



Memòria 2015



Memòria 2015

Índex de l'actuació de l'exercici 2015

1	Presentació del Consorci	5
	El consorci ATM	6
	Òrgans de govern, assessorament i consulta	7
	Estructura organitzativa de l'ATM	9
2	Actuació de l'exercici 2015	10
	Planificació d'infraestructures	11
	Estat d'execució del PDI 2011-2010	12
	Resum de la inversió	25
	Pla Director de Mobilitat de l'RMB	28
	Gestió del sistema tramviari	34
	Tramvia Diagonal – Baix Llobregat	34
	Tramvia Sant Martí – Besòs	38
	Pla d'acció per a la reducció de l'accidentalitat	42
	Sistema Tarifari Integrat	43
	Zonificació del Sistema Tarifari Integrat	43
	Gamma de títols integrats i tarifes	45
	Vendes i utilització del Sistema Tarifari Integrat	49
	Índex d'intermodalitat	54
	Projecte T-Mobilitat	56
	Finançament del sistema	60
	Altres actuacions	71
	Sistema d'Ajuda a l'Explotació	71
	SERMETRA, SL	72
	Comissió de nomenclatura	73
	Projecció exterior	73
3	Estadístiques del sistema	78
	TransMet Xifres 2015	79
	EMEF 2015	86
	Indicadors de mobilitat i conjuntura 2015	92
4	Informe d'auditoria	95
5	Pressupost 2016	154

1 Presentació del Consorci

El consorci ATM

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

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

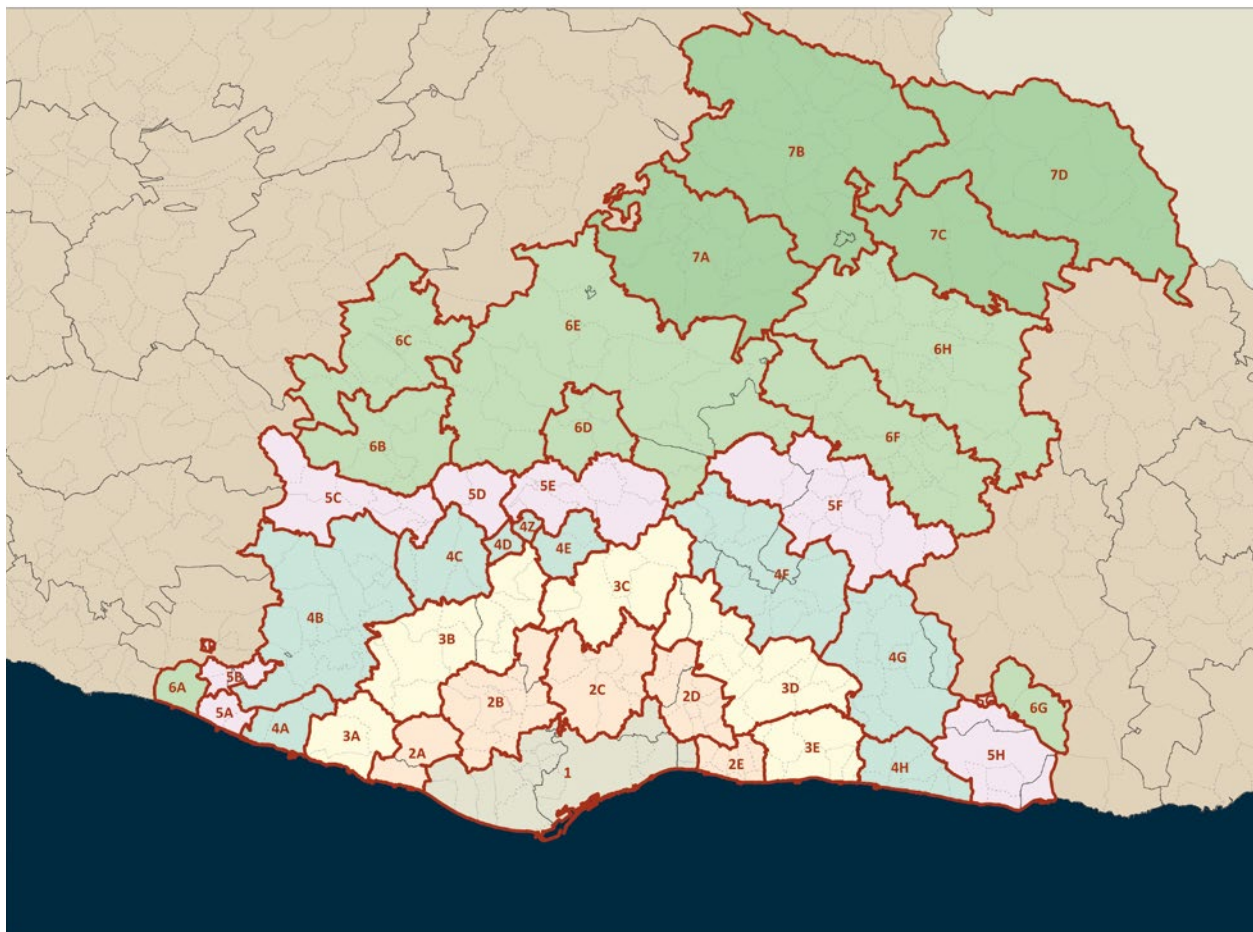
L'objectiu de l'ATM és esdevenir un referent internacional en la gestió de la mobilitat d'àmbit metropolità, al voltant d'una capital amb vocació de modernitat, benestar i progrés econòmic i social, com ho és la ciutat de Barcelona.

Com s'estableix en els seus estatuts, l'ATM és un consorci interadministratiu de caràcter voluntari, creat el 1997, al qual es poden adherir totes les administracions titulars de

serveis públics de transport col·lectiu, individualment o a través d'entitats que les agrupin i representin, que pertanyin a l'àmbit format per les comarques de l'Alt Penedès, el Baix Llobregat, el Barcelonès, el Garraf, el Maresme, el Vallès Occidental i el Vallès Oriental.

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

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



Òrgans de govern, assessorament i consulta

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

Consell d'Administració

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

La composició del Consell d'Administració, a 31 de desembre de 2015, era la següent:

President	Santi Vila i Vicente
Vicepresidenta primera	Mercedes Vidal Lago
Vicepresident segon	Antoni Poveda i Zapata
Vocals	Josep Oriol Altisench Barbeito Xavier Baiget i Cantons Antonio Balmón Arévalo Isabel de Diego i Levy-Picard Maria Assumpta Farran i Poca Francisco Javier Flores i Garcia Ricard Font i Hereu Jordi Martí Grau Jaume Mauri i Sala Pere Padrosa i Pierre Janet Sanz Cid Lluís Tejedor i Ballesteros Enric Ticó i Buxados Pau Villòria i Sistach Jordi Xena Ibañez
Observadors	Joaquín del Moral Salcedo Luis de la Fuente Mochales
Secretària	Carme Sardà i Vilardaga
Director general	Josep Anton Grau i Reinés

Comitè Executiu

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

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

El Comitè Executiu, a 31 de desembre de 2015, tenia la composició següent:

President	Ricard Font i Hereu
Vocals	Jordi Martí Grau Pere Padrosa i Pierre Antoni Poveda i Zapata Joan Prat i Trapé Enric Ticó i Buxados
Secretària	Carme Sardà i Vilardaga
Director general	Josep Anton Grau i Reinés

Comissió d'Assessorament Jurídic

Aquesta comissió dona assistència i assessorament jurídic al Consell d'Administració i a la Direcció General de l'ATM. Està formada per cinc membres: tres membres en representació de cadascuna de les administracions consorciades, és a dir, de la Generalitat de Catalunya, de l'Ajuntament de Barcelona i de l'AMB, un membre en representació de l'AMTU i un altre en representació de la mateixa ATM.

Ponència Tècnica d'Operadors

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

Consell de la Mobilitat

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

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

Està integrat pels membres següents:

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



Estructura organitzativa de l'ATM

La composició de la plantilla de l'ATM a 31 de desembre de 2015 era la següent:

Direcció general	Josep Anton Grau i Reinés, <i>director general</i>
Departament de Sistemes i Cooperació Internacional	Carme Fàbregas i Casas, <i>cap del departament</i>
Departament d'Assessoria Jurídica i Contractació	Jaume Garcia i Soler, <i>cap del departament</i>
Direcció tècnica	Lluís Alegre i Valls, <i>director tècnic</i> Francesc Calvet i Borrull, <i>cap del servei de Planificació</i>
Direcció Economicofinancera i d'Integració Tarifària	Mayte Capdet i Sorribes, <i>directora</i> Josep Caldú i Cebrián, <i>cap del servei d'Administració</i> Miquel Lamas i Sánchez, <i>cap de la unitat d'Integració Tarifària</i> Maria Montaner i Maragall, <i>cap de la unitat d'Estudis i Comunicació</i> Josep Moya i Matas, <i>cap de la unitat de Pressupost, Comptabilitat i Tresoreria</i>
Direcció T-Mobilitat	Ramon Bacardí i Gascón, <i>director</i> Eduard Huete i Méndez, <i>cap del servei d'Operació</i> Fernando Murtra i Gutiérrez, <i>cap del servei de Desenvolupament</i>

2 Actuació de l'exercici 2015

Trinitat Nova

Planificació d'infraestructures

El Consell d'Administració de l'ATM, en sessió de 22 de juliol de 2013, va aprovar definitivament el nou Pla Director d'Infraestructures (en endavant PDI) de transport públic col·lectiu de la Regió Metropolitana de Barcelona, per al període 2011-2020, i va elevar-lo al conseller del Departament de Territori i Sostenibilitat, que el va aprovar el 14 de novembre de 2013.

Aquest pla s'ha elaborat tenint en compte l'estat d'execució del PDI 2001-2010, el nou Pla Territorial Metropolità de la Regió Metropolitana de Barcelona i els requeriments ambientals establerts per l'avaluació estratègica ambiental del nou PDI.

Es descriuen a continuació les actuacions en infraestructures metropolitanes de transport públic col·lectiu del PDI 2011-2020, l'estat d'execució de cadascuna en data de 31 de desembre de 2015, amb el mateix contingut que en els informes precedents de seguiment del PDI 2001-2010 elaborats pels serveis tècnics de l'ATM.

Estat d'execució del PDI 2011-2020

En aquest apartat es descriu l'estat de cadascuna de les actuacions incloses al PDI 2011-2020, per programes i amb el detall de la inversió executada en cada actuació.

El PDI 2011-2020 s'estructura en cinc programes d'actuació:

- **AX:** ampliació de la xarxa ferroviària (Metro i FGC) i de tramvia (subprograma XT).
- **XE:** desplegament de la xarxa ferroviària estatal.
- **IN:** intercanviadors.
- **TPC:** infraestructures de transport per carretera.
- **MM:** modernització i millora de les xarxes existents.

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

- **Import PDI 2013:** és la inversió estimada pendent quan es va aprovar el PDI 2011-2020 l'any 2013, en M€ (IVA exclòs).
- **Millor estimació actual del cost total de l'obra:** és una previsió del cost total de l'actuació, en M€ (IVA exclòs), obtinguda a partir de l'import de projecte, el de licitació o el d'adjudicació i del cost addicional per modificats, revisió de preus i projectes complementaris. En el cas de les obres acabades, aquest cost total equival a l'import total liquidat.

- **Import de les obres licitades:** import de licitació en M€ (IVA exclòs).
- **Import de les obres adjudicades:** import d'adjudicació en M€ (IVA exclòs).
- **Modificats, revisió de preus, complementaris i altres:** sobrecost de l'obra adjudicada per aquests conceptes, en M€ (IVA exclòs).
- **Pendent de licitació i adjudicació:** millor estimació actual del cost de les obres que resten per licitar i adjudicar, en M€ (IVA exclòs).

Les dades emprades per confeccionar aquest informe han estat proporcionades principalment per la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat Terrestre i, complementàriament, pels operadors públics TMB (actuacions MM01 a MM04 del Programa de modernització i millora) i FGC (actuacions MM05 a MM08).

Les dades relatives a la xarxa estatal de rodalies han estat facilitades pel Ministeri de Foment (Adif), Renfe Operadora i pel mateix Departament de Territori i Sostenibilitat.

Es descriu, per a cada programa i actuació previstos al PDI 2011-2020, el seu estat de realització en data de 31/12/2015, i es detalla el nivell d'execució de la inversió en la mateixa data.

Estat d'execució del PDI 2011-2020 a 31.12.2015 per programes**Imports de les actuacions per programes**

A la taula resum adjunta s'indica l'estat d'execució de les diferents actuacions previstes al PDI 2011-2020 en data de 31/12/2015, segons el valor de l'obra pendent d'execució, i una segona columna amb la inversió ja executada en el PDI 2001-2010, amb la següent classificació per grau d'execució:

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

A continuació de la taula del grau d'execució es mostra el mapa de localització de les infraestructures planificades i, seguidament, les taules de detall d'execució de cada tipologia de grau d'execució.

**AMPLIACIÓ DE LA XARXA FERROVIÀRIA (METRO I FGC)
I DE TRAMVIA (SUBPROGRAMA XT)**

ESTAT	CODI	ACTUACIÓ	IMPORT PDI 2011-2020 (M€, IVA EXCLÒS)	IMPORT PDI 2001-2010 (M€, IVA EXCLÒS)
●	AX01	Metro L1 Hospital de Bellvitge – El Prat		
●	AX02	Metro L1 Fondo – Estació de Badalona		
●	AX03	Metro L2 Sant Antoni – Parc Logístic		
●	AX04	Metro L3 Zona Universitària – Sant Feliu de Llobregat	181,8	
○	AX05	Metro L3 Trinitat Nova – Trinitat Vella	81,0	
●	AX06	Metro L4 La Pau – Sagrera TAV	110,0 ⁽¹⁾	165,4
●	AX07	Metro L9/L10 Aeroport / Zona Franca – Parc Logístic – Zona Universitària	1.560,0 ⁽¹⁾	4.382,0
●	AX08 ⁽²⁾	Metro L9/L10 Zona Universitària – La Sagrera		
●	AX09	FGC L8 Plaça Espanya – Gràcia	268,0	
●	AX10	FGC Terrassa Rambla – Terrassa Nacions Unides	90,2 ⁽¹⁾	310,8
●	AX11	FGC Can Feu – Ca n'Oriac	287,9 ⁽¹⁾	142,9
●	AX12	FGC L6 Reina Elisenda – Finestrelles		
●	AX13	FGC Perllongament del Vallès		
○	XT01	Tramvia Articulació de les xarxes tramviàries a Barcelona	168,1	
○	XT02	Tramvia T3 Pas per Laureà Miró	17,3	
●	XT03	Tramvia T3 Sant Feliu de Llobregat – Quatre Camins		
●	XT04	Tramvia T4 Sant Adrià – Port de Badalona		
●	XT05	Tramvia Nova línia UAB Cerdanyola – Montcada		
Subtotal			2.764,3	

(1) Valor d'obra pendent d'execució.

(2) Inversió inclosa dins de l'actuació AX07.

DESPLEGAMENT DE LA XARXA FERROVIÀRIA ESTATAL

ESTAT	CODI	ACTUACIÓ	IMPORT PDI 2011-2020 (M€, IVA EXCLÒS)	IMPORT PDI 2001-2010 (M€, IVA EXCLÒS)
●	XE01	Duplicació Arenys de Mar–Blanes R1	550,0	
●	XE02	Nou accés Aeroport	221,8	
●	XE03	Nova línia orbital	294,0	
●	XE04	Duplicació Montcada–Vic R3	650,0	
○	XE05	Túnel de Montcada	185,0	
●	XE06	Nou traçat línia R2 Montcada i Reixac	315,5	
●	XE07	Nova línia Castelldefels – Cornellà – Zona Universitària	2.065,6	
●	XE08	Nou traçat l'Hospitalet de Llobregat	419,3	
●	XE09	Remodelació de l'estació de l'Hospitalet de Llobregat	10,0	
●	XE10	Nou traçat Sant Feliu de Llobregat	106,8	
●	XE11	Altres actuacions	40,5	
		Subtotal	4.858,5	

INTERCANVIADORS

ESTAT	CODI	ACTUACIÓ	IMPORT PDI 2011-2020 (M€, IVA EXCLÒS)	IMPORT PDI 2001-2010 (M€, IVA EXCLÒS)
●	IN01	Intercanviador Pl. Catalunya – Pg. de Gràcia	79,3	
●	IN02	Ernest Lluch	10,2 ⁽¹⁾	50,0
●	IN03	Ribera–Salines	54,7	
●	IN04	Nova estació de Rubí FGC		
●	IN05	Nova estació de Can Amat d'FGC	32,2	
●	IN06	Aparcaments d'intercanvi a la xarxa d'FGC	40,6	
●	IN07	Aparcaments d'intercanvi a la xarxa de Renfe	50,0	
●	IN08	Intercanviador la Torrassa	35,2	
●	IN09	Intercanviadors i noves estacions a la línia R8	77,0	
●	IN10	Acabament de l'intercanviador de Martorell	30,0	
●	IN11	Intercanviadors virtuals en superfície	0,2	
		Subtotal	409,4	

(1) Valor d'obra pendent d'execució.

INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORT PER CARRETERA

ESTAT	CODI	ACTUACIÓ	IMPORT PDI 2011-2020 (M€, IVA EXCLÒS)	IMPORT PDI 2001-2010 (M€, IVA EXCLÒS)
●	TPC01	Intercanviador Diagonal oest	81,9	
●	TPC02	Sants estació bus	12,9	
●	TPC03	Estació de la Sagrera bus	29,1	
●	TPC04	Plataforma reservada a la C-245 entre Cornellà – Sant Boi – Castelldefels	73,8	
●	TPC05	Plataforma reservada Eix de Caldes	15,0	
●	TPC06	Plataforma reservada bus marge esquerre Besòs	44,2	
●	TPC07	Carril Bus–VAO a la B-23	11,0	
○	TPC08	Centres operatius de gestió	30,0	
○	TPC09	Altres Carril Bus	59,8	
○	TPC10	Aparcament de dissuasió de busos	4,4	
Subtotal			362,1	

MODERNITZACIÓ I MILLORA DE LES XARXES EXISTENTS

ESTAT	CODI	ACTUACIÓ	IMPORT PDI 2011-2020 (M€, IVA EXCLÒS)	IMPORT PDI 2001-2010 (M€, IVA EXCLÒS)
●	MM01	TMB. Actuacions en infraestructura i estacions	734,3	
●	MM02	TMB. Actuacions en sistemes i instal·lacions	366,1	
●	MM03	TMB. Actuacions en tallers i cotxeres	72,7	
●	MM04	TMB. Material mòbil	548,8	
●	MM05	FGC. Actuacions en infraestructura i estacions	274,9	
●	MM06	FGC Actuacions en sistemes i instal·lacions	250,1	
●	MM07	FGC. Material mòbil	294,0	
●	MM08	XFE. Modernització i millora de la xarxa de Rodalies	1.400,0	
●	MM09	Implantació del nou sistema de validació i venda <i>contactless</i>	44,3	
Subtotal			3.985,2	
Total actuacions			12.379,5	5.051,1

Descripció de les actuacions per programes

PROGRAMA D'AMPLIACIÓ DE LA XARXA FERROVIÀRIA (METRO I FGC) I DE TRAMVIA (SUBPROGRAMA XT)

CODI	ACTUACIÓ	SITUACIÓ ACTUAL (31 DE DESEMBRE DE 2015)
AX01	Metro L1 Hospital de Bellvitge – El Prat	Estudi funcional redactat.
AX02	Metro L1 Fondo – Estació de Badalona	Estudi informatiu tram Fondo–Lloreda / Sant Crist redactat, exposat a informació pública però no aprovat definitivament.
AX03	Metro L2 Sant Antoni – Parc Logístic	Projecte constructiu redactat, però no aprovat.
AX04	Metro L3 Zona Universitària – Sant Feliu de Llobregat	Aprovats els estudis informatius i d'impacte ambiental del perllongament de l'L3 d'FMB Zona Universitària – Sant Feliu. Redactat el projecte constructiu del perllongament de l'L3 Zona Universitària – Esplugues.
AX05	Metro L3 Trinitat Nova – Trinitat Vella	Pendent d'iniciar l'estudi informatiu. Inici de redacció previst per al 2015.
AX06	Metro L4 La Pau – Sagrera TAV	Pendent d'iniciar el projecte constructiu de l'estació Santander L4 i desafecció L9/L10.
AX07	Metro L9/L10 Aeroport / Zona Franca – Parc Logístic – Zona Universitària	Obra en execució. El tram Aeroport – Z. Universitària es va inaugurar el 12 de febrer de 2016. Per a l'any 2018 es preveu la inauguració de tot el tram.
AX08	Metro L9/L10 Zona Universitària – La Sagrera	Obres en execució. Pendent de represa.
AX09	FGC L8 Plaça Espanya – Gràcia	Estudi informatiu redactat.
AX10	FGC Terrassa Rambla – Terrassa Nacions Unides	En servei des de juliol de 2015.
AX11	FGC Can Feu – Ca n'Oriac	Obra en execució. Inauguració prevista el 2016.
AX12	FGC L6 Reina Elisenda – Finestrelles	Aprovat l'estudi informatiu i d'impacte ambiental.
AX13	Perllongament del Vallès	Estudi previ en redacció.
XT01	Tramvia Articulació de les xarxes tramviàries a Barcelona	Estudi d'alternatives redactat.
XT02	Tramvia T3 Pas per Laureà Miró	Informe de demanda redactat.
XT03	Tramvia T3 Sant Feliu de Llobregat – Quatre Camins	Estudi d'alternatives redactat.
XT04	Tramvia T4 Sant Adrià – Port de Badalona	Informe de demanda redactat. Inici de la redacció de la modificació puntual del PGM en l'àmbit del Front Litoral i de les Tres Xemeneies.
XT05	Tramvia Nova línia UAB Cerdanyola – Montcada	Estudi informatiu redactat.

PROGRAMA DE DESPLEGAMENT DE LA XARXA FERROVIÀRIA ESTATAL

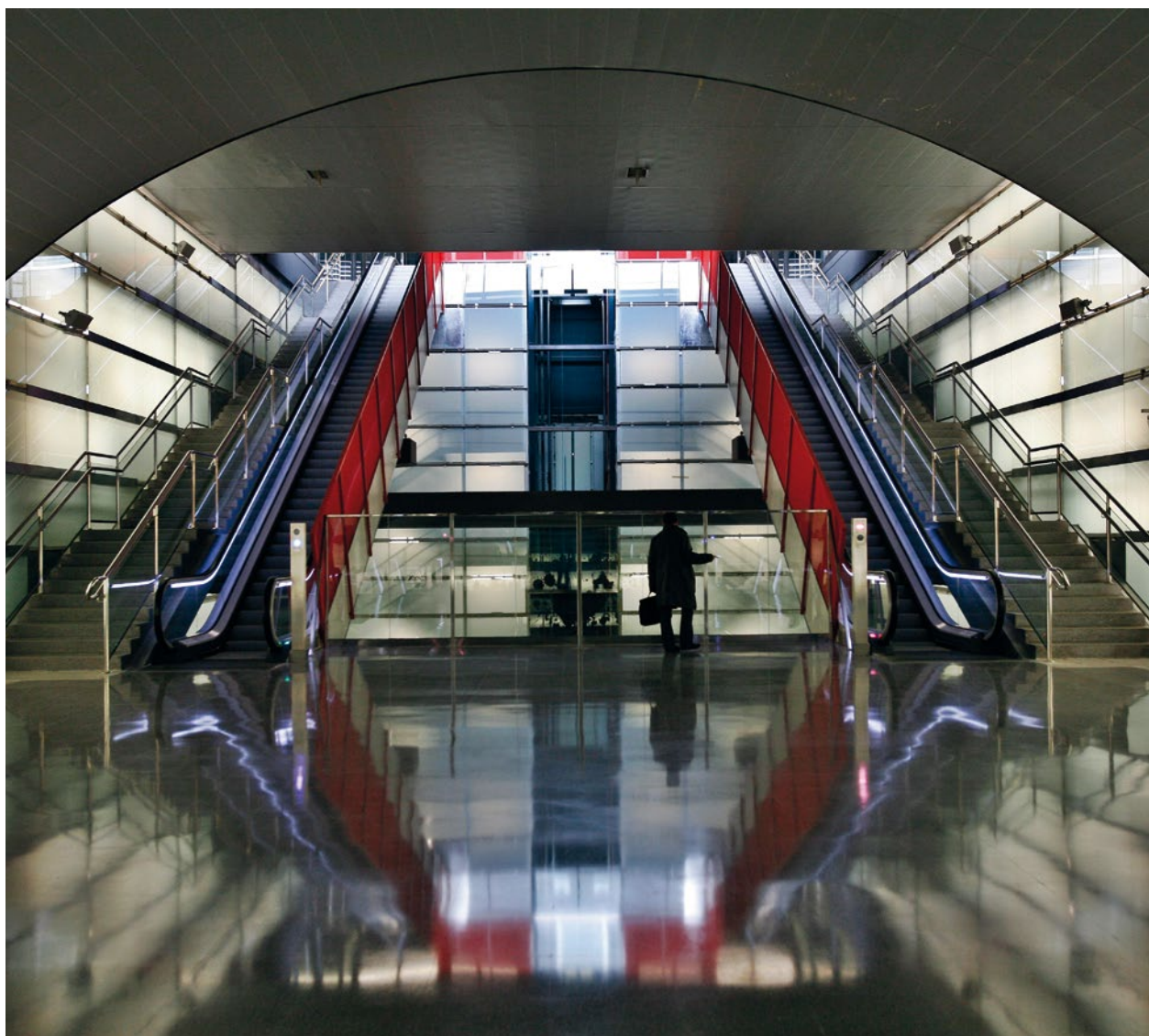
CODI	ACTUACIÓ	SITUACIÓ ACTUAL (31 DE DESEMBRE DE 2015)
XE01	Duplicació Arenys de Mar – Blanes R1	Estudi funcional redactat.
XE02	Nou accés Aeroport	Obres d'infraestructures iniciades l'any 2015.
XE03	Nova línia orbital	Estudi funcional finalitzat i PDU per a la reserva del sòl aprovat. En curs la revisió del PDU.
XE04	Duplicació Montcada – Vic R3	Projecte constructiu de duplicació de via al tram Parets del Vallès – La Garriga en redacció des de l'any 2015, per part d'Adif, i previsió d'impuls de la resta de projectes i estudis informatius per a la resta de trams entre Montcada i Reixac i Vic.
XE05	Túnel de Montcada	Estudi informatiu pendent d'encàrrec.
XE06	Nou traçat línia R2 Montcada i Reixac	Projectes constructius redactats i en curs. Pendent de l'acord amb el Ministeri de Foment.
XE07	Nova línia Castelldefels – Cornellà – Zona Universitària	Estudi informatiu redactat.
XE08	Nou traçat l'Hospitalet de Llobregat	Estudi informatiu finalitzat.
XE09	Remodelació de l'estació de l'Hospitalet de Llobregat	Actuació executada.
XE10	Nou traçat Sant Feliu de Llobregat	Projecte constructiu redactat. No hi ha cap programació per a les obres.
XE11	Altres actuacions	En estudi.

PROGRAMA D'INTERCANVIADORS

CODI	ACTUACIÓ	SITUACIÓ ACTUAL (31 DE DESEMBRE DE 2015)
IN01	Intercanviador Pl. Catalunya – Pg. de Gràcia	Projecte constructiu de la cua de maniobres Pl. Catalunya finalitzat.
IN02	Ernest Lluch	Obra civil finalitzada. Projecte d'arquitectura i instal·lacions redactat sense programació de licitació.
IN03	Ribera–Salines	Estudi informatiu finalitzat.
IN04	Nova estació de Rubí FGC	Estudi informatiu finalitzat.
IN05	Nova estació de Can Amat d'FGC	Projecte constructiu finalitzat.
IN06	Aparcaments d'intercanvi a la xarxa d'FGC	En estudi.
IN07	Aparcaments d'intercanvi a la xarxa de Renfe	En estudi.
IN08	Intercanviador la Torrassa	Redactat projecte bàsic (en col·laboració amb el Ministeri de Foment i l'Ajuntament de l'Hospitalet).
IN09	Intercanviadors i noves estacions a la línia R8	En servei l'estació de Volpelleres d'FGC des de 2010. Estació de Santa Perpètua de Mogoda: parcialment executada i pendent de licitació d'obres restants. Estació de Baricentro: realitzat estudi funcional (ATM). Intercanviador de Barberà: en redacció estudi de viabilitat (Ministeri de Foment).
IN10	Acabament de l'intercanviador de Martorell	En servei l'estació FGC des de maig de 2007.
IN11	Intercanviadors virtuals en superfície	Estudi funcional finalitzat.

**PROGRAMA D'INFRAESTRUCTURES
DE TRANSPORT PÚBLIC PER CARRETERA**

CODI	ACTUACIÓ	SITUACIÓ ACTUAL (31 DE DESEMBRE DE 2015)
TPC01	Intercanviador Diagonal oest	Estudi informatiu finalitzat. Projecte bàsic en redacció.
TPC02	Sants estació bus	Estudi funcional.
TPC03	Estació de la Sagrera bus	Actuació integrada amb l'estació d'Alta Velocitat de la Sagrera.
TPC04	Plataforma reservada a la C-245 entre Cornellà – Sant Boi – Castelldefels	Estudi informatiu aprovat. Segregació en tres trams, amb projectes constructius redactats. Està aprovat el corresponent al tram Castelldefels–Gavà.
TPC05	Plataforma reservada Eix de Caldes	Estudi informatiu finalitzat.
TPC06	Plataforma reservada bus marge esquerre Besòs	Estudi d'alternatives finalitzat.
TPC07	Carril Bus–VAO a la B-23	Estudi constructiu bàsic redactat. Projecte constructiu en redacció.
TPC08	Centres operatius de gestió	Pendent.
TPC09	Altres Carril Bus	Estudi funcional realitzat.
TPC10	Aparcament de dissuasió de busos	Estudi funcional realitzat.



**PROGRAMA DE MODERNITZACIÓ
I MILLORA DE LES XARXES EXISTENTS**

CODI	ACTUACIÓ	SITUACIÓ ACTUAL (31 DE DESEMBRE DE 2015)
MM01	TMB. Actuacions en infraestructura i estacions	Inversió en estacions i en renovació de túnels.
MM02	TMB. Actuacions en sistemes i instal·lacions	Inversió en sistemes elèctrics i en equips per a la millora de la seguretat.
MM03	TMB. Actuacions en tallers i cotxeres	Adequació de tallers i cotxeres.
MM04	TMB. Material mòbil	Renovació de l'interiorisme i en gran manteniment de les unitats de tren. Adquisició material mòbil L9.
MM05	FGC. Actuacions en infraestructura i estacions	Diverses millores en infraestructura i seguretat. Finalitzada l'adaptació a PMR de l'estació de Gràcia. Finalitzada l'obra d'adaptació a PMR de Peu de Funicular, en licitació les obres d'adaptació a PMR de Sarrià, i projecte d'adaptació a PMR de Putxet finalitzat i aprovat. Projecte d'ampliació de l'andana ascendent de l'estació de Provença redactat i sotmès a informació pública. Redactat el projecte de supressió del pas a nivell d'Igualada. Estudi informatiu d'enllaç amb les vies d'Adif als tallers de Rubí i sotmès a informació pública.
MM06	FGC Actuacions en sistemes i instal·lacions	Modernització de les comunicacions i ampliació i renovació d'energia a les línies B-V i L-A. Instal·lació sistema integrador de comunicacions TETRA. En execució senyalització ATP-ATO a la línia B-V.
MM07	FGC. Material mòbil	Renovació del material mòbil (40 unitats) a la línia B-V. Les darreres unitats es lliuraran l'any 2015.
MM08	XFE. Modernització i millora de la xarxa de Rodalies	Ha finalitzat la remodelació del baixador de Passeig de Gràcia i s'està executant l'adequació de les sortides d'emergència i elements d'evacuació, i de les marquesines, il·luminació i paraments verticals de les andanes. S'ha adjudicat la renovació de 120 unitats 447 (s'ha finalitzat la renovació de 25 unitats). El Ministeri de Foment es va comprometre, a partir de la proposta feta pel Departament de Territori i Sostenibilitat, a impulsar un conjunt d'actuacions prioritàries a la XFIG per a la millora de la seguretat, fiabilitat i funcionalitat del servei de Rodalies de Catalunya amb una inversió inicial prevista de 306 M€, a executar durant el període 2014-2016, que inclou actuacions de millora de l'accessibilitat en estacions amb més de 0,5 milions de viatgers/any, i actuacions de modernització i millora de via, subestacions, Línia Aèria de Contacte, instal·lacions de seguretat i infraestructura. El Ministeri de Foment preveu l'impuls del projecte o de les obres de la major part de les actuacions per a aquest any.
MM09	Implantació del nou sistema de validació i venda <i>contactless</i>	Adjudicat el concurs a SOC Mobilitat.

ESTAT D'EXECUCIÓ DE LES ACTUACIONS EN INFRAESTRUCTURES METROPOLITANES DE TRANSPORT PÚBLIC COL·LECTIU. DESEMBRE 2015

Programa Ampliacions (AX i XT)

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

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

Programa Xarxa Estatal (XE)

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

Programa Intercanviadors (IN)

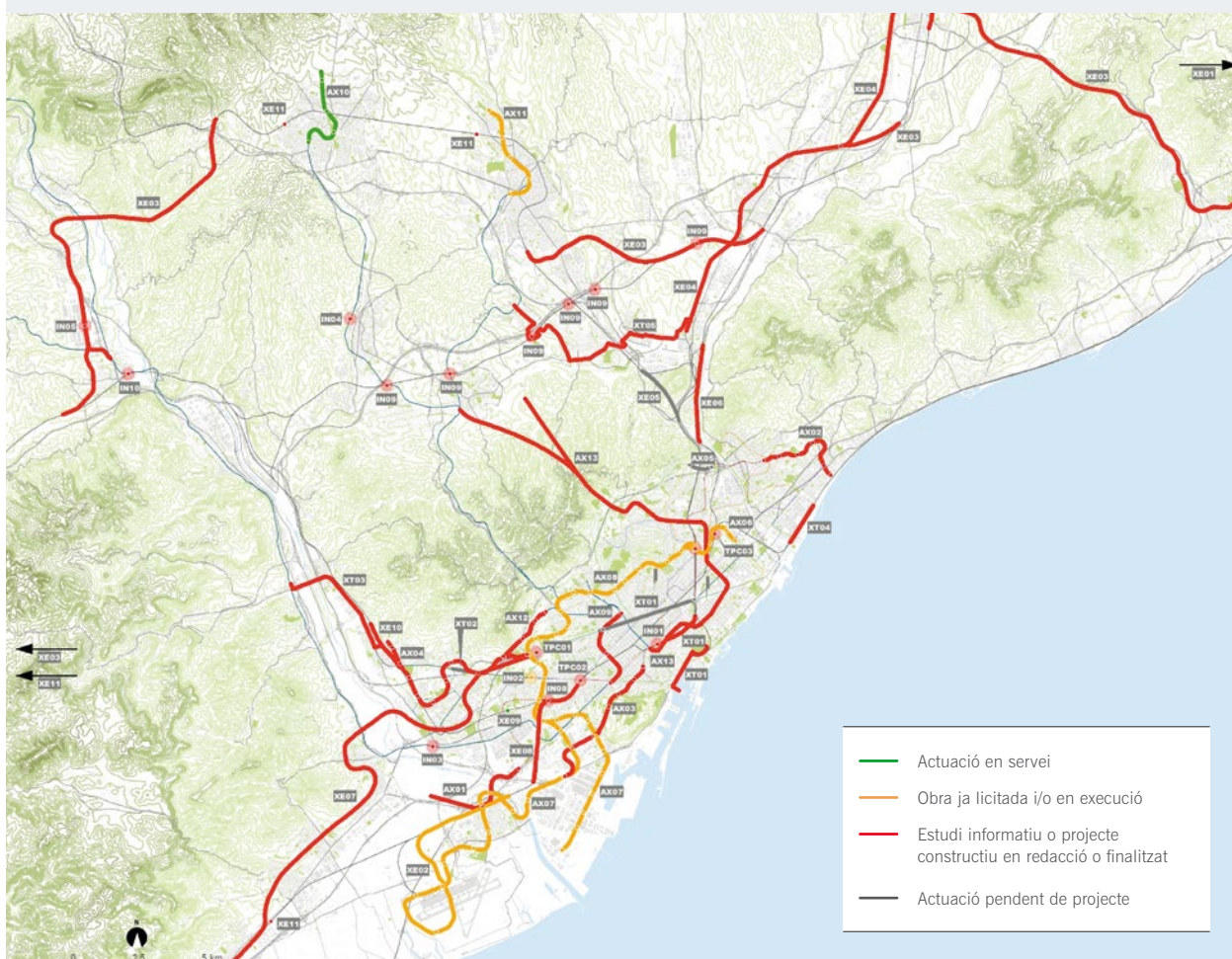
IN01	Millora intercanviador Pl. Catalunya – Pg. de Gràcia
IN02	Ernest Lluch
IN03	Ribera–Salines
IN04	Nova estació Rubí FGC
IN05	Nova estació Can Amat FGC
IN06	Aparcaments d'intercanvi a xarxa FGC (no grafiat)
IN07	Aparcaments d'intercanvi a xarxa Rodalies (no grafiat)
IN08	Intercanviador la Torrassa
IN09	Intercanviadors de la línia R8
IN10	Acabament de l'intercanviador Martorell
IN11	Intercanviadors virtuals en superfície (no grafiat)

Programa Transport Públic Col·lectiu (TPC)

TPC01	Intercanviador Diagonal oest
TPC02	Sants Estació bus
TPC03	Estació de la Sagrera bus
TPC04	Plataforma reservada a C-245 Cornellà – Sant Boi – Castelldefels (no grafiat)
TPC05	Plataforma reservada a Eix Caldes (no grafiat)
TPC06	Plataforma reservada bus, marge esquerre Besòs (no grafiat)
TPC07	Carril Bus–VAO a B-23 (no grafiat)
TPC08	Centres operatius de gestió (no grafiat)
TPC09	Altres Carril Bus (no grafiat)
TPC10	Aparcaments de dissuasió de busos (no grafiat)

Programa Modernització i Millora (MM)

MM01	TMB Actuacions en infraestructura i estacions (no grafiat)
MM02	TMB Actuacions en sistemes i instal·lacions (no grafiat)
MM03	TMB Actuacions en tallers i coberes (no grafiat)
MM04	TMB Material mòbil (no grafiat)
MM05	FGC Actuacions en infraestructura i estacions (no grafiat)
MM06	FGC Actuacions en sistemes i instal·lacions (no grafiat)
MM07	FGC Material mòbil (no grafiat)
MM08	XE Modernització i millora de la xarxa de Rodalies (no grafiat)
MM09	Implantació del nou sistema de validació i venda <i>contactless</i> (no grafiat)



Estat d'execució del PDI 2011-2020 a 31/12/2015 per grau d'execució

Imports de les actuacions per grau d'execució

Actuacions finalitzades

El dia 29 de juliol de l'any 2015 es va posar en servei l'actuació "AX10 FGC. Terrassa Rambla – Nacions Unides", que ha suposat una inversió total de 409,0 M€ (IVA exclòs). Aquesta actuació permet donar servei a bona part del municipi de Terrassa. Es preveu una captació superior als 20.000 usuaris en dia feiner, un cop es consolidi la seva demanda.

