000,000	0	100,000,000	0	0	0	100,000,000	0.00%
8: Rom. Tres.fin.IRC	0	4,884,907,912	4,884,907,912	0	0	0	4,884,907,912	0.00%
TOTAL INGRESSOS	76,868,605,280	4,884,907,912	81,753,513,192	73,390,625,357	68,971,490,550	4,419,134,807	8,362,887,835	89.77%
CAPÍTOL	CONSIGNACIÓ INICIAL	MODIFICACIONS	CONSIGNACIÓ DEFINITIVA	OBLIGACIONS RECONEGUTS	OBLIGACIONS PAGADES	PENDENT PAGAMENT	ESTAT D'EXECUCIÓ	%
1: Personal	252,413,280	0	252,413,280	220,522,858	216,952,085	3,570,773	31,890,422	87.37%
2: Compra béns i serveis	36,850,192,000	159,944,021	37,010,136,021	36,121,014,233	35,920,312,292	200,701,941	889,121,788	97.60%
3: Despeses financeres	20,000,000	0	20,000,000	751	751	0	19,999,249	0.00%
4: Transfer. corrents	39,574,000,000	1,322,747,377	40,896,747,377	36,587,259,118	32,688,374,831	3,898,884,287	4,309,488,259	89.46%
6: Inversions	172,000,000	1,227,674,591	1,399,674,591	1,286,236,774	1,162,167,957	124,068,817	113,437,817	91.90%
7: Transfer. Capital	0	2,174,541,923	2,174,541,923	1,535,056,053	664,343,921	870,712,132	639,485,870	70.59%
TOTAL DESPESES	76,868,605,280	4,884,907,912	81,753,513,192	75,750,089,787	70,652,151,837	5,097,937,950	6,003,423,405	92.66%



El Director General,

La Cap d'Administració



AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

Exercici comptable :2001
28/02/02

(PTA)

RESUM DE LIQUIDACIÓ D'AGRUPACIÓ D'EXERCICIS TANCATS DE 2001

CAPÍTOL	CONSIGNACIÓ INICIAL	MODIFICACIONS	CONSIGNACIÓ DEFINITIVA	DRETS RECONEGUTS	DRETS RECAPTATS	PENDENT COBRAMENT	ESTAT D'EXECUCIÓ	%
0.- Exercicis tancats	7.873,081,151	0	7.873,081,151	7.873,081,151	6.632,811,012	1.240,270,139	0	100.00%
TOTAL INGRESSOS	7.873,081,151	0	7.873,081,151	7.873,081,151	6.632,811,012	1.240,270,139	0	100.00%
CAPÍTOL	CONSIGNACIÓ INICIAL	MODIFICACIONS	CONSIGNACIÓ DEFINITIVA	OBLIGACIONS RECONEGUDES	OBLIGACIONS PAGADES	PENDENT PAGAMENT	ESTAT D'EXECUCIÓ	%
0.- Exercicis tancats	9.512,899,557	0	9.512,899,557	9.512,899,557	9.512,883,354	16,203	0	100.00%
TOTAL DESPESES	9.512,899,557	0	9.512,899,557	9.512,899,557	9.512,883,354	16,203	0	100.00%

El Director General,

La Cap d'administració,



AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

Exercici comptable : 2001

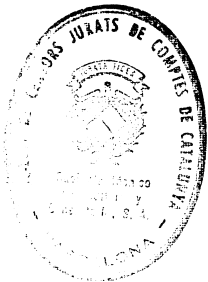
(PTA)

RESULTAT PRESSUPOSTARI A 31-12-2001

1. DRETS RECONEGUTS NETS	73,390,625,357	
2. OBLIGACIONS RECONEGUDES NETES	75,750,089,787	
3. RESULTAT PRESSUPOSTARI (1-2)		-2,359,464,430
4. DESVIACIONS POSITIVES DE FINANÇAMENT	1,249,327,577	
5. DESVIACIONS NEGATIVES DE FINANÇAMENT	77,494,962	
6. DESPESES FINANÇADES AMB ROMANENTS LÍQUIDS DE TRESORERIA	3,719,149,042	
7. RESULTAT D'OPERACIONS COMERCIALS	0	
8. RESULTAT PRESSUPOSTARI AJUSTAT (3-4+5+6+7)		187,851,997

El Director General,

La Cap d'Administració,



AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

Exercici comptable : 2001

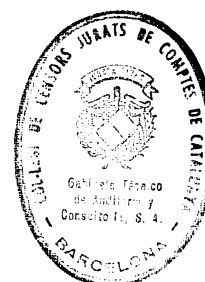
(PTA)

ROMANENT LÍQUID DE TRESORERIA A 31-12-2001

1. (+) DEUTORS PENDENTS DE COBRAR A FINAL DE L'EXERCICI		5,724,137,913
De Pressupost d'Ingressos. Exercici Corrent	4,419,134,807	
De Pressupost d'Ingressos. Pressupostos tancats	1,240,270,139	
D'operacions comercials	0	
D'altres operacions no pressupostàries	64,732,967	
Menys = Saldos de cobrament dubtós	0	
Menys = Ingressos realitzats pendents d'aplicació definitiva	0	
2. (-) CREDITORS PENDENTS DE PAGAMENT A FINAL DE L'EXERCICI		6,231,791,767
De Pressupost de despeses. Exercici Corrent	5,097,937,950	
De Pressupost de despeses. Pressupostos tancats	16,203	
De pressupost d'ingressos	11,352	
D'operacions comercials	0	
D'altres operacions no pressupostàries	1,133,892,822	
Menys = Pagaments realitzats pendents d'aplicació definitiva	66,560	
3. (+) FONS LÍQUIDS EN LA TRESORERIA A FINALS DE L'EXERCICI		3,100,509,230
4. ROMANENT DE TRESORERIA AFECTAT A DESPESES AMB FINANÇAMENT FINALISTA		2,333,207,711
5. ROMANENT DE TRESORERIA PER A DESPESES GENERALS (1-2+3-4)		259,647,665
ROMANENT DE TRESORERIA TOTAL	2,592,855,376	2,592,855,376

El Director General,

La Cap d'Administració



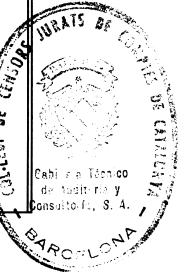
AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

Exercici comptable : 2001
28/02/02

(EUROS)

RESUM DE LIQUIDACIÓ DEL PRESSUPOST 2001

CAPÍTOL	CONSIGNACIÓ INICIAL	MODIFICACIONS	CONSIGNACIÓ DEFINITIVA	DRETS RECONEGUTS	DRETS RECAPTATS	PENDENT COBRAMENT	ESTAT D'EXECUCIÓ	%
3: Taxes i altres ingr.	221,704,982.87	0.00	221,704,982.87	218,217,658.20	217,800,532.92	417,125.28	3,487,324.67	98.43%
4: Transfer. corrents	239,058,574.64	0.00	239,058,574.64	221,475,769.49	195,333,359.67	26,142,409.82	17,582,805.15	92.64%
5: Ingressos patrimon.	625,052.59	0.00	625,052.59	1,393,114.19	1,393,114.19	0.00	-768,061.60	222.88%
7: Transferències capital	601,012.10	0.00	601,012.10	0.00	0.00	0.00	601,012.10	0.00%
8: Rom. Tres.fin.IRC	0.00	29,358,887.84	29,358,887.84	0.00	0.00	0.00	29,358,887.84	0.00%
TOTAL INGRESSOS	461,989,622.20	29,358,887.84	491,348,510.04	441,086,541.88	414,527,006.78	26,559,535.10	50,261,968.16	89.77%
CAPÍTOL	CONSIGNACIÓ INICIAL	MODIFICACIONS	CONSIGNACIÓ DEFINITIVA	OBLIGACIONS RECONEGUTS	OBLIGACIONS PAGADES	PENDENT PAGAMENT	ESTAT D'EXECUCIÓ	%
1: Personal	1,517,034.37	0.00	1,517,034.37	1,325,369.07	1,303,908.29	21,460.78	191,665.30	87.37%
2: Compra béns i serveis	221,474,114.41	961,282.93	222,435,397.34	217,091,667.77	215,885,424.81	1,206,242.96	5,343,729.57	97.60%
3: Despeses financeres	120,202.42	0.00	120,202.42	4.51	4.51	0.00	120,197.91	0.00%
4: Transfer. corrents	237,844,530.19	7,949,871.85	245,794,402.04	219,893,855.96	196,461,089.46	23,432,766.50	25,900,546.07	89.46%
6: Inversions	1,033,740.82	7,378,472.89	8,412,213.71	7,730,438.70	6,984,770.09	745,668.61	681,775.01	91.90%
7: Transfer. Capital	0.00	13,069,260.17	13,069,260.17	9,225,872.69	3,992,787.38	5,233,085.31	3,843,387.48	70.59%
TOTAL DESPESES	461,989,622.20	29,358,887.84	491,348,510.04	455,267,208.70	424,627,984.55	30,639,224.15	36,081,301.34	92.66%



El Director General,

La Cap d'Administració,



AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

Exercici comptable : 2000

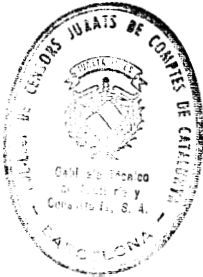
(EUROS)

RESUM DE LIQUIDACIÓ D'AGRUPACIÓ D'EXERCICIS TANCATS DE 2001

CAPÍTOL	CONSIGNACIÓ INICIAL	MODIFICACIONS	CONSIGNACIÓ DEFINITIVA	DRETS RECONEGUTS	DRETS RECAPTATS	PENDENT COBRAMENT	ESTAT D'EXECUCIÓ	%
0.- Exercicis tancats	47,318,170.71	0.00	47,318,170.71	47,318,170.71	39,863,997.04	7,454,173.66	0.00	100.00%
TOTAL INGRESSOS	47,318,170.71	0.00	47,318,170.71	47,318,170.71	39,863,997.04	7,454,173.66	0.00	100.00%
CAPÍTOL	CONSIGNACIÓ INICIAL	MODIFICACIONS	CONSIGNACIÓ DEFINITIVA	OBLIGACIONS RECONEGUDES	OBLIGACIONS PAGADES	PENDENT PAGAMENT	ESTAT D'EXECUCIÓ	%
0.- Exercicis tancats	57,173,677.82	0.00	57,173,677.82	57,173,677.82	57,173,580.43	97.38	0.00	100.00%
TOTAL DESPESES	57,173,677.82	0.00	57,173,677.82	57,173,677.82	57,173,580.43	97.38	0.00	100.00%
DIFERÈNCIES ING/DESP	-9,855,507.11	0.00	-9,855,507.11	-9,855,507.11	-17,309,583.39	7,454,076.28		