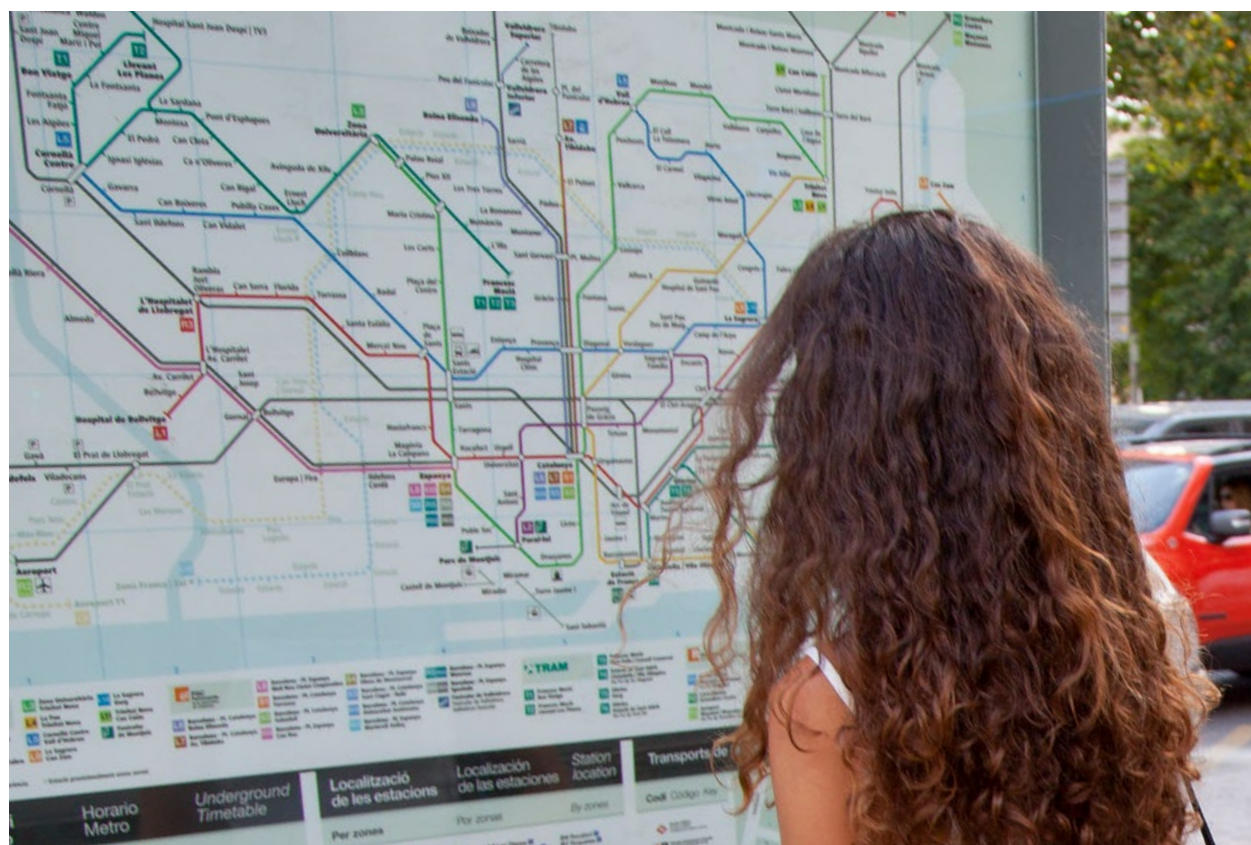
ACTUACIONS FINALITZADES

(PDI 2011-2020)

(EN M€, IVA EXCLÒS)

ESTAT	CODI	ACTUACIÓ	IMPORT PDI 2011-2020	MILLOR ESTIMACIÓ DEL COST TOTAL DE L'OBRA	IMPORT DE LES OBRES LICITADES	IMPORT DE LES OBRES ADJUDICADES	MODIFICATS, REVISIÓ DE PREUS, COM- PLEMENTARIS I ALTRES
●	AX10	FGC. Terrassa Rambla – Nacions Unides	90,2 ⁽¹⁾	90,2	90,2	90,2	0,0
●	XE09	Remodelació de l'estació de l'Hospitalet de Llobregat	10,0	11,1	10,3	10,3	0,8
Total			100,2	101,3	100,5	100,5	0,8

(1) Valor d'obra pendent d'execució.



Actuacions en execució

La principal actuació que es troba en execució és la línia L9/L10. El tram Zona Universitària – Aeroport de l'L9 es va inaugurar el 12 de febrer de 2016, mentre que la tardor de l'any 2017 es podria posar parcialment en servei el ramal del Port.

FGC actualment té una actuació en execució, el perllongament Can Feu – Ca n'Oriac, a la ciutat de Sabadell (actuació AX11). Està previst que el darrer trimestre de l'any 2016 s'inauguri el tram Can Feu – Sabadell Plaça Major, i a la primavera de l'any 2017 la resta del perllongament.

Dins del programa de Xarxa Ferroviària Estatal, cal esmentar l'inici de les obres del nou accés a l'Aeroport, actuació XE02, per un import de 221,8 M€. S'ha d'indicar, però, que aquesta actuació caldrà completar-la amb les inversions corresponents a la resta de treballs necessaris

per a la posada en servei de la nova línia: arquitectura i instal·lacions d'estacions, instal·lacions i superestructura de via de la línia ferroviària i connexió amb la línia El Prat – Gavà. Les obres arquitectura i instal·lacions es preveu que siguin abordades mitjançant cofinançament publicoprivat.

De la resta d'actuacions, es pot esmentar actuacions d'adaptació a PMR a les estacions del Ferrocarril Metropolità de Barcelona (FMB) de Passeig de Gràcia (línia 3), Poble Sec (línia 3), Poblenou (línia 4), Rambla Just Oliveras (línia 1) i a l'estació de Peu del Funicular dels FGC.

ACTUACIONS EN EXECUCIÓ
(EN M€, IVA EXCLÒS)

ESTAT	CODI	ACTUACIÓ	IMPORT PDI 2011-2020	MILLOR ESTIMACIÓ DEL COST TOTAL DE L'OBRA	IMPORT DE LES OBRES LICITADES	IMPORT DE LES OBRES ADJUDICADES	MODIFICATS, REVISIÓ DE PREUS, COM- PLEMENTARIS I ALTRES	PENDENT DE LICITACIÓ I ADJUDICACIÓ
●	AX06	Metro. L4 La Pau – Sagrera TAV	110,0	108,2	0,0	0,0	0,0	108,2
●	AX07 AX08	Metro. L9/L10 Aeroport / Z. Franca – Parc logístic – Z. Universitària – La Sagrera	1.560,0	1.573,0	457,0 ⁽¹⁾	457,0	0,0	1.116,0
●	AX11	FGC. Can Feu – Ca n'Oriac	287,9	287,9	285,9	285,9	0,0	2,0
●	XE02	Nou accés Aeroport	221,8	221,8	221,8	221,8	0,0	0,0
●	IN02	Ernest Lluch	10,2	10,2	0,0	0,0	0,0	10,2
●	MM01	TMB. Actuacions en infraestructura i estacions	734,3	734,3	20,5	20,5	0,0	713,8
●	MM02	TMB. Actuacions en sistemes i instal·lacions	366,1	366,1	7,0	7,0	0,0	359,1
●	MM03	TMB. Actuacions en tallers i cotxeres	72,7	72,7	1,8	1,8	0,0	70,9
●	MM04	TMB. Material mòbil	548,8	548,8	175,0	175,0	0,0	373,8
●	MM05	FGC. Actuacions en infraestructura i estacions	274,9	274,9	69,0	69,0	0,0	205,9
●	MM06	FGC. Actuacions en sistemes i instal·lacions	250,1	250,1	53,0	53,0	0,0	197,1
●	MM07	FGC. Material mòbil	294,0	294,0	174,3	174,3	0,0	119,7
●	MM08	XFE. Modernització i millora de la xarxa de Rodalies	1.400,0	1.400,0	262,8	262,8	0,0	1.137,2
●	MM09	Implantació del nou sistema de validació i venda contactless	44,3	58,1	58,1	58,1	0,0	0,0
Total			6.175,1	6.200,1	1.786,2	1.786,2	0,0	4.413,9

(1) Valor d'obra pendent d'execució.

Actuacions en projecte

La resta de les actuacions del programa Ampliació de Xarxa disposen d'un estudi informatiu realitzat o en redacció, a excepció de l'actuació "AX05 L3 Metro Trinitat Nova – Trinitat Vella".

En el subprograma XT (Xarxa de Tramvia), l'actuació "XT02 T3 Pas per Laureà Miró" només disposa d'estudis previs de demanda.

Respecte a l'actuació "XT04 Sant Adrià – Port de Badalona" cal esmentar que s'ha iniciat la redacció de la modificació del PGM a l'àmbit del Front Litoral i de les Tres Xemeneies.

En el subprograma XE (Xarxa Estatal), totes les actuacions disposen almenys d'un estudi informatiu o d'un estudi funcional, a excepció de l'actuació "XE05 Túnel de Montcada". En els programes IN (Intercanviadors) i TPC (Infraestructures de Transport per Carretera), la major part de les actuacions disposen d'estudis de viabilitat, funcional o de demanda.

ACTUACIONS EN PROJECTE (EN M€, IVA EXCLÓS)

ESTAT	CODI	ACTUACIÓ	IMPORT PDI 2011-2020	MILLOR ESTIMACIÓ DEL COST TOTAL DE L'OBRA	IMPORT DE LES OBRES LICITADES	IMPORT DE LES OBRES ADJUDICADES	MODIFICATS, REVISIÓ DE PREUS, COM- PLEMENTARIS I ALTRES	PENDENT DE LICITACIÓ I ADJUDICACIÓ
●	AX01	Metro. L1 Hospital de Bellvitge – El Prat	-	-	-	-	-	-
●	AX02	Metro. L1 Fondo – Estació de Badalona	-	-	-	-	-	-
●	AX03	Metro. L2 Sant Antoni – Parc Logístic	-	-	-	-	-	-
●	AX04	Metro. L3 Zona Universitària – Sant Feliu de Llobregat	181,8	181,8	0,0	0,0	0,0	181,8
●	AX09	FGC. L8 Plaça Espanya – Gràcia	268,0	268,0	0,0	0,0	0,0	268,0
●	AX12	FGC. L6 Reina Elisenda – Finestrelles	-	-	-	-	-	-
●	AX13	Perllongament del Vallès	-	-	-	-	-	-
●	XT01	Articulació de les xarxes tramviàries a Barcelona	168,1	168,1	0,0	0,0	0,0	168,1
●	XT03	Tramvia. T3 Sant Feliu de Llobregat – Quatre Camins	-	-	-	-	-	-
●	XT04	Tramvia. T4 Sant Adrià – Port de Badalona	-	-	-	-	-	-
●	XT05	Nova línia UAB Cerdanyola – Montcada	-	-	-	-	-	-
●	XE01	Duplicació Arenys de Mar – Blanes R1	550,0	550,0	0,0	0,0	0,0	550,0
●	XE03	Nova línia orbital	294,0	294,0	0,0	0,0	0,0	294,0
●	XE04	Duplicació Montcada – Vic R3	650,0	650,0	0,0	0,0	0,0	650,0
●	XE06	Nou traçat línia R2 Montcada i Reixac	315,5	315,5	0,0	0,0	0,0	315,5
●	XE07	Nova línia Castelldefels – Cornellà – Zona Universitària	2.065,6	2.065,6	0,0	0,0	0,0	2.065,6

ESTAT	CODI	ACTUACIÓ	IMPORT PDI 2011-2020	MILLOR ESTIMACIÓ DEL COST TOTAL DE L'OBRA	IMPORT DE LES OBRES LICITADES	IMPORT DE LES OBRES ADJUDICADES	MODIFICATS, REVISIÓ DE PREUS, COM- PLEMENTARIS I ALTRES	PENDENT DE LICITACIÓ I ADJUDICACIÓ
●	XE08	Nou traçat l'Hospitalet de Llobregat	419,3	419,3	0,0	0,0	0,0	419,3
●	XE10	Nou traçat Sant Feliu de Llobregat	106,8	106,8	0,0	0,0	0,0	106,8
●	XE11	Altres actuacions	40,5	40,5	0,0	0,0	0,0	40,5
●	IN01	Intercanviador Pl. Catalunya – Pg. de Gràcia	79,3	79,3	0,0	0,0	0,0	79,3
●	IN03	Ribera–Salines	54,7	54,7	0,0	0,0	0,0	54,7
●	IN04	Nova estació de Rubí FGC	-	-	-	-	-	-
●	IN05	Nova estació de Can Amat d'FGC	32,2	32,2	0,0	0,0	0,0	32,2
●	IN06	Aparcaments d'intercanvi a la xarxa d'FGC	40,6	40,6	0,0	0,0	0,0	40,6
●	IN07	Aparcaments d'intercanvi a la xarxa de Renfe	50,0	50,0	0,0	0,0	0,0	50,0
●	IN08	Intercanviador La Torrassa	35,2	35,2	0,0	0,0	0,0	35,2
●	IN09	Intercanviadors i noves estacions a la línia R8	77,0	77,0	0,0	0,0	0,0	77,0
●	IN10	Acabament de l'intercanviador de Martorell	30,0	30,0	0,0	0,0	0,0	30,0
●	IN11	Intercanviadors virtuals en superfície	0,2	0,2	0,0	0,0	0,0	0,2
●	TPC01	Intercanviador Diagonal oest	81,9	81,9	0,0	0,0	0,0	81,9
●	TPC02	Sants estació bus	12,9	12,9	0,0	0,0	0,0	12,9
●	TPC03	Estació de la Sagrera bus	29,1	29,1	0,0	0,0	0,0	29,1
●	TPC04	Plataforma reservada a la C-245 entre Cornellà – Sant Boi – Castelldefels	73,8	73,8	0,0	0,0	0,0	73,8
●	TPC05	Plataforma reservada Eix de Caldes	15,0	15,0	0,0	0,0	0,0	15,0
●	TPC06	Plataforma reservada bus marge esquerre Besòs	44,2	44,2	0,0	0,0	0,0	44,2
●	TPC07	Carril Bus–VAO a la B-23	11,0	11,0	0,0	0,0	0,0	11,0
		Total	5.726,7	5.726,7	0,0	0,0	0,0	5.726,7

Actuacions pendents de projecte

Dins d'aquest apartat es comptabilitzen un total de sis actuacions: les tres esmentades anteriorment (actuacions AX05, XT02 i XE05), a més de les actuacions "TPC08 Centres operatius de gestió", "TPC09 Altres Carril Bus" i "TPC10 Aparcament de dissuasió de busos".

ACTUACIONS PENDENTS DE PROJECTE (EN M€, IVA EXCLÒS)

ESTAT	CODI	ACTUACIÓ	IMPORT PDI 2011-2020	MILLOR ESTIMACIÓ DEL COST TOTAL DE L'OBRA	IMPORT DE LES OBRES LICITADES	IMPORT DE LES OBRES ADJUDICADES	MODIFICATS, REVISIÓ DE PREUS, COM- PLEMENTARIS I ALTRES	PENDENT DE LICITACIÓ I ADJUDICACIÓ
○	AX05	Metro. L3 Trinitat Nova – Trinitat Vella	81,0	81,0	0,0	0,0	0,0	81,0
○	XT02	Tramvia. T3 Pas per Laureà Miró	17,3	17,3	0,0	0,0	0,0	17,3
○	XE05	Túnel de Montcada	185,0	185,0	0,0	0,0	0,0	185,0
○	TPC08	Centres operatius de gestió	30,0	30,0	0,0	0,0	0,0	30,0
○	TPC09	Altres Carril Bus	59,8	59,8	0,0	0,0	0,0	59,8
○	TPC10	Aparcament de dissuasió de busos	4,4	4,4	0,0	0,0	0,0	4,4
		Total	377,5	377,5	0,0	0,0	0,0	377,5



Resum de la inversió

El resum de la inversió corresponent a actuacions definides al PDI 2011-2020, realitzada en data de 31/12/2015, és la següent (en M€, IVA exclòs):

RESUM DE LA INVERSIÓ PER PROGRAMES

PROGRAMA	IMPORT PDI 2011-2020	ESTIMACIÓ COST TOTAL	IMPORT DE LICITACIÓ	IMPORT D'ADJUDICACIÓ	COMPLEMENTA- RIS I ALTRES	PENDENT DE LICITACIÓ
Ampliació de xarxa	2.764,3	2.775,5	833,1	833,1	0,0	1.942,4
Xarxa Ferroviària Estatal	4.858,5	4.859,6	232,1	232,1	0,8	4.626,7
Intercanviadors	409,4	409,4	0	0	0	409,4
Infraestructura de transport per carretera	362,1	362,1	0	0	0	362,1
Modernització i millora	3.985,2	3.999,0	821,5	821,5	0,0	3.177,5
Total	12.379,5	12.405,6	1.886,7	1.886,7	0,8	10.518,1

Per a les diferents administracions, el resum de les inversions en infraestructura ferroviària (programes AX, XT i XFE) es mostra a continuació (en M€, IVA exclòs):

RESUM DE LA INVERSIÓ EN INFRAESTRUCTURA FERROVIÀRIA PER ADMINISTRACIONS

ADMINISTRACIÓ	IMPORT PDI 2011-2020	ESTIMACIÓ COST TOTAL	IMPORT DE LICITACIÓ	IMPORT D'ADJUDICACIÓ	COMPLEMENTA- RIS I ALTRES	PENDENT DE LICITACIÓ
Generalitat	2.981,5	2.992,7	833,1	833,1	0	2.159,6
AGE	5.050,7	5.051,8	232,1	232,1	0,8	4.818,9
Total	8.032,2	8.044,5	1.065,2	1.065,2	0,8	6.978,5

En aquest quadre s'aprecia el major esforç de la Generalitat, amb un 27,8 % d'obra adjudicada, enfront del 4,6 % de l'Administració General de l'Estat (AGE). La longitud d'infraestructura ferroviària inaugurada des de l'any 2011 és de 24,1 km, que corresponen a l'L9 Sud i a Terrassa.

En la següent taula es detallen les actuacions del PDI 2001-2010 que ja van ser finalitzades. La resta d'actuacions han estat assumides al PDI 2011-2020. Pel que fa als perllongaments de FGC a Terrassa i Sabadell, el

perllongament de l'L4 La Pau – Sagrera, l'L9 (principalment els trams 1 i 2) i l'intercanviador d'Ernest Lluch: la inversió realitzada anteriorment al PDI 2011-2020 suposa un import total de 5.051,1 M€ (IVA exclòs).

ACTUACIONS FINALITZADES
2001-2010
(EN M€, IVA EXCLÒS)

ESTAT	CODI	ACTUACIÓ	IMPORT PDI 2002	IMPORT PDI 2001-2010	ESTIMACIÓ DEL COST TOTAL	IMPORT DE LES OBRES LICITADES	IMPORT DE LES OBRES ADJUDICADES	MODIFICATS, REV. PREUS I ALTRES	PENDENT DE LICITACIÓ I ADJUDICACIÓ
●	AX04	L2. Pep Ventura – Badalona Pompeu Fabra	103,6	69,5	62,4	56,7	48,5	13,9	0
●	AX05	L3. Canyelles – Trinitat Nova	74,8	140,5	140,4	134,8	125,6	14,8	0
●	AX07	L5. Horta – Vall d'Hebron	119,4	286,3	311,4	304,4	254,8	53,4	3,2 ⁽⁴⁾
●	AX11	L9. La Sagrera – Can Zam / Gorg	503,4	1.219,9	1.470,0	933,3	933,3	536,7	0
●	AX12a	Tramvia Diagonal – Baix Llobregat	241,2	300,4	300,4	217,3	217,3	83,1	0
●	AX12b	Tramvia Diagonal – Besòs	168,9	232	264,5	205,2	205,2	59,3	0
●	AX14	FGC Perllongament Terrassa Rambla – Can Roca	136,7	294,8	409,0	367,8	307,9	101,1	0
●	AX16	Aeri Olesa – Esparreguera	3,1	4,5	4,5	4,8	4,5	0	0
●	AX18	L11. Metro lleuger Trinitat Nova – Can Cuiàs	33,6	49	49	42,2	42	7	0
●	AX20	Material mòbil L1	0	270,0 ⁽¹⁾	270	270	270	0	0
●	IN03	La Sagrera – Meridiana	19,1	177,5	99,8 ⁽²⁾	93,1	78,2	21,6	0
●	IN04	Arc de Triomf	8,3	43,1	37	43,1	35	2	0
●	IN06	Martorell central	2,6	44,6	18,8 ⁽²⁾	16,5	15,8	3	0
●	IN07	Intercanviadors Papiol–Mollet	9,8	9,8 ⁽³⁾	16,4	24,8	16,4	0	0
●	IN09	Quatre Camins	4,6	4,6	4,4	3,7	3,8	0,6	0
●	MM01	Conversió L2 a L4	18,7	21,7	21,7	21,7	20,9	0,8	0
●	MM09	Soterrament a Pal·lejà	50,8	71,4	71,4	72,2	63,3	8,1	0
●	MM10	Desdoblament el Palau – Martorell	18,9	56,6	56,6	62,8	53,4	3,2	0
●	MM11	Desdoblament Martorell–Olesa	9,3	59,1	59,1	62,3	56,5	2,6	0
●	MM16	Nova estació d'Europa Fira	5,2	17	17	17	17	0	0
●	MM17	Material mòbil metro. Renovació TMB	198,3	214,5	214,5	214,5	214,5	0	0
●	MM18	Material mòbil. Renovació FGC	78,1	78,1	78,1	78,1	78,1	0	0
●	SN03	Metros comarcals	-	-	38,5	32,3	31,9	6,6	0
Total			1.808,4	3.664,9	4.014,9	3.278,6	3.093,9	917,8	3,2

(1) Inclou L1 i altres línies de metro.

(2) No inclou la inversió de l'Administració General de l'Estat.

(3) Inclou només l'intercanviador de Volpelleres.

(4) Pendent de la reposició del Camp de Tir Olímpic.



Altres projectes

Durant l'any 2015, el servei de Planificació d'Infraestructures va analitzar l'impacte de la fase 4 de la Nova Xarxa d'Autobusos a la ciutat de Barcelona, la qual es va implantar el dia 29 de febrer de 2016. En aquest estudi es va estimar el guany de la demanda captada per cada línia i la repercussió econòmica per al conjunt del sistema del transport públic col·lectiu.

Conjuntament amb l'associació Via Vallès, es va analitzar la viabilitat de la implantació de vint noves estacions a la xarxa de Renfe-Adif i FGC a les comarques del Vallès Occidental i l'Oriental.

S'han elaborat diversos treballs previs funcionals i de captació de demanda relatius a la connexió de les xarxes tramviàries actuals per a la ciutat de Barcelona, una anàlisi de quatre solucions plantejades de circulació del transport públic a la plaça de les Glòries i, conjuntament amb l'Ajuntament de Barcelona, s'ha desenvolupat un repositori

de dades cartogràfiques de les xarxes d'infraestructures i serveis de transport ferroviari d'ús compartit.

A mitjan de l'any 2015 va finalitzar l'assistència tècnica en el procés de seguiment i supervisió de la qualitat dels serveis de Rodalies de Catalunya.

L'ATM també participa en el Grup de treball tècnic de seguretat ferroviària, coordinat per la Direcció General de Transports i Mobilitat amb l'objectiu de compartir experiències i afrontar problemàtiques comunes en el món de la seguretat ferroviària, els treballs de seguiment i el grup que ha elaborat el Sistema d'Avaluació d'Inversions del Transport (SAIT) de la Generalitat de Catalunya.

Pla Director de Mobilitat de l'RMB

Marc legal i contingut

El Pla Director de Mobilitat (PDM) de la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB) 2013–2018 va ser aprovat definitivament en data de 17/03/2015 (Acord de Govern GOV/40/2015), i té per objecte planificar la mobilitat de la regió tot tenint presents totes les modalitats de transport, tant de persones com de mercaderies, d'acord amb els principis i els objectius que emanen de la Llei de la Mobilitat.

La Llei de la Mobilitat té per objecte “establir els principis i els objectius als quals ha de respondre una gestió de la mobilitat de les persones i del transport de les mercaderies dirigida a la sostenibilitat i la seguretat, i determinar els instruments necessaris perquè la societat catalana assoleixi els dits objectius i per garantir a tots els ciutadans una accessibilitat amb mitjans sostenibles” (art. 1.1). Els objectius generals del Pla Director de Mobilitat de l'RMB (PDM) es formulen a partir dels anteriors preceptes i de les directrius nacionals de mobilitat, tenint en compte que l'RMB presenta unes característiques específiques respecte de la resta de Catalunya. En particular, les altes densitats de població i equipaments afavoreixen un context per assolir cotes altes de mobilitat sostenible.

D'altra banda, quaranta municipis de l'RMB es troben dins de l'àmbit del Pla de millora de la qualitat de l'aire de la conurbació de Barcelona (PAMQA) pels contaminants de partícules, PM10, i òxids de nitrogen, NOx i NO₂. El PDM promou mesures per a la reducció de les emissions d'aquests contaminants no tan sols en l'àmbit del PAMQA sinó també en tota l'RMB.

El PDM inclou una anàlisi de les mesures per subàmbits, diferenciats entre: subàmbit PAMQA (mesures que persegueixen com a objectiu contribuir en la reducció dels contaminants locals); subàmbit de baixa densitat (principalment mesures corresponents a la gestió de la mobilitat, amb el transvasament modal com a prioritari, el transport públic de superfície, accessible, eficaç i eficient i l'eficàcia energètica i ús de combustibles nets), i subàmbit de mercaderies (mesures corresponents a la gestió de mercaderies, bàsicament d'eficàcia energètica i ús de combustibles nets i noves infraestructures ferroviàries en el marc d'un sistema logístic modern).

SUBÀMBITS DEL PDM



El PDM ha estat objecte d'una avaluació ambiental estratègica segons la legislació establerta per l'autoritat mediambiental i en l'informe de seguiment inclou l'evolució dels objectius de consum energètic, emissions de gasos d'efecte hivernacle i emissions de contaminants.

La proposta del PDM 2013-2018 s'articula a través de 75 mesures distribuïdes en 9 eixos d'actuació:

- | | |
|-----|--|
| EA1 | Planificació coordinada de l'urbanisme i la mobilitat. |
| EA2 | Una xarxa d'infraestructures de mobilitat segura i ben connectada. |
| EA3 | Gestió de la mobilitat amb el transvasament modal com a prioritat. |
| EA4 | Un transport ferroviari de més qualitat. |
| EA5 | Transport públic de superfície accessible, eficaç i eficient. |
| EA6 | Noves infraestructures en el marc d'un sistema logístic modern. |
| EA7 | Un accés sostenible als centres generadors de mobilitat. |
| EA8 | Eficiència energètica i ús de combustibles nets. |
| EA9 | Coneixement i participació en l'àmbit de la mobilitat. |



Seguiment de les mesures

Tenint en compte que l'aprovació del Pla es va fer al març de 2015, el primer informe de seguiment del PDM (<http://www.atm.cat/web/ca/informes-seguiment.php>) s'ha basat en realitzar un seguiment del grau d'execució de les mesures proposades pel Pla, analitzant les actuacions que s'han dut a terme durant els anys 2013 i 2014 (període en què s'estava redactant el PDM). A part, s'ha realitzat un refós dels indicadors de mobilitat i de seguiment ambiental dels valors de partida (en data de 2012) per tal de disposar de valors actualitzats i que permetin realitzar un seguiment acurat dels seus valors.

Tot i que el PDM és impulsat i coordinat per l'ATM, el desenvolupament i l'execució de les actuacions vinculades a les diferents mesures correspon a gairebé trenta agents implicats en la planificació i la gestió de la mobilitat, per la qual cosa l'informe de seguiment s'ha elaborat amb les dades facilitades per tots els agents responsables de l'execució de les mesures per tal de conèixer les accions desenvolupades i poder-ne avaluar el desenvolupament.

Grau d'execució per eixos

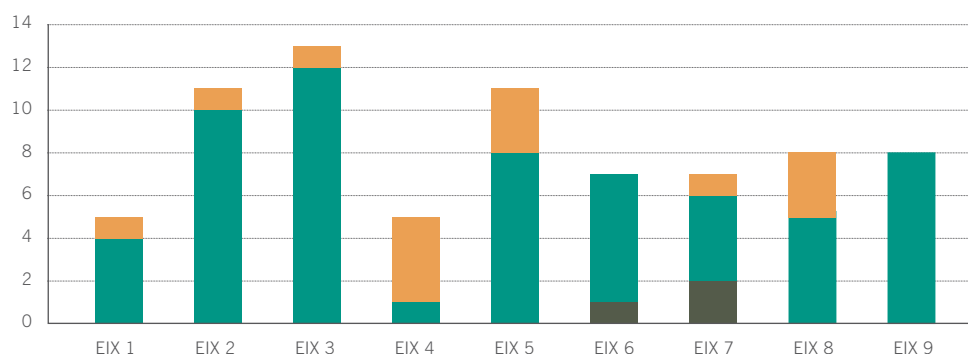
L'anàlisi global de totes les mesures del PDM mostra que el 2014 únicament resta pendent d'iniciar el 4 % de les mesures. En la majoria dels casos el grau d'execució és reduït i això fa que moltes de les mesures es trobin en estat inicial (77 %), un fet que d'altra banda és lògic, tenint en compte que ens trobem en els primers anys de desenvolupament del PDM. Únicament el 19 % de les accions ja es troben a un ritme intermedi.

L'anàlisi per eixos mostra com únicament el 6 ("Noves infraestructures en el marc d'un sistema logístic modern") i el 7 ("Un accés sostenible als centres generadors de mobilitat") inclouen alguna mesura pendent d'iniciar. Per contra, les accions referents a l'eix 4 ("Un transport ferroviari de més qualitat") són les que es troben en un grau més avançat, ja que de les cinc mesures corresponents, només una es troba iniciada i la resta, en grau intermedi (vegeu el gràfic).

NOMBRE DE MEDURES SEGONS GRAU D'EXECUCIÓ I EIX

UNITATS:
NOMBRE DE MEDURES/EIX

- Intermedia
- Iniciada
- No iniciada



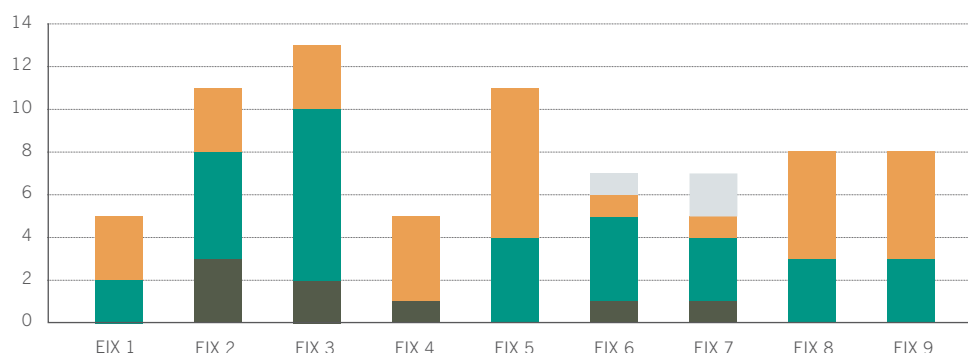
Ritme d'execució per eixos

El ritme d'execució dels eixos del PDM és força satisfactori en la seva majoria, tenint en compte que únicament s'analitzen les actuacions realitzades durant els anys 2013 i 2014. Els eixos 4 ("Un transport ferroviari de qualitat") i 5 ("Transport públic de superfície accessible, eficaç i eficient") són els que presenten un millor ritme d'execució de les mesures, ja que disposen d'un nombre important de mesures a un bon ritme d'execució (vegeu el gràfic).

NOMBRE DE MESURES SEGONS RITME D'EXECUCIÓ I EIX

UNITATS:
NOMBRE DE MESURES/EIX

- Sense valorar
- Bon ritme
- Ritme lent
- Amb retard



Anàlisi de les mesures per subàmbits

A nivell general els diferents subàmbits presenten un grau i ritme d'execució força homogeni, si bé cal destacar que les mesures relacionades amb el subàmbit de mercaderies presenten un grau i un ritme d'execució lleugerament inferiors a la resta.

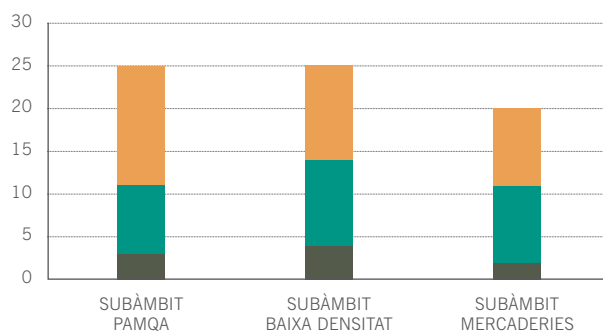
El subàmbit que té un major nombre de mesures en un grau d'execució intermedi i, per tant, està més avançat és el del Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire, amb el 36 % de les mesures, sobretot per la contribució de les mesures de l'eix 4 ("Un transport ferroviari de més qualitat").

Pel que fa al ritme d'execució, el subàmbit que presenta millors condicions correspon al PAMQA, amb 14 mesures a bon ritme. Tanmateix, en tots els subàmbits el ritme de les mesures està molt relacionat amb el ritme general d'execució del PDM.

NOMBRE DE MESURES SEGONS RITME D'EXECUCIÓ I SUBÀMBIT

UNITATS: NOMBRE DE MESURES/SUBÀMBIT

- Bon ritme
- Ritme lent
- Amb retard



Seguiment ambiental

El Programa de seguiment ambiental i la Comissió de seguiment ambiental del PDM determinen el compromís de redactar anualment un informe de seguiment ambiental, el qual haurà d'incorporar una descripció del grau d'aplicació de les mesures previstes pel Pla i, si és possible, el grau de desenvolupament de les mesures prioritàries per als diferents subàmbits; així mateix, hauran d'incorporar una valoració de l'evolució del grau de compliment dels objectius ambientals ISA (Informe de Sostenibilitat Ambiental) i dels indicadors associats, així com qualsevol altra determinació continguda en la Memòria Ambiental.

Durant el 2015 s'ha realitzat el primer informe de seguiment ambiental del PDM 2013-2018 tenint en compte els valors de l'any 2014. En aquest document cal tenir en compte que per al càlcul dels objectius ambientals, en no haver disposat de part de les dades de mobilitat que publiquen els titulars de les infraestructures viàries corresponents al 2014, no es disposa del càlcul detallat dels indicadors ambientals. Per donar resposta a aquesta situació, s'ha determinat una metodologia simplificada de treball que

permet realitzar un seguiment anual dels indicadors ambientals, en aquells anys en què no es disposarà dels càlculs detallats que es realitzen cada dos anys.

Tot i que les dades de mobilitat (repartiment modal, ocupació vehicle privat) poden fer preveure un comportament ambiental negatiu per al 2014, els indicadors ambientals de referència de què es disposa per a aquell any (consum i estacions de mesurament) mostren una tendència positiva i, en conseqüència, les emissions de GEH també es veuen afectades positivament.

D'altra banda, ateses les actuacions de mobilitat que emanen del PAMQA, el Servei de Mobilitat participa en el desplegament d'aquest Pla d'actuació, i ha elaborat, amb la Direcció General de Qualitat Ambiental, un protocol d'actuació del sistema de transport per a quan es donin episodis ambientals, a banda de col·laborar en l'impuls d'actuacions que són comunes als dos plans.

OBJECTIUS	2012	2014
Promoure un transvasament modal d'usuaris del vehicle privat vers els modes no motoritzats i el transport públic.	NM: 47,70 % TP: 22,0 % VP: 30,30 %	NM: 47,6 % TP: 18,7 % VP: 33,7 %
Fomentar un ús més eficient del sistema de transport de passatgers, tant en vehicle privat com en transport públic i discrecional.	TP viari: 14,9 TP ferroviari: 24,5 VP: 1,22	TP viari: 15,3 TP ferroviari: 25,2 VP: 1,17
Consum de benzina d'automoció i gasoil d'automoció (TN província BCN).	13,6 Mt (benzina) 58,3 Mt (gasoil)	12,7 Mt (benzina) 57,7 Mt (gasoil)
Proporció d'estacions de mesurament en l'àmbit del PAMQA on se supera el valor mitjà de 40 µg/m³ de NO ₂ i de 40 µg/m³ de PM10.	NO ₂ : 43 % PM10: 0 %	NO ₂ : 23 % PM10: 0 %

NM (no motoritzat)
TP (transport públic)
VP (vehicle privat)

Treballs realitzats durant el 2015

Ultra els treballs de seguiment del PDM, durant l'any 2015 s'han realitzat diversos treballs amb l'objecte d'impulsar i aprofundir algunes de les mesures del PDM 2013-2018. Són aquests:

TÍTOL DEL TREBALL	DESCRIPCIÓ
Anàlisi del trànsit 2012 per al càlcul d'emissions a l'RMB	Detalla per nivells de servei i tipologia de vehicle la mobilitat en les àrees urbanes i interurbanes.
Seguiment de l'evolució de la mobilitat i les emissions gasos d'efecte hivernacle i contaminants a l'RMB per a l'any 2012	Han permès calcular, per a cada mode de transport i cada tipologia de xarxa, l'evolució i els valors absoluts dels consums d'energia, les emissions de contaminants i gasos d'efecte hivernacle, així com les ràtios unitàries per tipologia de vehicle.
Seguiment i actualització dels costos socials i ambientals de la mobilitat a la Regió Metropolitana de Barcelona per a l'any 2012	Facilita calcular els costos socials i ambientals del sistema de transport, per mode i tipologia de xarxa, diferenciant els costos interns i externs del transport.
Anàlisi de la mobilitat al Maresme	Ha permès elaborar una diagnosi de cadascun dels aspectes més rellevants que porten a caracteritzar la mobilitat d'aquesta comarca de l'RMB.
Projecte Visual PMR	Ha permès detectar les deficiències de les app actuals pel que fa a la informació per a les persones amb baixa visió i les accions que cal emprendre per a modificar aquesta situació.
Projecte infraestructures 4.0	Ha estudiat l'impacte d'Internet en el transport i les accions a impulsar perquè es desenvolupi en el sistema de transports.
Integració de la xarxa ciclable	Ha millorat el mapa de la xarxa ciclable de l'RMB incorporant la informació provinent dels mapes de la xarxa ciclable de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.
Actualització dades Observatori de la Mobilitat	Ha permès incorporar a l'Observatori de la Mobilitat de l'RMB la informació dels indicadors de mobilitat obtinguts del seguiment del PDM 2007-2012.
Plans de serveis, plans de desplaçament d'empresa i estudis de mobilitat generada del seu àmbit	L'ATM, d'acord amb les funcions que li atribueix la Llei de la Mobilitat com a autoritat territorial de la mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona, informa aquests plans.

Pel que fa als plans de mobilitat urbana, durant l'any 2015 s'ha informat favorablement el PMU de Barcelona, Badalona, l'Hospitalet de Llobregat, Molins de Rei, Mollet del Vallès, Sant Feliu de Llobregat i Viladecans i s'ha emès un informe relatiu al document inicial estratègic de 8 PMU.

Quant als plans de desplaçaments d'empresa previstos al Decret 152/2007 que regula el Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire a 40 municipis de l'RMB declarats zona de protecció de l'ambient atmosfèric, se n'han tramitat 3 l'any 2015, que sumen un total de 72 plans elaborats.

Pel que fa als estudis d'avaluació de la mobilitat generada regulats pel Decret 344/2006, s'ha informat l'any 2015 un total de 45 estudis amb la distribució següent:

TIPUS D'ACTUACIÓ	ESTUDIS INFORMATS
Implantació singular	7
Planejament general	17
Planejament derivat	21
Total	45

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

- Mesa del Delta, que correspon a l'àmbit del Consorci de la Zona Franca, la ZAL i el polígon Pratenc.
- Universitat Autònoma de Barcelona, a Cerdanyola del Vallès.
- Aeroport de Barcelona – El Prat de Llobregat.

Gestió del sistema tramviari

El sistema tramviari està format per dues xarxes, el tramvia Diagonal – Baix Llobregat i el tramvia Diagonal – Besòs, explotades en règim de concessió, de les quals es passa a detallar els fets més significatius per a l'any 2015.

L'any 2015 les millores en el sistema tramviari s'han centrat en l'atenció als usuaris, la recuperació de la velocitat comercial, la minimització de les incidències viàries en el servei, la reducció dels accidents i la disminució dels consums d'energia i aigua en l'explotació tramviària. Fruit d'aquest treball, enguany, en l'enquesta de mobilitat en dia feiner de l'any 2015, el tramvia ha rebut una valoració del servei per part dels usuaris de 7,7 sobre 10, un valor que per primera vegada supera el del vehicle privat.

Durant l'any 2015, ha continuat el programa iniciat per l'ATM l'any 2009 per a la supervisió detallada de l'estat de la plataforma, les instal·lacions tramviàries i les dades clau de qualitat del servei en les dues xarxes tramviàries, un programa que es va actualitzant i va millorant amb l'experiència obtinguda per la seva revisió anual.

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

Es descriu també la reducció de l'accidentalitat produïda a la xarxa tramviària amb l'aplicació del "Pla d'Acció de l'Accidentalitat a les xarxes Tramviàries del Trambaix i del Trambesòs".

També aquest any s'ha aprovat per part de l'ATM i la Generalitat una nova versió de les Condicions Generals d'Utilització dels tramvies derivada de la Llei 3/2015 i de la possibilitat de viatjar amb gossos.



Tramvia Diagonal – Baix Llobregat

Aspectes contractuals

S'ha aplicat la nova versió de les Condicions Generals d'Utilització dels tramvies derivada de la Llei 3/2015 i de la possibilitat de viatjar amb gossos.

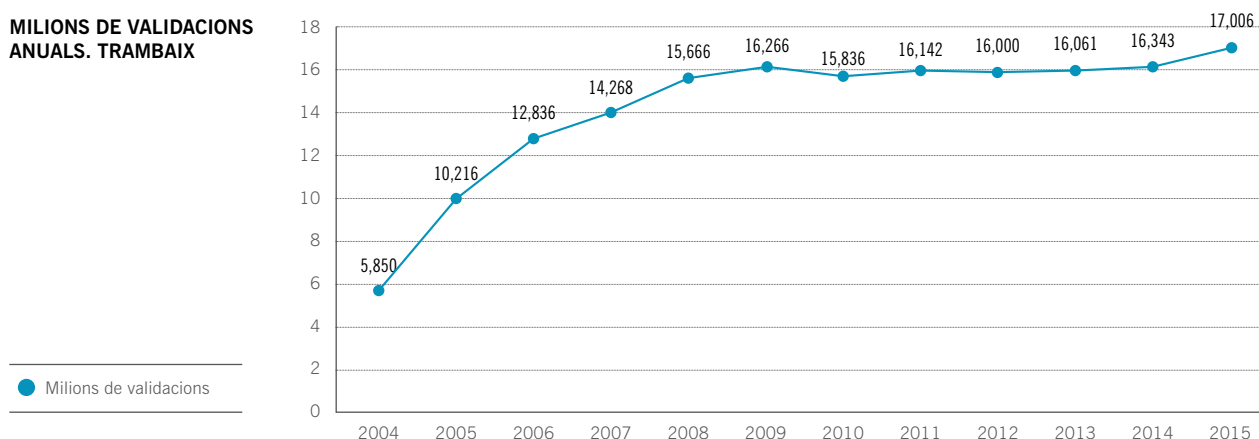
Operació

El 2015 s'ha registrat un total de 17.005.594 validacions, les quals representen un increment de 662.397 validacions respecte de l'any anterior; l'increment, doncs, en el TBX entre els anys 2014 i 2015 és del 4,05 %. Això suposa un increment mensual mitjà de 55.200 validacions. Aquest gran augment en les validacions s'absorbeix majoritàriament els mesos d'abril, juny i novembre.

El nombre màxim de validacions mensuals s'assoleix el mes d'octubre, amb un total de 1.608.872 validacions; això es produeix el mateix mes i amb un nombre de validacions molt similar a l'any anterior.

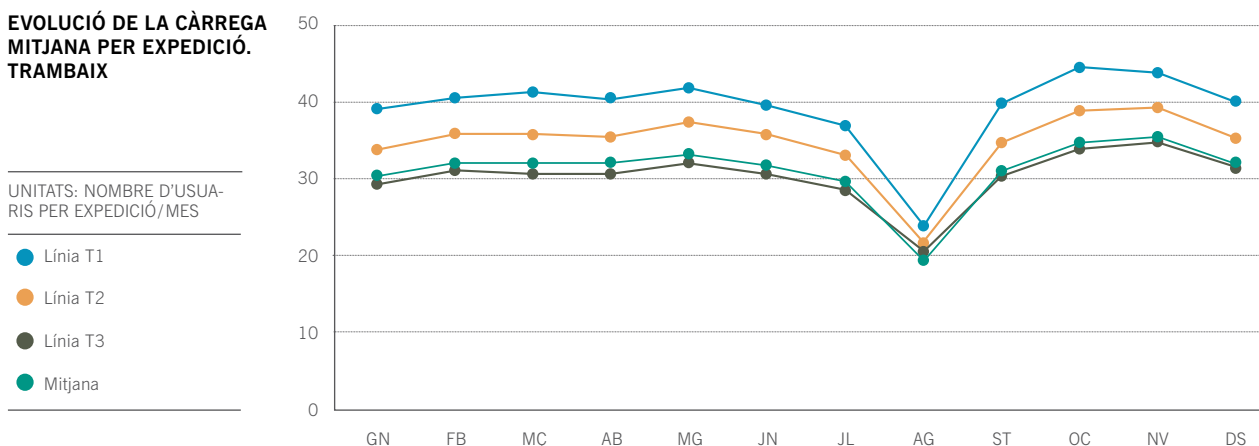
A continuació s'adjunta un gràfic de les validacions anuals des de la posada en servei del Trambaix. Hi observem que el 2015 s'ha assolit el màxim històric de validacions anuals.

MILIONS DE VALIDACIONS ANUALS. TRAMBAIX



El gràfic representatiu de l'evolució de la càrrega mitjana mensual per expedició durant l'any 2015 reflecteix l'ocupació mitjana dels tramvies mes a mes.

EVOLUCIÓ DE LA CÀRREGA MITJANA PER EXPEDICIÓ. TRAMBAIX



La velocitat comercial durant el 2015 es pot separar en dos períodes ben marcats: en el primer semestre la velocitat que s'obté està per sota dels valors del 2014 i fins i tot dels del 2013; no obstant això, a partir de juliol es veu una millora en aquest indicador, i durant tot el segon semestre es veuen velocitats superiors a les que es van assolir el 2014, amb l'obtenció d'una velocitat mitjana del segon semestre entorn als 17,82 km/h.

La millora de velocitats comercials coincideix amb els ajustos en el Pla semaforic de l'avinguda Diagonal de Barcelona.

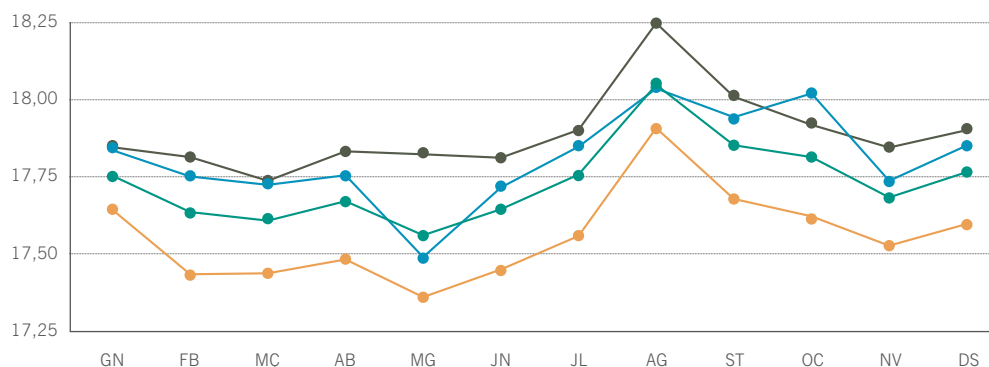
La velocitat mitjana mensual més alta s'assoleix l'agost, tal com passa en els darrers anys amb un valor de 18,06 km/h.

A continuació s'adjunta un gràfic amb l'evolució de les velocitats comercials de cada línia mes a mes, així com la velocitat mitjana resultant de la ponderació de les tres línies.

VELOCITAT COMERCIAL MITJANA. TRAMBAIX

UNITATS:
KM/H/MES

- Línia T1
- Línia T2
- Línia T3
- Mitjana



Inspeccions i seguiment de l'operació

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

Els resultats d'aquestes inspeccions es comuniquen a la societat concessionària perquè els inclogui dins del seu programa de manteniment i reparacions, i se'n supervisa la correcta resolució. A continuació es mostren alguns detalls dels resultats de les correccions efectuades al Trambaix.

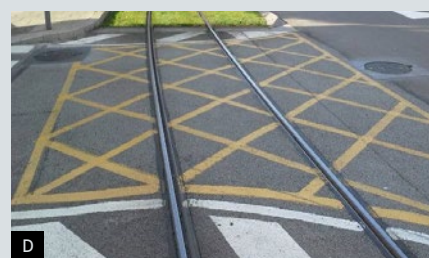
GESPA A LA ROTONDA DE MONTESA

- A Abans
- D Després



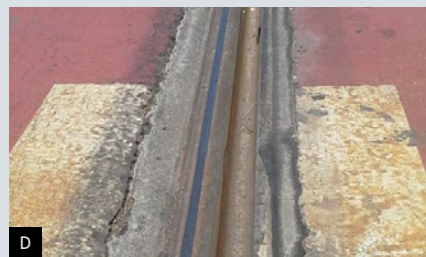
INCIDÈNCIA SENYALITZACIÓ HORIZONTAL

- A Abans
- D Després



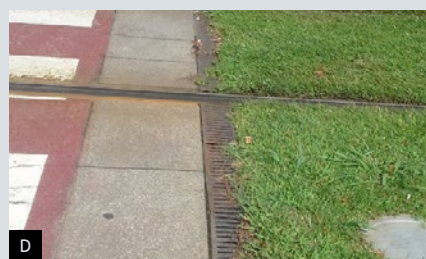
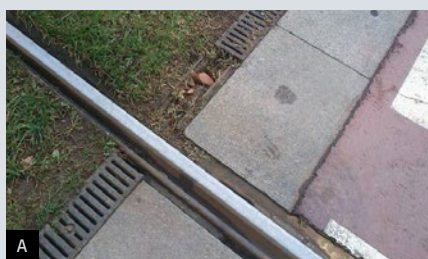
INCIDÈNCIA EN SEGELLAT PAS VIANANTS BON VIATGE

A Abans
D Després



INCIDÈNCIA REIXA DE DRENATGE

A Abans
D Després



INCIDÈNCIA EN ARQUETA

A Abans
D Després



Accions correctores, grans revisions i grans renovacions al Trambaix

L'aplicació del Sistema Integrat de Gestió de la Qualitat, el Medi Ambient i la Seguretat i Salut i Seguretat Ferroviària de l'operador i la concessionària, el Pla de Manteniment vigent i la supervisió realitzada per l'ATM ha suposat aquest 2015, a la xarxa del Trambaix, entre d'altres:

- Via: esmolat de carrils, substitució d'accionaments d'agulles TR de cotxeres, substitució d'agulles dels canvis motoritzats de l'enclavament d'accés a cotxeres, recàrrega de carrils, actuacions de correcció de l'envoltant del carril als passos de vianants.
- Material mòbil: revisió 600.000 km, substitució d'elastòmers i llantes en bogis motors i remolc, seient, revisió general sistema sorrejat, revisió general grup refrigeració dels motors de tracció, manipulador, reòstat, inversor estàtic de l'equip A/C, pantògraf i convertidor elàstic, revisió intermèdia enganxall.
- Senyalització ferroviària: gran revisió motors accionament agulles en línia i cotxeres i sistema rearmament remot enclavaments (en ús des del febrer de 2016).
- Senyalització viària: modificació de les fases semafòriques del tram de l'avinguda Diagonal sentit sortida de Barcelona, amb l'aplicació de l'ona verda.
- SAE-Ràdio: mans lliures embarcats SAE.
- Telecomunicacions: actualització del sistema de megafonia.
- Energia: millores SE Collblanc.
- Gestió automatitzada de bitllets: pla d'acció millora fiabilitat validadores, adquisició nous equips; laboratori de gestió automatitzada de bitllets: adquisició màquina Mulann i processador màquina autovenda; redundància pagament amb targeta; renovació terminals inspecció.
- Altres: inici de la implantació del nou sistema automatitzat de gestió de fuites a la xarxa de reg.

Tramvia Sant Martí – Besòs

Aspectes contractuals

El 7 d'abril es van implantar ajustos en el Pla de Serveis del Trambesòs (augment del servei de T5 enfront de T6 i allargament de l'hora punta de T4 fins a les 17.00 h). Aquests ajustos derivaren de l'acord del Consell d'administració de l'ATM de maig de 2014 per adequar el servei ofert a la demanda real existent.

S'ha aplicat la nova versió de les Condicions Generals d'Utilització dels tramvies derivada de la Llei 3/2015 i de la possibilitat de viatjar amb gossos.

Operació

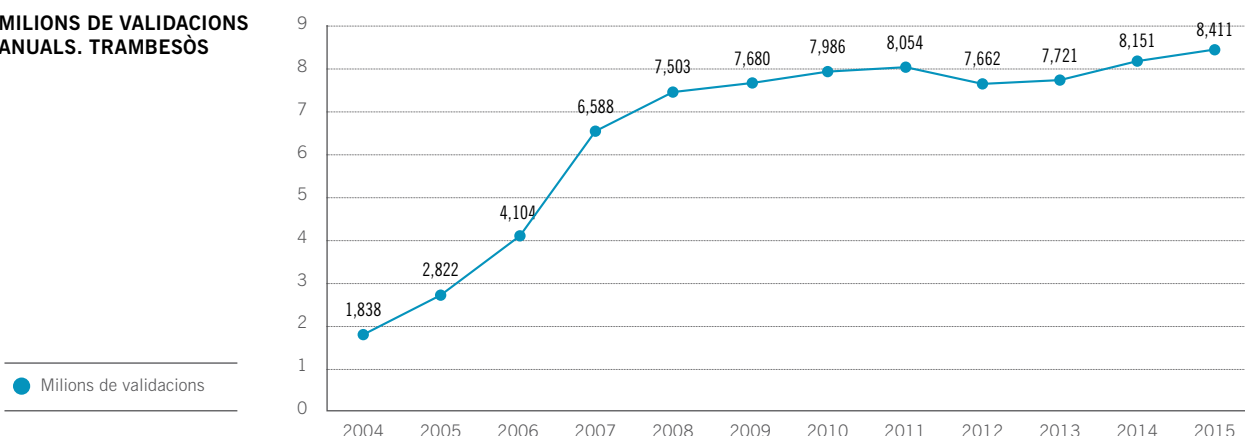
L'any 2015, el Trambesòs ha experimentat un augment en el nombre d'usuaris, i s'ha arribat a un total de 8.411.144 validacions, que representen un increment significatiu respecte de l'any anterior de 260.623 validacions (un 3,19 %). Aquesta xifra suposa una mitjana de 21.719 validacions mensuals més que el 2014.

El nombre màxim de validacions mensuals es va assolir el mes de maig, amb un total de 783.256 validacions, tal com va passar l'any anterior.

El gruix de la demanda del Trambesòs recau sobre la línia T4, que, com sempre, és la que transporta més usuaris amb diferència. Concretament representa el 57,8 % del nombre total de passatgers.

A continuació s'adjunta un gràfic de les validacions anuals des de la posada en servei del Trambesòs, així com un altre de representatiu de l'evolució de la càrrega mitjana mensual per expedició durant l'any 2015, que reflecteix l'ocupació mitjana dels tramvies mes a mes.

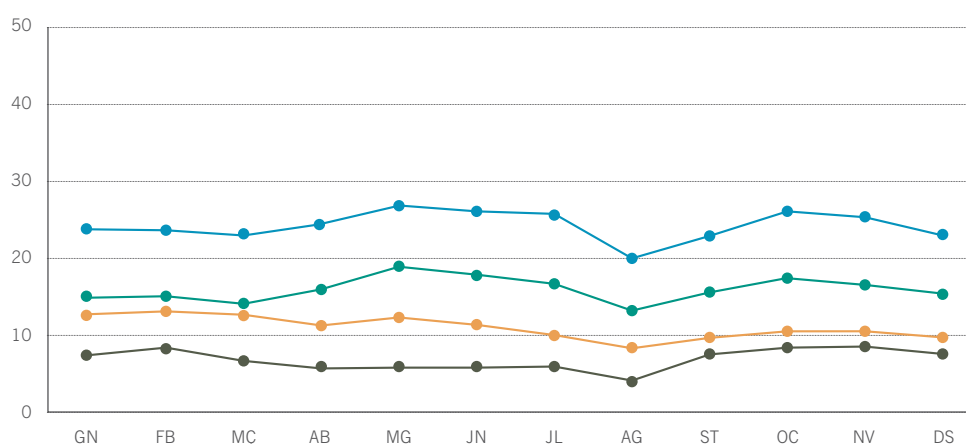
MILIONS DE VALIDACIONS ANUALS. TRAMBESÒS



EVOLUCIÓ DE LA CÀRREGA MITJANA PER EXPEDICIÓ. TRAMBESÒS

UNITATS: NOMBRE D'USUARIS PER EXPEDICIÓ/MES

- Línia T4
- Línia T5
- Línia T6
- Mitjana



Respecte de la velocitat comercial, cal esmentar que arran de les obres de reconstrucció de l'anella viària de les Glòries, la velocitat mitjana del sistema tramviari ha patit un descens considerable.

En relació al 2014, la velocitat global de la xarxa tramviària es manté constant, amb una mitjana de 17,93 km/h, millorant la de l'any anterior (17,88 km/h); no obstant això, encara està molt allunyada de la del 2013 (sense afectacions per les obres de l'anella viària de Glòries), en què es va assolir una velocitat mitjana de la xarxa de

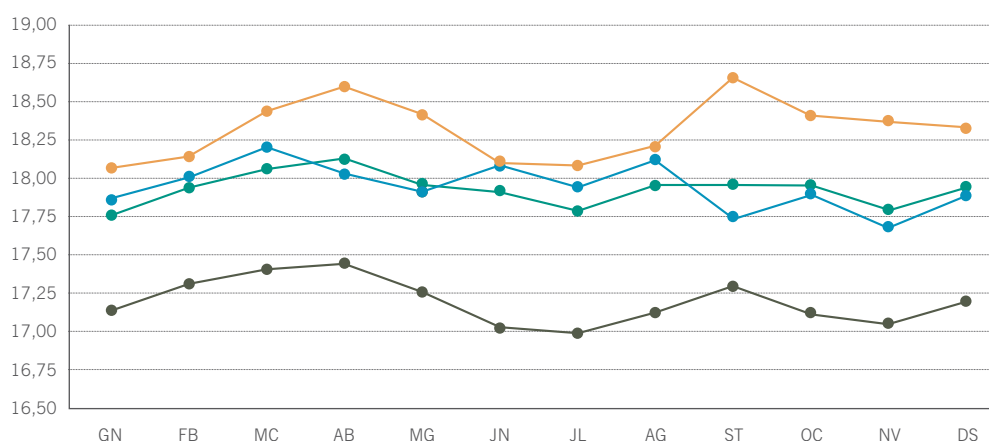
18,33 km/h. La línia T6, amb menys passatgers, és la que ha patit la velocitat més baixa (17,21 km/h).

S'ha convingut amb l'Ajuntament de Barcelona algunes actuacions que permetin millorar aquestes velocitats comercials, que es recuperaran completament un cop finalitzades les obres del túnel curt de Glòries. A continuació s'adjunta un gràfic amb l'evolució de les velocitats comercials de cada línia mes a mes, així com la velocitat mitjana resultant de la ponderació de les tres línies.

VELOCITAT COMERCIAL MITJANA. TRAMBESÒS

UNITATS:
KM/H/MES

- Línia T4
- Línia T5
- Línia T6
- Mitjana



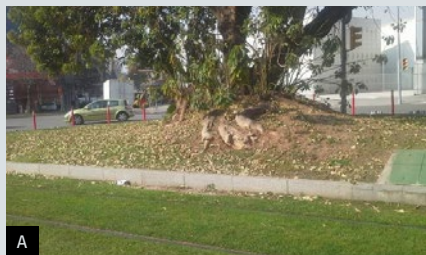
Inspeccions i seguiment de l'operació

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

Els resultats d'aquestes inspeccions es comuniquen a la societat concessionària perquè els inclogui dins del seu programa de manteniment i reparacions, i se'n supervisa la correcta resolució. A continuació es mostren alguns detalls dels resultats de les correccions efectuades al Trambesòs.

**INCIDÈNCIA ACUMULACIÓ
DE FULLES I GESPA**

- A Abans
D Després

**INCIDÈNCIA
EN PAVIMENT**

- A Abans
D Després

**INCIDÈNCIA EN FITA
LÍMIT PLATAFORMA**

- A Abans
D Després

**INCIDÈNCIA
EN AGLOMERAT**

- A Abans
D Després

**INCIDÈNCIA
EN SENYAL VERTICAL**

- A Abans
D Després

**RETIRADA BARRERES
TARIFÀRIES**

- A Abans
D Després



Accions correctores, grans revisions i grans renovacions al Trambesòs

L'aplicació del Sistema Integrat de Gestió de la Qualitat, el Medi Ambient i la Seguretat i Salut i Seguretat Ferroviària de l'operador i la concessionària, el Pla de Manteniment vigent i la supervisió realitzada per l'ATM ha suposat aquest 2015, a la xarxa del Trambesòs, entre d'altres:

- Via: esmolat de carril, recàrrega de carril en corba Glòries.
- Material mòbil: revisió 600.000 km, substitució d'elastòmers i llantes en bogis motors i remolc, revisió general sistema sorrejat, grup refrigeració dels motors de tracció, manipulador i convertidor estàtic, revisió intermèdia enganxall.
- Senyalització ferroviària: gran revisió motors accionament agulles, reposició bateries enclavament calaix Gran Via, sistema rearmament remot enclavaments.
- SAE–Ràdio: posada en servei actualització sistema, mans lliures embarcats SAE.
- Gestió automatitzada de bitllets: pla d'acció millora fiabilitat validadores: manteniment sistemàtic equips corresponents a la meitat de la flota de validadores; renovació laboratori de gestió automatitzada de bitllets, redundància pagament amb targeta, renovació terminals inspecció.
- Parades i cotxeres: millores PCC i sala dels tècnics d'exploació.
- Altres: inici de la implantació del nou sistema automatitzat de gestió de fuites a la xarxa de reg.
- Retirada de les barreres tarifàries del semisoterrament de la Gran Via.
- Posada en funcionament del Digirail.

Pla d'acció per a la reducció de l'accidentalitat a les xarxes del Trambaix i del Trambesòs

Des de novembre de 2006 l'ATM porta a terme el "Pla d'acció per a la reducció de l'accidentalitat a les xarxes del Trambaix i del Trambesòs" que fixa una metodologia a seguir per tal de reduir l'accidentalitat. El contingut d'aquest Pla d'acció inclou:

- Desenvolupament d'una aplicació informàtica anomenada SAFETRAM, que identifica els punts negres de les xarxes que cal millorar.
- Identificació dels semàfors de totes les cruïlles mitjançant una codificació.
- Addicionalment, establiment d'un intercanvi d'informació entre els centres de control del Trambaix i del Trambesòs i els centres de regulació de trànsit de cada municipi.
- Programació de reunions de seguiment amb la presència dels operadors, la societat concessionària i ATM.

Aquestes reunions de seguiment del Pla d'acció per a la reducció de l'accidentalitat tenen com a objectiu l'estudi de:

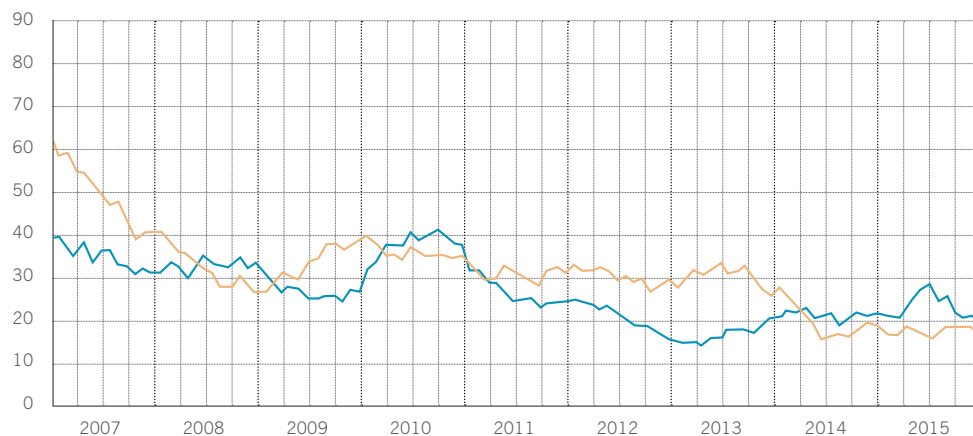
- L'evolució de l'accidentalitat.
- La identificació dels punts negres determinats amb l'aplicació SAFETRAM.
- La proposta d'accions correctores.
- El seguiment de les accions correctores acordades en reunions anteriors.

Tal com s'observa en el gràfic següent, des de l'aplicació d'aquest Pla d'acció el nombre d'accidents per milió de quilòmetres produïts a les xarxes s'han anat reduint. Tant al Trambaix com al Trambesòs, aquest 2015 les xifres s'han continuat reduint. Cal afegir que els índexs actuals són de l'ordre dels valors de referència enregistrats en les xarxes consolidades europees actuals de característiques similars, i que en alguns casos les milloren, aquestes ciutats. L'estudi francès SRTMTG de 2009, que inclou 19 xarxes tramviàries de ciutats franceses, obté un valor de referència de 24 accidents per milió de quilòmetres, i les estadístiques de la UITP de 2007 a Alemanya, Àustria i Holanda, un valor mitjà de 39 accidents per milió de quilòmetres. Aquest 2015 el nombre d'accidents ha estat inferior en totes dues xarxes tramviàries segons aquestes referències (17 al Trambaix i 20 al Trambesòs) i inferiors als índexs de l'any anterior (19 al Trambaix i 22 al Trambesòs).

ÍNDEX D'ACCIDENTALITAT INTERANUAL

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

- Trambaix
- Trambesòs



Sistema Tarifari Integrat

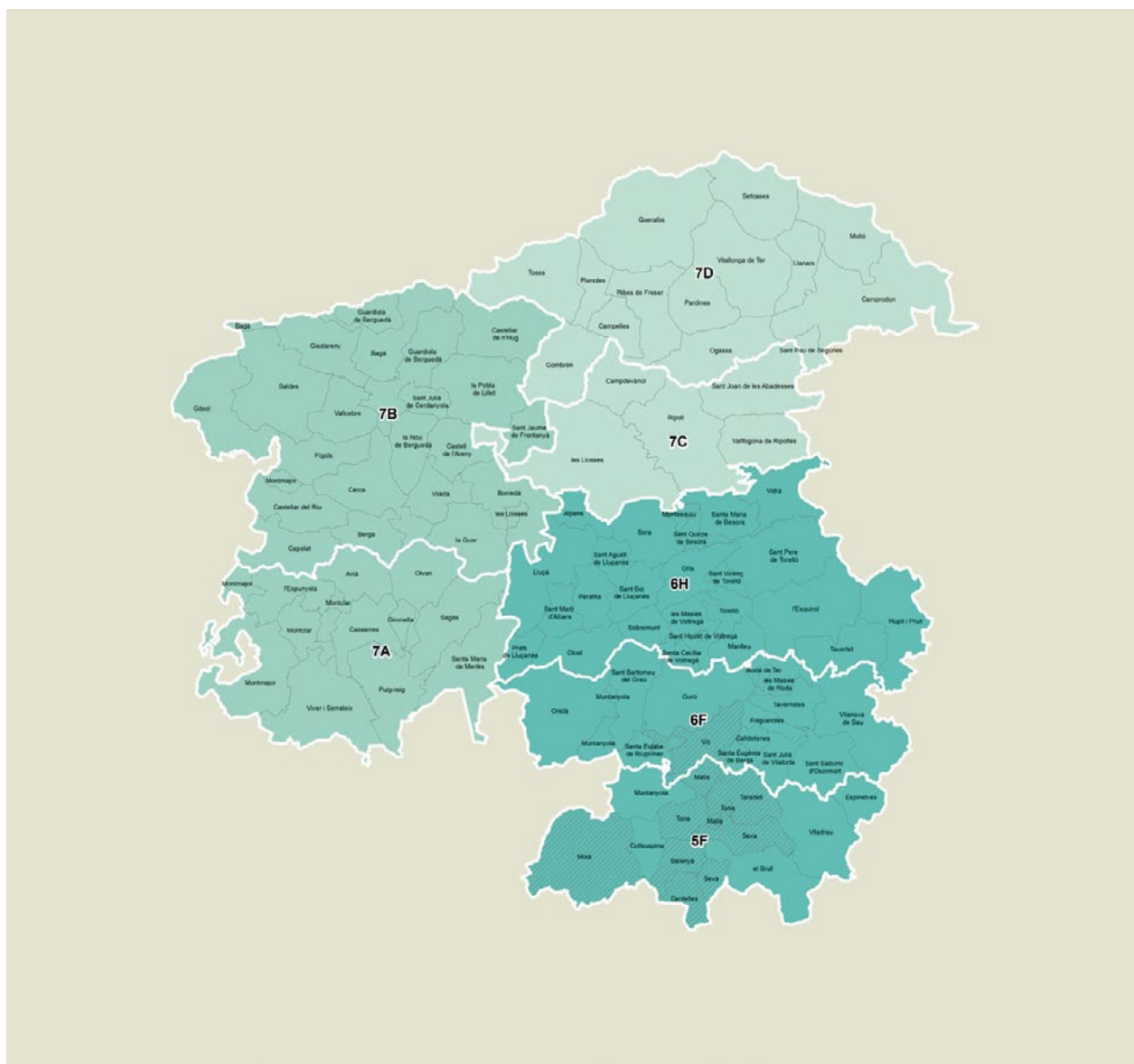
Zonificació del Sistema Tarifari Integrat

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

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

Des de l'1 de gener de 2015, la comarca d'Osona ha quedat plenament incorporada al Sistema Tarifari Integrat (STI). Les comarques del Berguedà i el Ripollès s'han incorporat al sistema en condicions especials. Amb l'ampliació d'aquestes tres comarques, el Sistema Tarifari Integrat comprèn 346 municipis i un total de 5,7 milions d'habitants.

Les comarques del Ripollès i del Berguedà conformen una 7a corona (50 municipis) i estan incorporades a l'STI en condicions i packs de títols de transport especials.





El Sistema Tarifari Integrat comprèn 296 municipis i té 6 corones tarifàries dividides en diferents sectors tarifaris (més una setena corona addicional, integrada parcialment).

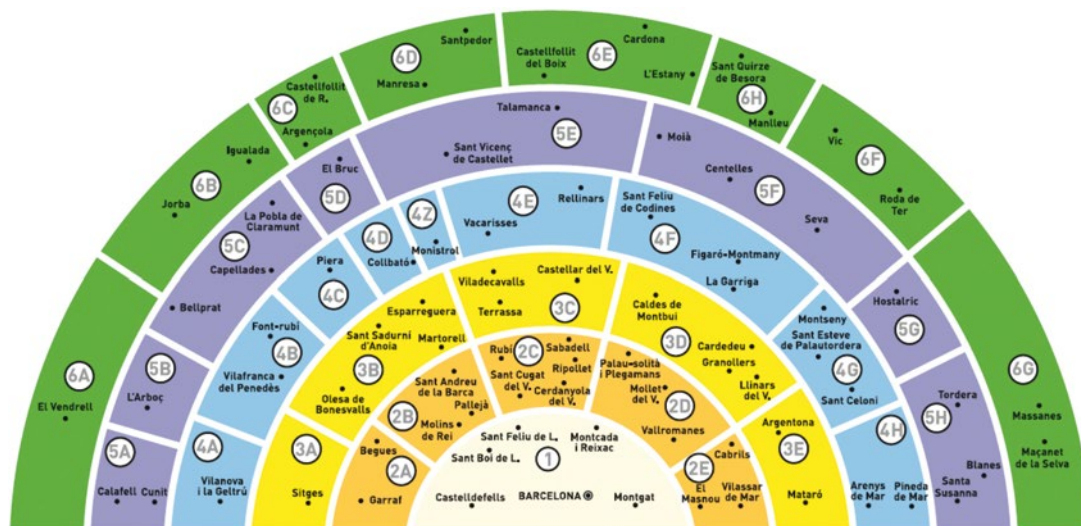
Les corones tenen una forma concèntrica al voltant de la corona 1, formada per 18 municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (anteriorment EMT), i es defineixen en funció de la distància quilomètrica.

Els sectors s'han establert d'acord amb els diferents corredors de trànsit, tenint en consideració no dividir les àrees d'influència de les capitals i polaritats comarcals.

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

Les tarifes s'estableixen comptant el nombre de zones tarifàries travessades. La gamma de títols va des d'1 fins a 6 zones; en el cas que es travessin 6 o més zones tarifàries, el títol de transport a adquirir serà el de 6 zones.

ZONIFICACIÓ DE L'STI



Gamma de títols integrats i tarifes

La gamma de títols integrats vigent l'any 2015 és la següent:

TÍTOLS	CARACTERÍSTIQUES
	T-10 Títol multipersonal i horari, de 10 viatges integrats en tots els modes de transport segons les zones per les quals es transiti (pagament màxim 6 zones).
	T-50/30 Títol unipersonal i horari, de 50 viatges integrats en 30 dies consecutius des de la primera validació, en tots els modes de transport segons les zones per les quals es transiti (pagament màxim 6 zones).
	T-70/30 Títol multipersonal i horari, de 70 viatges integrats en 30 dies consecutius des de la primera validació, en tots els modes de transport segons les zones per les quals es transiti (pagament màxim 6 zones).
	T-Mes Títol personal i intransferible, amb un nombre il·limitat de viatges integrats en 30 dies consecutius, a les zones delimitades per la primera validació, en tots els modes de transport segons les zones per les quals es transiti (pagament màxim 6 zones). Ha d'anar acompanyat del DNI, NIE o passaport.
	T-Trimestre Títol personal i intransferible, amb un nombre il·limitat de viatges integrats en 90 dies consecutius, a les zones delimitades per la primera validació, en tots els modes de transport segons les zones per les quals es transiti (pagament màxim 6 zones). Ha d'anar acompanyat del DNI, NIE o passaport.
	T-Jove Títol personal i intransferible per a joves menors de 25 anys (la condició de jove menor de 25 anys ha de quedar degudament acreditada en el moment de l'adquisició del títol de transport i durant tot el seu període de validesa, mitjançant un document d'identitat en vigor: DNI, NIE o passaport del titular) amb un nombre il·limitat de viatges integrats en 90 dies consecutius, a les zones delimitades per la primera validació, en tots els modes de transport segons les zones per les quals es transiti (pagament màxim 6 zones). Ha d'anar acompanyat del DNI, NIE o passaport.
	T-Dia Títol unipersonal, amb un nombre il·limitat de viatges integrats durant el dia en què s'ha validat fins a l'acabament del servei, a les zones delimitades per la primera validació, en tots els modes de transport segons les zones per les quals es transiti (pagament màxim 6 zones).

El nombre de zones requerit depèn del nombre de zones per les quals es transita des de l'origen fins a la destinació del viatge, amb un pagament màxim de 6 zones tarifàries. Els preus aprovats pel Consell d'Administració de l'ATM per a l'any 2015 van ser:

TARIFES A 1 DE GENER DE 2015

TÍTOL	1 ZONA	2 ZONES	3 ZONES	4 ZONES	5 ZONES	6 ZONES
T-10	9,95	19,60	26,75	34,45	39,55	42,05
T-50/30	42,50	71,00	99,60	122,00	140,00	150,00
T-70/30	59,50	86,05	118,00	144,50	165,50	179,50
T-Mes	52,75	77,45	105,00	124,50	143,00	153,00
T-Trimestre	142,00	211,00	290,00	342,50	390,00	406,00
T-Jove	105,00	155,00	210,00	249,00	285,50	305,50
T-Dia	7,60	12,00	15,25	17,15	19,30	21,70
Famílies Monoparentals/Nombroses						
T-Mes FM/FN general	42,20	61,95	84,00	99,60	114,40	122,40
T-Mes FM/FN especial	26,40	38,75	52,50	62,25	71,50	76,50
T-Trimestre FM/FN general	113,60	168,80	232,00	274,00	312,00	324,80
T-Trimestre FM/FN especial	71,00	105,50	145,00	171,25	195,00	203,00
T-Jove FM/FN general	84,00	124,00	168,00	199,20	228,40	244,40
T-Jove FM/FN especial	52,50	77,50	105,00	124,50	142,75	152,75
T-FM/FN 70/90 general	55,70	109,75	149,80	192,90	221,50	235,50
T-FM/FN 70/90 especial	34,80	68,60	93,60	120,55	138,40	147,20

Targetes amb descompte per a famílies monoparentals i famílies nombroses

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

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

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

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

Bonificació per a persones en situació d'atur

Des de març de 2012 i amb l'objectiu de facilitar la mobilitat a les persones en situació d'atur i en procés actiu de cerca de feina, la Generalitat de Catalunya va establir uns ajuts en el transport públic, sempre que es compleixi un dels requisits següents:

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

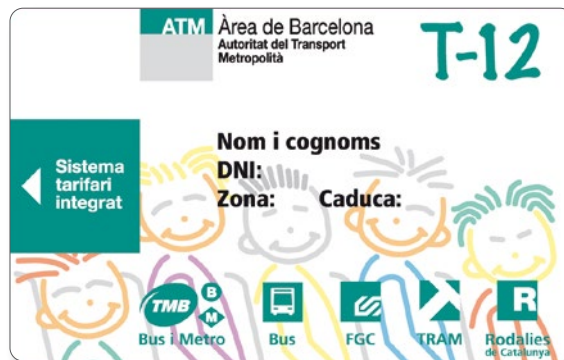
Per adquirir el títol de transport bonificat, la persona interessada ha d'obtenir un certificat (emès pel SEPE –Servicio Público de Empleo Estatal– o pel SOC) que acrediti que es compleix algun dels requisits anteriors. Un cop obtingut el certificat es pot adquirir el títol bonificat presentant-lo als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

En l'àmbit de l'ATM de Barcelona el preu de la T-Trimestre bonificada és equivalent al preu de 3 targetes T-10 d'una zona, i representa un descompte de l'ordre del 80 % del preu de la targeta T-Trimestre d'una zona.

Targeta T-12

L'any 2015 la targeta T-12 amplia la seva utilització un any més, fins que es compleix els 15 anys. La targeta T-12 es va introduir, per primera vegada, el mes de setembre de 2009 com a títol de transport per als nens i nenes de 4 a 12 anys, i permet fer gratuïtament un nombre il·limitat de viatges a la xarxa de transport públic de l'STI, dins la mateixa zona tarifària on resideixi el menor. El gener de 2012 se'n va ampliar la validesa incloent els nens i nenes fins als 14 anys d'edat.

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



Ampliació de l'STI a la 7a corona

En el Consell d'Administració del 12 de desembre de 2014 s'acordà aprovar l'ampliació parcial a les comarques del Berguedà i el Ripollès a través d'una 7a corona i es van crear els següents packs:

PACK

CARACTERÍSTIQUES



PACK "BERGUEDÀ-BARCELONA" DE 7 ZONES

Està format per una targeta monomodal de 10 viatges de l'operador i una targeta integrada T-10 d'una zona. La targeta monomodal de 10 viatges de l'operador permet realitzar el primer tram del trajecte en autobús fins a Barcelona (1a corona). Amb la targeta integrada T-10 d'una zona, es pot continuar el desplaçament utilitzant altres modes de transport integrats (metro, autobús, ferrocarril o tramvia) fent fins a tres transbordaments, sempre que sigui dins la primera corona tarifària i validant la targeta en cada transbordament.



PACK "BERGUEDÀ-BAGES" DE 4 ZONES

Està format per una targeta monomodal de 10 viatges de l'operador i una targeta integrada T-10 d'una zona. La targeta monomodal de 10 viatges de l'operador permet realitzar el primer tram del trajecte en autobús fins a la comarca del Bages (Manresa, zona 6D) i continuar el desplaçament amb la targeta integrada T-10 d'una zona amb un altre mode de transport integrat (autobús o ferrocarril) dins la mateixa zona de destinació.



PACK "RIPOLLÈS-BARCELONA" DE 7 ZONES

Està format o bé per una targeta monomodal de 10 viatges de l'operador ferroviari o bé per una targeta monomodal de 10 viatges de l'operador d'autobús, més una targeta integrada T-10 d'una zona. L'abonament monomodal de 10 viatges de l'operador ferroviari o de l'operador d'autobús permet realitzar el primer tram del trajecte en tren o autobús fins a Barcelona (1a corona), i amb la targeta integrada T-10 es pot continuar el desplaçament amb altres modes de transport integrats (metro, autobús, ferrocarril o tramvia) fent fins a tres transbordaments, sempre que sigui dins la primera corona tarifària i validant la targeta en cada transbordament.