El Director General,

La Cap d'Administració



AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

Exercici comptable : 2001

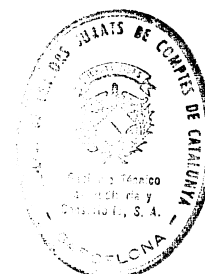
(EUROS)

RESULTAT PRESSUPOSTARI A 31-12-2001

1. DRETS RECONEGUTS NETS	441,086,541.88	
2. OBLIGACIONS RECONEGUDES NETES	455,267,208.70	
3. RESULTAT PRESSUPOSTARI (1-2)		-14,180,666.82
4. DESVIACIONS POSITIVES DE FINANÇAMENT	7,508,609.96	
5. DESVIACIONS NEGATIVES DE FINANÇAMENT	465,754.10	
6. DESPESES FINANÇADES AMB ROMANENTS LÍQUIDS DE TRESORERIA	22,352,535.92	
7. RESULTAT D'OPERACIONS COMERCIALS	0.00	
8. RESULTAT PRESSUPOSTARI AJUSTAT (3-4+5+6+7)		1,129,013.24

El Director General,

La Cap d'Administració,



AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

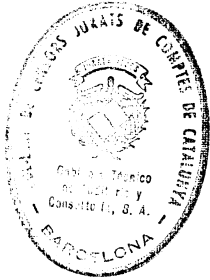
Exercici comptable : 2001

(EUROS)

ROMANENT LÍQUID DE TRESORERIA A 31-12-2001			
1. (+)	DEUTORS PENDENTS DE COBRAR A FINAL DE L'EXERCICI		34,402,761.73
	De Pressupost d'Ingressos. Exercici Corrent	26,559,535.10	
	De Pressupost d'Ingressos. Pressupostos tancats	7,454,173.66	
	D'operacions comercials	0.00	
	D'altres operacions no pressupostàries	389,052.97	
	Menys = Saldos de cobrament dubtós	0.00	
	Menys = Ingressos realitzats pendents d'aplicació definitiva	0.00	
2. (-)	CREDITORS PENDENTS DE PAGAMENT A FINAL DE L'EXERCICI		37,453,822.84
	De Pressupost de despeses. Exercici Corrent	30,639,224.15	
	De Pressupost de despeses. Pressupostos tancats	97.38	
	De pressupost d'ingressos	68.23	
	D'operacions comercials	0.00	
	D'altres operacions no pressupostàries	6,814,833.11	
	Menys = Pagaments realitzats pendents d'aplicació definitiva	400.03	
3. (+)	FONS LÍQUIDS EN LA TRESORERIA A FINALS DE L'EXERCICI		18,634,435.77
4.	ROMANENT DE TRESORERIA AFECTAT A DESPESES AMB FINANÇAMENT FINALISTA		14,022,860.76
5.	ROMANENT DE TRESORERIA PER A DESPESES GENERALS (1-2+3-4)		1,560,513.90
ROMANENT DE TRESORERIA TOTAL		15,583,374.66	15,583,374.66

El Director General,

La Cap d'Administració



**MEMÒRIA DE L'EXERCICI 2001 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

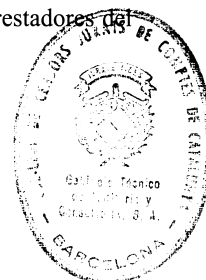
L'AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ, CONSORCI PER A LA COORDINACIÓ DEL SISTEMA METROPOLITÀ DE TRANSPORT PÚBLIC DE L'ÀREA DE BARCELONA (en endavant **ATM**), fou constituïda en virtut del conveni subscrit el 19 de març de 1997 per la Generalitat de Catalunya, l'Ajuntament de Barcelona i l'Entitat Metropolitana del Transport. És una entitat de dret públic, amb personalitat jurídica i patrimoni propis, de caràcter voluntari i de duració indefinida.

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 traspassats, mitjançant l'elaboració i el seguiment de tots els instruments jurídics, tècnics i financers que es considerin convenients, i, en general, la realització de les funcions que li siguin encomanades per les entitats que la componen.

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

- Planificació d'infraestructures i serveis de transport públic col·lectiu.
- Relacions amb els operadors de transport col·lectiu (concertació i seguiment de contractes-programa i altres convenis)
- Gestió del finançament del sistema per part de les administracions i control dels ingressos, costos i inversions de les empreses prestadores del servei.
- Ordenació de tarifes



- La publicitat, la informació i les relacions amb els usuaris.
- Altres referents al marc normatiu futur

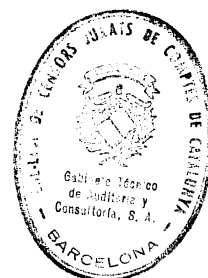
1.3 - Organització



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.



Nota 2 - BASES DE PRESENTACIÓ

2.1 - Règim comptable

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 Estatuts. Per aquest motiu, els estats i comptes anuals de l'ATM de l'exercici 2001 han estat preparats d'acord amb la normativa principal recollida a la següent legislació:

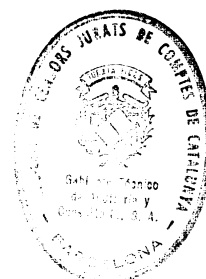


- a) Llei 39/1988 de 28 de desembre, reguladora de les Hisendes Locals.
- b) R.D. 500/1990 de 20 d'abril, pel qual es desenvolupa el capítol primer del títol sisè de la Llei 39/1988.
- c) Instrucció de Comptabilitat de l'Administració Local (ICAL), de 17 de juliol de 1990.
- d) Documents sobre principis 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.

2.2 - Estats i comptes anuals

a) Els estats i comptes anuals de l'exercici 2001 són els següents:

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



A efectes informatius l'ATM incorpora els estats corresponents a la liquidació del pressupost, Balanç de Situació i Compte de Resultats expressats en pessetes i euros.

b) Els saldos dels estats i comptes anuals són coincidents amb els que figuren als registres de comptabilitat de l'ATM, els quals s'instrumenten en suports informatitzats.

c) Els estats i comptes anuals de l'exercici 2001 resten pendents d'aprovació pel Consell d'Administració.



2.3 - Imports monetaris



A manca d'indicació en contrari, els imports monetaris d'aquesta memòria s'expressen en pessetes.

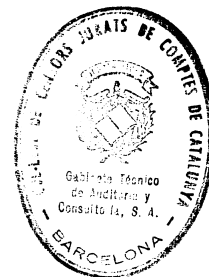
Nota 3 - NORMES DE VALORACIÓ

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

3.1 - 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 al compte de resultats. Els costos d'ampliació o millora que donen lloc a un augment de la durada del bé són capitalitzats com a més valor del bé.
- c) Els estudis preliminars corresponents a projectes d'inversió s'imputen a despesa en l'exercici que es realitzen, excepte que l'ATM rebi ingressos específics pel 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:

Handwritten initials and a star-like mark.

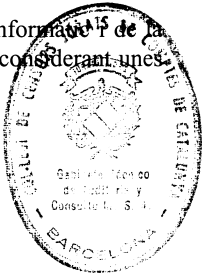
	Anys Vida útil
• Construccions	8
• Maquinària, instal.lacions i estris	8
• Mobiliari	10
• Equips procés informació	4
• Instal.lacions complexes especialitzades	4

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

- e) Les inversions de l'exercici es comencen a amortitzar des del moment en què entren en funcionament.
- f) La baixa de les inversions en infraestructures i béns destinats a l'ús general, amb càrrec al compte de "Patrimoni lliurat a l'ús general", es registra comptablement quan les inversions han finalitzat totalment.

3.2 - 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 de tres i cinc anys respectivament.



3.3 - Deutors

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

3.4 - 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.



3.5 - Deutes a curt termini



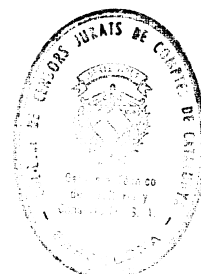
Reflecteixen el valor nominal de les obligacions pendents de pagament, les quals són en tots els casos, amb venciment inferior a dotze mesos.

3.6 - 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.

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.

3.7 - Impost sobre Societats



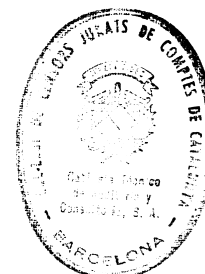
D'acord amb la naturalesa de l'ATM i en aplicació de la Llei 43/95, de l'Impost sobre Societats, aquesta es troba exempta de l'Impost i no està subjecta a retencions a compte pels rendiments financers que obtingui.

Nota 4 - IMMOBILITZAT MATERIAL I INVERSIONS EN INFRAESTRUCTURA I BÉNS DESTINATS A L'ÚS GENERAL

4.1 - Els moviments comptables registrats pels comptes que integren l'immobilitzat material de l'ATM al llarg de l'exercici 2001 es detallen en el quadre que s'insereix en la pàgina següent.

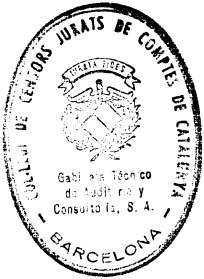
4.2 - Les inversions de l'exercici corresponen bàsicament al desenvolupament del Sistema de Gestió i Ajuda a l'explotació (SAE), el sistema de validació i venda integrat, diversos treballs relatius a la línia 9 de Metro i la resta de costos d'habilitació de l'edifici on l'ATM ha traslladat la seva seu en els primers mesos de l'exercici 2001.

4.3 - En data 5 de desembre de 2001 es va formalitzar un conveni entre l'ATM i Gestió d'Infraestructures, S.A. (GISA) pel qual aquesta empresa adquireix a l'ATM, per compte de la Generalitat de Catalunya, els treballs tècnics i estudis en relació al projecte de la línia 9 de metro. Aquesta operació que es formalitzarà en el decurs de l'exercici 2002 serà abonada per GISA entre els anys 2002 i 2003 per un import total de 400,6 milions de ptes. (IVA inclòs). Com a conseqüència d'aquest conveni l'ATM ha incorporat a l'immobilitzat amb abonament a resultats extraordinaris les despeses en que havia incorregut per aquest concepte en exercicis anteriors (77,3 milions de ptes.)