Els packs descrits són vàlids en els serveis integrats dels operadors de transport públic col·lectiu que emeten el pack i operen en l'àmbit ampliat de l'STI. Els preus són els següents: pack 7 zones: 52 €, i pack 4 zones: 34,45 €.

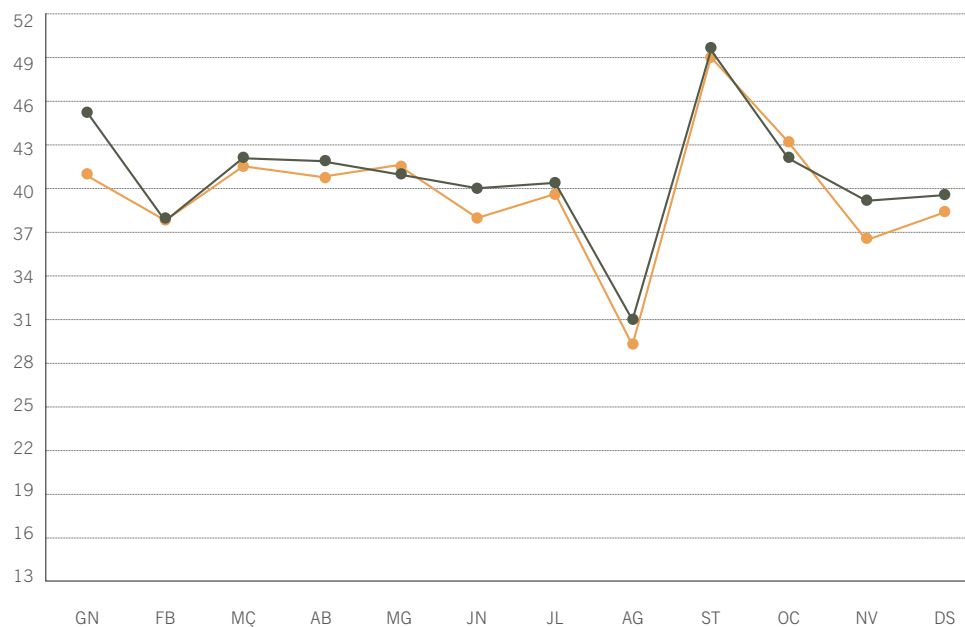
Vendes i utilització del Sistema Tarifari Integrat

L'any 2015 s'ha recaptat per la venda de títols integrats 491.054.418,22 € sense IVA. La recaptació mensual de l'any 2015 es representa en el següent gràfic:

VENDES TÍTOLS ATM

UNITATS:
M€/MES

● Vendes 2015
● Vendes 2014



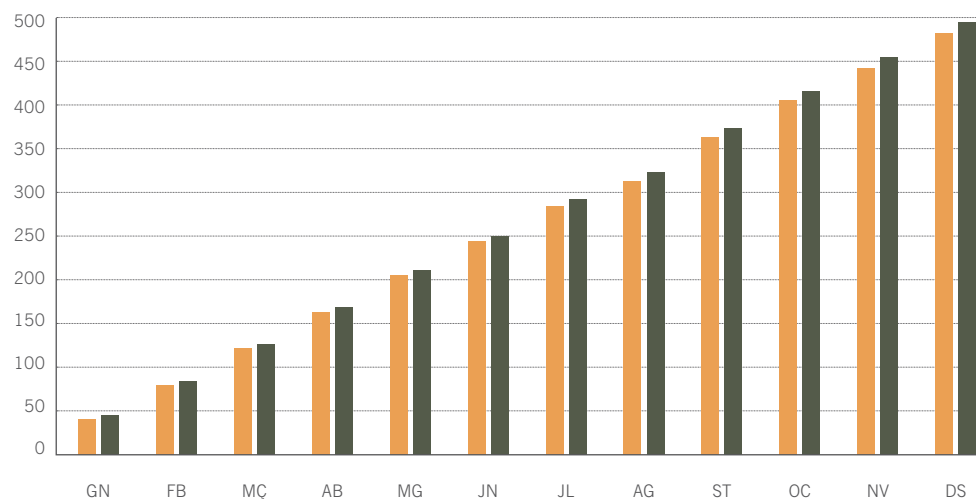
La recaptació de l'exercici 2015 representa un creixement del 2,73% respecte de les vendes de títols integrats del tancament de l'any 2014 definitiu, que va ser de 478.001.058,70 € sense IVA.

La recaptació mensual acumulada de l'any 2015 respecte de l'any 2014 es representa en el següent gràfic:

VENDES ATM ACUMULADES

UNITATS:
M€/MES

● Vendes acumulades 2015
● Vendes acumulades 2014



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

TÍTOL	1 ZONA	2 ZONES	3 ZONES	4 ZONES	5 ZONES	6 ZONES	TOTAL	%
T-Dia	1.180.514,91	52.832,73	32.385,45	27.050,23	10.281,64	9.488,82	1.312.553,77	0,27 %
T-10	267.860.114,73	38.165.084,36	20.119.404,55	5.831.789,95	1.891.281,00	4.673.092,95	338.540.767,55	68,94 %
T-50/30	39.415.775,00	8.816.909,09	4.121.176,36	869.749,09	147.127,27	222.136,36	53.592.873,18	10,91 %
T-Mes	32.846.897,50	6.704.846,50	2.567.440,91	1.009.468,64	247.000,00	568.047,27	43.943.700,82	8,95 %
Car sharing	248.003,06	0,00	0,00	0,00	0,00	536.630,91	784.633,97	0,16 %
T-Trimestre	3.353.265,45	1.088.951,82	372.781,82	118.940,91	30.136,36	99.654,55	5.063.730,91	1,03 %
T-Jove	16.403.100,00	9.145.563,64	3.383.290,91	1.740.510,00	429.807,27	972.878,64	32.075.150,45	6,53 %
T-70/30	1.689.583,64	523.105,77	296.394,55	138.851,36	75.076,82	41.121,82	2.764.133,95	0,56 %
Bonificació aturats	984.941,45	58.451,73	68.926,36	10.963,09	4.016,18	5.508,68	1.132.807,50	0,23 %
T-Mes FM/FN G	1.291.818,73	475.888,64	258.949,09	100.596,00	28.184,00	49.182,55	2.204.619,00	0,45 %
T-Trimestre FM/FN G	363.313,45	124.605,09	26.574,55	10.710,91	2.552,73	8.267,64	536.024,36	0,11 %
T-Jove FM/FN G	2.029.210,91	1.335.705,45	526.145,45	304.051,64	61.460,36	174.634,91	4.431.208,73	0,90 %
T-Mes FM/FN E	655.080,00	258.497,73	152.488,64	59.533,64	10.725,00	27.400,91	1.163.725,91	0,24 %
T-Trimestre FM/FN E	168.786,36	53.229,55	18.454,55	5.760,23	1.772,73	5.351,82	253.355,23	0,05 %
T-Jove FM/FN E	776.236,36	522.702,27	206.850,00	109.107,27	27.511,82	81.235,23	1.723.642,95	0,35 %
T-70/90 FM/FN G	807.852,55	66.149,32	33.092,18	5.085,55	1.208,18	6.636,82	920.024,59	0,19 %
T-70/90 FM/FN E	431.709,82	48.893,09	18.124,36	7.233,00	1.132,36	2.408,73	509.501,36	0,10 %
Bescanvi exprés	101.963,98						101.963,98	0,02 %
Total	370.608.167,90	67.441.416,77	32.202.479,73	10.349.401,50	2.969.273,74	7.483.678,59	491.054.418,22	100,00 %
	75,45 %	13,73 %	6,56 %	2,11 %	0,60 %	1,52 %	100,00 %	

En la taula següent es pot observar l'evolució de la recaptació de títols integrats dels dos últims anys del Sistema Tarifari Integrat per títol de transport:

TÍTOL	ACUMULAT DESEMBRE 2015		ACUMULAT DESEMBRE 2014		↑ 15/14	
	RECAPTACIÓ	%	RECAPTACIÓ	%	ABSOLUT	%
T-10	338.540.767,54	68,94 %	331.719.067,28	69,40 %	6.821.700,26	2,06 %
T-50/30	53.592.873,18	10,91 %	60.458.656,27	12,65 %	-6.865.783,09	-11,36 %
T-70/30	2.764.133,95	0,56 %	2.798.899,27	0,59 %	-34.765,32	-1,24 %
T-Mes	43.943.700,82	8,95 %	38.168.677,86	7,99 %	5.775.022,95	15,13 %
T-Trimestre	5.600.361,82	1,14 %	4.753.656,82	0,99 %	846.705,00	17,81 %
Resta títols	1.662.520,82	0,34 %	1.684.626,51	0,35 %	-22.105,69	-1,31 %
T-Jove	32.075.150,45	6,53 %	27.095.829,09	5,67 %	4.979.321,36	18,38 %
T-FM/FN	11.742.102,14	2,39 %	10.137.669,95	2,12 %	1.604.432,18	15,83 %
T-Trimestre (bonificació aturats)	1.132.807,50	0,23 %	1.183.975,64	0,25 %	-51.168,14	-4,32 %
Total	491.054.418,22	100,00 %	478.001.058,70	100,00 %	13.053.359,53	2,73 %

TÍTOL	ACUMULAT DESEMBRE 2015		ACUMULAT DESEMBRE 2014		↑ 15/14	
	RECAPTACIÓ	%	RECAPTACIÓ	%	ABSOLUT	%
1 zona	370.608.167,90	75,47 %	361.981.665,70	75,73 %	8.626.502,20	2,38 %
2 zones	67.441.416,77	13,73 %	64.788.182,00	13,55 %	2.653.234,77	4,10 %
3 zones	32.202.479,73	6,56 %	31.165.242,50	6,52 %	1.037.237,23	3,33 %
4 zones	10.349.401,50	2,11 %	10.110.981,41	2,12 %	238.420,09	2,36 %
5 zones	2.969.273,73	0,60 %	2.861.285,14	0,60 %	107.988,59	3,77 %
6 zones	7.483.678,59	1,52 %	7.093.701,95	1,48 %	389.976,64	5,50 %
Total	491.054.418,22	100,00 %	478.001.058,70	100,00 %	13.053.359,52	2,73 %

Es pot observar el gran increment de les targetes socials ATM com l'increment del 18,38 % de la targeta T-Jove; les targetes destinades al col·lectiu de famílies nombroses i monoparentals han tingut un increment del 15,83 %.

També destaca l'augment de les targetes amb major grau de fidelització (la targeta T-Mes incrementa un 15,13 % i la T-Trimestre, un 17,81 %) en detriment de la targeta T-50/30, que baixa un 11,36 %.

La variació de recaptació per zones té un increment similar en totes elles, destacable especialment en les vendes de 2 i 6 zones.

Quant al pes zonal s'observa una estabilitat en la variació de la recaptació per diferents zones; cal destacar que els ingressos d'1 zona representen el 75,47 % del total.

Aquestes dades reafirmen les polítiques dutes a terme com a incentiu per als usuaris amb un caire més social i amb més fidelitat vers el transport públic.

Pel que fa a les unitats venudes destaca l'augment de les de la targeta T-10, degut a la disminució de preus i l'augment de les unitats venudes de targetes d'usuaris més intensius (increment de les targetes T-Mes del 14,55 % i T-Trimestre del 17,82 %) i dels usuaris de col·lectius bonificats (increment de les targetes de FM/FN del 15,79 % i de les targetes T-Jove del 19,36 %).

UNITATS VENUDES ACUMULADES

TÍTOL	ACUMULAT DESEMBRE 2015	ACUMULAT DESEMBRE 2014	↑ 15/14	
	UNITATS	UNITATS	ABSOLUT	%
T-10	32.942.992	31.161.706	1.781.286	5,72 %
T-50/30	1.212.915	1.369.169	-156.254	-11,41 %
T-70/30	42.494	42.837	-343	-0,80 %
T-Mes	821.986	717.607	104.379	14,55 %
T-Trimestre	37.961	32.220	5.741	17,82 %
Resta títols	230.248	220.666	9.582	4,34 %
T-Jove	267.316	223.958	43.358	19,36 %
T-FM/FN	198.600	171.522	27.078	15,79 %
T-Trimestre (bonificació aturats)	41.745	42.148	-403	-0,96 %
Total	35.796.257	33.981.833	1.814.424	5,34 %

La venda de packs (combinació de targeta monomodal de l'operador + targeta T-10 d'una zona integrada) per l'ampliació de la 7a corona ha estat de 54.869,45 € d'ingressos del pack de 4 zones i de 443.701,82 € d'ingressos del pack de 7 zones.

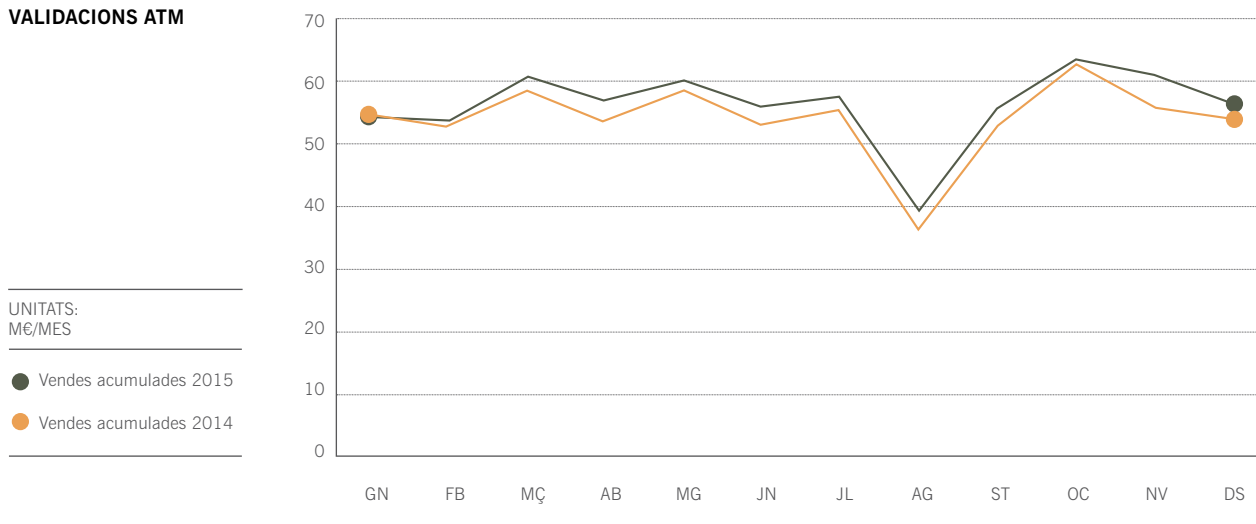
RESUM NOMBRE DE PACKS VENUTS AMPLIACIÓ 7A CORONA

PACKS	TOTAL	€ (S/IVA)
Pack de 4 zones	1.752	54.869,45
Pack de 7 zones	9.386	443.701,82

Les validacions totals efectuades amb títols integrats ATM durant l'any 2015 ha estat de 677.948.526. Això suposa un increment del 3,95 % respecte de les validacions de l'exercici 2014, que van ser 652.217.111.

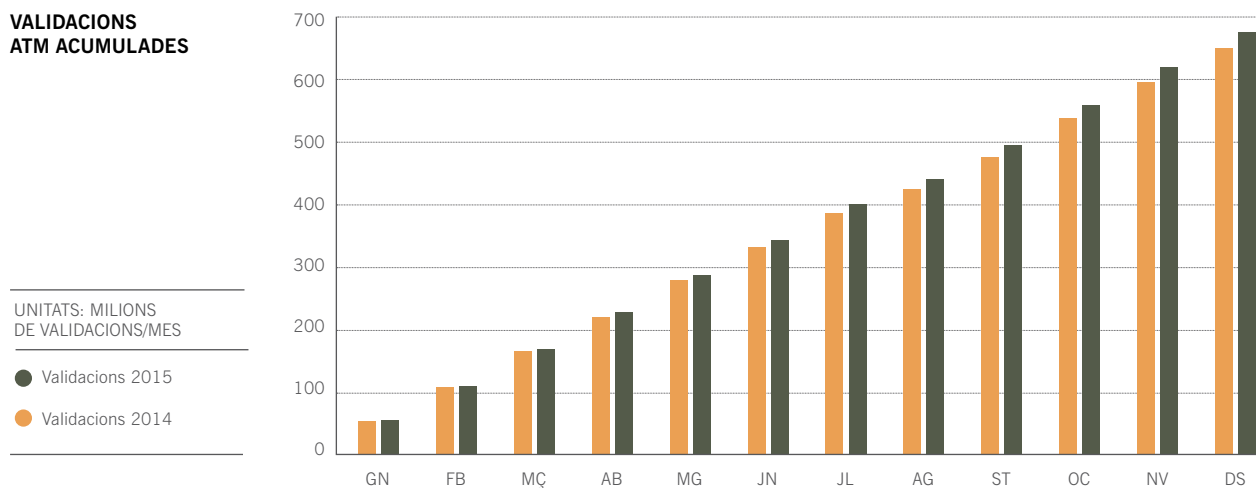
Les validacions mensuals de títols integrats es recullen en el següent gràfic:

VALIDACIONS ATM



Les validacions mensuals acumulades de l'any 2015 respecte de l'any 2014 es representen en el següent gràfic:

VALIDACIONS ATM ACUMULADES



Del total de validacions dels títols ATM l'any 2015 se'n fa un 59,53 % amb la targeta T-10. Seguidament, la T-Mes representa l'11,54 % de les validacions. Aquest valor ha augmentat en detriment de les validacions de T-50/30, que suposen, l'any 2015, l'11,24 % del total.

En el següent quadre es mostra la distribució de validacions segons el nombre de zones: les validacions d'una zona són el 83,9 % del total. Seguidament, les de 2 zones són el 10,5 % del total.

VALIDACIONS DELS TÍTOLS SEGONS EL NOMBRE DE ZONES

TÍTOL	1 ZONA	2 ZONES	3 ZONES	4 ZONES	5 ZONES	6 ZONES	TOTAL	%
T-Dia	773.518	23.137	10.917	8.783	3.065	2.360	821.780	0,12 %
T-10	352.480.944	32.414.348	12.968.589	2.996.536	852.976	1.870.735	403.584.128	59,53 %
T-50/30	62.446.387	9.646.486	3.293.773	573.112	86.379	125.698	76.171.835	11,24 %
T-Mes	65.093.763	9.206.993	2.643.081	764.372	157.683	350.443	78.216.335	11,54 %
T-Esdeveniment	274.174	0	0	0	0	0	274.174	0,04 %
T-Trimestre	13.424.469	1.764.893	854.033	234.517	56.072	850.232	17.184.216	2,53 %
T-Jove	31.735.864	12.448.594	3.489.213	1.440.052	292.268	723.483	50.129.474	7,39 %
T-70/30	2.412.364	630.303	419.563	89.177	40.698	23.743	3.615.848	0,53 %
T-Mes FM/FN G	3.096.428	730.913	288.422	83.202	19.111	30.278	4.248.354	0,63 %
T-12	23.083.870	0	0	0	0	0	23.083.870	3,40 %
T-Trimestre FM/FN G	867.642	174.888	26.979	9.364	1.427	7.115	1.087.415	0,16 %
T-Jove FM/FN G	4.722.280	2.164.905	634.409	307.681	47.214	124.381	8.000.870	1,18 %
T-Mes FM/FN E	2.227.199	591.974	268.162	75.448	12.208	26.545	3.201.536	0,47 %
T-Trimestre FM/FN E	611.943	111.383	31.185	6.619	1.987	4.590	767.707	0,11 %
T-Jove FM/FN E	2.830.658	1.296.449	400.979	186.787	35.811	100.038	4.850.722	0,72 %
T-70/90 FM/FN G	1.362.379	68.894	26.387	3.025	768	4.902	1.466.355	0,22 %
T-70/90 FM/FN E	1.140.434	73.557	19.826	7.664	671	1.755	1.243.907	0,18 %
Total	568.584.316	71.347.717	25.375.518	6.786.339	1.608.338	4.246.298	677.948.526	100,00 %
	83,9 %	10,5 %	3,7 %	1,0 %	0,2 %	0,6 %	100,0 %	

L'evolució de les validacions per títol i zona dels dos últims anys ha estat:

TÍTOL	ACUMULAT DESEMBRE 2015		ACUMULAT DESEMBRE 2014		↑ 15/14	
	VALIDACIONS	%	VALIDACIONS	%	VALIDACIONS	%
T-10	403.584.128	59,53 %	387.982.090	59,49 %	15.602.038	4,02 %
T-50/30	76.171.835	11,24 %	87.144.409	13,36 %	-10.972.574	-12,59 %
T-70/30	3.615.848	0,53 %	3.884.447	0,60 %	-268.599	-6,91 %
T-Mes	78.216.335	11,54 %	69.878.811	10,71 %	8.337.524	11,93 %
T-Trimestre	8.132.092	1,20 %	6.950.147	1,07 %	1.181.945	17,01 %
Resta títols	1.095.954	0,16 %	1.047.543	0,16 %	48.411	4,62 %
T-Jove	50.129.474	7,39 %	43.213.596	6,63 %	6.915.878	16,00 %
T-12	23.083.870	3,40 %	21.435.438	3,29 %	1.648.432	7,69 %
T-FM/FN	24.866.866	3,67 %	21.516.708	3,30 %	3.350.158	15,57 %
T-Trimestre (bonificació aturats)	9.052.124	1,34 %	9.163.922	1,41 %	-111.798	-1,22 %
Total	677.948.526	100,00 %	652.217.111	100,00 %	25.731.415	3,95 %

TÍTOL	ACUMULAT DESEMBRE 2015		ACUMULAT DESEMBRE 2014		↑ 15/14	
	VALIDACIONS	%	VALIDACIONS	%	VALIDACIONS	%
1 zona	568.584.316	83,87 %	547.708.878	83,98 %	20.875.438	3,81 %
2 zones	71.347.717	10,52 %	67.936.335	10,42 %	3.411.382	5,02 %
3 zones	25.375.518	3,74 %	24.362.954	3,74 %	1.012.564	4,16 %
4 zones	6.786.339	1,00 %	6.608.830	1,01 %	177.509	2,69 %
5 zones	1.608.338	0,24 %	1.559.846	0,24 %	48.492	3,11 %
6 zones	4.246.298	0,63 %	4.040.268	0,62 %	206.030	5,10 %
Total	677.948.526	100,00 %	652.217.111	100,00 %	25.731.415	3,95 %

Es pot observar la gran baixada de la T-50/30 i la T-70/30 en favor dels títols de més fidelitat i aquells amb descomptes corresponents a col·lectius especials.

És remarcable l'increment considerable de les targetes T-Mes i T-Trimestre, (11,93 % i 17,01 %, respectivament) i les targetes de caire més social, com la targeta T-Jove, amb un increment del 16 %, i les targetes de FM/FN, amb increments del 15,57 %.

Per zones, s'observa la baixada d'utilització de targetes d'1 zona i el considerable augment de la resta de zones d'entre el 3 % i 5 %.

Les validacions dels packs de la 7a corona tarifària han estat els següents:

RESUM VALIDACIONS PACKS ANY 2015

PACKS COMARCA DEL BERGUEDÀ	TOTAL
Pack 7 zones Berguedà-BCN	54.595
Pack 4 zones Berguedà-Bages	16.135
Total	70.730

PACKS COMARCA DEL RIPOLLÈS	TOTAL
Pack 7 zones Ripollès-BCN	16.082
Total	16.082

Índex d'intermodalitat

La intermodalitat total dels títols integrats l'any 2015 és d'un 24,54 % i presenta valors d'entre el 14,5 % i el 34,7 %.

ÍNDEX D'INTERMODALITAT 2015 (%)

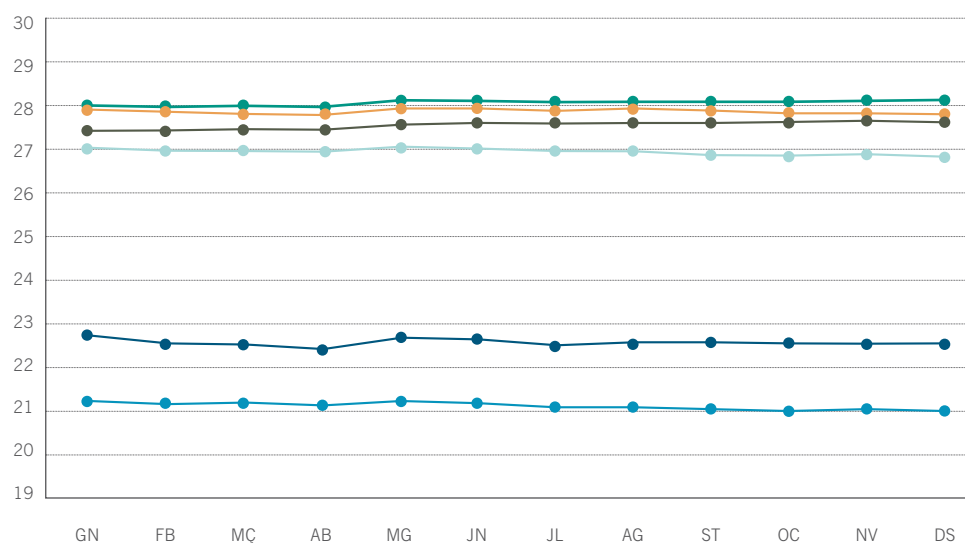
	ÍNDEX 2015
T-Dia	14,56 %
T-10	21,01 %
T-50/30	27,80 %
T-Mes	27,64 %
T-Trimestre	28,12 %
T-Jove	26,83 %
T-70/30	22,54 %
T-Mes FM/FN G	34,77 %
T-Trimestre FM/FN G	29,25 %
T-Jove FM/FN G	28,29 %
T-Mes FM/FN E	34,66 %
T-Trimestre FM/FN E	29,51 %
T-Jove FM/FN E	28,26 %
T-70/90 FM/FN G	24,02 %
T-70/90 FM/FN E	21,92 %
Intermodalitat total	24,54 %



INTERMODALITAT TÍTOLS ATM

UNITATS:
% D'INTERMODALITAT / MES

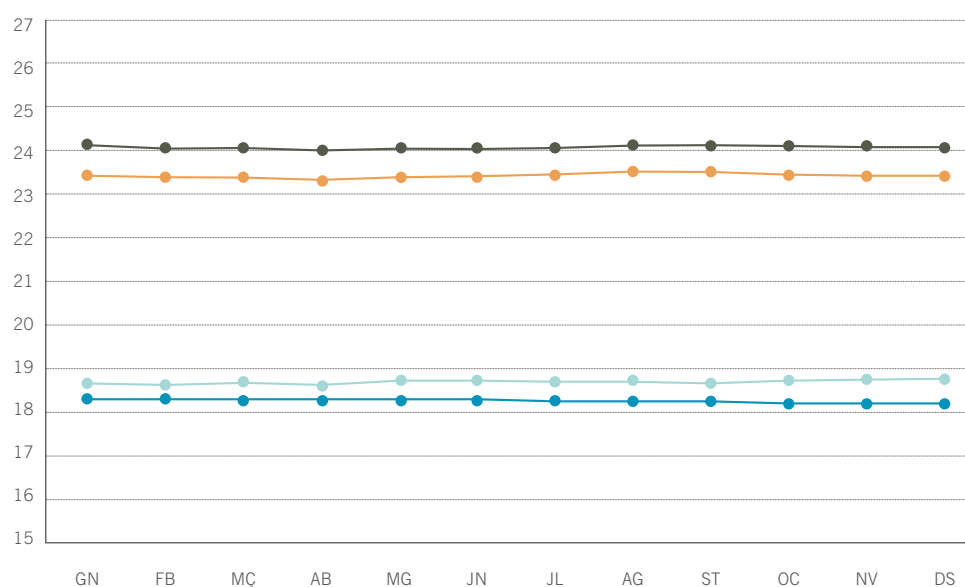
- T-10
- T 50/30
- T-Mes
- T-Trimestre
- T-Jove
- T-70/30



INTERMODALITAT TÍTOLS ATM D'1 ZONA

UNITATS:
% D'INTERMODALITAT / MES

- T-10 1 zona
- T 50/30 1 zona
- T-Mes 1 zona
- T-Jove 1 zona



Projecte T-Mobilitat

L'objectiu del projecte és la integració dels diversos serveis de mobilitat en un únic suport: un sistema intel·ligent de taquillatge i d'informació de mobilitat a Catalunya.

Situació actual

El Sistema Tarifari Integrat de la Regió Metropolitana de Barcelona avui és un sistema poc eficient per causa de diferents factors:

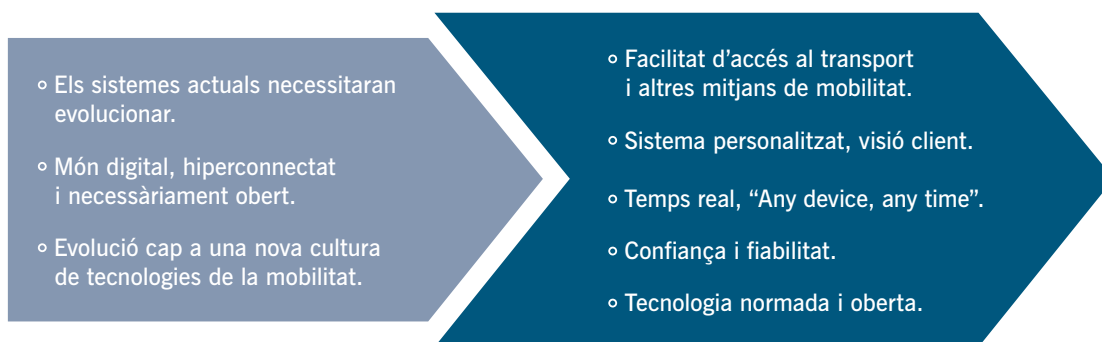
- Obsolescència funcional, ja que moltes de les necessitats que es demanen sobre el sistema tarifari no poden realitzar-se, tant per la capacitat de la banda magnètica com de la gestió global.
- Obsolescència tecnològica: el mercat del suport magnètic s'està deixant de fabricar, ja que els costos de fabricació són alts.
- Es fàcil de realitzar còpies fraudulentes en el sistema magnètic.
- Tecnologia totalment superada; encara que la tecnologia magnètica se segueix produint, la seva aplicació va quedant restringida a àmbits senzills, amb gestió de poc volum d'informació.

- Alts costos de manteniment: la tecnologia magnètica inclou equipament mecànic dinàmic, i la necessitat d'ajustos, fins i tot en la lectura de la banda, comporta alts costos de manteniment.
- Dificultat elevada en les ampliacions del sistema; la introducció de noves línies de transport és molt costosa i amb elevats riscos.
- Sistemes tecnològics propietaris i tancats, per tant, poc integrables amb altres entorns.

Smart Transport

Ha calgut, per tant, dissenyar el taquillatge per al futur, amb la tecnologia com a element facilitador de la mobilitat. El transport públic serà Smart Transport: "On time... In time..."

El sistema ha de respectar la màxima compatibilitat i ha de ser estàndard, escalable, interoperable, segur i accessible en temps real i amb sistemes d'ajut a la seva gestió. Aquesta gestió ha d'integrar-se amb els sistemes intel·ligents que avui també van gestionant altres sistemes de les ciutats i, en definitiva, del nostre país.



Gestió del canvi

El projecte de la T-Mobilitat afecta molts nivells de la gestió diària de la mobilitat a Catalunya; aquestes afectacions comportaran canvis d'hàbits, una gestió més integrada de la mobilitat, nous sistemes d'informació, de qualificació tecnològica...

Per aquest motiu la gestió d'aquests canvis que han d'esdevenir cal tractar-la com una part més del projecte. Se n'han definit, per tant, els diversos àmbits per ser tractats, gestionats i modelitzats en el marc del projecte T-Mobilitat.

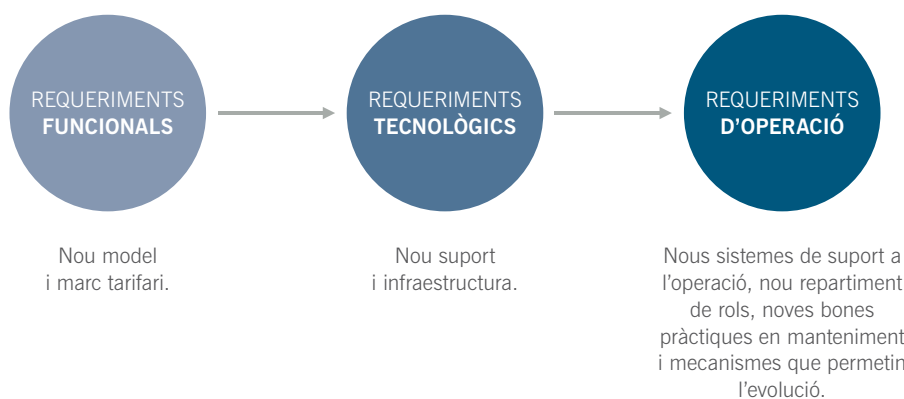
GESTIÓ DEL CANVI (PROJECTE T-MOBILITAT)



Procés de disseny de la solució

La solució anteriorment apuntada de *smart mobility* ha partit de la definició dels requeriments funcionals, tecnològics i d'operació.

Aquesta solució s'ha conformat conjuntament amb els seus actors: operadors de transport i administracions arreu de Catalunya.



Implantació

T-Mobilitat és un projecte de canvi tecnològic, tarifari i de gestió del sistema d'accés a la xarxa de transport públic col·lectiu del Sistema Tarifari Integrat de tot Catalunya, i de la informació del seu servei. En fases posteriors el projecte contempla l'escalabilitat amb la incorporació d'altres modes (bicicleta pública, aparcaments, peatges) per facilitar a la ciutadania la seva mobilitat integral.

El projecte es desenvoluparà en distintes fases, les més importants de les quals són:

- **Fase T1:** s'hi du a terme la implantació del sistema a la Regió Metropolitana de Barcelona. Aquesta fase se subdividirà alhora en diverses fases a fi que la seva implantació comporti el menor risc:
 - En un inici es mantindrà, a grans trets, el sistema tarifari actual, amb un canvi de suport.
 - La implantació es farà progressivament en les diferents subàrees, i amb proves pilot.
 - S'adequarà la xarxa de centres d'atenció, el Centre d'atenció de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, i el de tot Catalunya.
 - S'adequarà també el Centre d'informació del transport de l'Àrea Metropolitana de Barcelona i de tot Catalunya.

- **Fase T2:** comportarà el canvi de sistema tarifari vigent a un únic sistema tarifari integral, arreu de Catalunya, amb la qual cosa s'afavorirà la interoperabilitat i la implantació a tot el territori. S'adequarà la xarxa de centres d'atenció de tot Catalunya i s'ampliaran el Centre d'Atenció de Catalunya i el Centre d'Informació del transport de Catalunya.

La nova tecnologia és la targeta xip *contactless* d'altres prestacions. Cal per tant proveir el sistema de transport amb el nou equipament: se'n va licitar la compra, instal·lació i gestió a través d'un contracte de col·laboració publico-privada que va ser adjudicat al grup SOC Mobilitat pel que fa a l'àmbit de la Regió Metropolitana de Barcelona.

Les millores inherents al canvi tecnològic es refereixen a:

- Informació als viatgers de la prestació del servei en temps real.
- Seguretat de les dades del sistema.
- Capacitat d'adequació de l'oferta a la demanda.
- Increment de canals de compra i recàrrega (*on-line*).
- Creació del Centre d'Atenció Central.
- Creació del Centre d'Informació i Gestió del Transport.



Els treballs que s'han iniciat durant el 2015 corresponen a la fase T1 i fan referència a:

- Enginyeria i disseny de les solucions tecnològiques necessàries adaptades a l'equipament de cada operador.
- Redacció dels projectes específics de cada operador (TMB–Metro, L9 i Bus TB, FGC, TRAM, Rodalies de Catalunya Renfe i Bus Embarcat). Elements de camp i sistemes centrals.
- Integració de l'actual sistema tarifari amb la tecnologia *contactless*.
- Disseny i implementació del nou model tècnic comú per a tot el sistema (interoperabilitat).
- Prototipatge, presèries i sèries de l'equipament ferroviari.
- Prototipatge, presèries i sèries de l'equipament embarcat.
- Sistemes informàtics centrals de l'ATM.
- Definició del nou Centre d'Atenció al Client.
- Definició del nou Centre de Gestió i Informació del Transport.
- Definició del nou Centre de Suport Tecnològic.
- Definició dels suports de validació.
- Preparació de la posada en servei a la Regió Metropolitana de Barcelona.

El calendari del projecte preveu l'inici de la implantació de la nova tecnologia al Sistema Tarifari Integrat de l'Àrea de Barcelona l'octubre de 2017 (fase T1 del projecte T-Mobilitat).

El canvi tarifari (d'un sistema mixt de targetes multiviatge i passis temporals) a una única tarifa a aplicar amb descompte, en funció de la recurrència de cada viatger, s'ha considerat convenient lligar-lo a la zonificació i tarifació comuna per a tot el sistema, en tot Catalunya. És a dir, dins la fase T2. És per aquest motiu que la implantació del nou sistema tecnològic s'ha decidit iniciar en una primera fase T1 del projecte, mantenint el marc del sistema tarifari actualment vigent a l'àrea de Barcelona (zonificació, gamma de títols, estructura de tarifes).

D'aquesta manera queda pendent una segona fase del projecte (fase T2) que suposi un únic sistema tarifari a tot Catalunya. Així, el 2016 s'inicien tasques relatives a:

- Definició del nou model tarifari.
- Canvi del sistema tarifari a la Regió Metropolitana de Barcelona.
- Redacció i concurs del projecte de la fase T2 (equipament).
- Enginyeria i disseny de les solucions tecnològiques per a Girona, Tarragona i Lleida.
- Posada en servei a tot Catalunya.

Aquestes tasques s'acabaran de perfilar en les licitacions de l'àmbit de la fase T2 del projecte.

El calendari inicial de posada en servei de la T-Mobilitat a tot Catalunya es preveu per al 2019.

Finançament del sistema

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



En aquest sentit, fins a l'any 2013 l'instrument més important per definir el marc de finançament del transport públic metropolità ha estat el contracte programa que ha signat l'ATM, representant de les administracions consorciades (Generalitat de Catalunya, Ajuntament de Barcelona i AMB), amb l'Administració General de l'Estat (AGE).

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

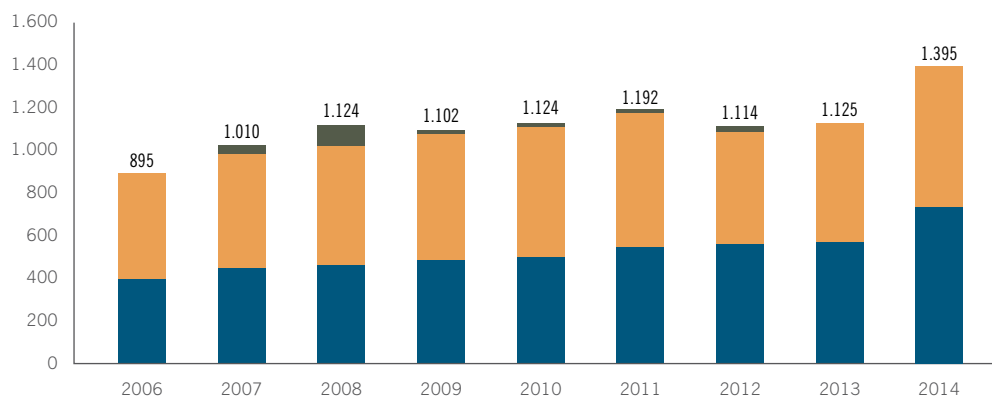
L'any 2013 es va signar el darrer contracte programa entre l'Administració General de l'Estat i l'ATM. A partir de l'any 2014 s'ha incorporat a la Llei de Pressupostos Generals de l'Estat una disposició per la qual s'atorga una subvenció nominativa a l'ATM.

Així mateix, les aportacions de l'Administració General de l'Estat s'han reduït de manera sensible, atès que han passat de 150 M€ l'any 2010 a 95 M€ l'any 2013.

INGRESSOS DEL SISTEMA

UNITATS:
M€/ANY

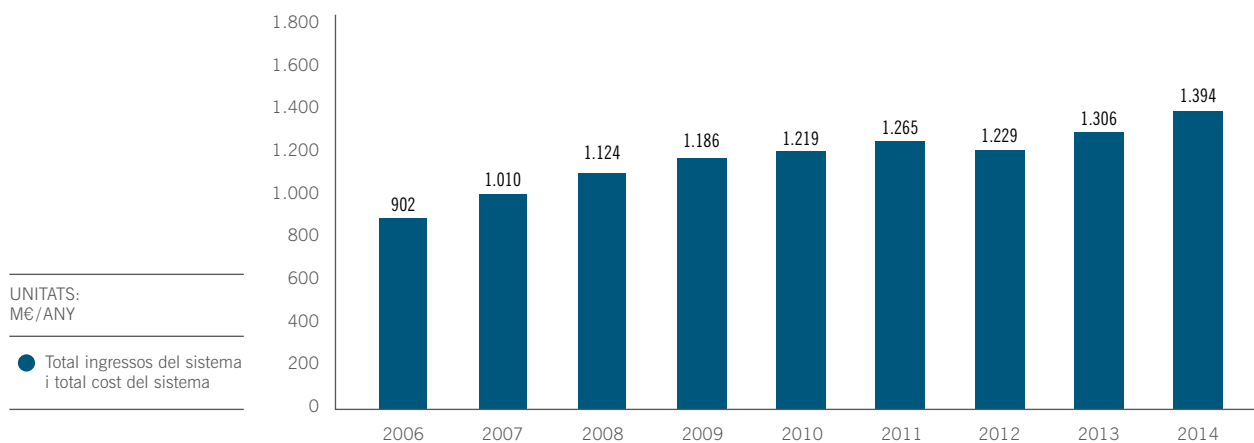
- Recaptació usuaris
- Aportacions reals adm. públiques
- Altres



En aquest entorn, el sistema de transport ha patit dificultats a l'hora de contenir els costos. En aquest sentit, s'han de tenir en compte les següents consideracions:

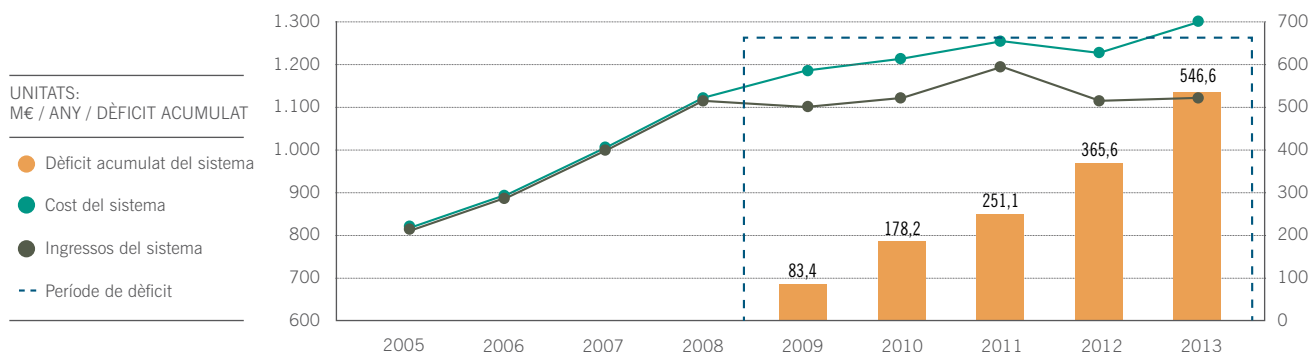
- Les infraestructures de transport públic projectades amb anterioritat a la generació de dèficit han implicat un increment de les despeses corrents quan han entrat en funcionament.
- La consideració del sistema de transport públic com a peça essencial de l'estat del benestar ha comportat el plantejament de no fer retallades en el servei de transport i de mantenir els seus estàndards de qualitat.

COST DEL SISTEMA (NECESSITATS CORRENTS)



Així, la desviació entre els ingressos i els costos del sistema des de 2009 fins a 2013 ha comportat que el dèficit acumulat sigui de 546,6 M€, consignats com a aportacions diferides per part de les administracions.

DÈFICIT DEL SISTEMA (ENDEUTAMENT BRUT)



Durant aquest període s'ha anat amortitzant part de l'endeutament, amb un endeutament net a finals de l'any 2013 de 411,8 M€.

A partir del segon semestre de 2013, i a conseqüència de la greu situació financera, es va iniciar la redacció del Pla marc del programa de sanejament financer del sistema de transport públic i de refinançament del deute, per tal d'equilibrar i sanejar el finançament del sistema de transport a curt i llarg termini.



Pla marc de finançament del sistema de transport

Una vegada constatada la greu situació financera del sistema de transport, s'ha produït l'acord de sanejament financer del sistema de transport, que recull el compromís de les administracions consorciades, l'ATM i els operadors de transport en el reequilibri econòmic del sistema per tal de garantir un servei essencial per a la ciutadania.

Per primera vegada s'han formalitzat diversos pactes i acords a llarg termini que estableixen les bases per al finançament del sistema i el repagament del seu endeutament.

Pacte metropolità per al transport públic

El conseller de Territori i Sostenibilitat, Santi Vila, l'alcalde de Barcelona, Xavier Trias, i el vicepresident de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, Antonio Balmón, van mantenir el 17 de febrer de 2014 una primera reunió de treball amb l'objectiu d'aconseguir un gran pacte metropolità per al transport públic. Aquest pacte es va signar el 6 de març, coincidint amb el Consell d'Administració de l'ATM, i van acordar:

- Redactar un pla de sanejament del deute existent que recuperi l'equilibri entre els ingressos i costos del sistema.
- Augmentar les aportacions econòmiques de les administracions consorciades durant els propers tres anys i el compromís d'increment a partir del 2017 en funció de la ponderació objectiva entre l'IPC general i l'IPC del transport per al sosteniment del sistema. D'aquesta manera, la Generalitat mantindrà l'aportació per a 2014, incrementarà en 2,4 M€ la de 2015 i en 5,5 M€ la de 2016. Per la seva part, l'Ajuntament de Barcelona augmentarà cada any en 10 M€ les aportacions de 2014, 2015 i 2016, mentre que l'increment per a l'AMB serà de 7 M€ anuals en els mateixos tres anys. Així, a partir de 2016 l'aportació de la Generalitat al sistema serà de 289,1 M€, la de l'Ajuntament de Barcelona, de 110,4 M€ i la de l'AMB, de 115,6 M€. En tots tres casos s'hi sumarà cada any l'augment ponderat de l'IPC.
- Preveure la sostenibilitat dels nous serveis que es posin en marxa a partir de les noves aportacions al sistema que faci l'administració que proposa l'increment de serveis. En aquest sentit, l'acord ja incorpora l'augment d'oferta que suposarà l'entrada en funcionament de la L9 i els perllongaments de FGC a Terrassa i Sabadell.
- Dissenyar noves mesures d'estalvi per als operadors públics amb el compromís de reduir l'endeutament del sistema a curt termini. Aquesta mesura inclou una clàusula social que garanteix que no es poden produir acomiadaments.

- Confeccionar un pla d'estímul de la demanda que estableixi a partir del 2015 una millora del model tarifari, amb un sistema objectiu de preus, i amb la garantia que les aportacions dels usuaris via tarifes mai serà superior al 50 % del cost total del sistema. Aquest pla inclou avançar cap a una nova fórmula més equitativa del càlcul de les diferents zones tarifàries i dels diferents títols, incloent un replantejament de la T-10. Aquestes actuacions ja formarien part del nou sistema tarifari de la T-Mobilitat que s'ha de començar a implantar de manera progressiva a partir de 2015. L'objectiu és que l'aportació de l'usuari en el finançament s'incrementi a través d'un augment de la demanda amb un pla d'estímul efectiu i per mitjà de la potenciació de l'usuari recurrent del sistema.
- Introduir criteris ambientals que penalitzin econòmicament el transport privat i que els ingressos reverteixin de manera finalista en el manteniment del sistema de transport públic.
- Mantenir la tarifació social existent, que actualment representa el 22 % dels viatges que es realitzen en el sistema. En aquest sentit, s'ha acordat crear una taula social per tal d'implicar en les propostes i polítiques de mobilitat que s'impulsin des de l'ATM les entitats i associacions de caire social.

Pla marc de finançament 2014-2031

El Consell d'Administració de l'ATM, reunit en sessió de 6 de març de 2014, va acordar aprovar la proposta de Pla marc del programa de sanejament financer del sistema de transport públic i de refinançament del deute 2014-2031 i les bases per a la redacció del Pla quadriennal de finançament 2014-2017 amb les administracions i dels contractes programa 2014-2017 amb els operadors de transport, que va ser ratificat pels òrgans de govern de les administracions consorciades.

El Pla marc 2014-2031 de reequilibri econòmic financer del sistema de transport públic té dues línies de treball diferenciades:

- En primer lloc, equilibrar les necessitats corrents del sistema i les aportacions de les administracions, en el període 2014-2016, mitjançant un increment d'aportacions de les administracions (Conveni de finançament) i una contenció de la despesa per part dels operadors de transport (Contractes programa).
- En segon lloc, refinançar amb les entitats financeres l'endeutament del sistema del període 2009-2013 i un nou finançament per equilibrar els comptes del sistema en el període 2014-2016 (Contracte de finançament amb les entitats financeres).

Aquests tres documents (Conveni de finançament entre les administracions, Contractes programa amb els operadors de transport i Contracte de finançament amb les entitats financeres), que desenvolupen el Pla marc 2014-2031, varen ser aprovats pel Consell d'Administració de l'ATM celebrat el 28 d'octubre de 2014 i ratificats per les administracions consorciades el 28 d'octubre pel Consell Metropolità de l'AMB, el 31 d'octubre pel Plenari de l'Ajuntament de Barcelona i el 4 de novembre pel Consell de Govern de la Generalitat.

Conveni de finançament entre les administracions

El Conveni de finançament entre les administracions inclou la signatura dels documents:

- Pla quadriennal 2014-2017 amb el detall de les aportacions en el període esmentat.
- Compromís de finançament del sistema de transport en el període 2014-2031 en compliment del que s'estableix en el Pla marc 2014-2031.

Les aportacions de les administracions consorciades es fixen en el Pla marc de finançament 2014-2031, per tal d'equilibrar financerament el sistema de transport.

Les entitats que han signat el Pla quadriennal són Generalitat de Catalunya, Ajuntament de Barcelona, Àrea Metropolitana de Barcelona i Autoritat del Transport Metropolità.

L'objectiu és determinar les aportacions de les administracions per cobrir les necessitats corrents del sistema de transport en l'àmbit del Sistema Tarifari Integrat de l'àrea de Barcelona i el servei del deute derivat del contracte de refinançament financer del sistema de transport.

Per tant, es pretén igualar el cost del sistema per despesa corrent als ingressos per subvenció i recaptació. D'aquesta manera, per primer cop, hi haurà un marc estable a

llarg termini (2014-2031) que permetrà fer una gestió del sistema regulant ingressos i costos.

L'increment de les aportacions per part de les administracions consorciades serà del 15 % respecte a l'any 2013, és a dir, 67 M€ addicionals en el període 2014-2017.

A partir de l'any 2017, totes les administracions s'han compromès a incrementar la seva aportació amb un increment de l'IPC.

Addicionalment, a partir de l'any 2015, la Generalitat de Catalunya aportarà 2 M€ per a la compensació tarifària als serveis interurbans d'autobusos i de Rodalies de Catalunya per a l'ampliació de l'àmbit del Sistema Tarifari Integrat a la totalitat de la província de Barcelona i a la comarca del Ripollès.

Les noves fonts d'ingressos establertes en el Pla marc de finançament 2014-2031 han de garantir l'aportació addicional per part de l'administració competent en cada una de les matèries. En aquest sentit, la Generalitat de Catalunya s'ha compromès a fer les gestions davant les empreses privades (concessionàries d'autopistes) per a la introducció d'un cànon a les autopistes a partir de l'any 2014 d'un import d'1 M€.

Així mateix, l'Ajuntament de Barcelona i l'AMB han de garantir de manera conjunta una aportació mínima addicional de 5 M€ anuals corresponents a l'establiment de recàrrecs sobre el transport privat o a una major aportació per a ajuts al servei de transport d'autobusos a partir de l'any 2015, distribuïts de la següent manera: 75 % per a l'Ajuntament de Barcelona i 25 % per a l'AMB.

En el Projecte de Llei dels Pressupostos Generals de l'Estat de l'any 2015, l'aportació de l'Administració General de l'Estat a l'ATM s'incrementa en 4 M€ respecte a l'any 2014. En cas que s'aprovi aquest increment i es mantingui en els propers exercicis, les noves aportacions

	2014	2015	2016	2017-2031
Administració General de l'Estat	Constant (igual any 2013)	Constant (igual any 2013)	Constant (igual any 2013)	Constant (igual any 2013)
Generalitat de Catalunya	Constant (igual any 2013)	Increment (2,4 M€)	Increment (5,5 M€)	Increment IPC (± 1 %)
Ajuntament de Barcelona	Increment (10,0 M€)	Increment (10,0 M€)	Increment (10,0 M€)	Increment IPC (± 1 %)
AMB	Increment (7,0 M€)	Increment (7,0 M€)	Increment (7,0 M€)	Increment IPC (± 1 %)

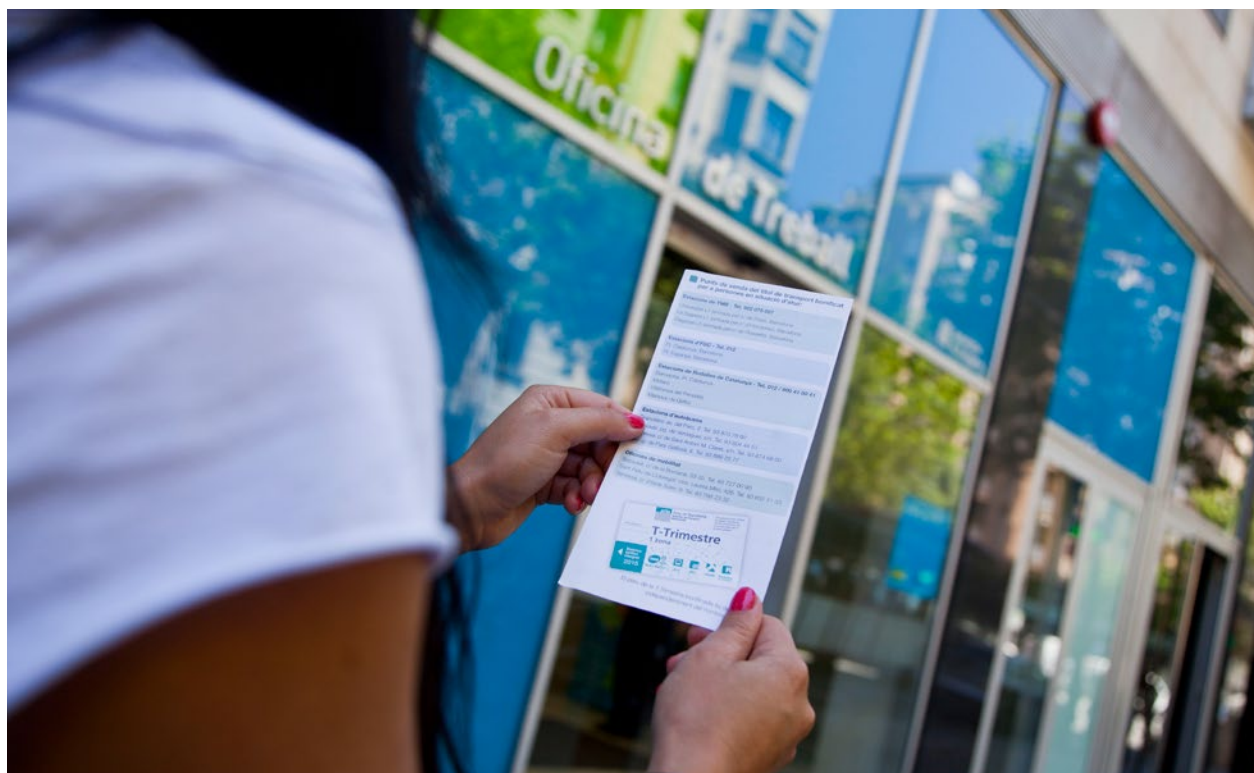
a càrrec de l'Ajuntament de Barcelona i l'AMB es reduïren en aquest mateix import, distribuïts de la següent manera: 75 % per a l'Ajuntament de Barcelona i 25 % per a l'AMB. En la taula d'aportacions de les administracions consorciades (Ajuntament de Barcelona i AMB) ja s'ha reduït aquest import.

Les administracions consorciades es comprometen, en cas de ser necessària una major aportació per subvenir el sistema de transport, a fer les actuacions pertinents dins del seu àmbit competent per garantir noves fonts d'ingressos.

Les aportacions previstes per les administracions consorciades es resumeixen en la taula següent:

	2014	2015	2016	2017 (*)
Generalitat de Catalunya	282.216.476,46 €	261.096.790,55 €	266.596.790,55 €	
Empreses privades	1.000.000,00 €	1.000.000,00 €	1.000.000,00 €	
Ajuntament de Barcelona	90.174.325,00 €	116.956.130,62 €	126.956.130,62 €	Aportació 2016 incrementada amb l'IPC a 31/12/2016
Cementiris de Barcelona	217.424,47 €	217.424,47 €	217.424,47 €	
AMB	101.763.350,00 €	114.336.860,91 €	121.336.860,91 €	
AGE	94.918.740,00 €	98.918.740,00 €	98.632.970,00 €	98.632.970,00 €

(*) Amb relació al cànon ferroviari de l'L9, s'ha considerat que en el període 2014-2031 es manté constant el cànon ferroviari de l'exercici 2013. Qualsevol modificació d'aquest import haurà de comportar el corresponent ajust en l'aportació per part de la Generalitat de Catalunya. En data de 15 de maig de 2015 es va signar un acord entre el Departament de Territori i Sostenibilitat, Infraestructures Ferroviàries de Catalunya, l'Autoritat del Transport Metropolità i Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA d'establiment del sistema de pagament del cànon d'ús del túnel de la línia 9 del metro de Barcelona, en què es va acordar que amb efectes d'1 de gener de 2015, el DTES satisfaria directament a IFERCAT la part corresponent al cànon d'ús del túnel per la quantitat que figura en el Conveni de finançament, és a dir, 28.374.170,13 € anuals.



El 5 de novembre de 2014 es va signar el conveni de finançament entre les administracions consorciades i l'ATM, que inclou el Pla quadriennal de gestió i finançament del període 2014-2017 i l'acord de compromís de finançament en el període 2014-2031.

Contractes programa amb els operadors de transport en el període 2014-2031

Acord de compromís del finançament del sistema de transport en el període 2014-2031

Els contractes programa han estat un dels pilars per equilibrar financerament el sistema de transport, definint un marc estable de finançament del servei regular de transport públic.

Aquests contractes s'han signat entre ATM-TMB, ATM-FGC i ATM-AMB (gestió interessada).

Els objectius dels contractes programa signats han estat:

- Definir un marc estable de finançament del servei regular de transport públic.
- Garantir un servei de transport públic com a mitjà per atendre les necessitats de mobilitat i millorar-ne el nivell d'eficiència.
- Definir un marc estable de gestió de l'endeutament del sistema a través d'FMB (Ferrocarri Metropolità de Barcelona).
- Garantir la capacitat financera d'FMB per fer front a totes les obligacions derivades d'aquest endeutament.

Aquest marc estable de finançament del sistema de transport suposa reequilibrar el sistema reduint el dèficit a zero en 3 anys. El dèficit de l'any 2013 va ser de 181 M€, la qual cosa obliga a un increment d'aportacions amb contenció de la despesa.

Mantenir el cost del sistema suposa una reducció del cost corrent i un estalvi en aquelles partides amb capacitat d'actuació per part de l'operador, que haurà d'ajustar les despeses de manteniment, les inversions de reposició o mantenir la massa salarial.

Així mateix, s'ha aprovat l'acord de compromís de finançament del sistema de transport en el període 2014-2031 entre TMB i ATM, que defineix un marc estable de gestió del finançament del sistema a través de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A.

El 5 de novembre de 2014 es varen signar els Contractes programa amb els operadors de transport (TMB, FGC i AMB / gestió interessada) per al període 2014-2017 i l'acord de compromís de finançament per al període 2014-2031 entre TMB i ATM.

Contracte de sanejament i finançament del sistema de transport públic en el període 2014-2031

El tercer pilar per equilibrar el sistema de transport és el Contracte de refinançament i sanejament financer del sistema de transport entre FMB, que és l'instrument financer que utilitza el sistema, i les entitats financeres, per mitjà d'un préstec sindicat per cobrir les necessitats reconegudes i diferides del sistema de transport en el període 2009-2013 i les noves necessitats per equilibrar el sistema de transport en el període 2014-2016. Aquest contracte també el signa l'ATM per garantir l'aportació del servei del deute durant tot el període del préstec, 2014-2031.

El contracte de finançament sindicat a llarg termini s'ha subscrit entre FMB, en qualitat de prestatària, l'ATM, en qualitat d'obligada, i les societats anònimes Caixa-Bank, Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, Bankia, Banco Santander, Bankinter, Banc de Sabadell i Banco Popular Español, en qualitat de prestamistes.

El 6 de novembre de 2014 es va signar el contracte de préstec sindicat per un import de 472,3 M€ i per un període de 17 anys, 2014-2031, amb carència de principal fins al 2017 i 15 anys d'amortització.

Impacte econòmic en el pla marc de les polítiques tarifàries aprovades en els consells d'administració

En el Consell d'Administració del 12 de desembre de 2014, es va reduir per primera vegada el preu de la targeta T-10 (d'1 a 6 zones), concretament un 3,4 % respecte de la tarifa de 2014. També es van rebaixar els preus dels títols bonificats, la T-Trimestre per a persones en atur i la T-70/90 FM/FN, que es calculen en base al preu de la targeta T-10. Pel que fa a la resta de títols de transport, es varen congelar, mantenint el mateix preu de 2014.

Aquestes aportacions, que engloben tant la congelació de tarifes com la reducció de preu de la T-10, seran constants per a l'any 2015, així com per a l'exercici 2016, a partir del qual s'actualitzaran conforme a l'IPC.

APORTACIONS ADDICIONALS ANUALS 2015-2031 (M€)	PER CONGELACIÓ DE PREUS		PER REDUCCIÓ T-10		TOTAL	
	M€	%	M€	%	M€	%
Generalitat de Catalunya	3,875	51,0 %	0,000	0,0 %	3,875	21,4 %
Ajuntament de Barcelona	1,899	25,0 %	7,022	66,7 %	8,921	49,2 %
AMB	1,824	24,0 %	3,500	33,3 %	5,324	29,4 %
Total	7,598	100,0 %	10,522	100,0 %	18,120	100,0 %

Tancament any 2015

En el Consell d'administració del 6 de juliol de 2016, d'acord amb les actes de les comissions de seguiment que s'havien celebrat de manera prèvia, es va aprovar la liquidació dels contractes programa entre l'ATM i els operadors (TMB, FGC i AMB [gestió indirecta]) de l'exercici 2015.

Així mateix, en el mateix Consell es va procedir a informar els membres del Consell d'Administració del tancament de l'any 2015 del Pla marc 2014-2031.

ORIGEN DE FONTS	M€
Recaptació sistema ⁽¹⁾	768,86
Aportacions administracions	599,89
AGE	98,92
Generalitat de Catalunya	285,90
Generalitat de Catalunya a ATM	285,90
Aportacions empreses privades	0,00
Ajuntament de Barcelona	115,63
AMB	99,44
Altres aportacions	0,46
EEFF: préstec sindicat	40,30
Total parcial	1.409,51
Aportacions Administracions tarifació social	19,84
Generalitat de Catalunya	5,01
Cementiris de Barcelona	0,19
AMB	14,64
Total origen de fons	1.429,35

APLICACIONS DE FONTS	M€
Distribució recaptació operadors ⁽¹⁾	768,86
Subvencions operadors⁽²⁾	621,57
Total TMB	331,33
TMB despesa corrent	315,31
TMB EEFF: retorn préstec sindicat (pagament ATM)	16,01
AMB	109,11
AMB despesa corrent	91,38
Regularització anys anteriors	17,73
AMB aportació diferida (pagar 2018)	0,14
FGC	46,25
FGC despesa corrent	46,25
FGC aportació diferida (pagar 2018)	0,00
TRAM	95,46
Autobusos DGTM	33,82
Rodalies de Catalunya (RENFE)	3,85
AMTU	0,02
Altres sistemes (expropiacions...)	1,73
Total parcial	1.390,43
Tarifació social	19,84
Total aplicacions de fons	1.410,27

DIFERÈNCIA	M€
Origen-aplicacions	19,08
Pendent d'aplicació	11,44
Fons de reserva SISTEMA 2015	7,63

(1) Inclou la totalitat d'ingressos del sistema.

(2) Només inclou les subvencions de l'ATM als operadors.



Un cop efectuades les tres liquidacions dels contractes programa 2015 amb els operadors, en tots tres casos s'ha obtingut un fons de reserva, gràcies al qual, sumat al Fons de Reserva del sistema (ATM), s'ha obtingut un fons de reserva total de l'exercici 2015 de 39 M€ i un acumulat (2014-2015) a 31/12/15 de 49,18 M€.

Cal tenir present:

- Una part del Fons de reserva generat pels operadors del contracte programa anirà destinada a finançar la política tarifaria de l'any 2016 aprovada pel Consell d'Administració de l'ATM de 23 de desembre de 2015, així com per cobrir, si s'escau, desviacions de la resta dels exercicis del contracte programa.
- El Fons de reserva generat, tal com es preveu en el Pla marc 2014-2031, ha de servir per retornar el Préstec sindicat, atès que a partir de l'any 2017 es comença a retornar el capital.

	FONS DE RESERVA 2015 (M€)	FONS DE RESERVA ACUMULAT 2014-2015 (M€)
Fons de reserva operadors	31,37	38,91
Fons de reserva TMB	21,53	24,26
Fons de reserva AMB (Gestió indirecta)	2,83	3,85
Fons de reserva FGC	7,01	10,80
Fons de reserva SISTEMA	7,63	10,27
Total fons de reserva	39,00	49,18

Evolució principals magnituds

Aportacions Administracions

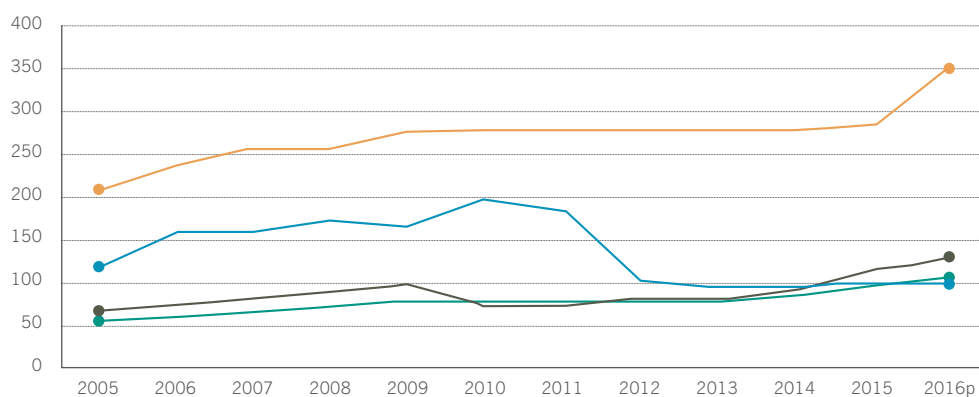
Les principals fonts d'ingressos del sistema de transport són les aportacions de les administracions públiques i els ingressos via tarifa.

Les aportacions de les Administracions per a l'any 2015 varen incrementar-se en la seva totalitat en més d'un 8 % respecte de les de 2014.

EVOLUCIÓ APORTACIONS ADMINISTRACIONS 2003-2016

UNITATS:
M€/ANY

- AGE
- Generalitat de Catalunya
- Ajuntament de Barcelona
- AMB



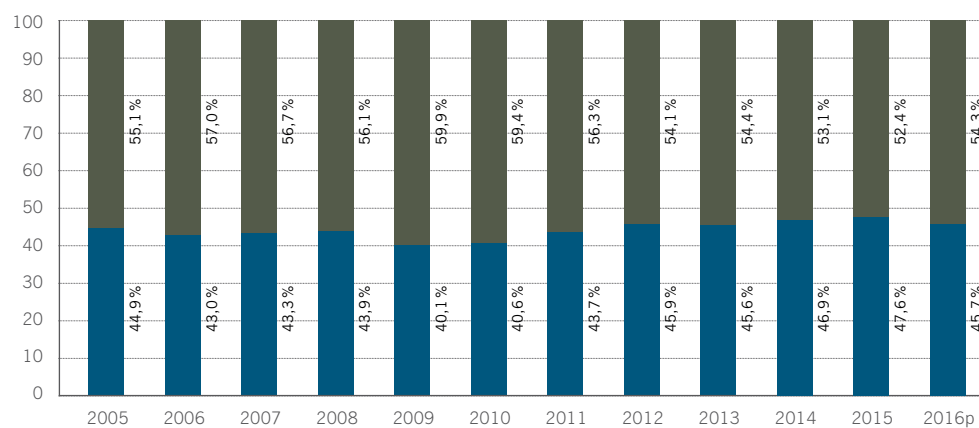
Percentatge de cobertura

Per tal de calcular el percentatge de cobertura, cal tenir presents els ingressos del sistema un cop descomptats els ingressos de Rodalies de Catalunya (RENFE) i de l'AMTU, atès que en les subvencions dels operadors no es tenen en compte les subvencions rebudes per part de les altres administracions.

Per al 2015 han estat de 600,07 M€ i, per tant, el percentatge de cobertura és del 47,6 %.

PERCENTATGE DE COBERTURA

- Aportació usuari
- Subvencions



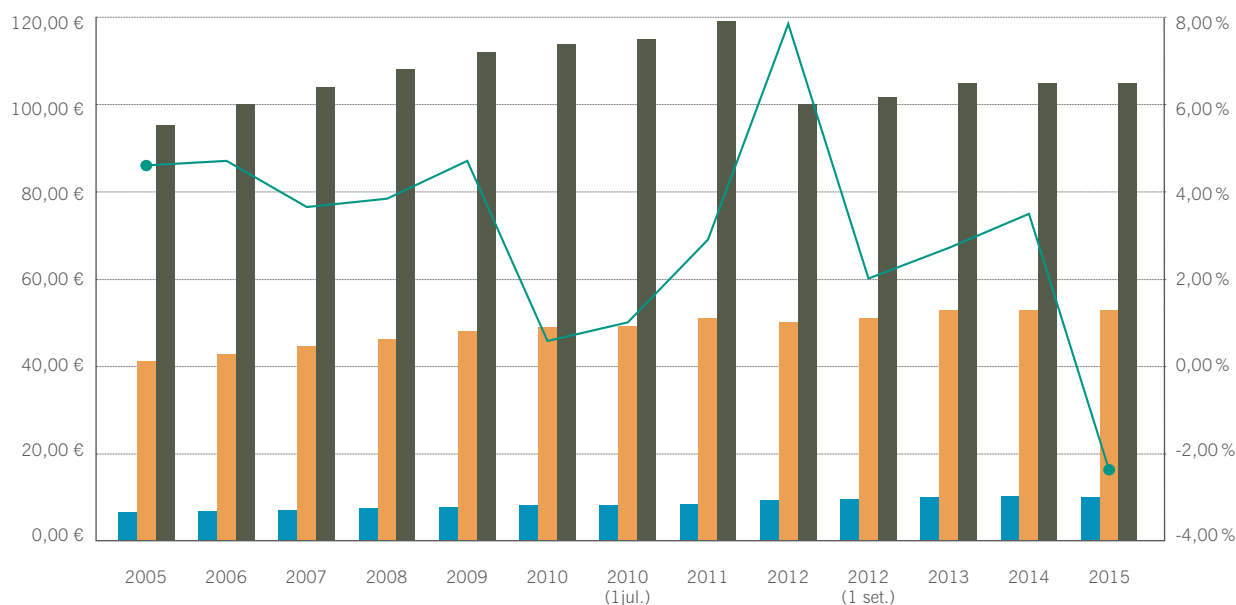
Evolució de les tarifes de transport públic

Una de les variables clau en el transport públic són les tarifes; tal com s'observa en el gràfic adjunt, fins a l'any 2014 l'evolució de la tarifa mitjana era positiva; i a partir de l'any 2015, les administracions públiques van apostar per una política tarifària que reduís la tarifa mitjana.

EVOLUCIÓ TARIFES TRANSPORT PÚBLIC

CODI	TÍTOL / TARIFA MITJANA (€)	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2010 (1 JULIOL)	2011	2012	2012 (1 SET.)	2013	2014	2015
●	T-10 1 zona	6,30	6,65	6,90	7,20	7,70	7,85	7,95	8,25	9,25	9,45	9,80	10,30	9,95
●	T-Mes 1 zona	40,75	42,75	44,35	46,25	47,90	48,85	49,30	51,00	50,00	50,95	52,75	52,75	52,75
●	T-Jove 1 zona	95,20	100,00	104,00	108,00	112,00	114,00	115,00	119,00	100,00	101,85	105,00	105,00	105,00
●	Δ% tarifa mitjana	4,59 %	4,70 %	3,65 %	3,84 %	4,75 %	0,57 %	1,00 %	2,91 %	7,88 %	2,00 %	2,70 %	3,50 %	-2,40 %
●	Δ% TMP Pla marc													0,00 %

- L'1 de juliol de 2010 es revisa l'IVA reduït, que passa del 7 % al 8 %. L'1 de setembre de 2012 es revisa l'IVA reduït, que passa del 8 % al 10 %.
- Targeta T-12: va entrar en funcionament el setembre de 2009. L'any 2012 es va ampliar l'edat d'utilització fins als 13 anys (inclosos) i l'any 2016 s'ha ampliat fins als 14 anys (inclosos).
- Targeta T-Jove: l'any 2010 es va ampliar l'edat d'utilització dels 21 als 25 anys.
- Targetes FN/FM: l'any 2010 es crea la gamma de títols per a famílies nombroses i l'any 2011 s'amplia a les famílies monoparentals.



Altres actuacions

Sistema d'Ajuda a l'Explotació

Durant l'any 2015 el Sistema d'Ajuda a l'Explotació (SAE) multiflota de recursos compartits ha continuat refermant la seva consolidació com la més important plataforma de recursos compartits per a les empreses de transport per a la gestió i regulació de les seves flotes d'autobusos, i com el més important proveïdor d'informació *on-line* del temps d'arribada dels vehicles i flotes en servei en l'àmbit territorial de Catalunya.

El sistema està format actualment per 990 autobusos gestionats per 34 empreses de dins i fora de l'àmbit geogràfic de l'ATM i pertanyents a 3 administracions titulars. Totes elles disposen d'accés informatitzat directe a la informació generada per l'explotació de llurs flotes, i en el cas de les administracions titulars, de llurs concessionaris.

Complementàriament, durant el període 2015 s'ha continuat proveint d'informació en temps real parades d'autobús ubicades majoritàriament a la Regió Metropolitana de Barcelona, però també a la resta de municipis de l'RMB, Lleida, Girona, etc, així com a les aplicacions web i mòbil gestionades tant per operadors com per administracions.

En aquest darrer aspecte, el d'utilitzar el SAE com a font d'informació al viatger, la coordinació amb aquelles entitats de referència quant a la gestió final d'usuari, com Cetransa de l'AMB, així com la Generalitat de Catalunya i ajuntaments importants, com ara el de Lleida i Girona, entre d'altres, és sempre el principal objectiu que se segueix per part de l'ATM.

En totes aquelles parades en què conflueixen línies gestionades pel SAE multiflota s'informa de les previsions d'arribades, de manera que el viatger rep informació amb independència de l'operador del servei de transport. Això és possible, addicionalment, per la coordinació impulsada en el seu moment per l'ATM, així com l'AMB, i els operadors TMB i TUSGSAL –en un primer estadi– i, posteriorment, amb la Generalitat de Catalunya i AMTU quant a la normalització dels protocols i mitjans d'informació de la resta de sistemes de gestió de flotes individuals d'operador, presents en l'àmbit de l'ATM.

Durant el període 2014-2015 s'ha ampliat la cobertura d'aquest servei, de manera que el SAE multiflota informa de més de 4.500 parades, duplicant sobradament les 2.050 parades informades durant el període 2013-2014.

En aquest sentit, i a nivell de sistemes de l'ATM, s'han dut a terme millores en les aplicacions, així com de contínua evolució de les plataformes que donen servei global als

sistemes –tant als operadors que gestionen les seves flotes, com les dedicades a generar informació de previsions en temps real–, a fi d'augmentar-ne la potència i capacitat i estar preparats per satisfer les demandes en creixement important de sol·licitud de millora i de noves funcionalitats.

Paral·lelament, donada la necessitat de millora contínua de la qualitat del servei de transport per part dels titulars, l'explotació de la informació generada a nivell de flotes per a cada operador, com la puntualitat, la regularitat, etc., és un aspecte que fonamentarà els plans de millora global del SAE multiflota a curt i mitjà termini.

Pel que fa a això, durant el 2015 l'ATM ha continuat el manteniment evolutiu d'eines d'explotació de la dita informació, que posa a disposició dels usuaris (empreses, titulars) mitjançant una plataforma sinèrgica d'avançades tècniques de *data mining*. Aquesta eina permet identificar punts d'explotació que fins ara podien condicionar els resultats globals, augmenta l'agilitat en la diagnosi d'anomalies de funcionament del servei o del propi SAE, flexibilitza la generació autònoma d'indicadors, allibera recursos dels departaments de sistemes de les empreses, etc.

Finalment, cal esmentar que el SAE multiflota continua participant en altres projectes complementaris d'informació al viatger. L'exemple més significatiu és el Router de Transport Públic de la Generalitat de Catalunya, MOU-TE, projectes europeus com My-Way, etc.

SERMETRA, SL

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

A finals de 2015 SERMETRA té subscrits 8 contractes de manteniment de diferents tipologies amb diversos proveïdors de la indústria que presten serveis als diferents clients, que sumen 38 empreses de transport.

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

Actualment SERMETRA gestiona més de 1.900 equips de venda i validació, així com 681 del total de 950 vehicles equipats amb SAE Multiflota ATM.

Aquest volum es tradueix en una xifra neta de negoci vora els 1.200.000 € l'any 2015.

Durant l'any 2015 SERMETRA ha mantingut els estàndards de qualitat dels diferents serveis de manteniment dels Sistemes a bord dels autobusos, Validació i Venta (SVV), i Ajuda a l'Explotació (SAE) sense deixar de cercar alhora la millora contínua en cadascun d'ells.

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

Pel que fa a les relacions contractuals amb els proveïdors, durant l'últim trimestre de 2015 s'han dut a terme els procediments de renovació dels contractes per al 2016, realitzant-se segons els principis de publicitat, concurrència, transparència, confidencialitat, igualtat i no-discriminació, essent SERMETRA considerada com a poder adjudicador. D'aquesta manera SERMETRA ha seguit les instruccions internes de contractació creades a fi de dur a terme aquest procés i tots els propers.

D'altra banda, SERMETRA s'ha involucrat molt activament en la gestió de la informació dinàmica en temps real que proporciona l'ATM per als diferents canals d'informació dels operadors de transport i ajuntaments, panells, marquesines, aplicacions de mòbil, web, entre ells TMB, AMB, AMTU, Generalitat (TES), etc. A finals de 2015 gestiona l'emissió d'un volum d'informació corresponent a més de 4.500 parades.

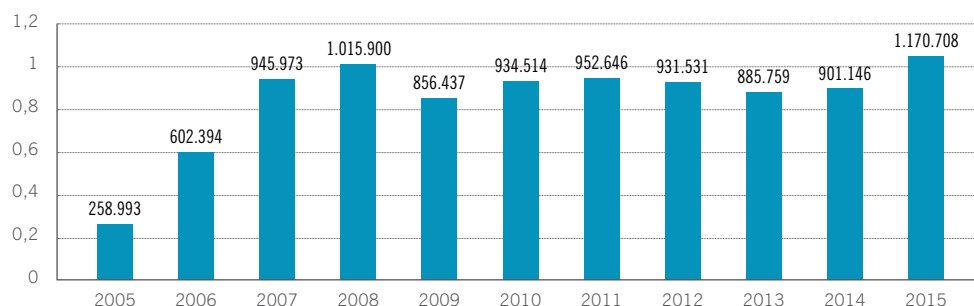
Gràcies al coneixement que va consolidant respecte al Sistema Tarifari Integrat, SERMETRA dona també suport al servei jurídic de l'ATM mitjançant l'elaboració d'informes sobre l'ús de títols fraudulents, falsificats, clonats, etc.