33

IMMOBILITZAT MATERIAL I INVERSIONS EN INFRAESTRUCTURA I BÉNS DESTINATS A L'ÚS GENERAL									
VALOR DE COST					FONS D'AMORTITZACIÓ				
Saldo 1.1.2001	Altes	Baixes	Saldo 31.12.2001		Saldo 1.1.2001	Dotacions	Baixes	Saldo 31.12.2001	Valor Net 31.12.2001
21.249.982	30.310.037	-	51.560.019		-	4.535.859	-	4.535.859	47.024.160
5.145.747	3.114.769	-	8.260.516		1.500.294	1.003.767	-	2.504.061	5.756.455
7.830.706	3.930.319	-	11.761.025		1.718.256	1.007.225	-	2.725.481	9.035.544
21.404.703	5.587.294	-	26.991.997		11.304.224	6.032.950	-	17.337.174	9.654.823
17.367.200	967.093.789	-	984.460.989		-	-	-	-	984.460.989
72.998.338	1.010.036.208	-	1.083.034.546		14.522.774	12.579.801	-	27.102.575	1.055.931.971
INVERSIONS EN INFRAESTRUCTURA I BÉNS DESTINATS A L'ÚS GENERAL					-	-	-	-	803.956.965



Nota 5 - IMMOBILITZAT IMMATERIAL

- 5.1 - 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.
- 5.2 - La inversió més important de l'exercici correspon a l'import executat de la implantació d'un "Sistema d'Informació Geogràfica i Sistema de Gestió Documental Corporatius amb xarxa Intranet".

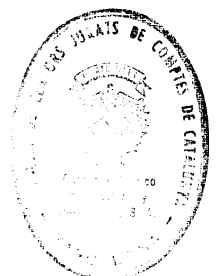
Nota 6 - DEUTORS



El saldo al 31 de desembre de 2001 de l'epígraf de Deutors per drets reconeguts presenta la següent composició (Nota 12.3):



• Generalitat de Catalunya	5.271.287.527
• Ajuntament de Barcelona	233.731.000
• Altres	154.386.419
	<u>5.659.404.946</u>



[Handwritten signature]

IMMOBILITZAT IMMATERIAL

VALOR DE COST				FONS D'AMORTITZACIÓ			
Saldo 1.1.2001	Inversions	Saldo 31.12.2001		Saldo 1.1.2001	Dotacions	Saldo 31.12.2001	Valor Net 31.12.2001
50.912.782	82.356.121	133.268.903		9.325.790	3.091.245	12.417.035	120.851.868
2.065.925	-	2.065.925		1.342.851	413.186	1.756.037	309.888
52.978.707	82.356.121	135.334.828		10.668.641	3.504.431	14.173.072	121.161.756

- Software
- Altre immobilitzat immaterial



Nota 7 - COMPTES FINANCERS

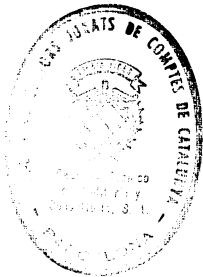
L'epígraf "Bancs i Institucions de Crèdit" presenta el següent detall al tancament de l'exercici:

• Comptes operatius:	811.248.607
• Comptes restringits de recaptació	24.909.717
• Comptes financers:	
– Banesto (cessió pagaré)	285.000.000
– SCH (imposició a termini)	1.129.999.998
– Banco Crédito Local (Imposició a termini)	647.000.000
– Bankpime (Imposició a termini)	202.350.908
	2.264.350.906
	3.100.509.230

Nota 8 - PATRIMONI I RESERVES I RESULTAT DE L'EXERCICI

Els fons propis de l'ATM han tingut el següent moviment durant l'exercici 2001:

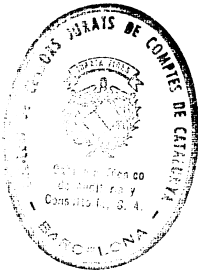
	Saldo 1.1.2001	Aplicació Resultat 2000	Resultat 2001	Saldo 31.12.01
• Patrimoni	362.967.783	179.262.235	-	542.230.018
• Resultat de l'exercici	179.262.235	(-)179.262.235	345.419.823	345.419.823
	542.230.018	-	345.419.823	887.649.841



Nota 9 - SUBVENCIONS DE CAPITAL I INGRESSOS AVANÇATS

- 9.1 - Les subvencions procedents del sector estatal corresponen a fons del Contracte-Programa (Nota 12.3) aplicats al desenvolupament d'un sistema de gestió i ajut a l'exploració a l'ATM i a les empreses de transport públic en règim de gestió indirecta (veure Nota 4.1, epígraf d'Instal·lacions complexes especialitzades).
- 9.2 - Les subvencions de Comunitats Autònomes corresponen al finançament rebut fins ara de la Generalitat de Catalunya referent al desenvolupament de l'estudi geològic, hidrogeològic i geotècnic per al projecte de traçat de la línia 9 del metro de Barcelona (Nota 4.2). També s'inclou el finançament de les inversions realitzades per l'ATM relatives al sistema de validació i venda integrat.
- 9.3 - Els ingressos avançats tenen la següent composició:

	• Transferències de Contracte-Programa pendents d'aplicació (Nota 12.3)		1.967.964.418
	• Transferència de l'INSERSO pel desenvolupament d'un programa d'accessibilitat en les renovacions de flota de les línies regulars d'autobusos:		
	- Aportació total	80.000.000	
	- Aplicat a ingressos exercici 2000	(-) 1.862.321	
	- Aplicat a ingressos exercici 2001	(-) 47.161.135	30.976.544
	• Transferència relativa al conveni de 2 de juny de 2000 entre la Generalitat de Catalunya i l'ATM pel finançament del sistema de validació i venda integrat a les empreses operadores en règim de gestió indirecta dins l'àmbit de l'ATM:		
	- Aportació total	1.200.000.000	
	- Aplicat a ingressos d'exercici 2000	(-) 21.855.000	
	- Aplicat a inversió a l'exercici 2001	(-) 92.867.588	
	- Aplicat a ingressos d'exercici 2001	(-) 877.359.084	207.918.328
			2.206.859.290



Nota 10 - **CREDITORS**

10.1 - El saldo a 31 de desembre de 2001 de l'epígraf de Creditors per obligacions reconegudes i pagaments ordenats presenta la següent composició (Nota 12.3):

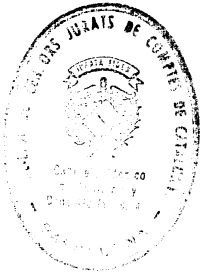


• TMB (Transports de Barcelona, S.A. i Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A.)	3.112.024.380
• Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC)	813.100.000
• Entitat Metropolitana del Transport	16.953.267
• Altres	1.155.876.506
	<u>5.097.954.153</u>

L'epígraf d'Altres correspon en la seva major part a subvencions pendents de pagaments, a empreses operadores, per al finançament del sistema de validació i venda integrat.

10.2 - L'epígraf d'“operadors integració tarifaria” reflecteix el saldo net relatiu a imports a cobrar i a pagar als operadors i comercialitzadors adherits al Sistema Tarifari Integrat de la regió metropolitana de Barcelona (Nota 12.2). El detall del saldo net es el següent:

OPERADOR	Saldo a pagar (a cobrar)
• TMB	1.287.062.625
• FGC	(-) 323.238.810
• Caixa Catalunya	(-) 149.898.179
• Comercial Servicio Quinielas	(-) 89.636.300
• Altres operadors i comercialitzadors	324.249.426
	<u>1.048.538.762</u>



Nota 11 - SITUACIÓ FISCAL

- 11.1 - D'acord amb la legislació vigent, les liquidacions d'impostos no poden considerar-se definitives fins no haver estat inspeccionades per les autoritats fiscals o transcorregut el termini de prescripció de quatre anys. L'ATM té oberts a inspecció tots els exercicis no prescrits i per tots els tributs als que està 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 quart trimestre de 2001, les quals han estat ingressades per l'ATM el 21 de gener de 2002.

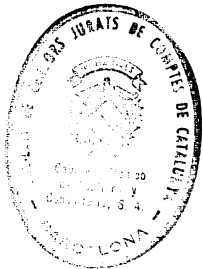
Nota 12 - INGRESSOS I DESPESES

- 12.1 - Ingressos per vendes de serveis

Al 31 de desembre de 2001 aquest epígraf presenta la següent composició:



• Venda de títols integrats (Nota 12.2)	33.910.751.977
• Repercussió de les despeses de gestió del sistema tarifari integrat (Nota 12.2)	1.810.196.994
	<u>35.720.948.971</u>
• Serveis de planificació i coordinació. Participació en les despeses de funcionament de l'ATM:	
– Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A.	192.060.984
– Transports de Barcelona, S.A.	192.060.984
– Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya	164.623.716
	<u>548.745.684</u>
• Facturacions a tercers del Centre d'Informació TransMet	37.575.000
	<u>36.307.269.655</u>



12.2 - Despeses per treballs realitzats per altres empreses

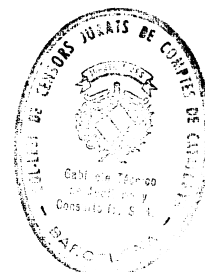
a) En l'exercici 2001 es posa en marxa el Sistema Tarifari Integrat de la regió metropolitana de Barcelona. En virtut dels diferents convenis signats amb els operadors i els comercialitzadors, l'**ATM** realitza les vendes de títols integrats (T-10, T-50/30, T-MES i T-DIA) i repercuteix als operadors 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 i comunicació) i de les compensacions econòmiques acordades amb els operadors.

b) El detall de despeses incorregudes en l'exercici 2001 és el següent:

• Despeses per serveis de transport de viatgers (ingressos assignats als operadors)	33.771.997.546
• Despeses de gestió del sistema	
– Comissions de comercialització	1.392.968.686
– Despeses de comunicació	190.115.308
– Edició de títols	159.605.077
– Altres	79.913.933
	<u>1.822.603.004</u>
• Periodificació de despeses a liquidar a l'exercici 2002	126.348.421
	<u><u>35.720.948.971</u></u>

Aquestes despeses estan imputades practicament en la seva totalitat a l'epígraf de despeses per treballs realitzats per altres empreses.

c) Addicionalment l'**ATM** ha satisfet, amb el finançament rebut del Contracte-Programa 1999-2001, un import total de 861.755.525 ptes. de compensacions a empreses operadores (epígraf de transferències corrents).