Finalment, SERMETRA participa en el desenvolupament, disseny i implantació del projecte T-Mobilitat, i lidera la implantació del Projecte de bus embarcat dels operadors d'autobús de l'ATM.

IMPORT NET XIFRA DE NEGOCI

UNITATS:
€/ANY

● Import net



Comissió de Nomenclatura

La Comissió de Nomenclatura consta d'un representant de cada una de les administracions consorciades, així com d'un representant dels diversos operadors ferroviaris. És a dir, hi són representats els organismes i empreses següents:

- Gabinet Tècnic del Departament de TES
- Direcció General de Transports i Mobilitat del Departament de TES
- Ajuntament de Barcelona
- Àrea Metropolitana de Barcelona
- Transports Metropolitans de Barcelona
- Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
- Tramvia Metropolità
- Renfe Operadora

El director tècnic de l'ATM la presideix i hi assisteixen dues persones més d'aquest mateix organisme.

Durant el 2015 es van aprovar els dos documents següents:

- "Composició i objectius de la Comissió de Nomenclatura"
- "Normativa sobre la personalització d'estacions ferroviàries"

Projecció exterior

EMTA, European Metropolitan Transport Authorities

L'EMTA és l'associació d'autoritats del transport d'una trentena de ciutats europees que aplega les aglomeracions metropolitanes més rellevants d'Europa, de la qual l'ATM forma part. Celebra anualment dues assemblees generals, així com diverses reunions de treball en les quals es debaten aquelles qüestions d'interès comú per a tots els membres. L'ATM va participar activament en les dues Assemblees Generals semestrals celebrades, respectivament, a Oslo, el maig, i a Vilnius, l'octubre.

L'ATM també forma part del Comitè de Direcció d'EMTA, i per tant ha participat en les reunions celebrades per aquest òrgan de govern.

Anualment, l'EMTA publica un baròmetre, que és el recull d'informacions majoritàriament quantitatives sobre aspectes de mobilitat i de transport públic de cada aglomeració. Actualment ja es disposa de l'edició 2014; amb el temps s'acaba generant un banc de dades que en permet la comparació eficaç, tant sincrònica com diacrònica. Existeix una comissió, de la qual l'ATM també forma part, que decideix els continguts que han d'integrar el baròmetre i modificar, per tant, el qüestionari que posteriorment hauran d'omplir les ciutats membres.

El baròmetre ens permet afirmar que l'RMB té una distribució modal favorable al transport públic, amb un valor molt superior a la mitjana de les aglomeracions metropolitanes de l'EMTA, una oferta de transport públic per superfície i habitants superior a la mitjana i una tarifa mitjana inferior, mentre que té valors inferiors a la mitjana en velocitat comercial, demanda per habitant i oferta de vehicles-km per habitant.

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

Observatorio de la Movilidad

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

Aquest any s'ha celebrat la XII Jornada del Observatorio de la Movilidad, on es va presentar la versió de l'Observatorio de l'any 2013, el mes d'abril, a Granada.

Projectes europeus

ALAMYS, Asociación Latinoamericana de Metros y Subterráneos

ALAMYS té com a missió compartir experiències i promoure coneixements que duguin a implementar les millors pràctiques entre els seus membres, permetent el desenvolupament i la implementació dels sistemes de transport massiu sobre rails, contribuint així a la qualitat de vida dels habitants i a la mobilitat sostenible de les ciutats.

L'ATM forma part d'aquesta associació com a membre principal des de l'any 2015; va participar al Congrés anual i a la 29a Assemblea General de Socis celebrada a Lima (Perú).



MyWay

L'ATM participa en el projecte MyWay (European Smart Mobility Resource Manager). Igual que el Superhub s'inclou en el 7è Programa Marc i té com a objectiu el desenvolupament d'una aplicació (l'app per a iOS i Android) per informar i aconsellar l'usuari en les seves necessitats de mobilitat. Els elements innovadors d'aquest projecte són: considerar les preferències dels usuaris en el càlcul de rutes de transport, la multimodalitat en les solucions (incloent tant transports públics com privats), la possibilitat de realitzar el seguiment del viatge de l'usuari, informar d'incidències i recalculer el viatge. La durada és de setembre de 2013 a febrer de 2016.

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

Durant l'any 2015, a més de les reunions telefòniques setmanals, van realitzar-se assemblees presencials plenàries a Atenes i Berlín. També es va realitzar una jornada per presentar el funcionament de l'app My Way així com per reclutar usuaris per testejar l'app durant la Fase 2 del projecte. L'app s'ha desenvolupat en versió iOS i Android i es pot baixar actualment d'Apple Store i Play Store.

City-HUB

L'ATM participa també en el projecte europeu City-HUB, que té com a objectiu afavorir la intermodalitat. Entre altres fites lligades a aquest concepte, analitza diversos intercanviadors amb la intenció de facilitar la interconnectivitat entre modes, millorar l'experiència dels usuaris mentre utilitzen l'intercanviador i reduir els impactes ambientals negatius com a conseqüència del seu bon disseny. Aquest projecte ha finalitzat l'any 2015.

Action COST TU1004 TransITS

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

En el seu Comitè de Direcció també figura un membre de l'ATM, i la seva durada és de quatre anys, comptadors a partir del maig de 2011.

Durant l'exercici 2015 va celebrar-se la reunió de cloenda a la universitat de Val-de-Marne (París, França) durant el mes de maig. Aquesta reunió va organitzar-se en forma de jornada de cloenda, a la qual el representant de l'ATM va contribuir amb la presentació "ITS on the supply side. The point of view of public transport authorities".

Posteriorment, va editar-se i publicar-se el llibre *Modelling public transport flows in the era of intelligent transport systems* que s'havia estat escrivint al llarg de tota l'Action COST.

PIARC Associació Mundial de la Carretera

L'ATM ha col·laborat amb aquest organisme aportant coneixement sobre la planificació dels modes no motoritzats i del BRT en una xarxa regional de mobilitat. Durant l'any 2015 ha participat en un Congrés a Barcelona del 27 al 29 d'abril.

PPP for Cities

El Centre Especialitzat en Partenariat Publicoprivat en Ciutats Intel·ligents i Sostenibles (PPP for Cities) és un centre internacional de recerca, innovació i assessorament per a administracions públiques de tot el món en la planificació, gestió i desenvolupament de projectes en col·laboració entre el sector públic i privat en l'entorn de les ciutats.

El centre està liderat per l'escola de negocis IESE, i forma part del programa de les Nacions Unides International Centre of Excellence on PPPs. Té el suport i patrocini de l'Ajuntament de Barcelona i d'altres administracions i empreses privades.

L'any 2015, l'ATM signa un conveni amb PPP for Cities per formar part de la xarxa. En aquest sentit, durant el mes de setembre l'ATM realitza l'assessorament a una delegació xinesa.

Conveni de col·laboració amb la Comissió Nacional per la Modernització del Transport Comú de Haití

Es va signar un conveni de col·laboració amb la Comissió Nacional per la Modernització del Transport Comú

(CNMTC) d'assessoria de l'ATM a la CNMTC a l'objecte de millorar l'eficiència del sistema de transport actualment existent al país. En concret, l'ATM donarà el suport per a la creació d'una agència de transport, la redacció del *Llibre blanc de transport* per a la modernització del sistema i la regulació d'un sistema tarifari.

Fruit d'aquest conveni, l'ATM va participar en el primer congrés de transport celebrat a Porto Príncipe els dies 2-3 de setembre, amb dues ponències sobre l'ATM (organització, funcions...) i sobre el sistema tarifari integrat.

Altres activitats de projecció exterior

Al marge de les activitats, reunions i viatges que comporten la participació en els projectes esmentats als capítols precedents, l'ATM atén sovint invitacions en les quals és convidada a exposar algun dels seus desenvolupaments. Les activitats més destacades del 2015 en aquest sentit van ser:

- Workshop informatiu del Pla Metropolità de Mobilitat Urbana (PMMU). Plans de Mobilitat a Europa: Helsinki, Frankfurt, Manchester i Copenhaguen (Barcelona).
- Jornada de presentació i debat de l'Indicador Global d'Adaptació als Impactes del Canvi Climàtic a Catalunya.
- Participació a les Jornades d'ITS Catalunya amb la presentació d'una ponència sobre l'actuació de l'ATM en projectes europeus.
- City-HUB Final Conference "Urban Interchanges: how much integration we need?" (Lille).
- Seminaris de Transport UPC 2015 "Ecomobilitat i percepció dels usuaris: cap a una nova planificació integral de la mobilitat" (Barcelona).
- Jornada sobre H2020 a les portes de la primera convocatòria, en què l'ATM va explicar la seva experiència i els seus interessos en projectes europeus.
- Jornadas Técnicas sobre Cambio Climático y Movilidad (Madrid).
- ALSTOM Tramway Club (Barcelona).
- Presentació dels plans d'actuació dels set àmbits de l'estratègia industrial (Barcelona).
- Forum comarcal de la mobilitat. CC Baix Llobregat (Sant Feliu de Llobregat).
- Visita a tramvia Saragossa.
- Reflexions a l'entorn de la mobilitat de mercaderies als polígons industrials de la Regió Metropolitana de Barcelona (Barcelona).
- PIARC (Barcelona).

- 11a Jornada AMTU (Mataró).
- Visió del ferrocarril Europeu el 2050. Conclusions del projecte Livingrail (Col·legi de Camins).
- EMTA Meeting (Oslo).
- Prevenció de riscos laborals. Anàlisi cost-benefici. Escola Enginyers Industrials (Barcelona).
- Jornada de treball "Eco TrafiX Mobility" (TES).
- Adaptació de la Infraestructura del Transport als Impactes del Canvi Climàtic (Col·legi de Camins).
- Jornada Seguretat Viària Laboral (Diputació de Barcelona).
- Jornada tècnica "El transport a la demanda" i "Comissió de Seguretat Ciutadana en el transport públic de viatgers de Catalunya" (TES, Barcelona).
- Jornada d'avaluació econòmica de polítiques públiques (Centre d'Estudis Jurídics i Formació Especialitzada, Barcelona) i 10a Edició dels Indicadors de l'Observatori de la Logística (Auditori PIMEC, Barcelona).
- Fira Congrés ACTUS (Santiago de Xile).
- TIDE Final Conference (Barcelona).
- Assessorament a delegació xinesa - PPP for Cities.
- Assemblea General MyWay (Berlín).
- EMTA Meeting (Vilnius).
- MIND-sets workshop new transport technologies, different human behaviour (Barcelona).
- Rail infrastructure charges in Europe and the internalisation of rail transport external costs: a critical review (Barcelona).
- Conference Invitation "Fostering sustainability and innovation in cities through Public Private Partnerships" (Barcelona).





Visites ateses a l'ATM

Al mateix temps, l'ATM rep visites d'organismes diversos (institucions, associacions o universitats) interessats en diversos aspectes de la seva activitat com a autoritat del transport públic i de la mobilitat. En alguns casos, van ser organitzades per algun operador i l'ATM hi va ser convidada per donar la seva visió de la mobilitat global, responnent al seu paper d'autoritat.

Al llarg de 2015, les visites ateses per l'ATM van ser:

- Universitat de Manchester (Regne Unit)
- Ajuntament de Milà i regió de Llombardia (Itàlia)
- Director de l'Instituto de Movilidad y Transporte de l'estat de Jalisco (Mèxic)
- Província de Buskerud (Noruega)
- Grup de la Universitat d'Indiana (EUA)
- Grupo Alianza de Guadalajara
- Trein Tram Bus, Jan Vanseveren

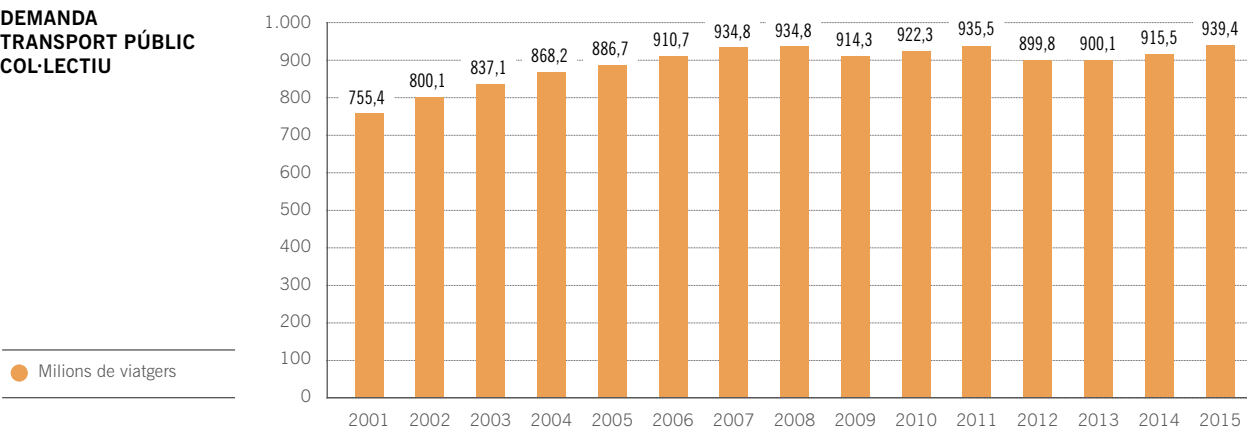
3 Estadísticas del sistema



TransMet Xifres 2015

El sistema de transport públic col·lectiu de l'àmbit de l'ATM de Barcelona va tancar l'any 2015 amb un total de 939,4 milions de viatges, un increment de demanda del 2,6 % respecte de 2014, superant el sostre de 2011, de 935,5 milions de viatges.

DEMANDA TRANSPORT PÚBLIC COL·LECTIU



- 2001: Inici Sistema Tarifari Integrat
- 2009: Ampliació totalitat comarca de l'Anoia i comarca del Bages
- 2015: Ampliació totalitat comarca d'Osona i comarques del Berguedà i Ripollès

Des de gener de 2015 l'àmbit del Sistema Tarifari Integrat abasta 346 municipis i 5,7 milions d'habitants, gràcies a la plena integració de la comarca d'Osona en la 6a corona tarifària i la de les comarques del Berguedà i el Ripollès com a 7a corona tarifària. En aquesta 7a corona la integració es va fer a través de l'oferta de packs de 10 viatges integrats. L'ampliació va suposar la incorporació al sistema de 4 estacions ferroviàries de la línia R3 de Rodalies de Catalunya (Renfe) a la comarca d'Osona i 6 estacions més a la comarca del Ripollès, així com l'entrada al sistema integrat de noves línies d'autobús interurbà dels operadors 25 Osona Bus, SA, Autocars Mir, SA, Empresa Sagalés, SA, Sociedad Anónima Alsina Graells de Autotransporte, TEISA, Transbages, SL i Transports Castellà, SA. L'1 de juliol van incorporar-se els serveis d'autobús interurbà Autocars Rovira, SL, Autocars Prat, SA i Jordi Comasòlivas.

L'any 2015 l'oferta del mode ferroviari es va completar amb l'entrada en servei, el 29 de juliol, de 3 noves estacions a Terrassa de la línia S1 de FGC (Vallparadís Universitat, Terrassa Estació del Nord i Terrassa Nacions Unides).

Pel que fa al mode autobús, l'oferta va millorar amb la continuació del desplegament de la xarxa exprés.cat dels autobusos interurbans de la Generalitat, introduint 6 noves línies de bus d'altres prestacions (febrer, agost, setembre, octubre), amb la millora de les comunicacions a l'Alt Penedès i amb un nou servei entre Ripollet i Sabadell. Respecte dels autobusos de la 1a corona, Transports de Barcelona va prosseguir amb la implementació de la Nova Xarxa Bus i a la xarxa d'autobusos de l'AMB es va modificar l'itinerari de diverses línies i es van millorar freqüències.



DADES BÀSIQUES 2015

ÀMBIT CORONES 1 A 6 DE L'STI	LÍNIES	LONGITUD XARXA (KM)	VEH-KM (MILIONS)	Δ 15/14 (%)	VIATGES (MILIONS)	Δ 15/14 (%)	RECAPTACIÓ (M€)
Metro	7	102,6	82,3	-1,0 %	385,0	2,5 %	254,60
Transports de Barcelona	100	873,2	40,1	1,0 %	187,8	1,9 %	136,70
Total TMB	107	975,8	122,4	-0,4 %	572,8	2,3 %	391,31
FGC	2	146,9	32,3	2,8 %	79,7	3,2 %	72,83
Rodalies de Catalunya (Renfe)	6	474,3	104,3	-0,8 %	106,4	1,2 %	140,82
TRAM	6	29,1	2,5	2,2 %	25,4	3,8 %	13,35
Autobusos AMB (gestió indirecta)	107	1.353,5	37,0	1,1 %	83,06	4,2 %	86,88
Autobusos DGTM (Generalitat)	415	12.264,9	43,6	8,5 %	32,4	4,4 %	41,34
Altres autobusos urbans	126	1.135,6	13,3	0,6 %	39,1	2,7 %	21,31
TOTAL	769	16.380,0	355,5	1,0 %	938,9	2,5 %	767,83

ÀMBIT 7A CORONA DE L'STI	LÍNIES	LONGITUD XARXA (KM)	VEH-KM (MILIONS)	Δ 15/14 (%)	VIATGES (MILIONS)	Δ 15/14 (%)	RECAPTACIÓ (M€)
Rodalies de Catalunya (Renfe)	1	41,5	nd	nd	0,2	33,9 %	(*)
Autobusos DGTM (Generalitat)	23	891,0	2,0	nd	0,4	10,2 %	1,03
TOTAL	24	932,5	2,0	nd	0,6	16,6 %	1,03

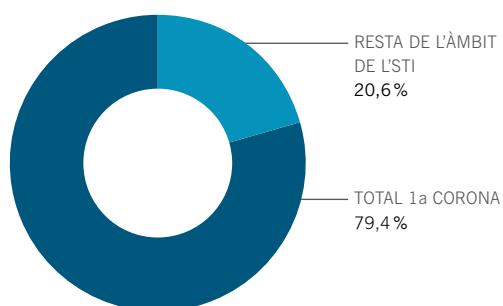
TOTAL STI	792	17.312,5	357,5	nd	939,4	2,6 %	768,86
------------------	------------	-----------------	--------------	-----------	--------------	--------------	---------------

- (*) Dades de Rodalies de Catalunya (Renfe) incloses en l'àmbit de les corones 1-6
- nd: no disponible

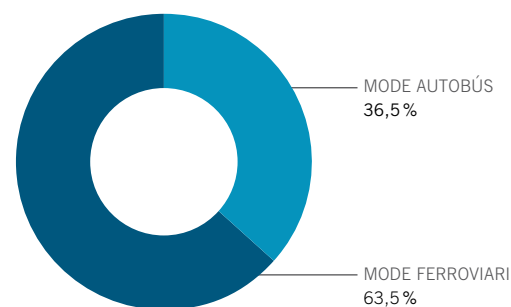
L'increment de viatges s'ha produït en tots els modes de transport. En xifres absolutes el metro, amb 385 milions de viatges, va ser el mode que més va créixer: va guanyar 9,3 milions de viatges respecte de l'any 2014.

En xifres percentuals destaquen els autobusos interurbans de la Generalitat de Catalunya, que van guanyar un 4,4 % de viatges. Els autobusos de gestió indirecta de l'AMB també van créixer un 4,2 % i el tramvia, un 3,8 %. Les línies de FGC van incrementar el passatge en un 3,2 %, en part pel perllongament del Metro del Vallès a Terrassa, que va fer augmentar la demanda en 750.000 viatges.

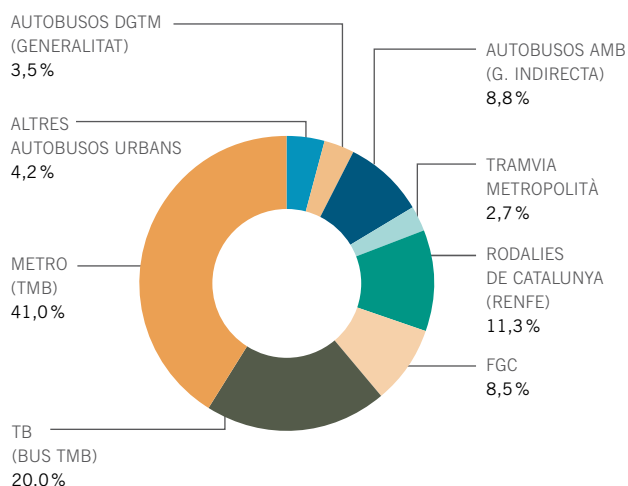
DISTRIBUCIÓ DE VIATGES PER ÀMBITS



DISTRIBUCIÓ DE VIATGES PER MODE



DISTRIBUCIÓ DE VIATGES PER OPERADORS



TRANSPORT FERROVIARI ANY 2015	LÍNIES	LONGITUD XARXA (KM)	ESTACIONS	TRENS/HORA PUNTA I SENTIT	COTXES-KM (MILIONS)	Δ 15/14 (%)	VIATGES (MILIONS)	Δ 15/14 (%)	RECAPTACIÓ (M€)
◦ 1a corona STI									
Metro									
L1		20,7	30	16	17,7	-1,1 %	105,6	2,5 %	
L2		13,1	18	17	10,6	0,6 %	41,6	3,1 %	
L3		18,4	26	18	16,3	-1,8 %	83,8	2,2 %	
L4		17,3	22	15	13,2	-1,7 %	54,1	3,2 %	
L5		18,9	26	20	16,7	-1,3 %	90,0	2,3 %	
L9 / L10		11,1	12	20	7,4	-0,1 %	8,1	-1,0 %	
L11		2,3	5	8	0,4	0,0 %	1,2	4,7 %	
Funicular Montjuïc		0,8	2	6	nd		0,5	-5,8 %	
Total	7	102,6	141	120	82,3	-1,0 %	385,0	2,5 %	254,60
FGC									
Línia Barcelona-Vallès		12,0	18	32	7,4	2,5 %	27,4	2,6 %	14,85
Línia Llobregat-Anoia		12,0	11	15	4,9	1,6 %	14,1	2,1 %	7,64
Total	2	24,0	29	47	12,3	2,1 %	41,5	2,5 %	22,49
Rodalies de Catalunya (Renfe)									
R1		29,0	12	10			7,1	4,7 %	
R2		46,1	13	10			7,5	2,2 %	
R3		20,1	9	3			1,2	6,5 %	
R4		26,5	13	8			7,0	7,2 %	
R7		7,8	5	4			0,5	1,4 %	
Total	5	129,5	52	35	nd	nd	23,4	4,7 %	nd
TRAM									
Trambaix	3	15,1	29	15	1,5	0,5 %	17,0	4,1 %	9,12
Trambesós	3	14,0	27	8	1,1	4,7 %	8,4	3,2 %	4,22
Total	6	29,1	56	23	2,5	2,2 %	25,4	3,8 %	13,35
Total 1a corona de l'STI	20	285,2	278	225	97,1	-0,6 %	475,3	2,6 %	290,44
◦ Àmbit corones 2 a 6 de l'STI									
FGC									
Línia Barcelona-Vallès		35,0	18	22	9,9	4,2 %	30,5	4,4 %	37,48
Línia Llobregat-Anoia		87,0	31	8	10,1	2,2 %	7,7	2,6 %	12,86
Funicular de Gelida		0,9	3	2 ⁽³⁾	0,0	-0,6 %	0,0	22,6 %	0,00
Total	2	122,9	52	32	20,1	3,2 %	38,1	4,0 %	50,34
Rodalies de Catalunya (Renfe)									
R1		65,6	19	10	23,7	0,3 %	27,6	0,4 %	
R2		95,6	21	10	40,1	-1,4 %	24,6	0,0 %	
R3		81,1	16	3	8,7	-4,8 %	5,2	0,1 %	
R4		115,0	27	8	28,3	0,9 %	22,8	0,4 %	
R7		5,7	2	4	1,3	-3,1 %	1,9	0,6 %	
R8		40,6	8	1	2,2	-2,8 %	1,0	3,1 %	
Total	6	403,6	93	36	104,3	-0,8 %	83,1	0,3 %	140,82⁽⁴⁾
Total corones 2 a 6 de l'STI	8	526,5	145	68	124,4	-0,1 %	121,2	1,4 %	191,16
◦ Àmbit 7a corona de l'STI									
Rodalies de Catalunya (Renfe)	1	41,5	6	1	nd	nd	0,2	33,9 %	nd
Total 7a corona de l'STI	1	41,5	6	1	nd	nd	0,2	33,9 %	nd
◦ Resum transport ferroviari									
Metro	7	102,6	141	120	82,3	-1,0 %	385,0	2,5 %	254,60
FGC	2	146,9	81	49	32,3	2,8 %	79,7	3,2 %	72,83
Rodalies de Catalunya (Renfe)	6	515,8 ⁽¹⁾	119 ⁽²⁾	36	104,3	-0,8 %	106,6	1,3 %	140,82 ⁽⁴⁾
TRAM	6	29,1	56	23	2,5	2,2 %	25,4	3,8 %	13,35
Total transport ferroviari	21	794,4	397	228	221,5	-0,3 %	596,7	2,4 %	481,60

nd: no disponible // (1) No inclou duplicitat de xarxa assignada a cada línia // (2) No inclou duplicitat d'estacions assignades a cada línia // (3) Només funciona els dissabtes i festius // (4) Dades de Rodalies de Catalunya (Renfe) pel total STI.

TRANSPORT EN AUTOBÚS ANY 2015	LÍNIES	LONGITUD XARXA (KM)	VEHICLES EN SERVEI	MITJANA EDAT FLOTA EN SERVEI	VEH-KM (MILIONS)	Δ 15/14 (%)	VIATGES (MILIONS)	Δ 15/14 (%)	RECAPTACIÓ (M€)
----------------------------------	--------	------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------	----------------	----------------------	----------------	--------------------

o 1a Corona STI

Autobusos gestió AMB									
Transports de Barcelona, SA	100	873,2	834	9,6	40,1	1,0 %	187,8	1,9 %	136,70
Authosa	2	7,5	10	7,3	0,4	2,2 %	2,1	6,9 %	0,80
Mohn, SL	24	442,4	137	6,8	9,6	1,9 %	17,4	2,5 %	9,93
Oliveras, SL	13	150,7	57	5,4	4,1	0,3 %	8,6	2,3 %	4,08
Rosanbus, SL	10	101,4	59	6,4	3,4	1,1 %	12,0	5,6 %	5,81
TCC2, SL	1	11,7	2	6,8	0,1	-57,4 %	0,1	-56,0 %	0,06
Tusgsal	41	500,7	252	6,8	12,7	0,8 %	31,3	5,1 %	14,92
Soler i Sauret, SA	7	40,3	15	6,2	0,7	0,2 %	1,7	1,9 %	0,67
SGMT, SL	2	32,4	23	6,3	4,0	0,1 %	5,5	6,3 %	27,71
Bus Nou Barris, SLU	4	26,1	6	5,6	0,5	0,5 %	0,6	3,2 %	0,19
UTE Monbus El Port	1	13,9	7	1,4	0,3	260,8 %	0,3	296,2 %	0,11
UTE Julià - Trapsa - Marfina Bus	2	26,4	36	4,3	1,2	3,7 %	3,6	1,5 %	22,60
Total 1a corona STI	207	2.226,7	1.438	8,3	77,1	1,0 %	270,8	2,6 %	223,59

o Àmbit corones 2 a 6 de l'STI

Transport interurbà DGTM (Generalitat)									
Autocars R. Font, SA	10	165,9	11	6,9	1,1	3,6 %	1,1	2,8 %	1,06
Cingles Bus, SA	22	596,6	17	5,1	1,5	8,8 %	1,0	5,1 %	0,94
Cintoi Bus, SL	10	312,8	43	4,7	4,9	7,8 %	1,4	10,4 %	2,76
CRA La Hispania, SA	21	401,1	22	7,0	1,6	-0,4 %	1,9	2,0 %	1,49
Empresa Casas, SA	17	373,0	43	5,9	3,3	5,9 %	3,5	3,9 %	4,77
Empresa Sagalés, SA	63	1.486,8	37	6,9	3,2	0,2 %	2,6	3,7 %	4,94
Empresa Plana, SL	4	146,8	11	7,9	0,9	-1,7 %	1,2	0,0 %	1,34
FYTSA	23	804,5	40	7,0	3,4	8,2 %	2,9	3,2 %	3,03
La Hispano Igualadina, SL	39	1.812,0	57	7,0	4,4	1,9 %	1,7	1,3 %	3,55
La Vallesana, SA	11	206,6	17	7,4	1,1	0,2 %	1,2	-1,7 %	1,04
Sarbus (Marfina Bus, SA)	26	383,0	64	4,4	4,2	2,7 %	4,6	3,2 %	4,78
Soler i Sauret, SA	24	448,0	40	6,9	2,6	0,7 %	3,0	2,3 %	2,83
Transportes Castellà, SA	23	682,7	11	6,6	0,9	-0,1 %	0,5	0,5 %	0,31
Altres (22)	122	4.445,2	158	6,5	10,5	27,5 %	5,9	10,9 %	8,48
Total corones 2 a 6 de l'STI	415	12.264,9	571	6,3	43,6	8,5 %	32,4	4,4 %	41,34

o Àmbit 7a corona de l'STI

Transport interurbà DGTM (Generalitat)									
SA Alsina Graells	5	301,0	7	7,0	0,8	nd	0,2	22,1 %	0,66
TEISA	8	312,0	32	6,7	0,8	nd	0,1	4,2 %	0,22
Altres (2)	10	278,0	10	6,3	0,4	nd	0,1	0,5 %	0,15
Total 7a corona STI	23	891,0	49	6,7	2,0	nd	0,4	10,2 %	1,03

TRANSPORT EN AUTOBÚS ANY 2015	LÍNIES	LONGITUD XARXA (KM)	VEHICLES EN SERVEI	MITJANA EDAT FLOTA EN SERVEI	VEH-KM (MILIONS)	Δ 15/14 (%)	VIATGES (MILIONS)	Δ 15/14 (%)	RECAPTACIÓ (M€)
----------------------------------	--------	------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------	----------------	----------------------	----------------	--------------------

o Transport urbà de competència municipal

Altres autobusos urbans									
E. Sagalés (Conurbació Granollers)	7	56,6	10	7,0	0,6	2,1 %	1,2	3,6 %	0,99
CTSA - Mataró Bus	8	40,3	23	8,6	1,1	-0,8 %	4,5	3,5 %	2,81
CTSA - Rubí Bus	7	49,0	13	7,5	0,8	1,4 %	1,4	5,5 %	0,72
Manresa Bus, SA	8	37,7	14	9,2	0,7	-1,1 %	1,7	3,9 %	1,01
Sarbus+Saiz+Valldoreix Bus (Sant Cugat)	15	118,9	23	9,4	1,3	2,2 %	1,5	1,0 %	0,66
TCC (Vilanova i la Geltrú)	4	21,6	8	10,8	0,5	0,6 %	0,8	2,6 %	0,50
TMESA (Terrassa)	13	109,0	52	11,0	2,8	0,5 %	12,3	2,4 %	6,06
TUS, S. Coop. CL (Sabadell)	13	121,8	52	12,9	2,9	-1,2 %	12,4	2,0 %	6,76
Altres (18)	51	580,7	45	8,6	2,7	2,3 %	3,2	4,1 %	1,80
Total altres autobusos urbans	126	1.135,6	240	10,1	13,3	0,6 %	39,1	2,7 %	21,31

o Resum transport en autobús

Autobusos gestió AMB	207	2.226,7	1.438	8,3	77,1	1,0 %	270,8	2,6 %	223,59
Transport interurbà	438	13.155,9	620	6,3	45,6	nd	32,8	4,4 %	42,37
T. urbà competència municipal	126	1.135,6	240	10,1	13,3	0,6 %	39,1	2,7 %	21,31
Total transport en autobús	771	16.518,2	2.298	7,9	136,0	nd	342,7	2,8 %	287,26

nd: no disponible



EMEF 2015

L'Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner (EMEF) és una estadística oficial de periodicitat anual que ha estat promoguda per l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM), l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), l'Ajuntament de Barcelona i l'Associació de Municipis per la Mobilitat i el Transport Urbà (AMTU). L'edició d'aquest any és la tretzena.

L'objectiu de l'informe és conèixer les característiques bàsiques de la mobilitat en dia feiner (de dilluns a divendres no festius) de l'any 2015, de la població resident a l'àmbit territorial del Sistema Tarifari Integrat (STI) de 16 i més anys.

Com a primer resultat es dona la mobilitat general de la població: el 91,4 % de la població és mòbil. L'altre 8,6 % de la població (402.180 persones) no havien fet cap sortida el dia anterior a l'enquesta.

Com a segon resultat el grau de mobilitat (desplaçaments/persona-dia) de la població no difereix segons l'àmbit metropolità de residència, situant-se al voltant de 4,0 desplaçaments/persona-dia en tots els àmbits analitzats.

Un desplaçament es correspon a un únic motiu i pot tenir una o més etapes dutes a terme amb modes de transport diferents.

Una etapa és cadascun dels trajectes que es duen a terme en un desplaçament, quan aquest es fa combinant diversos mitjans de transport.



La mobilitat per motius personals (39,2 %, 7,4 M de desplaçaments al dia) duplica sobradament la mobilitat per motius de feina i d'estudis (16,9 %, 3,2 M de desplaçaments al dia), que anomenem mobilitat ocupacional. La resta de desplaçaments són els de tornada al domicili (43,9 %, 8,3 M de desplaçaments al dia).

Els principals motius dels desplaçaments d'homes i dones són el treball i les compres.

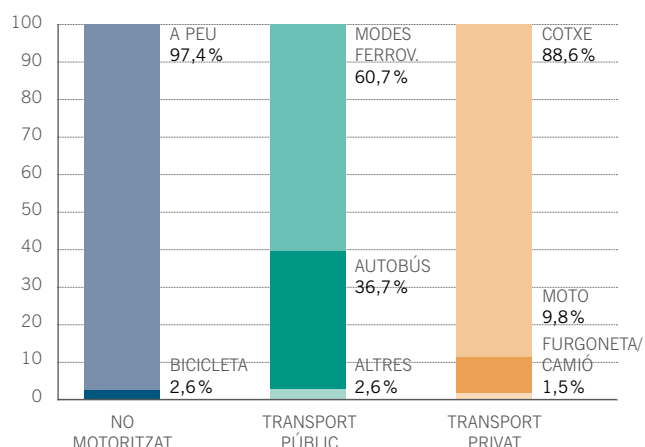
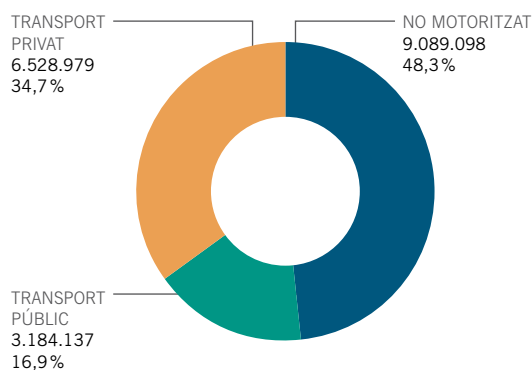
En el cas dels homes, després venen els desplaçaments per oci, diversió i esports. Pel que fa a les dones, el tercer motiu principal dels desplaçaments en dia feiner és l'acompanyament d'altres persones.

MOTIU DE DESPLAÇAMENT	HOMES		DONES		TOTAL	
	DESPLAÇAMENTS	PERCENTATGE	DESPLAÇAMENTS	PERCENTATGE	DESPLAÇAMENTS	PERCENTATGE
Treball	1.388.004	15,0 %	1.119.810	11,7 %	2.507.814	13,3 %
Estudis	311.719	3,4 %	360.334	3,8 %	672.053	3,6 %
Mobilitat ocupacional	1.699.724	18,4 %	1.480.144	15,5 %	3.179.867	16,9 %
Compres	874.292	9,5 %	1.143.463	12,0 %	2.017.755	10,7 %
Metge/hospital	127.508	1,4 %	233.829	2,4 %	361.337	1,9 %
Visita amic/familiar	297.279	3,2 %	301.294	3,2 %	598.573	3,2 %
Acompanyar persones	718.500	7,8 %	993.550	10,4 %	1.712.050	9,1 %
Gestions personals	300.883	3,3 %	294.321	3,1 %	595.204	3,2 %
Oci/diversió/àpats/esport	753.161	8,1 %	645.551	6,8 %	1.398.712	7,4 %
Passeig	375.016	4,1 %	309.639	3,2 %	684.654	3,6 %
Mobilitat personal	3.446.640	37,3 %	3.921.645	41,1 %	7.368.285	39,2 %
Tornada a casa	4.103.323	44,4 %	4.150.738	43,5 %	8.254.061	43,9 %
Total STI	9.249.686	100,0 %	9.552.527	100,0 %	18.802.213	100,0 %

La població de l'STI es desplaça principalment en modes no motoritzats (aquests desplaçaments engloben el 48,3 % de la mobilitat diària). La majoria són fets a peu.

La mobilitat en vehicle privat suposa el 34,7 % del total i la mobilitat en transport públic, el 16,9 %.

REPARTIMENT MODAL

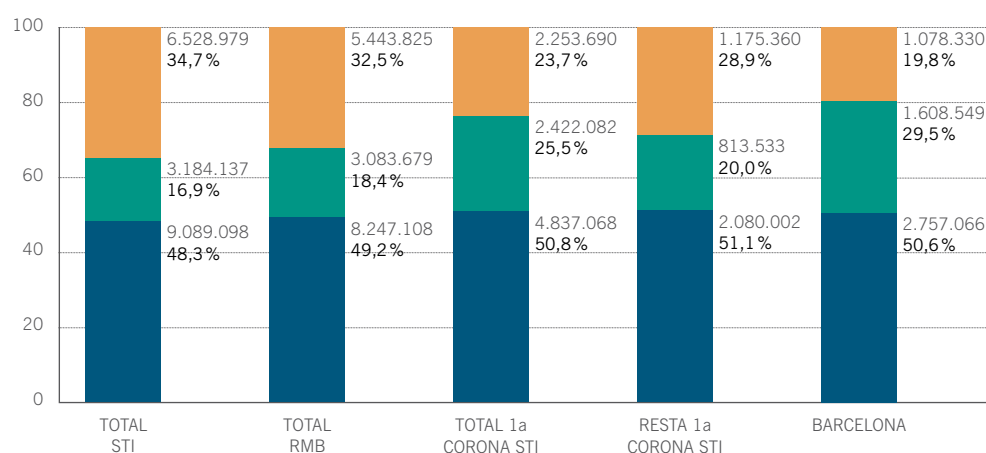


La mobilitat en vehicle privat augmenta a mesura que l'àmbit de residència s'allunya de Barcelona. El transport públic, per contra, disminueix. Els barcelonins utilitzen el transport públic en el 29,5 % dels desplaçaments, mentre que els residents al global de l'STI ho fan en el 16,9 % dels seus desplaçaments en dia feiner.

REPARTIMENT MODAL PER ÀMBITS

QUOTA MODAL / ÀMBITS

- Modes no motoritzats
- Transport públic
- Transport privat



El desglossament del total d'etapes realitzades en els diferents modes és el següent:

MITJÀ DE TRANSPORT	ETAPES	PERCENTATGE
Caminant	10.065.413	48,2 %
Bicicleta	267.073	1,3 %
Total no motoritzat	10.332.487	49,5 %
Autobús	1.531.940	7,3 %
Metro	1.352.125	6,5 %
Altres ferroviaris (FGC, Rodalies Renfe, Tramvia)	877.983	4,2 %
Resta transport públic	117.852	0,6 %
Total transport públic	3.879.900	18,6 %
Cotxe	5.897.566	28,3 %
Moto	650.587	3,1 %
Resta vehicle privat	109.441	0,5 %
Total vehicle privat	6.657.594	31,9 %
Total etapes	20.869.981	100,0 %
Total desplaçaments	18.802.213	
Ràtio etapes/desplaçaments	1,1	

El 8,9 % dels desplaçaments a l'STI són multimodals, és a dir, formats per més d'una etapa i realitzats mitjançant la combinació de més d'un mitjà de transport.