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

- a) En data 14 de desembre de 1999 es va signar el Contracte Programa entre l'Administració General de l'Estat (AGE) i l'ATM que té per objecte regular les relacions recíproques relatives al finançament del transport públic regular de viatgers en l'àmbit geogràfic d'actuació, de les empreses públiques (en endavant empreses): Transports de Barcelona, S.A., Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. i Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, departament de Ferrocarrils, línies: Catalunya-Sarrià i Catalans, donant continuïtat a diversos aspectes dels Contractes-Programa relatius al trienni precedent 1995-1997.

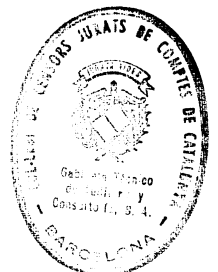


Adicionalment, contempla diverses actuacions a emprendre per l'ATM en relació als operadors de transport públic interurbà de superfície en l'àmbit geogràfic de continu urbà connex a Barcelona.

La vigència d'aquest contracte s'estén des de l'1 de gener de 1999 fins al 31 de desembre del 2001 i inclou, sobre les seves mateixes bases, la regularització de l'exercici 1998.

Aquest Contracte-Programa ha estat concebut com a un instrument de foment del transport públic, per tal de millorar les condicions de mobilitat, en l'àmbit de l'ATM. Els objectius concrets que persegueix són els següents:

- La potenciació del transport públic, a fi d'atendre les necessitats de mobilitat i reduir la congestió del tràfic.
- La definició d'un marc estable de finançament de les empreses, compatible amb els escenaris pressupostaris de les Administracions Públiques implicades.
- El sanejament financer i la millora de resultats de les empreses.

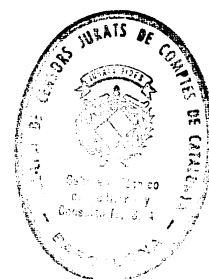


- La planificació i direcció integrada de les xarxes de transport públic col·lectiu servides per les empreses, tant les que recorren per carretera o vies urbanes com les que tenen infraestructures pròpies.
- La consolidació institucional de l'**ATM** com a consorci creat per a l'organització eficaç i eficient del sistema metropolità de transport públic de viatgers.

En la mateixa acta de signatura d'aquest contracte també es va formalitzar el conveni de finançament entre l'**ATM** i les Administracions Consorciades, pel qual aquestes cobreixen les aportacions a què s'ha compromès l'**ATM** en el Contracte-Programa subscrit amb l'AGE.



- b) El 27 d'abril de 2000 es van formalitzar els Contractes-Programa de l'**ATM** amb les empreses operadores, en virtut dels quals l'**ATM** aplicarà els fons rebuts de les Administracions en el nivell necessari per a la total cobertura del compte de resultats i del finançament de les inversions de FGC i TMB (inclòs el compromís de finançament del material mòbil de la línia II, associat al Contracte-Programa 1995-97). Addicionalment l'**ATM** també realitzarà les aportacions previstes per al sanejament financer de TMB i per a l'amortització del deute de FGC.
- c) Pel que fa a les aportacions als operadors del transport públic interurbà de superfície en l'àmbit geogràfic de continu urbà connex a Barcelona (gestió indirecta), l'**ATM** i l'EMT han formalitzat en data 27 d'abril de 2000 un conveni que regula les relacions interinstitucionals entre ambdues administracions durant el període de vigència del Contracte-Programa abans esmentat.



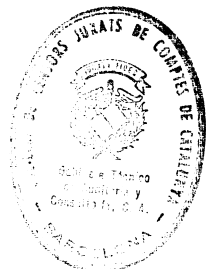
- d) A la pàgina següent es detallen les transferències rebudes per l'ATM de les Administracions en concepte de Contracte-Programa en els exercicis 1998, 1999, 2000 i 2001, així com les aportacions que aquesta ha realitzat als operadors en virtut del Contracte-Programa subscrit amb cadascun d'ells i les despeses relatives a les actuacions en relació als operadors de transport públic interurbà en règim de gestió indirecta. El resum previ és el següent; en milions de ptes.:

	Transferències corrents i de capital	
	Ingressos	Despeses
• Contracte – Programa	37.198	37.198
• Altres	65 (1)	937
• Compte de resultats	37.263	38.135

(1) No inclouen les transferències corrents i de capital aplicades a resultats extraordinaris (Nota 12.5)

Les despeses per contracte programa que es reflecteixen en el quadre resum posterior inclouen un import liquidat per inversions en el Sistema de Gestió i Ajuda a l'Explotació (S.A.E.) de 874 milions de ptes. (Nota 4.3). El finançament corresponent a aquesta inversió s'ha imputat com a subvencions de capital (Nota 9.1).

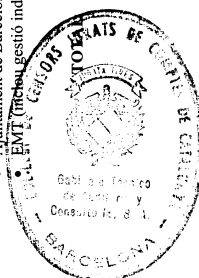
- e) Com a conseqüència del retall pressupostari efectuat en l'exercici 2001 per les diferents administracions, l'ATM ha aportat a TMB i FGC un import inferior al previst en els Contractes-Programa corresponents. En base a les necessitats reals dels operadors, l'ATM farà front als seus compromisos de finançament atenent als acords que en aquest sentit es prenguin a les Comissions de Seguiment del Contracte-Programa i Conveni de Finançament respecte a la liquidació del període 1999-2001.



[Handwritten signature]

RESUM APORTACIONS CONTRACTE-PROGRAMA (milions de ptes.)

	Previsions Contracte-Programa	Drets reconeguts		Cobraments		Pendent de cobrament al 31.12.2001
		1998-2000	2001	1998-2000	2001	
INGRESSOS						
1998						
• AGE	12.997	16.040		16.040		-
• Generalitat de Catalunya	10.950 (2)	11.348		11.348		-
• Ajuntament de Barcelona	6.812	7.413		7.413		-
• EMT	2.015	2.000		2.000		-
	32.774	36.801		36.801		-
1999						
• AGE	15.582	15.582		15.582		-
• Generalitat de Catalunya	11.348 (2)	11.348		11.348		-
• Ajuntament de Barcelona	7.450	7.450		7.450		-
• EMT (inclou gestió indirecta agost-desembre)	3.203	2.119		2.119		-
• Reintegrament Contracte-Programa 1998 (AGE)	3.043 (1)	3.043		3.043		-
	40.626	39.542		39.542		-
2000						
• AGE	17.173	17.173		15.742	1.431	-
• Generalitat de Catalunya	13.526 (2)	12.348		9.011	3.337	-
• Ajuntament de Barcelona	7.355	7.374		7.096	278	-
• EMT (inclou gestió indirecta)	4.037	4.037		3.511	526	-
• Reintegrament Contracte-Programa 1998 (Generalitat i Ajuntament)	1.037 (1)	1.173		682	491	-
	43.128	42.105		36.042	6.063	-
2001						
• AGE	16.083		13.502		13.502	-
• Generalitat de Catalunya	13.492 (2)		12.348		8.232	4.116
• Ajuntament de Barcelona	7.355		6.841		6.607	234
• EMT (inclou gestió indirecta)	4.113		4.113		4.113	-
	41.043		36.804		32.454	4.350
	157.571	118.448	36.804	112.385	38.517	4.350

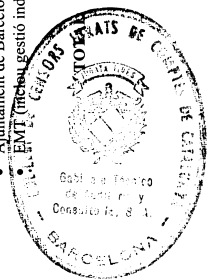


[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

RESUM APORTACIONS CONTRACTE-PROGRAMA (milions de ptes.)						
INGRESSOS	Previsions Contracte-Programa	Drets reconeguts		Cobraments		Pendent de cobrament al 31.12.2001
		1998-2000	2001	1998-2000	2001	
1998						
• AGE	12.997	16.040		16.040		-
• Generalitat de Catalunya	10.950 (2)	11.348		11.348		-
• Ajuntament de Barcelona	6.812	7.413		7.413		-
• EMT	2.015	2.000		2.000		-
	32.774	36.801		36.801		-
1999						
• AGE	15.582	15.582		15.582		-
• Generalitat de Catalunya	11.348 (2)	11.348		11.348		-
• Ajuntament de Barcelona	7.450	7.450		7.450		-
• EMT (inclou gestió indirecta agost-desembre)	3.203	2.119		2.119		-
• Reintegrament Contracte-Programa 1998 (AGE)	3.043 (1)	3.043		3.043		-
	40.626	39.542		39.542		-
2000						
• AGE	17.173	17.173		15.742	1.431	-
• Generalitat de Catalunya	13.526 (2)	12.348		9.011	3.337	-
• Ajuntament de Barcelona	7.355	7.374		7.096	278	-
• EMT (inclou gestió indirecta)	4.037	4.037		3.511	526	-
• Reintegrament Contracte-Programa 1998 (Generalitat i Ajuntament)	1.037 (1)	1.173		682	491	-
	43.128	42.105		36.042	6.063	-
2001						
• AGE	16.083		13.502		13.502	-
• Generalitat de Catalunya	13.492 (2)		12.348		8.232	4.116
• Ajuntament de Barcelona	7.355		6.841		6.607	234
• EMT (inclou gestió indirecta)	4.113		4.113		4.113	-
	41.043		36.804		32.454	4.350
	157.571	118.448	36.804	112.385	38.517	4.350

[Handwritten signature]

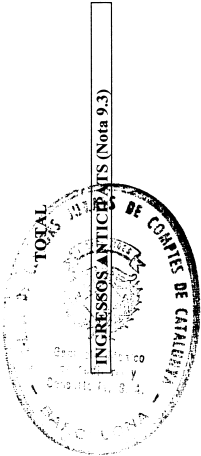




- (1) L'excés de la consignació pressupostària de l'Estat, la Generalitat de Catalunya i l'Ajuntament de Barcelona per l'exercici 1998 es consideren quantitats a compte per als propers exercicis. En aquest sentit el Contracte-Programa preveu unes consignacions de les Administracions inferiors en 4.080 milions de ptes. a les necessitats del període 1999-2001.
- (2) No inclouen les aportacions de capital efectuades directament per la Generalitat de Catalunya a FCC-I previstes en el Contracte-Programa (3.750 milions de ptes. per a 1998, 3.487 milions de ptes. per a 1999, 4.072 milions de ptes. per al 2000 i 4.106 milions de ptes. per al 2001).

RESUM APORTACIONS CONTRACTE-PROGRAMA (milions de ptes.)

	Obligacions liquidades		Pagaments		Pendent de pagament al 31.12.2001
	1998-2000	2001	1998-2000	2001	
DESESES					
1998					
• TMB	28.310	-	28.310	-	-
• FGC	8.491	-	8.491	-	-
	36.801	-	36.801	-	-
1999					
• TMB	28.151	-	28.151	-	-
• FGC	8.348	-	8.348	-	-
• EMT (Gestió indirecta)	499	-	499	-	-
	36.998	-	36.998	-	-
2000					
• TMB	31.262	-	24.456	6.806	-
• FGC	7.957	-	5.968	1.989	-
• EMT (Gestió indirecta)	2.150	-	2.150	-	-
• Execució directa ATM	44	-	31	13	-
	41.413	-	32.605	8.808	-
2001					
• TMB	-	25.055	-	21.986	3.069
• FGC	-	6.938	-	6.125	813
• EMT (Gestió indirecta)	-	3.732	-	3.715	17
• Execució directa ATM	-	2.347	-	2.270	77
	-	38.072	-	34.096	3.976
	115.212	38.072	106.404	42.904	3.976
	3.236	(-11.268)			1.968



12.4 - Despeses de personal

La plantilla de l'ATM al 31 de desembre de 2001 distribuïda per categories professionals, incloent una persona en comissió de serveis de TMB es detalla a continuació:

Categoria	Nombre d'empleats
• Director General	1
• Director Tècnic	1
• Cap de Servei	4
• Cap d'unitat	4
• Tècnic superior	5
• Tècnic grau mitjà	10
• Secretaria de Direcció	2
• Administratius	7
	<u>34</u>

Durant l'exercici 2001 l'ATM ha disposat d'un empleat adscrit en comissió de serveis (d'acord amb el conveni subscrit al efecte amb TMB). En aquest sentit l'epígraf de treballs realitzats per altres empreses inclou un total de 7.800.000 ptes. corresponents a aquest concepte.

12.5 - Resultats extraordinaris

Aquest epígraf del Compte de resultats té la següent composició:

• Transferència de capital aplicada a otorgar transferències de capital a empreses operadores (Nota 9.3)	877.359.084
• Finançament rebut per despeses d'exercicis anteriors relatives a la línia 9 (Nota 4.3)	77.330.031
• Altres subvencions rebudes per despeses d'exercicis anteriors	113.245.836
	<u>1.067.934.951</u>

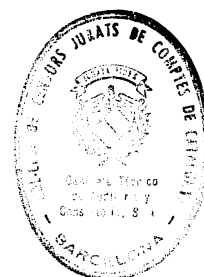


Nota 13 - ALTRES CONSIDERACIONS

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 per un import màxim d'inversió de 36.160 milions de ptes. (abans d'I.V.A.), que inclou sistema tramviari, serveis afectats i expropiacions.

Actualment les obres estan en procés d'execució per part de l'adjudicatari (Tramvia Metropolità, S.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 el justipreu. El pagament d'aquest és obligació de l'empresa adjudicatària fins el limit de la xifra d'inversió prevista per a les expropiacions en el projecte econòmic financer de l'adjudicatari. L'ATM no registrarà comptablement aquesta inversió fins el moment de la seva reversió.



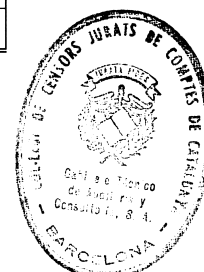
Nota 14 - QUADRE DE FINANÇAMENT

Els recursos obtinguts durant els exercicis 2001 i 2000, 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	2001	2000	ORÍGENS	2001	2000
Adquisicions d'immobilitzat			Recursos generats en l'exercici	284.174.024	189.939.182
Material i Infraestructura	1.226.830.466	547.745.723	Subvencions de capital	967.093.789	472.654.727
Immaterial	82.356.121	37.276.277			
Augment del capital circulant	-	77.571.909	Disminució del capital circulant	57.918.774	-
	1.309.186.587	662.593.909		1.309.186.587	662.593.909

VARIACIONS DEL CAPITAL CIRCULANT				
	2001		2000	
	AUGMENTS	DISMINUCIONS	AUGMENTS	DISMINUCIONS
Deutors	-	2.169.270.740	-	-
Comptes financers	-	3.512.463.468	6.239.927.320	-
Deutes a curt termini	3.322.173.434	-	-	2.753.465.708
Ajustaments per periodificació	2.301.642.000	-	-	2.531.961.642
	5.623.815.434	5.681.734.208	6.239.927.320	5.285.427.350
Variació del capital circulant	57.918.774	-	-	26.865.727
	5.681.734.208	5.681.734.208	6.239.927.320	5.312.293.077

CONCILIACIÓ DEL RESULTAT DE L'EXERCICI AMB ELS RECURSOS GENERATS		
	2001	2000
Resultat de l'exercici segons Compte de Resultats	345.419.823	179.262.235
Dotacions a l'amortització	16.084.232	10.248.956
Resultats extraordinaris	(-77.330.031)	427.991
RECURSOS GENERATS EN L'EXERCICI	284.174.024	189.939.182





Capítulo 7:

Informe de gestión
Management report



Informe de gestión

La ejecución del Programa de Actuación del año 2001 ha permitido el desarrollo de gran parte de las actividades que se encomendaron a la ATM en el mes de diciembre del año 2000. Las principales actuaciones han girado, básicamente, alrededor de cuatro proyectos.

En primer lugar el de Integración Tarifaria, que se ha producido de forma progresiva, en un principio entre FGC y TMB, después con la adhesión de una parte de Renfe Cercanías y de diversos operadores interurbanos y, finalmente, con los primeros operadores urbanos de fuera del ámbito de la EMT.

En segundo lugar, con toda la tramitación y el debate público del contenido del Plan Director de Infraestructuras 2001-2010 que ha llegado, después del período de información pública, a su final.

En tercer lugar, con el inicio de las obras del proyecto del tranvía Diagonal – Baix Llobregat, que, después de una compleja negociación institucional y un procedimiento de licitación, adjudicación y contratación enormemente ágil, se han podido iniciar en los tramos de la Diagonal, la carretera de Esplugues y de Cornellà y en el término municipal de Sant Joan Despí.

Finalmente, con la ampliación de horarios de los servicios ferroviarios y la implantación de nuevas líneas de servicios de autobuses en la franja nocturna, que nos permiten garantizar una oferta de transporte público los 365 días del año, las 24 horas del día, con modos de transporte y frecuencias adecuados a la demanda existente.

Además, la actividad en el seno de la ATM ha permitido avanzar en los programas de renovación y ampliación de flota de los operadores de autobuses,

en la implantación de modos de gestión de la calidad en las empresas, en la instalación de sistemas de ayudas a la explotación para los operadores de superficie y, fundamentalmente, en la administración de los recursos procedentes de las Administraciones Públicas destinados a atender a las necesidades de los operadores en el marco de los Contratos – Programa 1999-2001.

Todas estas actuaciones no se habrían podido llevar a cabo sin el concurso de un equipo humano con un nivel de profesionalidad y dedicación muy alto, que ha dispuesto de unas herramientas de trabajo y de un espacio, con las instalaciones de la nueva sede en la calle Muntaner, que les ha permitido aumentar su nivel de eficiencia y eficacia.

Principales hitos alcanzados a lo largo del ejercicio

• Plan Director de Infraestructuras 2001-2010 (PDI)

El PDI, que incluye las propuestas de actuación en infraestructuras de Transporte Público Colectivo para los próximos diez años en la Región Metropolitana de Barcelona (RMB), con una inversión total prevista de 5.741,98 M€ (955.385 MPTA), quedó acabado en los primeros meses del año, aprobándose inicialmente el 14 de mayo por parte del Consejo de Administración.

Sometido a información pública e institucional del 28 de junio al 28 de septiembre en la ATM, en los 7 consejos comarcales y en los 164 municipios de la RMB, se han presentado 88 alegaciones al mismo, de las que se ha hecho un resumen y se han desglosado las peticiones. De éstas se ha redactado un informe técnico y la propuesta de resolución. Se procederá durante los primeros meses del año 2002 a la



elaboración de la propuesta definitiva del PDI con las modificaciones que se acepten.

Paralelamente, se han hecho los estudios de demanda y de alternativas de tres actuaciones de posible inclusión en la versión definitiva del PDI:

- Estudio de demanda y de interconexión en el corredor ferroviario metropolitano el Papiol – Mollet del Vallès.
- Estudio de alternativas de trazado: Sabadell – Plaza de España. Línea del Vallès (FGC)
- Estudio de demanda y modo de transporte para servir al corredor Caldes de Montbui, Mollet del Vallès/Santa Perpètua de Mogoda.

Se ha participado también en las comisiones de seguimiento de los proyectos básicos o constructivos impulsados por la DGPT de algunas de las actuaciones previstas en el PDI.

- Prolongación de la línea L5 de Metro. Tramo Horta – Vall d’Hebron
- Prolongación de la línea L4 de Metro. Tramo: Pep Ventura – Badalona Centre
- Conversión de la línea L4 en línea L2. Tramo: La Pau – Pep Ventura
- Prolongación del Metro del Vallès. Tramo: Terrassa – Universitat Politècnica de Catalunya
- Semisoterramiento de la línea Llobregat – Anoia. Tramo: Pallejà
- Desdoblamiento de la línea Llobregat – Anoia. Tramo: El Palau – Martorell
- Desdoblamiento de la línea Llobregat – Anoia. Tramo: Martorell – Olesa

En referencia a la Línea 9, una vez encargada su contratación a GISA (por parte del Consejo de Gobierno de la Generalitat) bajo la dirección de la DGPT, la ATM ha entregado al Departamento de Política Territorial y Obras Públicas el proyecto de trazado aprobado y el estudio

geológico e hidrogeológico de la traza y ha desarrollado algunos estudios complementarios:

- Demanda de energía eléctrica de la nueva línea L9
- Caracterización técnica, funcional y arquitectónica de las estaciones de la nueva línea L9.

Paralelamente, también se ha participado en las Comisiones de seguimiento de los proyectos constructivos ya adjudicados, aportando informes sobre los posibles cambios de trazado derivados de la nueva sección y tecnología constructiva.