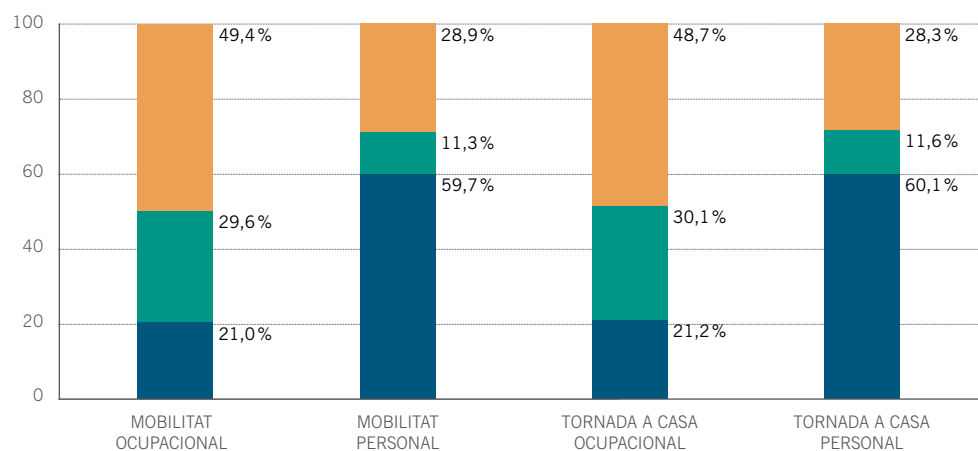
En els desplaçaments per motiu de feina o d'estudis la població utilitza principalment mitjans motoritzats. Entre aquests mitjans, el vehicle privat és majoritari (49,4 %),

encara que el transport públic és present en més del 29 % d'aquests desplaçaments. En canvi als desplaçaments per motius personals, la població es mou sobretot a peu o en bicicleta (59,7 %); en mitjans motoritzats hi predomina el vehicle privat sobre el transport públic (11,3 %).

MOTIUS DE LA MOBILITAT

QUOTA MODAL / MOTIU

- Modes no motoritzats
- Transport públic
- Transport privat

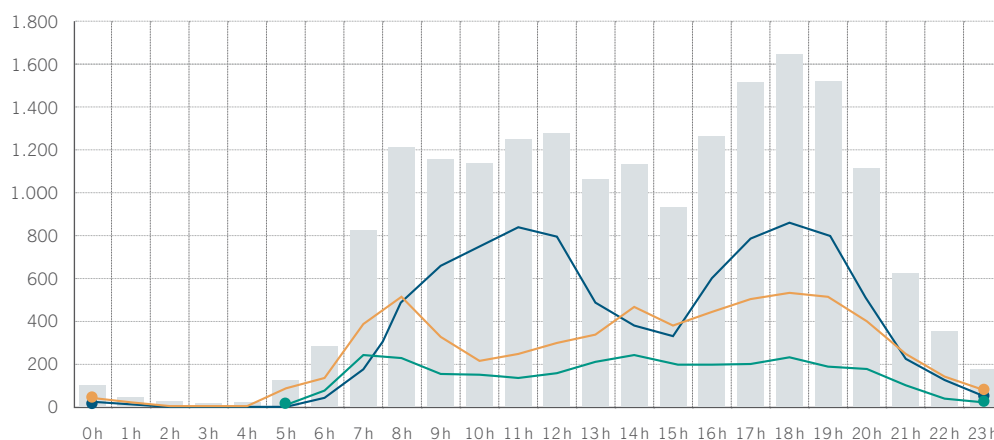


Pel que fa a la distribució horària de la mobilitat, es presenten a continuació els gràfics per modes i per motius.

DISTRIBUCIÓ HORÀRIA PER MODES

UNITATS: MILERS DE DESPLAÇAMENTS / FRANJA HORÀRIA

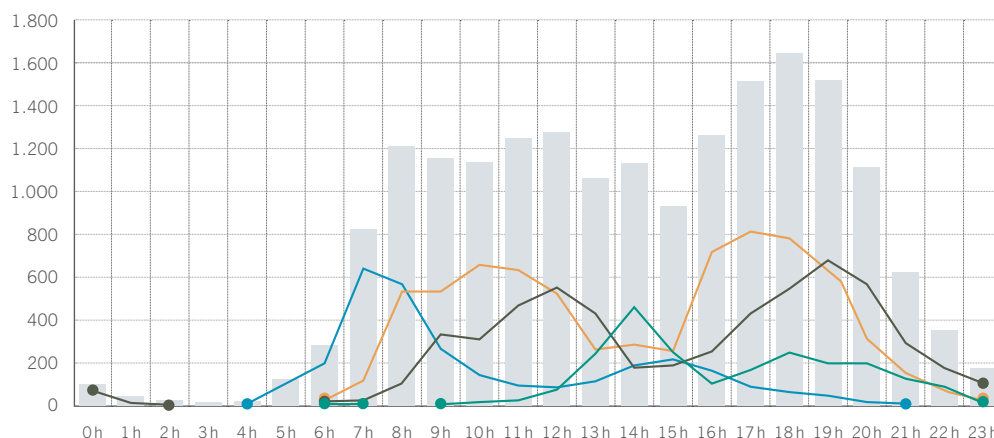
- Modes no motoritzats
- Transport públic
- Transport privat
- Total desplaçaments



DISTRIBUCIÓ HORÀRIA PER MOTIUS

UNITATS: MILERS DE DESPLAÇAMENTS / FRANJA HORÀRIA

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

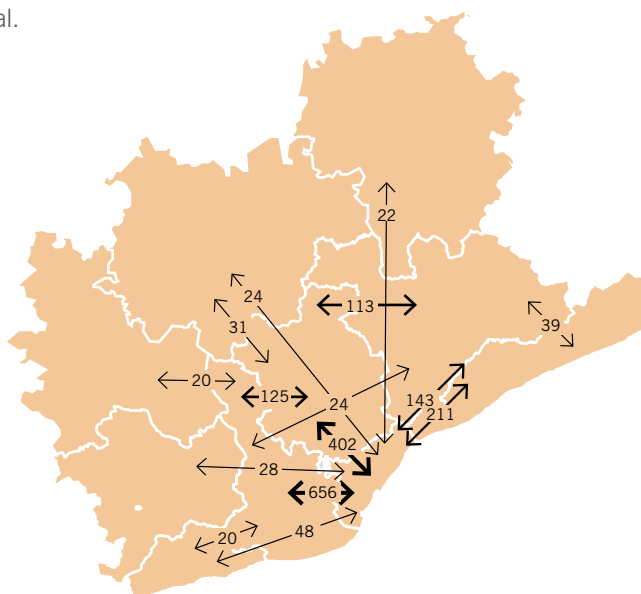


I pel que fa als fluxos de mobilitat entre comarques, les principals relacions es donen amb el Barcelonès, destacant les del Baix Llobregat i del Vallès Occidental.

FLUXOS ENTRE LES COMARQUES DE LA REGIÓ*

DESPLAÇAMENTS EXPRESSATS EN MILERS

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



L'anàlisi dels desplaçament per sexe i tram d'edat es presenta tant per motiu (mobilitat ocupacional i mobilitat personal), com per mode (no motoritzat, públic, privat).

La mobilitat ocupacional és màxima en la franja d'entre 16 i 29 anys, i és lleugerament major en les dones. Pel que fa als modes, el vehicle privat és molt més usat pels homes que per les dones, en tots els trams d'edat.

DESPLAÇAMENT PER SEXE I TRAM D'EDAT PER MOTIU

SEXE	EDAT	MOBILITAT OCUPACIONAL	MOBILITAT PERSONAL	TORNADA A CASA	TOTAL
Homes	De 16 a 29 anys	26,3 %	28,9 %	44,8 %	100,0 %
	De 30 a 64 anys	20,9 %	35,2 %	43,9 %	100,0 %
	De 65 i més anys	1,2 %	53,1 %	45,7 %	100,0 %
Total homes		18,4 %	37,3 %	44,4 %	100,0 %
Dones	De 16 a 29 anys	28,0 %	27,4 %	44,6 %	100,0 %
	De 30 a 64 anys	16,6 %	40,5 %	42,9 %	100,0 %
	De 65 i més anys	1,8 %	53,8 %	44,4 %	100,0 %
Total dones		15,5 %	41,1 %	43,5 %	100,0 %
TOTAL		16,9 %	39,2 %	43,9 %	100,0 %

DESPLAÇAMENT PER SEXE I TRAM D'EDAT PER MODE

SEXE	EDAT	MODES NO MOTORITZATS	TRANSPORT PÚBLIC	TRANSPORT PRIVAT	TOTAL
Homes	De 16 a 29 anys	36,9 %	26,8 %	36,2 %	100,0 %
	De 30 a 64 anys	41,8 %	12,3 %	45,9 %	100,0 %
	De 65 i més anys	68,9 %	10,0 %	21,1 %	100,0 %
Total homes		45,7 %	14,3 %	40,1 %	100,0 %
Dones	De 16 a 29 anys	38,6 %	33,7 %	27,7 %	100,0 %
	De 30 a 64 anys	48,0 %	16,6 %	35,3 %	100,0 %
	De 65 i més anys	70,2 %	17,7 %	12,1 %	100,0 %
Total dones		50,9 %	19,5 %	29,6 %	100,0 %
TOTAL		48,3 %	16,9 %	34,7 %	100,0 %

DESPLAÇAMENTS/ DIA PER SEXE I TRAM D'EDAT

- Homes
- Dones



Les notes mitjanes atorgades als diversos modes de transport són més altes per als modes no motoritzats, seguides de la moto. El tramvia obté més puntuació que el cotxe, en aquesta edició.

VALORACIÓ DELS DIVERSOS MODES DE TRANSPORT

MITJÀ DE TRANSPORT	NOTA MITJANA
Bicicleta	8,2
A peu	8,0
Moto/ciclomotor	8,0
Tramvia	7,7
Cotxe	7,4
FGC	7,2
Taxi	6,9
Bus urbà BCN (TMB)	6,9
Bus interurbà	6,8
Bus urbà altres municipis	6,7
Renfe regional / mitjà distància	6,6
Metro	6,6
Renfe rodalies	6,2

L'enquesta EMEF demana també l'opinió i valoració de diverses mesures de mobilitat: la primera en acceptació, amb el 26,5 % d'aprovació, és la d'estar disposat a deixar el cotxe i a agafar el transport públic o la bicicleta, per tal de millorar l'aire de les nostres ciutats.

Una segona mesura, acceptada pel 23,9 % de la població, és la d'augmentar el nombre de punts de càrrega per a vehicles elèctrics.

VALORACIÓ DE DIVERSES MESURES DE MOBILITAT

MESURES DE MOBILITAT	ÀMBITS METROPOLITANS							
	BARCELONA	RESTA 1A CORONA STI	RESTA AMB	TOTAL AMB	RESTA RMB	TOTAL RMB	RESTA STI	TOTAL STI
Estar disposat a deixar el cotxe i agafar el transport públic o la bicicleta, per millorar l'aire de les nostres ciutats	28,3 %	25,9 %	25,6 %	27,1 %	25,1 %	26,6 %	25,4 %	26,5 %
Augmentar el nombre de punts de càrrega per a vehicles elèctrics	23,8 %	23,9 %	25,1 %	23,9 %	23,9 %	23,9 %	24,3 %	23,9 %
Crear més carrils bici i aparcaments per a bicicletes	21,2 %	23,1 %	23,5 %	22,1 %	24,2 %	22,7 %	23,9 %	22,8 %
Realitzar més controls físics de velocitat	18,8 %	18,7 %	16,6 %	18,6 %	18,2 %	18,5 %	17,7 %	18,4 %
Permetre la circulació de ciclistes per les voreres, junt amb els vianants	7,9 %	8,4 %	9,1 %	8,2 %	8,7 %	8,3 %	8,7 %	8,3 %



Indicadors de mobilitat i conjuntura 2015

L'evolució de la mobilitat en tots els seus modes està fortament condicionada per l'entorn econòmic i social. Amb aquests indicadors es recull un conjunt de dades de mobilitat i indicadors de conjuntura econòmica i social que contextualitzen l'evolució de la mobilitat en transport públic a la Regió Metropolitana de Barcelona.

SÍNTESI DELS PRINCIPALS INDICADORS

	PERÍODE	2015	VARIACIÓ 2015-2014	ÀMBIT	
Economia, demografia i mercat de treball					
PIB	gen-des	-	3,2 %	Catalunya	
Ocupats (milers)	4T14-4T15	2.297	2,0 %	Província	↑
Aturats (milers)	4T14-4T15	475	-12,8 %	Província	↓
Taxa d'atur (aturats/actius)	4T14-4T15	17,1 %	-12,1 %	Província	↓
Indicadors generals de consum					
IPC	des14-des15	104,9	0,3 %	Catalunya	=
Pernoctacions en hotels (milers)	gen-des	29.141	4,6 %	Província	↑
Hipoteques constituïdes (M€)	gen-nov	5.840	32,5 %	Província	↑
Indicadors de preus, consums i emissions relacionats amb la mobilitat					
Preu petroli (€/barril Brent)	des14-des15	34,7	-31,2 %	Món	↓
IPC carburants i combustibles	des14-des15	86,9	-9,6 %	Catalunya	↓
Preu gasoil d'automoció (€/l)	nov14-nov15	1,06	-15,4 %	Estat	↓
Consum de gasolina i gasoil (ktep)	gen-nov	2.248	2,9 %	Província	↑
Emissions de CO ₂ del transport (Tn)	gen-nov	6.831.553	2,9 %	Província	↑
Matriculacions de vehicles	gen-des	194.322	26,6 %	Província	↑
Mobilitat de viatgers					
Autopistes (veh/dia VL en 5 troncs)	gen-des	223.255	4,6 %	RMB	↑
Vies d'accés al Barcelonès (veh/dia)	gen-des	880.879	2,4 %	RMB	↑
Transport públic (Mviatges)	gen-des	939,4	2,6 %	STI	↑
Aeroport de Barcelona (Mpax)	gen-des	39,7	5,7 %	Aeroport	↑
Estació de Sants (AVE + LD) (Mpax)	gen-des	8,9	4,1 %	Est. Sants	↑
Mobilitat de mercaderies					
Autopistes (veh/dia VP en 4 troncs)	gen-des	16.663	5,1 %	RMB	↑
Port de Barcelona (Mtones)	gen-des	45,9	1,3 %	Port	↑

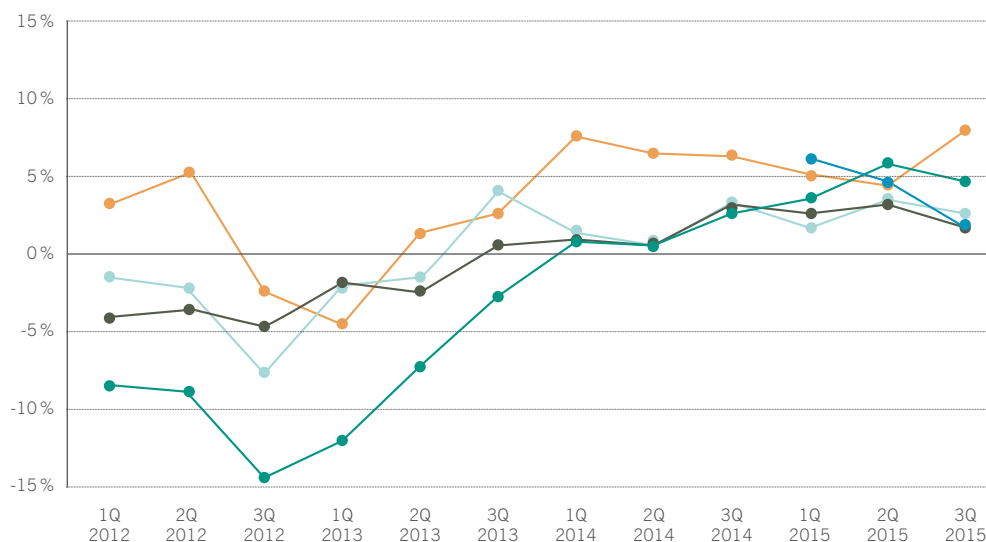
Les principals dades a remarcar són:

- El PIB de 2015 creix un 3,2 % i es confirma la tendència de recuperació iniciada el 2014. La taxa d'atur de la província de Barcelona ha caigut un -12,1 %, tancant l'any en un 17,1 %.
- L'IPC torna a créixer –encara que molt lleugerament– el 2015 (0,3 %) després del mínim històric de 2014 (-0,7 %).
- El trànsit a les autopistes de peatge ha augmentat un 4,6 % per a vehicles lleugers i un 5,1 % per a vehicles pesants. Als accessos al Barcelonès, el trànsit també ha crescut un 2,4 %.
- Les matriculacions de vehicles han tancat el 2015 amb un increment molt alt, del 26,6 % a la província de Barcelona, intensificant la tendència positiva de l'any anterior.
- L'any 2015 s'ha produït un increment del 2,6 % del nombre de viatges realitzats en transport públic respecte de l'any anterior.
- L'aeroport de Barcelona ha experimentat un increment molt alt de trànsit de passatgers (5,7 %) i supera els 39,7 milions, mentre que el trànsit de passatgers de llarg recorregut de l'estació de Sants també incrementa (4,1 %).

**MOBILITAT
QUADRIMESTRAL
DE VIATGERS.
TAXA DE VARIACIÓ
INTERANUAL**

UNITATS: VARIACIÓ
INTERANUAL / QUADRIMESTRE

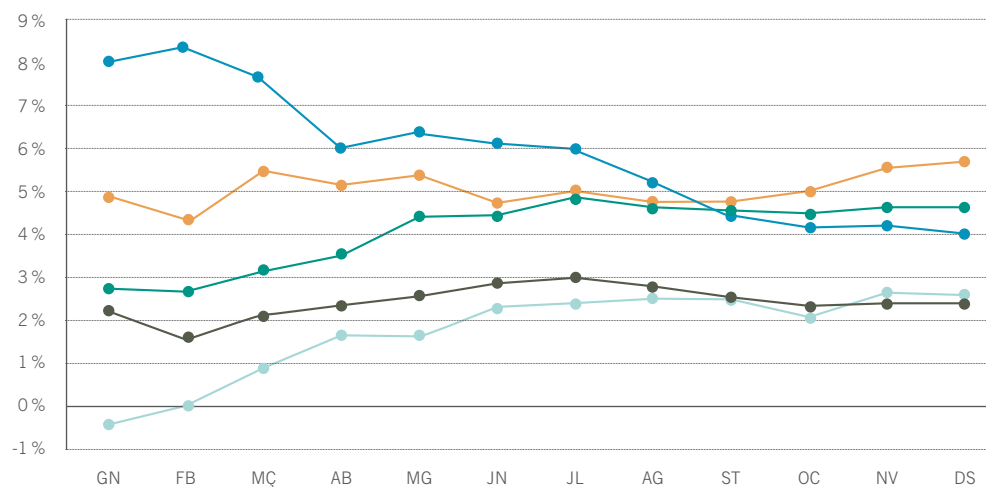
- Trànsit de passatgers de ferrocarril AVE i llarga distància (Sants)
- Trànsit de passatgers de l'aeroport de Barcelona
- Trànsit als accessos viaris al Barcelonès
- Trànsit de vehicles lleugers en autopistes de peatge
- Transport públic col·lectiu



**MOBILITAT MENSUAL
DE VIATGERS 2015.
TAXA DE VARIACIÓ
INTERANUAL
ACUMULADA**

UNITATS:
VARIACIÓ INTERANUAL / MES

- Trànsit de passatgers de ferrocarril AVE i llarga distància (Sants)
- Trànsit de passatgers de l'aeroport de Barcelona
- Trànsit als accessos viaris al Barcelonès
- Trànsit de vehicles lleugers en autopistes de peatge
- Transport públic col·lectiu



4 Informe d'auditoria





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

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

Informe d'auditoria de Comptes Anuals de l'exercici 2015

Abril 2016



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

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

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

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

I

INFORME D'AUDITORIA DE COMPTES ANUALS CORRESPONENTS A L'EXERCICI 2015

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

Hem auditat els comptes anuals adjunts 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 2015, el compte de resultats, l'estat de liquidació del pressupost i la memòria corresponents a l'exercici anual finalitzat en aquesta data.

Aquesta auditoria ha estat realitzada dins del marc que preveu l'article 71 de la Llei de Finances Públiques de Catalunya, que atribueix a la Intervenció General de la Generalitat de Catalunya les funcions de control financer mitjançant la forma d'auditoria de les entitats i empreses públiques dependents de la Generalitat i d'acord amb el que s'estableix en les Instruccions de la Intervenció General en relació amb el règim de comptabilitat i control dels consorcis adscrits a la Generalitat de Catalunya, de 16 de març de 2015.

El Director General de l'ATM és responsable de la formulació dels comptes anuals de l'entitat d'acord amb el marc d'informació financera que es detalla a la Nota 2.1 de la memòria adjunta i en particular d'acord amb els principis i criteris comptables, així mateix, és responsables del control intern que consideri necessari per permetre que la preparació dels esmentats comptes anuals estiguin lliures d'incorrecció material.

Els comptes anuals a què es refereix aquest informe han estat formulats pel Director General de l'ATM en data 30 de març de 2016.

Objectiu i abast del treball: Responsabilitat dels auditors

La nostra responsabilitat és emetre una opinió sobre si els comptes anuals adjunts expressen la imatge fidel, basada en el treball realitzat d'acord amb les Normes d'Auditoria del Sector Públic. Aquestes normes exigeixen que planifiquem i executem l'auditoria per tal d'obtenir una seguretat raonable, encara que no absoluta, que els comptes anuals estan lliures d'incorrecció material.

Una auditoria comporta l'aplicació de procediments per obtenir evidència adequada i suficient sobre els imports i la informació recollida en els comptes anuals. Els procediments seleccionats depenen del judici de l'auditor, inclosa la valoració dels riscos d'incorrecció material en els comptes anuals. En efectuar aquestes valoracions del risc, l'auditor té en compte el control intern rellevant per a la preparació i presentació raonable per part del gestor de comptes anuals, a fi de dissenyar els procediments d'auditoria que siguin adequats en funció de les circumstàncies, i no amb la finalitat d'expressar una opinió sobre l'eficàcia del control intern de l'entitat. Una auditoria també inclou l'avaluació de l'adequació dels criteris comptables i de la raonabilitat de les estimacions comptables realitzades pel gestor, així com l'avaluació de la presentació global dels comptes anuals.

Considerem que l'evidència d'auditoria que hem obtingut proporciona una base suficient i adequada per emetre la nostra opinió d'auditoria.



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

II

Opinió

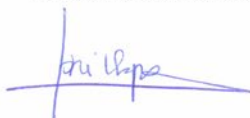
Segons la nostra opinió, els comptes anuals adjunts expressen, en tots els aspectes significatius, la imatge fidel del patrimoni i de la situació financera de l'ATM a 31 de desembre de 2015, així com dels seus resultats, dels recursos obtinguts i aplicats i de l'estat de liquidació del pressupost corresponents a l'exercici anual finalitzat en aquesta data, de conformitat amb el marc normatiu d'informació financera que resulta d'aplicació i, en particular, amb els principis i criteris comptables continguts en el mateix.

Paràgraf d'èmfasi

Parem esment a allò assenyalat en la Nota 11.4 de la memòria adjunta, que descriu una incertesa relacionada amb el resultat de diverses actuacions de comprovació i inspecció de l'Agència Tributària en relació a les liquidacions d'I.V.A de l'ATM dels períodes compresos entre l'octubre de 2010 i el desembre de 2014, i que actualment segueixen diversos procediments en el Tribunal Econòmic-Administratiu Central i en la mateixa Agència Tributària. Així com el seu eventual impacte sobre les liquidacions d'I.V.A. del mateix any 2015. Aquesta qüestió no modifica la nostra opinió.

Barcelona, 4 d'abril de 2016

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



Antoni Clapés i Donadeu



1

COMPTES ANUALS DE L'EXERCICI 2015



2

AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

BALANÇ DE SITUACIÓ A 31-12-2015 i 31-12-2014

ACTIU		
	2015	2014
INVERSIONS INFR. I BENS US GENERAL	3.863.562,78	3.863.562,78
INFRAESTRUCTURA I BÉNS DESTINATS A L'ÚS GENERAL	3.863.562,78	3.863.562,78
IMMOBILITZAT IMMATERIAL	8.404,74	19.682,99
SOFTWARE	1.735.399,50	1.735.399,50
ALTRE IMMOBILITZAT IMMATERIAL	1.387.858,91	1.280.898,39
AMORTITZACIÓ ACUMULADA DE L'IMMOBILITZAT IMMATERIAL	-3.114.853,67	-2.996.614,90
IMMOBILITZAT MATERIAL	159.686,59	242.427,46
CONSTRUCCIONS	309.881,95	309.881,95
MAQUINÀRIA, INSTAL·LACIONS I ESTRIS	138.218,24	144.470,24
MOBILIARI	105.993,15	105.993,15
EQUIPS PER A PROCESSOS D'INFORMACIÓ	1.073.264,54	1.063.813,88
INSTAL·LACIONS COMPLEXES ESPECIALITZADES	7.564.127,67	7.564.127,67
ALTRE IMMOBILITZAT MATERIAL	1.661,08	1.661,08
AMORTITZACIÓ ACUMULADA DE L'IMMOBILITZAT MATERIAL	-9.033.460,04	-8.947.520,51
IMMOBILITZAT FINANCER	30.000,00	30.000,00
ACCIONS SENSE COTITZACIÓ OFICIAL	30.000,00	30.000,00
DEUTORS	56.450.108,70	48.561.089,10
DEUTORS PER DRETS RECONEGUTS.PRESSUPOST CORRENT	22.645.417,22	27.611.676,05
DEUTORS PER DRETS RECONEGUTS.PRESSUPOSTOS TANCATS	2.210.677,33	1.185.354,13
DEUTORS PER INGRESSOS MERITATS	12.672.100,00	9.849.000,00
HISENDA PÚBLICA, DEUTORA PER IVA	18.832.467,01	9.641.308,35
ALTRES DEUTORS NO PRESSUPOSTARIS	89.447,14	273.750,57
COMPTES FINANCERS	52.966.676,84	37.725.988,54
FIANCES A CURT TERMINI	22.631,03	22.631,03
TRESORERIA	52.944.045,81	37.703.357,51
TOTAL ACTIU	113.478.439,65	90.442.750,87

El Director General,



El Cap d'Administració,





3

AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

BALANÇ DE SITUACIÓ A 31-12-2015 I 31-12-2014

PASSIU		
	2015	2014
PATRIMONI I RESERVES	9.494.964,76	5.795.122,11
PATRIMONI	5.795.122,11	1.780.398,72
RESULTAT DE L'EXERCICI	3.699.842,65	4.014.723,39
SUBVENCIONS DE CAPITAL	3.863.562,04	3.863.562,03
DEL SECTOR ESTATAL	3.863.562,04	3.863.562,03
DEUTES A CURT TERMINI	100.119.912,85	80.784.066,73
CREDITORS PER OBLIG. REC. I PAG. ORDENATS PRESS. CT	55.760.510,42	39.385.591,00
CREDITORS PER OBLIG. RECONEG. PRESS. TANCATS	709.129,31	706.475,37
CREDITORS PER DESPESES MERITADES	13.652.978,94	9.727.101,47
DEUTES A CURT TERMINI TRANSFORMABLES EN SUBVENCIONS	21.107.395,73	22.559.449,10
PERIODIFICACIONS A CURT TERMINI	1.471.121,19	1.082.439,84
HISENDA PÚBLICA, CREDITORA PER CONCEP. FISCALS	20.813,28	27.388,88
SEGURETAT SOCIAL, CREDITORA	4.339,02	4.696,76
ALTRES CREDITORS NO PRESSUPOSTARIS	1.018.864,93	1.137.035,63
FIANCES A CURT TERMINI	30.443,27	33.082,13
OPERADORS PER INTEGRACIÓ TARIFÀRIA	6.344.316,76	6.120.806,55
TOTAL PASSIU	113.478.439,65	90.442.750,87

El Director General,



El Cap d'Administració,





4

AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

COMPTES DE RESULTATS A 31-12-2015 I 31-12-2014

	2015	2014
INGRESSOS EXPLOTACIÓ	1.201.956.607,75	1.114.603.546,63
VENDES DE SERVEIS	596.302.128,53	584.979.805,63
TRANSFERÈNCIES DE L'ADM. GENERAL DE L'ESTAT	99.942.862,84	91.315.941,56
TRANSFERÈNCIES DE COMUNITATS AUTÒNOMES	245.534.281,65	221.137.784,83
TRANSFERÈNCIES D'ENTITATS LOCALS	216.464.985,37	169.569.277,10
ALTRES INGRESSOS	29.754,54	97.382,99
TRANSF. CAPITAL DE COMUNITAT AUTÒNOMES	43.682.594,82	47.503.354,52
DESPESES D'EXPLOTACIÓ	1.198.046.549,35	1.110.035.863,70
SOUS I SALARIS	1.147.825,71	1.278.951,89
COTITZACIONS SOCIALS A CÀRREC DE L'ENTITAT	272.589,20	295.155,05
ALTRES DESPESES SOCIALS	33.410,03	17.126,43
TRIBUTS	54,42	54,42
ARRENDAMENTS	74.820.259,95	76.242.384,48
REPARACIONS I CONSERVACIÓ	535.729,07	543.793,29
SUBMINISTRAMENTS	29.412,13	30.398,15
ALTRES SERVEIS	138.619,03	120.059,39
TREBALLS REALITZATS PER ALTRES EMPRESES	514.812.915,13	501.382.326,07
PRIMES D'ASSEGURANCES	22.356,42	22.382,39
MATERIAL D'OFICINA	35.196,03	39.064,77
DESPESES DIVERSES	725.764,78	770.897,82
TRANSFERÈNCIES A OPERADORS PÚBLICS	358.809.133,62	284.289.945,85
TRANSFERÈNCIES A ENTITATS LOCALS	109.115.162,15	101.709.180,00
TRANSFERÈNCIES CORRENTS A ALTRES EMPRESES	93.865.526,86	95.790.789,18
TRANSFERÈNCIES DE CAPITAL A EMPRESES PRIVADES	43.682.594,82	47.503.354,52
MARGE BRUT	3.910.058,40	4.567.682,93
INGRESSOS FINANCERS	186,37	12.070,29
INGRESSOS FINANCERS	186,37	12.070,29
DESPESES FINANCERES	426,47	1.391,37
ALTRES DESPESES FINANCERES	426,47	1.391,37
RESULTAT FINANCER	-240,10	10.678,92
AMORTITZACIONS I PROVISIONS	208.648,91	447.427,39
AMORTITZACIÓ DE L'IMMOBILITZAT MATERIAL	90.410,14	162.112,86
AMORTITZACIÓ DE L'IMMOBILITZAT IMMATERIAL	118.238,77	285.314,53
RESULTAT NET	3.701.169,39	4.130.934,46
RESULTAT EXTRAORDINARI	-1.326,74	-116.211,07
RESULTATS EXTRAORDINARIS	-1.326,74	-116.211,07
RESULTAT DE L'EXERCICI	3.699.842,65	4.014.723,39

El Director General,



El Cap d'Administració,





AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

Exercici comptable: 2015

RESUM DE LIQUIDACIÓ DEL PRESSUPOST 2015

CAPÍTOL	CONSIGNACIÓ INICIAL	MODIFICACIONS	CONSIGNACIÓ DEFINITIVA	DRETS RECONEGUTS	DRETS RECAPTATS	PENDENT COBRAMENT	ESTAT D'EXECUCIÓ	%
3: Taxes i altres ingr.	581.415.082,21	13.786.469,68	595.201.551,89	596.744.366,43	596.691.508,93	52.857,50	-1.542.814,54	100,26%
4: Transfer. corrents	532.252.997,47	23.970.933,21	556.223.930,68	556.681.017,35	534.088.457,63	22.592.559,72	-457.086,67	100,08%
5: Ingressos patrimon.	20.000,00	0,00	20.000,00	186,37	186,37	0,00	19.813,63	0,93%
6: Alinienació d'inversions reals	0,00	0,00	0,00	600,00	600,00	0,00	-600,00	-
7: Transferències capital	44.668.553,95	0,00	44.668.553,95	44.668.553,95	44.668.553,95	0,00	0,00	100,00%
8: Rom. Tres. Fin. IRC	0,00	24.521.104,84	24.521.104,84	0,00	0,00	0,00	24.521.104,84	0,00%
TOTAL INGRESSOS	1.158.356.633,63	62.278.507,73	1.220.635.141,36	1.198.094.724,10	1.175.449.306,88	22.645.417,22	22.540.417,26	98,15%
CAPÍTOL	CONSIGNACIÓ INICIAL	MODIFICACIONS	CONSIGNACIÓ DEFINITIVA	OBLIGACIONS RECONEGUDES	OBLIGACIONS PAGADES	PENDENT PAGAMENT	ESTAT D'EXECUCIÓ	%
1: Personal	1.775.397,61	0,00	1.775.397,61	1.419.111,71	1.397.978,86	21.132,85	356.285,90	79,93%
2: Compra béns i serveis	578.764.684,08	15.481.272,66	594.245.956,74	590.023.439,72	588.842.038,79	1.181.400,93	4.222.517,02	99,29%
3: Despeses financeres	5.000,00	0,00	5.000,00	426,47	426,47	0,00	4.573,53	8,53%
4: Transfer. corrents	532.835.777,52	45.159.904,49	577.995.682,01	558.995.525,63	504.437.548,99	54.557.976,64	19.000.156,38	96,71%
6: Inversions	1.220.720,47	264.174,99	1.484.895,46	116.411,18	116.411,18	0,00	1.368.484,28	7,84%
7: Transfer. Capital	43.755.053,95	1.373.155,59	45.128.209,54	43.682.594,82	43.682.594,82	0,00	1.445.614,72	96,80%
TOTAL DESPESES	1.158.356.633,63	62.278.507,73	1.220.635.141,36	1.194.237.509,53	1.138.476.999,11	55.760.510,42	26.397.631,83	97,84%

El Director General,



El Cap d'Administració,





AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

Exercici comptable: 2015

RESUM DE LIQUIDACIÓ D'EXERCICIS TANCATS

CAPÍTOL	CONSIGNACIÓ INICIAL	MODIFICACIONS	CONSIGNACIÓ DEFINITIVA	DRETS RECONEGUTS	DRETS RECAPTATS	PENDENT COBRAMENT	ESTAT D'EXECUCIÓ	%
0.- Exercicis tancats	28.797.030,18	0,00	28.797.030,18	28.797.030,18	26.586.352,85	2.210.677,33	0,00	100,00%
TOTAL INGRESSOS	28.797.030,18	0,00	28.797.030,18	28.797.030,18	26.586.352,85	2.210.677,33	0,00	100,00%
CAPÍTOL	CONSIGNACIÓ INICIAL	MODIFICACIONS	CONSIGNACIÓ DEFINITIVA	OBLIGACIONS RECONEGUTS	OBLIGACIONS PAGADES	PENDENT PAGAMENT	ESTAT D'EXECUCIÓ	%
0.- Exercicis tancats	40.092.066,37	8.546,14	40.100.612,51	40.100.612,51	39.391.483,20	709.129,31	0,00	100,00%
TOTAL DESPESES	40.092.066,37	8.546,14	40.100.612,51	40.100.612,51	39.391.483,20	709.129,31	0,00	100,00%
DIFERÈNCIES ING/DESP	-11.295.036,19	-8.546,14	-11.303.582,33	-11.303.582,33	-12.805.130,35	1.501.548,02		

El Director General,



El Cap d'Administració,





7

AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

Exercici comptable: 2015

RESULTAT PRESSUPOSTARI A 31-12-2015

	ANY 2015	ANY 2014
1. DRETS RECONEGUTS NETS	1.198.094.724,10	1.136.623.938,14
2. OBLIGACIONS RECONEGUDES NETES	1.194.237.509,53	1.113.886.749,36
3. RESULTAT PRESSUPOSTARI (1-2)	3.857.214,57	22.737.188,78
4. DESVIACIONS POSITIVES DE FINANÇAMENT	17.970.359,10	20.414.694,90
5. DESVIACIONS NEGATIVES DE FINANÇAMENT	17.944.752,73	1.970.710,73
6. DESPESES FINANÇADES AMB ROMANENT LÍQUID DE TRESORERIA	472.260,70	378.848,81
7. RESULTAT D'OPERACIONS COMERCIALS		
8. RESULTAT PRESSUPOSTARI AJUSTAT (3-4+5+6+7)	4.303.868,90	4.672.053,42
	4.303.868,90	4.672.053,42

El Director General,



El Cap d'Administració,



AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

Exercici comptable: 2015

ROMANENT LÍQUID DE TRESORERIA A 31-12-2015

	ANY 2015	ANY 2014
1. (+) DEUTORS PENDENTS DE COBRAR A FINAL DE L'EXERCICI		
De Pressupost d'Ingressos. Exercici Corrent	22.645.417,22	27.611.676,05
De Pressupost d'Ingressos. Pressupostos tancats	2.210.677,33	1.185.354,13
D'operacions comercials	18.944.545,18	9.937.689,95
D'altres operacions no pressupostàries		
Menys = Saldos de cobrament dubtós		
Menys = Ingressos realitzats pendents d'aplicació definitiva		
2. (-) CREDITORS PENDENTS DE PAGAMENT A FINAL DE L'EXERCICI		
De Pressupost de despeses. Exercici Corrent	55.760.510,42	39.385.591,00
De Pressupost de despeses. Pressupostos tancats	709.129,31	706.475,37
De pressupost d'ingressos		
D'operacions comercials	7.418.777,24	7.323.009,95
D'altres operacions no pressupostàries		
Menys = Pagaments realitzats pendents d'aplicació definitiva		
3. (+) FONS LÍQUIDS EN LA TRESORERIA A FINALS DE L'EXERCICI	52.944.045,81	37.703.357,51
4. ROMANENT DE TRESORERIA AFECTAT A DESPESES AMB FINANÇAMENT AFECTAT	23.686.291,44	23.641.888,95
5. ROMANENT DE TRESORERIA PER A DESPESES GENERALS (1-2+3-4)	9.169.977,13	5.381.112,37
ROMANENT DE TRESORERIA TOTAL	32.856.268,57	29.023.001,32
ROMANENT DE TRESORERIA PER A DESPESES GENERALS (1-2+3-4)	9.169.977,13	5.381.112,37
Despeses Compromeses a 31/12/2015 (no finançament afectat)	695.956,91	879.215,94
Romanent de Tresoreria Lliure per a Altres Despeses	8.474.020,22	4.501.896,43

El Director General,



El Cap d'Administració,





9

**MEMÒRIA DE L'EXERCICI 2015 DE L'AUTORITAT
DEL TRANSPORT METROPOLITÀ, CONSORCI PER
A LA COORDINACIÓ DEL SISTEMA METROPOLITÀ
DE TRANSPORT PÚBLIC DE L'ÀREA DE BARCELONA**



Nota 1 - INFORMACIÓ GENERAL

1.1 - Naturalesa de l'Entitat

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

1.2 - Objectiu

L'**ATM** té com a finalitat articular la cooperació entre les administracions públiques titulars dels serveis i de les infraestructures del transport públic col·lectiu de l'àrea de Barcelona que en formen part, així com la col·laboració amb aquelles altres que, com l'Administració de l'Estat (en endavant AGE), hi estan compromeses financerament o són titulars de serveis propis o no 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.
- Publicitat, informació i relacions amb els usuaris.
- Marc normatiu futur.
- Altres funcions relacionades amb la mobilitat.

1.3 - Organització

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

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

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

La composició del Consell d'Administració a 31 de desembre de 2015 era la que es detalla a continuació, també es detallen els canvis aprovats en el Consell d'Administració de l'ATM de 24 de febrer de 2016.