• Plan de Servicios de transporte público colectivo 2002-2005

Complementario al Plan Director de Infraestructuras, el Plan de Servicios de TPC 2002-2005 define la coordinación de todos los modos (bus, tranvía, metro, ferrocarril) y operadores de transporte público colectivo en el ámbito de la RMB que permitan considerarlos como un sistema. Este Plan debe satisfacer la demanda existente y previsible de movilidad metropolitana, a través de una amplia cobertura territorial y temporal por parte de los servicios de transporte, con un nivel adecuado de calidad del servicio y a un coste que tanto los usuarios como el conjunto de la sociedad puedan asumir.

El Plan de Servicios, en fase de elaboración durante este ejercicio, propone un conjunto de programas de actuación que incluyen los siguientes aspectos:

- el aumento de servicios (ampliación de horarios, nuevos servicios, servicios nocturnos)
- su reorganización (establecimiento de servicios directos y semidirectos, modificaciones de trazado para servir a puntos de elevada atracción, tratamiento



de los servicios de baja demanda)
- la mejora de la integración del sistema de transporte (coordinación horaria, mejora de intercambiadores, aparcamientos integrados, efectos de la integración tarifaria, imagen del sistema) y,
- la mejora de la calidad (accesibilidad: información al usuario, accesibilidad física a estaciones, paradas y material móvil; confort, velocidad comercial y regularidad: SAE, carriles bus, prioridad en los cruces semaforizados).

Paralelamente, se han sometido los criterios de elaboración a la Comisión Técnica, se han digitalizado (directamente o por cesión de los titulares) las diferentes redes de transporte, se ha desarrollado un programario específico (ATMax) para el tratamiento de la oferta viaria y ferroviaria y, analizada la última información proveniente de los operadores, se avanzará en la realización de una primera propuesta del Plan de Servicios, que se podrá someter a la aprobación inicial del Consejo de Administración durante el 2002.

• Plan de Servicios Nocturnos

Como consecuencia de repetidas peticiones de ampliación del servicio ferroviario en horario nocturno, el Parlamento de Cataluña pidió a la ATM en el año 2000 el estudio y la propuesta de un sistema de transporte nocturno metropolitano. Dicha propuesta –que forma parte del Plan de Servicios en elaboración– se acordó con las administraciones consorciadas en el seno de la ATM y con los tres operadores públicos ferroviarios: FMB, FGC y Renfe.

Implementado a partir de primeros de noviembre, consiste fundamentalmente en la ampliación del servicio ferroviario urbano, suburbano y de cercanías hasta las 12 de la noche en días laborables

(además de los servicios especiales que ya tienen Metro y FGC los fines de semana y vísperas de festivos), y en el establecimiento de 17 líneas metropolitanas de autobús dependientes de la DGPT, que unen Barcelona (Pl. Catalunya) con los principales núcleos urbanos de la segunda corona metropolitana, en un tiempo de recorrido máximo de una hora. Dichas líneas tienen una frecuencia horaria y cubren el período de 12 a 5 de la madrugada, en el que no hay servicio ferroviario. Se consigue así la disponibilidad permanente (24 horas al día y todos los días del año) de servicios de transporte público colectivo para la zona servida.

• Tranvía Diagonal - Baix Llobregat

Durante el presente ejercicio se han iniciado las obras de ejecución del tranvía Diagonal (Pl. Francesc Macià) – Baix Llobregat, que afectan a los municipios de Barcelona, l'Hospitalet de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Cornellà de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern y Sant Feliu de Llobregat, después de una serie de actuaciones previas necesarias:

- Redacción del proyecto constructivo por parte del grupo adjudicatario, entregado el día 18 de abril y constitución de una Comisión de seguimiento del mismo, formada por los ayuntamientos afectados, el grupo adjudicatario y la propia ATM.
- Aprobación definitiva del trazado por parte del Conseller de Política Territorial y Obras Públicas, el 27 de abril.
- Aprobación del proyecto constructivo, por parte del Consejo de Administración el 14 de mayo, con un presupuesto máximo de 230,79 M€ (38.401 MPTA), condicionada a ciertas modificaciones técnicas y al cumplimiento de la declaración de impacto ambiental. Esta última fue declarada favorable el 15 de mayo por parte de la Ponencia Ambiental



del Departamento de Medio Ambiente.

- El Gobierno de la Generalitat atribuyó el 29 de mayo a la ATM la condición de beneficiaria de las expropiaciones necesarias para la ejecución del proyecto.
- Durante los meses de junio y julio se autorizó la ocupación de diversas vías y carreteras para poder iniciar las obras.

Finalmente, el 22 de junio se procedió al levantamiento del acta de comprobación del replanteo del trazado del tranvía Diagonal – Baix Llobregat y se efectuó la colocación de la primera piedra del tranvía con la asistencia de todos los alcaldes de los municipios del trazado, el Presidente y Vicepresidente de la ATM, en un acto presidido por el Muy Honorable Presidente de la Generalitat.

Desde el 30 de julio hasta el 30 de septiembre se sometió a información pública la relación de bienes y derechos afectados por las obras del tranvía. Con fecha de 31 de diciembre se deben pagar expropiaciones por valor de 4,19 M€ (687,2 MPTA).

Fundamentalmente, las obras desarrolladas hasta la fecha se centran en el desvío de servicios afectados, la modificación de aceras y la reubicación del arbolado actual.

Por otro lado, se ha negociado con el Ayuntamiento de Barcelona, las Universidades de Barcelona y Politécnica de Catalunya y diversos colectivos de vecinos, un acuerdo de nuevo trazado entre la avenida Diagonal y la carretera de Collblanc a l'Hospitalet, cuyo proyecto constructivo se redactará una vez se haya aprobado definitivamente y se procederá posteriormente a la ejecución de las obras.

• **Tranvía Diagonal (Pl. Glòries)-Besòs**

Una vez redactado el proyecto de trazado

del tranvía Diagonal (Pl. Glòries) – Besòs (junto con el pliego de prescripciones técnicas del futuro concurso de redacción del proyecto, construcción y explotación), fue aprobado inicialmente por el Consejo de Administración el 9 de julio, y sometido a información pública e institucional hasta el 28 de septiembre. Se han presentado 4 alegaciones al mismo (Ayuntamientos de Barcelona y Sant Adrià de Besòs, Aguas de Barcelona y un particular).

En la misma sesión, se solicitó a la EMT y al Departamento de Política Territorial y Obras Públicas la delegación a favor de la ATM de sus competencias para la implantación del sistema del tranvía Diagonal (Pl. Glòries) – Besòs y, en especial, para la concesión de la ejecución de las obras y la gestión del servicio, así como la coordinación de las líneas de transporte público coincidentes. Los dos organismos aprobaron dicha delegación a principios de octubre.

El inicio del proceso de licitación está previsto para el próximo mes de enero de 2002.

• **Otros estudios de la movilidad**

A fin de poder prever más fácilmente la movilidad generada por diversos tipos de equipamientos, se han hecho cuatro estudios sobre las pautas de la movilidad asociada a los equipamientos educativos, sanitarios, comerciales y de ocio, fundamentados en encuestas a un amplio muestrario de tipos de equipamiento y de colectivos afectados. Estos estudios están ya finalizados y pendientes de entrega definitiva.

• **Financiación del sistema**

Se ha realizado el seguimiento trimestral de la evolución de las principales magnitudes económicas del Convenio de Financiación 1999.2001 y de los



Contratos – Programa AGE-ATM y con TMB y FGC. También se ha evaluado la evolución de las subvenciones recibidas por la ATM de las diferentes Administraciones comprometidas.

Durante el ejercicio se ha elaborado un informe sobre los presupuestos del año 2001 realizados por los dos operadores públicos, TMB y FGC, que sirve de herramienta para verificar los presupuestos de las dos empresas y validar que siguen las previsiones que establece el Contrato – Programa, así como para estimar el cálculo de las aportaciones de las diferentes administraciones.

De manera análoga, se realizaron las propuestas de liquidación del ejercicio 2000 de los dos Convenios, así como la elevación de propuestas a la Administración General del Estado para ser incluidas en el próximo Contrato – Programa y para ser consideradas en la liquidación final del actual Contrato.

• **Convenio de Financiación 2002-2005**

Durante este año se ha realizado un primer borrador del nuevo Convenio de Financiación 2002-2005, diseñado como refundición de los anteriores Contrato – Programa AGE-ATM y Convenio de Financiación ATM – Ad. Consorciadas.

Paralelamente, se han elaborado diversos escenarios sobre las necesidades de financiación del sistema de transporte y de las aportaciones que resultan de él y, por otra parte, se ha elaborado el presupuesto 2002 de la ATM por lo que respecta a las partidas de ingresos y gastos que hacen referencia a las aportaciones de las diferentes administraciones en concepto de aportación a cuenta del Contrato – Programa 2002-2005, y de la propuesta de aportaciones que la ATM realizará a los operadores públicos y a los operadores

de Gestión Indirecta.

• **Convenio ATM – Ayuntamiento de l’Hospitalet para iniciar los estudios previos a la construcción del intercambiador de la Torrassa**

En el presente ejercicio se ha redactado y formalizado el Convenio ATM – Ayuntamiento de l’Hospitalet para la colaboración en la realización y financiación de los estudios previos a la construcción y explotación del nuevo Intercambiador de la Torrassa.

• **Estudio de Financiación para la construcción y explotación del Intercambiador Central**

Se ha trabajado en el diseño y seguimiento del estudio “Anteproyecto de la posible estructura financiera del Intercambiador Central de Barcelona, sobre la base de una participación público – privada ”.

• **Ayudas a los operadores**

Durante el presente ejercicio se han realizado diversas convocatorias de ayudas para la renovación (adquisición de flota e implantación de sistemas de calidad) de las empresas operadoras de transporte público.

El total de ayudas concedidas para la renovación de la flota asciende a 800 MPTA, con los que se podrán adquirir hasta 29 vehículos.

En el caso de las subvenciones para mejorar el sistema de calidad de las empresas, se han concedido 37 MPTA en total a quince empresas de las que solicitaron dicha ayuda.

• **Sistema Tarifario Integrado**

El 1 de enero de 2001 empezó la



implantación del Nuevo Sistema Tarifario en la Región Metropolitana de Barcelona. Este proyecto había sido aprobado en la sesión del Consejo de Administración de 15 de noviembre del año anterior, y con él se pretende, entre otros objetivos, contribuir a posicionar el transporte público como un sistema más atractivo a los usuarios.

El ámbito de la integración es el conformado por 200 municipios: toda la RMB ampliada con los municipios que cubre la red de cercanías ferroviaria.

Durante todo este año se han realizado diversas actuaciones relacionadas con la Integración Tarifaria:

- impulso para la finalización de la instalación de los sistemas de validación y venta en todos los operadores del ámbito de la RMB.
- Seguimiento y supervisión de la actividad de las empresas adjudicatarias de los servicios de distribución de títulos ATM.
- negociación y firma de convenios de integración, hasta intentar incluir en el sistema todos los operadores de la RMB, Renfe incluida, en el conjunto de sus servicios de Cercanías.
- puesta en servicio de la Cámara de distribución de ingresos.
- Pagos a cuenta y liquidaciones para la utilización de los títulos en los diferentes operadores integrados.
- Campaña de comunicación que ha permitido informar a los ciudadanos sobre la utilización del nuevo sistema tarifario.
- Servicio de atención al usuario.

Paralelamente, y con motivo de la entrada en vigor del Euro, se aprobaron una serie de acuerdos en el Consejo de Administración de la ATM de 9 de julio, relacionados con la implantación de la moneda comunitaria al sistema de transporte público colectivo. Entre ellos se decidió realizar una campaña

informativa sobre las principales novedades para el año 2002, que se puso en marcha a finales de año.

En el Consejo de Administración de la ATM de 16 de octubre de 2001 se aprobó la gama de títulos y la actualización de precios de las tarjetas de transporte integradas.

De forma paralela se han llevado a cabo otras actuaciones dentro de la ATM que han facilitado la gestión del Sistema Tarifario Integrado:

- Explotación del Sistema de Gestión de la Integración Tarifaria, para los operadores que se integraron en enero de 2001, durante el primer trimestre.
- Finalización del desarrollo de los programarios e instalación de los sistemas y equipos en la ATM.
- Homogeneización de los equipos y de los títulos de los operadores de la RMB.
- Verificación de la compatibilidad de los sistemas de venta y validación entre los diferentes operadores y certificación de los sistemas implantados a través del Laboratorio General de Ensayos e Investigaciones.
- Actualización del Manual de títulos integrados con las características de los títulos 2002.

El total de cancelaciones realizadas en el ámbito del Sistema Tarifario durante este año ha sido de más de 755 millones, de las que casi el 60% se han realizado con títulos ATM. El resto corresponden a viajes efectuados con títulos propios de carácter monomodal de los diferentes operadores.

• Sistema de gestión y ayuda a la explotación SAE

Con el objetivo de implantar un sistema de gestión, control y ayuda a la explotación, para las empresas de



transporte público colectivo por carretera en la RMB, el Consejo de Administración de la ATM, en sesión de 4 de abril, adjudicó a la UTE formada por las empresas Indra Sistemas y GMV Sistemas, el concurso para la ejecución de este proyecto.

Este proyecto se lleva a cabo con la colaboración de diversos organismos y entidades como el Instituto Cartográfico de Cataluña, el Centro de Telecomunicaciones y Tecnologías de la Información de la Generalitat de Catalunya o TRADIA.

Durante el ejercicio se han desarrollado una serie de actuaciones (construcción de una Red Trunking Analógica, presentación del SAE a los diferentes operadores, alquiler de espacios e infraestructuras, realización de ensayos para evaluar la correcta recepción de datos, etc.) que han permitido la realización de una prueba piloto de funcionamiento integral del SAE el día 3 de diciembre.

• Sistema de Información Geográfica y de Gestión documental

Se ha desarrollado el Sistema de Gestión Documental (SGD), que ya es operativo en la ATM, y que permite tratar la documentación –de generación propia o de procedencia externa– de una forma corporativa y ordenada.

Por lo que respecta al Sistema de Información Geográfica (SIG), después de realizarse un inventario con todos los datos a incorporar, se creó y desarrolló una base de datos que a finales de año ya dispone de cerca del 90% de la información prevista (base topográfica que cubre toda la RMB a escala 1:50000, cartografía del Ayuntamiento de Barcelona, información del Idescat, información territorial diversa, etc.)

El acceso y la explotación de dicha información y el enlace con el SGD se garantiza mediante la aplicación intranet, de implantación progresiva en todo el personal de la ATM. Adicionalmente, se ha desarrollado un enlace informático que permite la explotación de los resultados de la aplicación de gestión y análisis de la oferta de redes (ATMax) en el entorno de del SIG corporativo.

• Estudios

Se han puesto en marcha dos grandes estudios, con el objetivo de conocer los patrones básicos de la movilidad en el ámbito del sistema tarifario integrado y poder prever el comportamiento de la demanda de desplazamientos ante la evolución de las formas y ritmos de vida.

El primer estudio es la Encuesta de Movilidad Cotidiana 2001, considerada estadística oficial, según la ley del Plan Estadístico de Cataluña 2001-2004, aprobada el 30 de mayo por el Parlamento.

El segundo estudio, encargado a la Universidad Politécnica de Catalunya, es la actualización para los años 1999-2000 de la evaluación de las cuentas de transporte de viajeros –tanto público como privado– de la RMB que se había realizado inicialmente para el año 1998.

Paralelamente, se han elaborado las publicaciones del TransMet Cifras y de los indicadores de transporte para el año 2000 y del primer semestre del año 2001.

• Comunicación

En este apartado hay que destacar las actuaciones relacionadas principalmente con el mantenimiento del Centro de Información TransMet, servicio que ofrece información en tiempo real del estado de



la red de transporte público en la región metropolitana de Barcelona, a través de un espacio informativo concertado con diferentes emisoras de radio; y con el mantenimiento y actualización de la página web de la ATM, que ha sido renovada este año y que ofrece una estructura más comprensible para el usuario.



Management Report

The implementation of the Action Programme for 2001 made it possible to develop most of the activities commissioned to the ATM in December 2000. The main activities were basically related to four projects.

Firstly, Fare Integration, performed progressively, initially between FGC and TMB, followed by part of Renfe Rodalies (Local Trains) and several interurban operators, and finally by the leading urban operators outside the EMT.

Secondly, all the formalities and public debate on the content of the Infrastructure Strategic Plan 2001-2010 which was completed after the public information period.

Thirdly, after the beginning of the work on the project of the Diagonal-Baix Llobregat tram, which following a complex institutional negotiation and a very agile procedure of call for tenders, award and hiring, work began on the stretches in Diagonal, the Esplugues and Cornellà road and the municipal area of Sant Joan Despí.

Finally, the extension of the timetables of the rail services and the implementation of new lines of bus services in the night service, that will allow us to guarantee a public transport 24 hours a day all year round, with transport modes and frequencies pitched to suit existing demand.

Moreover, the ATM's activity has made it possible to make headway in the programmes for the renovation and the extension of the bus operators' fleets, the implementation of quality management modes in companies, the installation of operating aid systems by surface operators and basically in the administration of resources from the Public Administrations allocated to cater to the requirements of the operators in the framework of the

1999-2001 Programme-Agreements.

All these actions would never have been possible but for the collaboration of a human team with a high degree of professionalism and dedication, their tools and work area, at the facilities in the new headquarters in Muntaner, which helped increase efficiency and efficacy.

Main landmarks

• Infrastructure Strategic Plan 2001-2010 (PDI)

The PDI, which includes the infrastructure-based proposals of action for Public Transport for the coming ten years in the Metropolitan Region of Barcelona (RMB), with a total investment of 5,741.98 M€ (955,385 million pesetas), was completed at the beginning of the year, and was initially approved on May 14 by the Governing Board.

It was made available to the public and institutions between June 28 and September 28 for the ATM, the 7 county councils and the 164 municipalities of RMB, 88 pleas were made, which have been summarised and the petitions itemised. A technical report was written up on these pleas, and a resolution proposed. The definitive proposal for the PDI will be drafted at the beginning of 2002, with the amendments that are accepted.

At the same time, studies on demand and studies addressing three alternatives that might be included in the definitive PDI are also ongoing:

- Study for demand and interconnection to the el Papiol metropolitan railway network-Mollet del Vallès
- Study for alternative routes: Sabadell-Plaça d'Espanya. El Vallès line (FGC)
- Study on demand and mode of transport to serve the Caldes de Montbui-Mollet del



Vallès/Santa Perpètua de Mogoda corridor

We also participated on three commissions monitoring the basic or building projects promoted by the DGPT for some of the actions scheduled in the PDI:

- Extension of the L5 underground line. Section: Horta-Vall d'Hebron
- Extension of the L4 Undergrounds Line. Section: Pep Ventura-Badalona Centre
- Conversion of line L4 to line L2. Section: La Pau-Pep Ventura
- Extension of the Metro del Vallès. Section: Terrassa-Universitat Politècnica de Catalunya
- The Llobregat line will be semi-embedded-Anoia. Section: Pallegà
- Splitting of the Llobregat line-Anoia. Section: El Palau-Martorell
- Splitting of the Llobregat line-Anoia. Section: Martorell-Olesa

Regarding Line 9, once the building work had been commissioned to GISA (by the Council of the Government of the Autonomous Government of Catalonia) under the management of the DGPT, the ATM delivered the approved planned route and the geological and hydrological study of the route to the Department of Territorial Policy and Public Works, and has developed some complementary studies:

- Demand for electrical power by the new L9 line
- Technical, functional and architectural characterisation of the stations of the new L9 line

At the same time we also participated in the Follow-up Commissions of building projects which have already been awarded, providing reports as to the possible route changes derived from the

new section and building technology.

• Public Transport Service Plan 2002-2005

The Public Transport Service Plan 2002-2005 complements the Infrastructure Strategic Plan, and defines the coordination of all the modes (bus, tram, underground, rail) and public transport operators in the sphere of the RMB that allow them to be regarded as a system. This Plan must satisfy existing and foreseeable demand for metropolitan mobility via a broad territorial and timetable coverage by the transport services, with a suitable level of quality of service and a cost that is acceptable to users and society overall.

The Service Plan, currently being prepared, proposes an ensemble of action programmes which include the following aspects:

- increased services (extension of timetables, new services, night services)
- their reorganisation (setting up of direct and semidirect services, changes to routes to serve hot spots, treatment of low-demand services)
- the improvement of the integration of the transport system (timetable coordination, improved changeovers, park and ride, effects of Fare Integration, image of the system) and,
- the improvement of quality (accessibility: information to users, physical accessibility to stations, stops and mobile material; comfort, commercial speed and regularity: SAE, bus lanes, priority to traffic light junctions).

At the same time, the criteria used in the preparation were submitted to the Technical Commission, the different transport networks were digitised (directly or on



assignment by the owners), a specific programme was developed (ATMax) to process the road and railway offer, and once the latest information from the operators has been processed, work will begin on an initial proposal of the Services Plan, which will be put to the Governing Board in the course of 2002 for its initial approval.

• Night Service Plan

As a result of constant requests for an extension of the night time railway services, in the year 2000 the Parliament of Catalonia asked the ATM to study and propose a night time metropolitan transport system. This proposal -which is part of the Services Plan being drawn up- was agreed to with the consortia administrations in the ATM and with the three public rail operators: FMB, FGC and Renfe.

Implemented at the beginning of November, it basically consists of the extension of the urban, suburban and local railway services until 12 midnight on working days (plus the special services already put on by the Metro and FGC at weekend and eves of holidays), and the setting up of 17 metropolitan bus lines that report to the DGPT, and which link Barcelona (Plaça Catalunya) to the main urban cores of the second Metropolitan crown in a maximum travel time of one hour. These lines run from 12 midnight to 5 o'clock in the morning, when there are no railway services. This ensures gives permanent availability (24 hours a day all the year round) of public transport services for the area in question.

• Diagonal-Baix Llobregat Tram

This year work was undertaken on the tram connecting Diagonal (Pl. Francesc Macià) which-covers the municipalities of Barcelona, l'Hospitalet de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Cornellà de

Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern and Sant Feliu de Llobregat, following a series of preliminary actions:

- Drafting of the building project by the successful bidder, delivered on April 18, and constitution of a Monitoring Committee for this process, comprising the town and city councils affected, the successful bidder and the ATM.

- Definitive approval of the route by the Minister for Territorial Policy and Public Works on April 27.

- Approval of the building project by the Governing Board on May 14, with a maximum budget of 230.79 M€ (38.401 million pesetas), subject to certain technical changes and the declaration of environmental impact. A favourable declaration was issued on May 15 by the Environmental Commission for the Department of the Environment.

- On May 29 the Government of the Autonomous Government of Catalonia declared the ATM beneficiary of the expropriations needed for the project to be implemented.

- The occupation of different roads needed to start work was authorised in June and July.

Finally, on June 22 the deed of the verification of the reordering of the route of the Diagonal-Baix Llobregat tram was placed on record, and the first stone of the tram line was laid, in an act attended by all the mayors of the municipalities affected by the tram, as well as the President and Vice president of the ATM, with the attendance of the Right Honourable President of the Autonomous Government of Catalonia.

Between July 39 and September 30 the general public was informed of the list of



goods or property affected by the tram work. On December 31 expropriations to the value of 4.19 M€ (697.2 million pesetas) were paid.

Basically, the work carried out to date has focused on detouring the affected services, the modification of pavements and the repositioning of trees.

Furthermore, an agreement for a new route between avinguda Diagonal and the road that goes from Collblanc to l'Hospitalet was negotiated with the City Council of Barcelona, the Universities of Barcelona and the Politècnica de Catalonia and different neighbours' associations, and the pertinent project will be drafted once it has been definitively approved, with work subsequently carried out.

• **Diagonal (Pl. Glòries) Tram-Besòs**

Once the route project for the Diagonal (Pl. Glòries)-Besòs tram had been drafted (along with the sheet of technical specifications for the future bidding for the drafting, building and operation of the project), it received the initial approval of the Governing Board on July 9, and was made public until September 28. Four (4) proposals were submitted (City Councils of Barcelona and Sant Adrià de Besòs, Aigües de Barcelona and a private party).

At the same session, the EMT and the Department of Territorial Policy and Public Works were asked to delegate their powers to the ATM for the implementation of the Diagonal (Pl. Glòries)-Besòs tram system and more particularly to assign the execution of the work and the management of the services, as well as the coordination of the coincident lines of public transport. Both agencies approved this delegation at the beginning of October.

The bidding process is scheduled to begin

in January 2002.

• **Other mobility studies**

In order to make it easier to predict the mobility generated by different types of equipment, four studies addressing mobility associated with educational, health, commercial leisure facilities have been started up, based on surveys on a wide range of facilities and groups affected. These studies have been completed and will be delivered in the near future.

• **Funding of the system**

The evolution of the main economic magnitudes of the 1999-2001 Funding Agreement and the AGE-ATM Contracts-Programmes and with the TMB and FGC have been followed up on a quarterly basis. The evolution of the subsidies received by the ATM from the different Administrations has also been monitored.

In the course of the year, a report was drafted on the budgets for the year 2001 made by the two public operators, TMB and FGC, and which is used as a tool to verify the budgets of both companies and validate compliance with the forecasts made by the Contract-Programmes, and to estimate the calculation of the contributions to be made by the different administrations.

At the same time, the proposals for the settlements of the year 2000 of the two Agreements were made, and proposals were made to the General State Administration to be included in the next Contract-Programmes and to be considered in the final settlement of the current Contract.

• **2002-2005 Funding Agreement**

A draft of the new 2002-2005 Funding Agreement was produced in the course



of this year, designed as a redrafting of the previous AGE-ATM Contract-Programme and the Consortia ATM – Ad. Funding Agreement.

At the same time, different scenarios have been designed pertaining to the needs for the funding of the transport system of the resulting contributions, as well as the ATM's budget for 2002 for the income and expenditure applied to the contributions of the different administrations by way of advance contributions from the 2002-2005 Contract-Programme, and the proposed contributions to be made by the ATM to public operators and Gestió Indirecta (Indirect Management) operators.

- **Agreement between the ATM – City Council of L'Hospitalet to undertake studies prior to the construction of the Torrasa changeover point.**

This year, the Agreement between the ATM – City Council of L'Hospitalet for collaboration in the implementation and funding of the preliminary studies for the building and operation of the new Torrasa Changeover point has been written up and subscribed.

- **Funding study for the construction and operating of the Main Changeover**

Work was carried out on the design and the follow-up of the "Preliminary project for the possible financial structure of the Main Changeover of Barcelona, on the basis of public-private participation".

- **Aids to operators**

In the course of the year several announcements of aid for renovation (purchase of fleet and the implementation of a quality system) for public transport operators have been made.

The total aids granted for fleet renovation totals 800 million pesetas, which means that up to 29 vehicles can be purchased.

A total of 37 million pesetas were awarded to fifteen of the companies that applied for subsidies for the improvement of their quality system.

- **Integrated Fare System**

On January 1 the New Integrated Fare System took effect in the Barcelona Metropolitan Region. This project had been approved at the session of the Governing Board held on November 15 the year before, the aim being, amongst other goals, to make the public transport system more attractive to users.

The sphere of integration is comprised of 200 municipalities: the whole RMB plus the municipalities covered by the local railway network.

Several actions related to Fare Integration have been carried out in the course of this year:

- a drive to complete the installation of ticket sale and validation systems to all the operators of the RMB area.
- monitoring and supervision of the activities of the successful bidders of the services for the distribution of ATM tickets.
- negotiation and signature of integration agreements to try and include all the operators of the RMB, including Renfe and its local services, in the system.
- start-up of the so-called income distribution Chamber.
- payments on account and settlements for the use of the tickets in the different



integrated operators.

- communication campaign to inform the citizens on how to use the new fare system.
- user attention services.

At the same time, and with the advent of the Euro, a series of agreements were approved by the Governing Board of the ATM on July 9 related to the implementation of the common currency in the public transport system. These agreements included the decision to carry out an information campaign on the main novelties for the year 2002, which was started up at the end of the year.

The meeting of the Governing Board of the ATM held on October 16 2001 approved the range of tickets and the updated prices for integrated travel passes.

The ATM also carried out other activities to facilitate the management of the Integrated Fare System:

- The operation of the Fare Integration Management System for operators who joined the system in January 2001, during the first quarter.
- Completion of the development of the program books and the installation of the system and equipment in the ATM.
- Homogenisation of the equipment and the tickets of the RMB operators.
- Verification of the compatibility of the ticket sale and validation systems between the different operators and certification of the systems implemented via the Laboratori General d'Assaigs i Investigacions.
- The integrated ticket Manual was updated with the characteristics of the tickets

The total number of tickets used in the

Fare System this year was 755 million, 60% of which were ATM tickets. The rest correspond to travel based on single-mode tickets issued by the different operators.

• SAE operation management and aid system

With a view to implementing a system for the management, control and aid to operation road public transport companies in the RMB, the Governing Board of the ATM, at its session of April 4, awarded the execution of this project to the UTE, which comprises the Indra Sistemas and GMV Sistemas companies.

This project is conducted in conjunction with several agencies and organisations, such as the Institut Cartogràfic de Catalunya, the Centre de Telecomunicacions i Tecnologies de la Informació of the Autonomous Government of Catalonia, or the TRADIA.

A series of activities were carried out in the course of the year (building of an Analogical Trunking Network, presentation of the SAE to the different operators, leasing of premises and infrastructures, tests to check that data was received properly, etc.) which made it possible to perform a pilot test on the integral operation of the SAE on December 3.

• Geographic Information and Document Management System

A Document Management System (SGD) is now up and running in the ATM, which makes it possible to process to process –in-company and external documentation– in corporate, structured and ordered fashion.

As far as the Geographical Information System (SIG) is concerned, following an inventory with all the data to be added, a data base was created and developed,



and which by the end of the year already contained almost 90% of the information scheduled (topographic base that covers the whole RMB on a scale of 1:50000, cartography of the City Council of Barcelona, information from Idescat, different territorial information, etc.).

Access to and operation of this information and uplink with the SGD is guaranteed through the intranet application which is being progressively implemented throughout the ATM. In addition, a computing link has been developed which makes it possible to use the results of the application for the management and analysis of the network offer (ATMax) in the SIG corporate environment.

• Studies

Two major studies are now under way, geared towards ascertaining the basic patterns of mobility in the sphere of the integrated fare system and be able to forecast the behaviour of travel demand as lifestyles and rhythms evolve.

The first study is the Everyday Mobility Study 2001, regarded as official statistics, according to the law of the Statistics Plan of Catalonia 2001-2004, approved on May 30 by Parliament.

The second study, commissioned to the Universitat Politècnica de Catalunya, is the update for 1999-2000 of the evaluation of RMB public and private traveller accounts first carried out in 1998.

Parallel to this, the TransMet Figures and Transport Indicators for the year 2000 and the first six months of 2001 were published.

• Communication

In this section, particular mention must be made of the activities carried out pertaining mainly to the maintenance of the TransMet Information Centre, a service that provides real-time information on the state of the public transport network in the Barcelona Metropolitan Region via an information spot via different radio stations; and with the maintenance and updating of the ATM's web site, which was revamped this year and has a much more user-friendly structure.