President: Sr. Santi Vila i Vicente (Josep Rull i Andreu, des del 24 de febrer de 2016)

Vicepresident 1r: Sra. Mercedes Vidal i Lago

Vicepresident 2n: Sr. Antoni Poveda i Zapata

Vocals:

• **Generalitat de Catalunya** (8):

Sr. Xavier Baiget i Cantons (Francesc Sutrias i Grau , des del 24 de febrer de 2016)

Sra. Isabel de Diego i Levi-Picard (Josep Oriol Fernández i Saltor, des del 24 de febrer de 2016)

Sra. Maria Assumpta Farran i Poca (Mercè Rius i Serra, des del 24 de febrer de 2016)

Sr. Ricard Font i Hereu

Sr. Enric Ticó i Buixadós

Sr. Pau Villòria i Sistach (Ferran Falcó i Isern, des del 24 de febrer de 2016)

Sr. Pere Padrosa i Pierre

Sr. Francisco Javier Flores i Garcia

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

Sra. Janet Sanz Cid

Sr. Antonio Balmón Arévalo

Sr. Lluís Tejedor i Ballesteros

Sr. Josep Oriol Altisench Barbeito

Sr. Jordi Martí i Grau

• **AMTU** (2)

Sr. Jordi Xena i Ibàñez

Sr. Jaume Mauri i Sala

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

Sr. Joaquin del Moral Salcedo

Sr. Luis de la Fuente Mochales





- **Secretària**

Sra. Carme Sardà i Vilardaga (Jaume Garcia i Soler, des del 24 de febrer de 2016)

La composició del Comitè Executiu a 31 de desembre de 2015 era la següent:

President:

- Sr. Ricard Font i Hereu

Vocals:

- **Generalitat de Catalunya**

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

- **Ajuntament de Barcelona**

Sr. Jordi Martí Grau

- **Àrea Metropolitana de Barcelona**

Sr. Antoni Poveda Zapata

- **AMTU**

Sr. Joan Prat i Trapé

Secretària:

- Sra. Carme Sardà i Vilardaga (Jaume Garcia i Soler, des del 24 de febrer de 2016)

El Director General de l'ATM a 31 de desembre de 2015 era el Sr. Josep Anton Grau i Reinés. En data 24 de febrer de 2016 El Consell d'Administració de l'ATM va nomenar al Sr. Pere Torres Grau com a Director General.





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

Nota 2 - BASES DE PRESENTACIÓ

2.1 - Règim comptable

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

Per altra banda també és d'aplicació el Text Refós de la Llei de Finances Públiques de Catalunya, així com les Instruccions conjuntes de la Intervenció General, la Direcció General de Pressupostos i la Direcció General de Patrimoni de la Generalitat de Catalunya, de 15 de juliol de 2009 i les Instruccions de la Intervenció General de 16 de març de 2015 en relació al règim de comptabilitat i control dels consorcis adscrits a la Generalitat de Catalunya

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

- a) 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.
- b) Reial Decret Legislatiu 2/2004, de 5 de març, pel qual s'aprova el Text Refós de la Llei Reguladora de les Hisendes Locals (LLRHL).
- c) R.D. 500/1990 de 20 d'abril, pel qual es desenvolupa la LLRHL.





Cal esmentar que per Ordre EHA/1037/2010, de 13 d'abril, es va aprovar un nou Pla General de Comptabilitat Pública amb caràcter de pla comptable marc per a totes les Administracions Públiques, que substitueix a la Ordre del Ministeri d'Economia i Hisenda, del 6 de maig de 1994, d'aprovació del Pla General de Comptabilitat Pública, i que s'adapta en part a les Normes Internacionals aplicables a la comptabilitat del Sector Públic. A 31 de desembre de 2015 l'adaptació d'aquest nou pla a l'Administració de la Generalitat de Catalunya, està pendent d'aprovació, restant vigents les adaptacions anteriors en tot el que no s'oposin al nou Pla.

2.2 - Comptes anuals

a) Els Comptes anuals de l'exercici 2015 estan formats per:

- Liquidació del Pressupost (a la nota 14 es presenta més nivell de detall)
- Balanç de Situació.
- Compte de Resultats.
- Memòria.

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

c) Els comptes anuals de l'exercici 2015 resten pendents d'aprovació pel Consell d'Administració.

2.3 - Comparabilitat de la informació

Els comptes anuals dels exercicis 2014 i 2015 s'han formulat seguint en la seva elaboració criteris uniformes de valoració, agrupació i classificació, de forma que la informació presentada és homogènia i comparable.





En tot cas cal considerar que les xifres de l'exercici 2014 imputades en el seu moment en els epígrafs d'ingressos diferits, ingressos avançats i despeses diferides, s'han reclassificat en comptes de deutors (deutors per ingressos meritats) i deutes a curt termini (deutes transformables en subvencions i creditors per despesa meritada), respectivament, per fer-les comparatives amb les de l'exercici 2015.

2.4 - Imports monetaris

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

Nota 3 - NORMES DE VALORACIÓ

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

3.1 - Immobilitzat immaterial

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

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

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

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





17

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

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

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

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






18

3.3 - Immobilitzat financer

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

3.4 - Deutors

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

3.5 - Subvencions de capital i deutes transformables en subvencions

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 de deutes transformables en subvencions mentre no s'apliquen a la seva finalitat. Els traspassos a l'epígraf de subvencions de capital del balanç de situació, o al compte de resultats es realitzen de forma correlacionada amb l'execució dels projectes d'inversió o de despeses que respectivament financen.

3.6 - Deutes a llarg i curt termini

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

3.7 - Ingressos i despeses

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





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

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

3.8 - Impost sobre Societats

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

3.9 - Medi ambient

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

Nota 4 - IMMOBILITZAT IMMATERIAL

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

Les inversions principals d'aquest exercici corresponen a inversions associades a la T-Mobilitat.





20

IMMOBILITZAT IMMATERIAL

VALOR DE COST

FONS D'AMORTITZACIÓ

	Saldo 1.1.2015	Inversions	Traspassos/ Baixes	Saldo 31.12.2015	Saldo 1.1.2015	Dotacions	Traspassos / Baixes	Saldo 31.12.2015	Valor Net 31.12.2015
• Software	1.735.399,50	-	-	1.735.399,50	1.715.716,51	11.278,25	-	1.726.994,76	8.404,74
• Altre immobilitzat immaterial	1.280.898,39	106.960,52	-	1.387.858,91	1.280.898,39	106.960,52	-	1.387.858,91	-
	3.016.297,89	106.960,52	-	3.123.258,41	2.996.614,90	118.238,77	-	3.114.853,67	8.404,74






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

- 5.1 - Els moviments comptables registrats pels comptes que integren l'immobilitzat material de l'ATM al llarg de l'exercici 2015 es detallen en el quadre que s'insereix en la pàgina següent.
- 5.2 - Les inversions de l'exercici corresponen principalment a inversions associades a la T-Mobilitat i equips informàtics.

Nota 6 - DEUTORS

- 6.1 - El saldo al 31 de desembre de 2015 de l'epígraf de Deutors per drets reconeguts presenta la següent composició:

• Generalitat de Catalunya		
- Conveni de finançament (Nota 12.3)	21.349.578,38	
- Conveni de finançament altres (Nota 12.3)	2.000.000,00	
- Altres	549.526,71	23.899.105,09
• Ajuntament de Badalona		579.827,31
• Altres		377.162,15
		<u>24.856.094,55</u>

- 6.2 - L'epígraf de deutors per ingressos meritats correspon al finançament a rebre pel Conveni de finançament per a finançar despeses meritades amb la seva cobertura i reflectides a l'epígraf de creditors per despesa meritada (Nota 10.4).






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

	VALOR DE COST				FONS D'AMORTITZACIÓ				Valor Net 31.12.2015
	Saldo 1.1.2015	Altes	Traspasos/ Baixes	Saldo 31.12.2015	Saldo 1.1.2015	Dotacions	Traspasos/ Baixes	Saldo 31.12.2015	
• Construccions	309.881,95	-	-	309.881,95	309.881,94	-	-	309.881,94	0,01
• Maquinària, instal·lacions i estris	144.470,24	-	-	138.218,24	110.006,74	5.031,50	(-) 4.470,61	110.567,63	27.650,61
• Mobiliari	105.993,15	-	(-) 6.252,00	105.993,15	78.455,76	5.127,52	-	83.583,28	22.409,87
• Equips procés informació	1.063.813,88	9.450,66	-	1.073.264,54	1.033.701,59	21.550,51	-	1.055.252,10	18.012,44
• Instal·lacions complexes especialitzades	7.564.127,67	-	-	7.564.127,67	7.414.726,26	58.534,59	-	7.473.260,85	90.866,82
• Altre immobilitzat material	1.661,08	-	-	1.661,08	748,22	166,02	-	914,24	746,84
IMMOBILITZAT MATERIAL	9.189.947,97	9.450,66	(-) 6.252,00	9.193.146,63	8.947.520,51	90.410,14	(-) 4.470,61	9.033.460,04	159.686,59
INVERSIONS EN INFRAESTRUCTURA I BÉNS DESTINATS A L'ÚS GENERAL	3.863.562,78	-	-	3.863.562,78	-	-	-	-	3.863.562,78






Nota 7 - COMPTES FINANCERS

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

• Saldos disponibles en bancs i institucions de crèdit	37.292.454,50
• Compte corrent "Cash Pooling"	15.651.591,31
	<u>52.944.045,81</u>

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

Nota 8 - PATRIMONI I RESERVES

Els fons propis de l'ATM han tingut el següent moviment durant l'exercici 2015:

	Saldo 1.1.2015	Aplicació Resultat 2014	Resultat 2015	Saldo 31.12.15
• Patrimoni	1.780.398,72	4.014.723,39	-	5.795.122,11
• Resultat de l'exercici	4.014.723,39	(-) 4.014.723,39	3.699.842,65	3.699.842,65
	<u>5.795.122,11</u>	-	<u>3.699.842,65</u>	<u>9.494.964,76</u>






Nota 9 - SUBVENCIONS DE CAPITAL, DEUTES TRANSFORMABLES EN SUBVENCIONS I ALTRES INGRESSOS AVANÇATS

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

9.2 - Els deutes transformables en subvencions pendents d'aplicar a la seva finalitat tenen la següent composició:

• Conveni de finançament 2014-15, compte reserva (Nota 12.3)	18.962.641,53
• Contracte-Programa 2013, compte reserva (Nota 12.3)	511.366,31
• Contracte-Programa 2011-12, compte reserva (Nota 12.3)	210.021,71
• Transferència de l'IMSESO pel desenvolupament d'un programa d'accessibilitat en les renovacions de flota de les línies regulars d'autobusos (pendent d'aplicar d'aportacions 2001-2007)	1.217.188,33
• Transferència relativa al conveni de 2 de juny de 2000 entre la Generalitat de Catalunya i l'ATM per al finançament del sistema de validació i venda integrat (pendent d'aplicar aportació any 2000)	163.161,21
• Aportació del Ministerio de Fomento per al pas sota la A-2 (pendent d'aplicar)	43.016,64
	<u>21.107.395,73</u>

9.3 - Les periodificacions a curt termini, per 1.471.121,19 euros, corresponen als ingressos avançats corresponents a les despeses d'emissió i gestió de la T-12.






Nota 10 - CREDITORS A CURT TERMINI

- 10.1 - El saldo a 31 de desembre de 2015 de l'epígraf de Creditors per obligacions reconegudes i pagaments ordenats i altres creditors no pressupostaris, presenta la següent composició:

• TMB (Contracte-Programa 2015) (1)	36.889.805,43
• TMB (altres conceptes)	568.454,45
• FGC (Contracte-Programa 2015) (2)	10.321.422,62
• AMB (Contracte-Programa)	-
• AMB (Contracte-Programa exercicis anteriors)	129.302,00
• Tramvia Metropolità del Besòs, S.A.	4.890.074,27
• Tramvia Metropolità, S.A.	3.662.784,40
• Ajuntaments de l'AMTU (3)	-
• Altres	1.040.542,64
Total (inclòs 1.032.746,08 de creditors per I.V.A.)	<u>57.502.385,81</u>

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

Els saldos creditors associats a despeses dels Contractes-Programa es detallen a la Nota 12.3.

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






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

Operador	Saldo a pagar (a cobrar)
• TMB	4.315.942,49
• FGC	(-) 251.703,88
• RENFE operadora	(-) 1.772.387,13
• AMB	(-) 561.901,65
• ADIF	409.260,09
• Transportes Urbanos y Servicios Generales, SAL	1.189.287,58
• Hispano Igualadina	688.149,83
• Marfina Bus, S.A.	524.662,26
• Mohn, S.L.	602.041,91
• Soler i Sauret, S.A.	540.901,42
• Logista, S.A.	(-) 2.367.696,98
• Comercial Servicio Quinielas	(-) 1.607.853,96
• Altres operadors i comercialitzadors	4.635.614,78
	<u>6.344.316,76</u>

- 10.3 - El saldo de l'epígraf "creditors per despesa meritada" inclou els següents conceptes:

• Despeses a liquidar a l'exercici 2015 per Integració Tarifària (Nota 12.2.b)	873.104,45
• Despeses acreditades gestió T-12 pendents de liquidar	107.774,49
• Resta compensació estimada a RENFE per Integració Tarifària de l'exercici 2015 (Nota 12.2.c)	6.672.100,00
• Compensacions Tramvies a liquidar al 2016	6.000.000,00
	<u>13.652.978,94</u>

La suma de la despesa meritada per compensacions, amb un import total de 12.672 milers d'euros, estan finançats per ingressos meritats en concepte de Conveni de finançament, i reflectits a l'epígraf de deutors per ingressos meritats (Nota 6.2).






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

Nota 11 - SITUACIÓ FISCAL

- 11.1 - D'acord amb la legislació vigent, les liquidacions d'impostos no poden considerar-se definitives fins que no han estat inspeccionades per les autoritats fiscals o ha transcorregut el termini de prescripció de quatre anys. L'ATM té oberts a inspecció tots els exercicis no prescrits i per a tots els tributs als que es troba subjecta. En opinió dels administradors de l'ATM no s'espera que es meritin passius addicionals significatius com a conseqüència d'una eventual inspecció.
- 11.2 - El saldo del compte Hisenda Pública creditora per conceptes fiscals reflecteix bàsicament les retencions practicades a compte de l'I.R.P.F. en el mes de desembre de 2015.
- 11.3 - El saldo del compte Hisenda Pública deutora per I.V.A. correspon a la liquidació de desembre de 2015 presentada el gener del 2016 per 9.191.158,66 euros, així com a la de desembre de 2014 presentada el gener de 2015 per 9.641.308,35 euros. Cal esmentar que el cobrament de les esmentades liquidacions està subjecte al desenllaç dels procediments que es detallen a l'apartat següent.
- 11.4 - A finals de l'exercici 2014 la Agència Tributària va efectuar actuacions de comprovació i investigació sobre l'I.V.A. dels períodes que van de l'octubre 2010 al desembre 2013, i que van acabar amb l'emissió d'una Acta de disconformitat amb una proposta de liquidació de 159.604 milers d'euros de quota i 17.261 milers d'euros d'interessos de demora. Arrel de les successives al·legacions de l'ATM i de la seva estimació parcial, l'Agència Tributària, emet en data 16 d'octubre de 2015, una liquidació de 25.051 milers d'euros de quota i 3.310 milers d'euros d'interessos de demora. El 6 de novembre de 2015 l'ATM interposa reclamació econòmico-administrativa davant el Tribunal Econòmico-Administratiu Central (TEAC) contra l'esmentada liquidació, i prèvia sol·licitud de l'ATM, en data 10 de desembre de 2015 l'Agència Tributària notifica l'acord de suspensió amb dispensa de garantia.





Adicionalment en data 6 de març de 2015 l'Agència Tributària va iniciar actuacions de comprovació i investigació sobre l'I.V.A dels períodes que van del gener al desembre de 2014, i que han acabat amb l'emissió d'una Acta de disconformitat de data 26 de gener de 2016 que rebaixa l'import en concepte d'IVA pendent de cobrament, per part de l'ATM, de l'exercici 2014, de 9.641 milers d'euros a 633 milers d'euros (578 milers d'euros nets d'interessos de demora). En data 11 de febrer de 2016 l'ATM va presentar les seves al·legacions contra aquesta acta de disconformitat.

Aquesta liquidació dels exercicis 2010-2013, així com l'acta de disconformitat de l'exercici 2014 respon al criteri de la Inspecció, amb el qual no està d'acord l'ATM, respecte de considerar la necessitat d'integrar en la base imposable de l'ATM l'import de les compensacions que liquida als operadors privats del transport. En efecte, en les al·legacions presentades per l'ATM es considera aquest criteri de la Inspecció com totalment incorrecte per els següents motius:

- Les aportacions que l'ATM rep de les administracions públiques no poden qualificar-se com subvencions vinculades al preu i tampoc tenen la consideració de contraprestació d'un servei que l'ATM els presti.
- La qualificació i tractament que poden merèixer els imports satisfets per l'ATM a les entitats operadores del servei de transport no ha d'incidir en el tractament de les aportacions que ella percep.
- La veritable motivació de l'Acord de liquidació és merament recaptatòria i ignora la regulació i efectes de la mecànica liquidadora de l'impost.

Finalment cal esmentar que l'ATM ha liquidat l'I.V.A. corresponent a l'exercici 2015 amb els mateixos criteris que en exercicis precedents, derivant-se l'import a cobrar de 9.191 milers d'euros que reflecteixen aquests comptes anuals.





No cal dir, que tant els arguments de l'ATM com la jurisprudència que es deriva de diverses sentències en contra dels criteris utilitzats per la Inspecció, fan improbable que les contingències descrites per els períodes que van de l'octubre 2010 a desembre 2015 acabin prosperant. Per altra banda, qualsevol import a pagar que se'n pogués derivar de les actuacions esmentades de l'Agència Tributària, hauria d'anar acompanyat de la correlativa compensació per part de les Administracions aportants, en virtut dels Contractes Programes i Convenis pel finançament del Transport Regular de Viatgers de Barcelona (AGE, Generalitat de Catalunya, Ajuntament de Barcelona i Àrea Metropolitana de Barcelona), ja sigui directament o per aplicació dels corresponents comptes reserva.

Nota 12 - INGRESSOS I DESPESES

12.1 - Ingressos per vendes de serveis

Al 31 de desembre de 2015 aquest epígraf presenta la següent composició:

• Venda de títols integrats	490.086.469,68
• Repercussió de les despeses de gestió del sistema tarifari integrat	30.810.602,05
Ingressos del sistema tarifari integrat (Nota 12.2)	<u>520.897.071,73</u>
• Ingressos aplicats per sol·licituds T-12	<u>696.550,06</u>
• Cessió trens a TMB	<u>74.646.106,74</u>
• Facturacions a tercers del Centre d'Informació TransMet	<u>62.400,00</u>
• Vendes de serveis	<u>596.302.128,53</u>

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






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

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

En virtut d'aquests acords de cessió, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A haurà de satisfer anualment a l'ATM les contraprestacions previstes per la cessió de l'explotació i operació dels trens, mitjançant la compensació amb les subvencions que TMB hagi de cobrar de l'ATM anualment per aquest concepte. Per a l'any 2015 aquest import ha estat de 74.646 milers d'euros.

12.2 - Despeses per treballs realitzats per altres empreses

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





31

b) Les despeses del Sistema Tarifari Integrat associades en l'exercici 2015, en virtut de l'exposat, s'obtenen a partir del càlcul següent:

• Despeses per serveis de transport de viatgers, incentiu de seguretat i taxa de seguretat (ingressos assignats als operadors)	489.086.469,52
• Despeses de gestió del sistema	
– Comissions, despeses per edició i comercialització de títols i altres (import net)	22.845.784,59
– Despeses gestió ATM (repercussió 1,5% sobre venda de títols)	8.046.013,63
	<u>30.891.798,22</u>
• Altres conceptes	<u>0,16</u>
• Altres ingressos del sistema	<u>(-) 76.199,15</u>
• Periodificació de despeses a liquidar al 31 de desembre de 2014	<u>121.898,53</u>
• Periodificació de despeses a liquidar al 31 de desembre de 2015:	
– Despeses per serveis de transport de viatgers	1.000.000,00
– Despeses de gestió	(-) 126.895,55
	<u>873.104,45</u>
• Despeses del sistema tarifari integrat	<u>520.897.071,73</u>

c) Addicionalment l'ATM liquida, amb el finançament rebut del Conveni de Finançament 2015 (Nota 12.3.e), les següents compensacions per integració tarifària i assimilats, a les empreses operadores (epígraf de transferències corrents a altres empreses):

• Compensacions Integració Tarifària	34.589.829,17
• Compensacions servei nocturn	3.078.529,08
• Altres compensacions	101.410,30
• Compensacions per Integració Tarifària i servei nocturn periodificades a 31 de desembre 2014	(-) 3.849.000,00
• Compensacions per Integració Tarifària de l'exercici 2015 periodificades a 31 de desembre 2015 (Nota 10.4)	6.672.100,00
	<u>40.592.868,55</u>






12.3 - Ingressos i despeses per transferències corrents (Finançament del Sistema de Transport Públic gestionat per l'ATM).

- a) El 6 de març de 2014, en el Consell d'Administració de l'ATM es va signar el Pacte metropolità pel transport públic entre la Generalitat de Catalunya, l'Ajuntament de Barcelona i l'Àrea Metropolitana de Barcelona relatiu al finançament del sistema de transport públic gestionat per l'ATM on s'acorden les línies d'actuació del Pla de finançament.
- 1) Redacció d'un pla de sanejament del deute existent que recuperi l'equilibri entre els ingressos i els costos del sistema.
 - 2) Augment de les aportacions econòmiques de les Administracions consorciades durant els propers tres anys i compromís d'increment a partir del 2017 en funció de la ponderació objectiva entre l'IPC general i l'IPC del transport per al sosteniment del sistema. D'aquesta forma, la Generalitat de Catalunya manté l'aportació per al 2014, incrementarà en 2,4 milions d'euros la del 2015 i en 5,5 milions d'euros la del 2016. Per la seva part, l'Ajuntament de Barcelona augmentarà cada any en 10 milions d'euros les aportacions del 2014, 2015 i 2016, mentre que l'increment per l'AMB serà de 7 milions d'euros anuals en els mateixos tres anys. Així, a partir del 2016 l'aportació de la Generalitat al sistema serà de 289,1 milions d'euros, la de l'Ajuntament de Barcelona de 110,4 milions d'euros i la de l'AMB de 115,8 milions d'euros. En tots tres casos s'hi sumarà cada any l'augment ponderat de l'IPC.
 - 3) Els nous serveis que es posin en marxa en un futur hauran de preveure la seva sostenibilitat a partir de les noves aportacions al sistema que faci l'administració que proposa l'increment de serveis. En aquest sentit, l'acord del dia 17 de febrer ja incorpora l'augment d'oferta que suposarà l'entrada en funcionament de la L9 i els perllongaments de FGC a Terrassa i Sabadell.
 - 4) Dissenyar noves mesures d'estalvi per als operadors públics amb el compromís de reduir l'endeutament del sistema a curt termini. Aquesta mesura inclou una clàusula social que garanteix que no es poden produir acomiadaments.





- 5) Confeccionar un pla d'estímul de la demanda que estableixi a partir del 2015 una millora del model tarifari, amb un sistema objectiu de preus, i amb la garantia que les aportacions dels usuaris via tarifes mai serà superior al 50% del cost total del sistema. Aquest pla inclou avançar cap a una nova fórmula més equitativa del càlcul de les diferents zones tarifàries i dels diferents títols, incloent un replantejament de la T-10. Aquestes actuacions ja formarien part del nou sistema tarifari de la T-Mobilitat que s'ha de començar a implantar de forma progressiva a partir del 2015.
 - 6) Introduir criteris ambientals que penalitzin econòmicament el transport privat i que els ingressos reverteixin de forma finalista en el manteniment del sistema de transport públic.
 - 7) Manteniment de la tarifació social existent, que representa un 22% dels viatges que es realitzen en el sistema.
- b) El mateix dia, en sessió de 6 de març de 2014, el Consell d'Administració de l'ATM va acordar, en funció de l'esmentat Pacte Metropolità del Transport Públic:
- 1) Aprovar la proposta de Pla marc del programa de sanejament financer del sistema de transport públic i de refinançament del deute; així com l'actualització de l'escenari de finançament amb el tancament provisional de l'any 2013.
 - 2) Aprovar les bases per a la redacció del Pla quadriennal de finançament 2014-2017 amb les Administracions i dels Contractes programa 2014-2017 amb els operadors de transport.
 - 3) Sotmetre per a la seva ratificació davant de les Administracions Consorciades el Pla marc del programa de sanejament financer del sistema de transport públic i de refinançament del deute.
 - 4) Encarregar al Director general de l'Autoritat del Transport Metropolità els següents treballs en el menor termini possible: La redacció del Pla quadriennal de finançament amb les Administracions consorciades al si de l'Autoritat del Transport Metropolità per al primer quadrienni, període 2014-2017; d'acord a les bases aprovades, per tal que pugui ser sotmès, previ a la seva signatura, a l'aprovació pels òrgans de govern de les Administracions consorciades.





- 5) La redacció dels Contractes programa entre Transports Metropolitans de Barcelona-Autoritat del Transport Metropolità, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya-Autoritat del Transport Metropolità i l'Àrea Metropolitana de Barcelona (autobusos de gestió indirecta)-Autoritat del Transport Metropolità per al primer quadrienni, període 2014-2017, conjuntament amb el Vicepresident executiu de Transports Metropolitans de Barcelona, el President de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya i el Vicepresident de Transport i Mobilitat de l'Àrea Metropolitana de Barcelona respectivament i les persones que es considerin adients; d'acord a les bases aprovades, per tal que es puguin signar en unitat d'acte amb el Pla quadriennal de finançament.
- 6) Dur a terme, conjuntament amb el Vicepresident executiu de Transports Metropolitans de Barcelona i les persones que es considerin adients, les negociacions amb les entitats financeres per al refinançament del deute acumulat del sistema.
- c) En dates 1 d'abril de 2014, 29 d'abril de 2014 i 9 de maig de 2014, els Òrgans de Govern de la Generalitat de Catalunya, l'AMB i l'Ajuntament de Barcelona van ratificar el Pla marc 2014-2031 del Programa de Sanejament Financer del sistema de transport públic i de finançament del deute aprovat el 6 de març de 2014 pel Consell d'Administració de l'ATM.
- d) En execució del Pla marc el 5 de novembre de 2014 es signa el Conveni de Finançament entre l'ATM i les Administracions consorciades que recull el Pla quadriennal 2014-2017 i el compromís d'aportacions de les Administracions consorciades (Generalitat de Catalunya, Ajuntament de Barcelona i AMB) en el període 2014-2031 per al finançament del transport públic. Aquestes aportacions es veuen també complementades amb l'aportació anual que fa l'AGE amb càrrec als seus pressupostos.

El mateix 5 de novembre de 2014 es signen els Contractes Programa 2014-2017 entre l'ATM i els operadors (TMB, FGC i AMB per als autobusos de gestió indirecta). Fins a l'any 2016, la subvenció prevista per a despesa corrent als diferents operadors va disminuint fins aconseguir l'equilibri del sistema entre ingressos i despeses.





Conjuntament amb el Contracte Programa de TMB es formalitza també, en execució del Pla marc 2014-2031, el Compromís d'atendre el servei del deute derivat del Contracte de Refinançament i Sanejament Financer del Sistema de Transport. En efecte, per tal de cobrir les necessitats reconegudes de tot el sistema de transport integrat fins al 31 de desembre del 2013 i les necessitats del sistema en el període 2014-2016, s'ha negociat conjuntament entre **ATM** i TMB amb les entitats financeres la concessió d'un finançament a Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. (FMB), que actua com a instrument financer del sistema, per un import de 472,3 milions d'euros amb quotes semestrals i venciment fins al 31 de desembre de 2031 (Contracte de Refinançament i Sanejament Financer del Sistema de Transport). En data 6 de novembre de 2014 es va formalitzar l'operació de finançament extern per part de FMB i l'**ATM** amb les entitats financeres. L'**ATM** es compromet a abonar a FMB una subvenció finalista en tot el període 2014-2031 per un import equivalent al de les obligacions que es derivin en cada moment per a FMB de l'esmentat Contracte de Refinançament i Sanejament Financer del Sistema de Transport per tal de garantir que FMB disposi en tot moment dels recursos necessaris per a atendre les quotes d'aquest finançament, incloent amortitzacions del capital principal, interessos i qualsevol altra despesa financera que es derivi d'aquesta operació. En aquest sentit s'aporta com a garantia de l'operació el dret de crèdit de l'**ATM** davant l'Ajuntament de Barcelona per a la cobertura de l'esmentada subvenció finalista, i que es pignora a favor de les entitats financeres creditores. També s'afecten com a garantia els comptes corrents de cobrament de l'esmentada subvenció finalista i els drets de crèdit associats als derivats de cobertura del crèdit sindicat.

e) Pel que respecte al Conveni de Finançament 2014-2017 i als Contractes Programa 2014-2017 formalitzats el 5 de novembre de 2014 cal destacar els següents aspectes:

- 1) Pel que fa al Pla quadriennal 2014-2017, l'**ATM** remetrà durant el mes de juny dels anys 2015, 2016 i 2017 la proposta de liquidació provisional i durant el mes de juny del 2018 la proposta de liquidació definitiva del pla. Amb base a aquesta proposta i amb tota la documentació que sigui requerida a l'**ATM**, la Comissió de seguiment aprovarà una proposta de liquidació del pla quadriennal de finançament 2014-2017. Els Contractes Programa amb els operadors també seran objecte de liquidació pel mateix procediment.





- 2) La vigència del Pla quadriennal de finançament 2014-2017 s'estableix des de l'1 de gener de 2014 fins al 31 de desembre de 2017, si bé la Comissió de seguiment continuarà operativa fins formular-ne la seva liquidació; sens perjudici de l'obligació de les diferents Administracions signants de realitzar les aportacions compromeses en el Pla Marc 2014-2031, les quals seran plenament exigibles fins l'any 2031.
- 3) El volum de subvencions que estableixen els Contractes Programa per a cada operador tenen com a objectiu, entre d'altres, garantir l'equilibri dels comptes de cada exercici. Un part de les subvencions previstes per al període 2014-2017 queden cobertes pel Contracte de Refinançament i Sanejament Financer del Sistema de Transport i puntualment per subvencions diferides amb el compromís de liquidar-les en el període 2018-2021.
- 4) Els Contractes Programa incorporen una sèrie d'indicadors per tal fer un seguiment acurat dels Contractes Programa, corresponents a oferta, demanda, productivitat i qualitat del servei. Els Contractes Programa s'acompanyen d'un annex amb els valors i un altre amb la definició i metodologia per tal de calcular-los. La comissió de seguiment valorarà periòdicament els resultats obtinguts dels mateixos per tal de poder adoptar, si escau mesures correctores.
- 5) Els Contractes Programa amb els operadors també incorporen una clàusula en la qual es determina el deute del sistema amb l'operador per necessitats dels exercicis 2009-2013.
 - Es reconeix un deute del sistema amb TMB a 31 de desembre de 2013 per un import total de 334.738 milers d'euros. D'aquesta quantitat, 315.903 milers d'euros es retornarà a través de les entitats financeres segons l'Acord Marc aprovat en el Consell d'Administració del 6 de març de 2014, l'import restant de 18.835 milers d'euros, a partir de l'any 2017 i fins l'any 2022, l'**ATM** abonarà la quantitat anual de 3.139 milers d'euros per liquidar el deute per aportacions diferides de les administracions.
 - Es reconeix un deute del sistema amb FGC a 31 de desembre de 2013 per un import total de 5.267 milers d'euros. A partir de l'any 2017 i fins l'any 2020, l'**ATM** abonarà la quantitat de 1.317 milers d'euros per liquidar aquest deute per aportacions diferides de les administracions.





- Es reconeix un deute del sistema amb l'AMB a 31 de desembre de 2013 per un import total de 55.583 milers d'euros. Respecte d'aquesta quantitat, 28.680 milers d'euros es retornarà en dos pagaments, de la següent manera: durant el darrer trimestre del 2014, l'ATM transferirà a l'AMB 11.000 milers d'euros; durant el primer trimestre de 2015 l'ATM transferirà a l'AMB 17.680 milers d'euros. L'import restant de 26.903 milers d'euros serà abonat per l'ATM a l'AMB durant els exercicis del 2017 a 2022, ambdós inclosos, en sis pagaments anuals de 4.484 milers d'euros cadascun.

Cal assenyalar que tant els deutes del sistema a 31 de desembre de 2013 amb els operadors, com les subvencions del Contracte Programa 2014-2017 que resten diferides, son registrades pressupostàriament i finançament per l'ATM en l'exercici que es reben les aportacions pressupostaries de les Administracions per a la seva cobertura d'acord amb el Pla marc 2014-2031.

- f) En data 17 de novembre de 2014 la Comissió de Seguiment del Contracte Programa 2013, l'últim subscrit entre l'ATM i l'AGE, va aprovar la seva liquidació, resultant un dèficit d'aportacions realitzades al sistema per les administracions consorciades respecte de les subvencions meritades de 133.786 milers d'euros.

Aquest dèficit d'aportacions de 133.786 milers d'euros tenia contrapartida en l'endeutament financer net dels operadors per 134.297 milers d'euros (TMB, FGC i AMB) i en signe contrari pels imports pendents d'aplicació per part de l'ATM per 511 milers d'euros (compte reserva), aquest compte reserva està pendent d'aplicació a 31 de desembre de 2015.

Cal esmentar que aquesta liquidació, així com els imports nets pendents de les liquidacions aprovades, el 7 de juliol de 2011 i el 12 de setembre de 2013, dels períodes 2009-2010 i 2011-2012 respectivament, es van incloure com a necessitats del Pla marc 2014-2031 i es van incorporar als Contractes Programa 2014-2017 com a deute del sistema amb els operadors a 31 de desembre de 2013.





L'ATM també va incorporar com a deute del sistema amb els operadors a 31 de desembre de 2013 determinats conceptes que no s'havien inclòs en els Contractes Programa entre l'ATM i AGE, per manca de recursos, i que amb l'aprovació del Pla marc 2014-2031 s'ha pogut reconèixer (majors necessitats 2013 de l'AMB per 25.845 milers d'euros, necessitats per pla de reequilibri i contingències de risc de TMB del 2012, segons acord de 20 de desembre de 2012, i majors necessitats de FGC per 4.314 milers d'euros).

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

Com s'ha esmentat anteriorment, en data 12 de setembre de 2013 la Comissió de Seguiment del Contracte Programa 2011-2012 entre l'ATM i l'AGE va aprovar la seva liquidació, resultant, entre d'altres, un excés d'aportacions de l'AGE de 3.617 milers d'euros a cobrir per les administracions consorciades, import que serà objecte de compensació entre aquestes administracions en anualitats futures

- g) En sessió del Consell d'Administració de l'ATM de 12 de desembre de 2014 s'acorda la congelació de les tarifes del transport de l'any 2015, així com la reducció del preu de títol de transport T-10 i els seus derivats. Per altra banda es va aprovar un increment de serveis en les línies d'autobús de TMB a càrrec de l'Ajuntament de Barcelona. En aquest sentit, s'insta, encarrega i faculta al Director General de l'ATM per la modificació del Conveni de finançament i dels Contractes Programa 2014-2017, tot i sol·licitant a les administracions consorciades la modificació dels seus pressupostos en previsió de les noves aportacions compromeses per aquest concepte. En aquest sentit, aquests acords han suposat un augment net de les aportacions de les Administracions per a l'exercici 2015 d'import de 23.906 milers d'euros, i que l'ATM traspasa als operadors segons acord del Consell d'Administració de l'ATM de 23 de desembre de 2015.





- h) En sessió de 22 d'abril de 2015, el Consell d'Administració de l'ATM va aprovar les liquidacions de l'exercici 2014 dels Contractes Programa amb TMB, FGC i AMB, resultant en tots els casos la creació de comptes de reserva positius per imports de 2.729 milers d'euros, 3.796 milers d'euros i 872 milers d'euros (sense incorporar en aquest últim cas l'aportació diferida per 2.102 milers d'euros), respectivament, a aplicar a la resta d'exercicis del Contracte Programa 2014-2017, i sempre subjectes a la liquidació definitiva per tot el període quadriennal.
- i) En el quadre resum que es presenta en aquest apartat, es detallen els efectes pressupostaris de les transferències corrents i de capital rebudes als exercicis 2014 i 2015 per l'ATM de les Administracions, així com les aportacions corrents i de capital que aquesta ha realitzat als operadors en virtut dels acords amb cadascun d'ells, les despeses relatives a les actuacions en relació als operadors de transport públic interurbà en règim de gestió indirecta i les dels sistemes tramviaris.





41

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

	<u>Ingressos (1)</u>	<u>Despeses (1)</u>
Pla Marc: Conveni de finançament, Contractes programa i altres		
• Administracions	605.625	0
• Operadors públics (TMB-FGC)	-	358.809
• AMB (gestió indirecta)	-	109.115
• Compensacions per integració tarifària, altres subvencions a operadors i AMTU	-	40.593
• Altres transferències	-	1.463
• Tramvia Baix Llobregat i Glòries Besòs (Nota 13)	-	95.459
Altres transferències	-	33
Transferències corrents i de capital en compte de resultats	<u>605.625</u>	<u>605.472</u>

En l'exercici 2015 l'ATM ha reconegut com a ingrés de transferència per Contracte-Programa un import de 186 milers d'euros pel manteniment del SAE.

(1) Ingressos i Despeses inclouen un total de 12.672 milers d'euros (9.849 milers d'euros en l'exercici 2014) corresponents a les compensacions per integració tarifària pendents d'aplicar a pressupost (Nota 10.4 i 12.2). La periodificació de despeses s'ha registrat amb abonament a l'epígraf de creditors per despesa meritada, i la periodificació d'ingressos amb càrrec a l'epígraf de deutors per ingressos meritats.






42

j) En funció dels acords associats al Pla Marc 2014-2031 el deute del sistema amb els operadors ha tingut la següent evolució:

	Deute net a 31.12.2013	Aplicat a Contracte de refinançament i sanejament financer	Pagaments 2014-15	Subvencions diferides 2014-15 (1)	Deute net a 31.12.2015
• TMB	334.738	(-) 315.903	-	-	18.835
• FGC	5.267	-	-	10.000	15.267
• AMB	55.583	-	(-) 28.680	2.244	31.147
	<u>395.588</u>	<u>(-) 315.903</u>	<u>(-) 28.680</u>	<u>12.244</u>	<u>65.249</u>
• TMB (contracte de refinançament i sanejament financer) (2)	-	315.903	-	141.381	457.284
				<u>Total</u>	<u>522.533</u>

(1) Cal considerar que les xifres que apareixen són les previstes i que es deriven dels Contractes Programa respectius, pendents de la liquidació definitiva 2014-2017 i de l'aplicació dels comptes reserva dels operadors de cada any.

(2) El Contracte de refinançament i sanejament financer concertat per TMB amb diverses entitats financeres és d'un nominal de 472,3 milions d'euros i té venciments fins a l'exercici 2031.

k) En sessió del Consell d'Administració de l'ATM de 23 de desembre de 2015 s'acorda la reducció de les tarifes dels abonaments de 2 a 6 zones, l'ampliació de la T-12 fins al 14 anys i la congelació de la resta de títols del transport per a l'exercici 2016. En aquest sentit, les administracions consorciades es comprometen a la modificació dels seus pressupostos, per encabir les noves aportacions compromeses per a l'exercici 2016, per aquest concepte, d'un import de 7.954 milers d'euros. Addicionalment, en la mateixa sessió, el Consell d'Administració resta assabentat de l'actualització del Pla Marc 2014-2031, amb les aportacions de la administracions consorciades incorporant els efectes acumulats de la Política tarifaria 2015 i 2016, els increments de serveis dels autobusos de TMB i l'efecte de la inauguració de nous trams de la Línia 9, amb el conseqüent augment del cànon ferroviari per al seu ús.






12.4 - Despeses de personal

La plantilla de l'ATM al 31 de desembre de 2015 distribuïda per categories professionals, incloent dues persones en comissió de serveis de TMB, es detalla a continuació:

Categoria	Dona	Home	Nombre d'empleats
• Director general	-	1	1
• Directors	1	2	3
• Cap de Departament	1	1	2
• Cap de servei	-	2	2
• Cap d'unitat	1	2	3
• Tècnic superior	1	2	3
• Tècnic grau mitjà	3	-	3
• Administratius	6	2	8
• Auxiliars administratius	1	-	1
	14	12	26

Durant l'exercici 2015 l'ATM ha disposat de tres empleats adscrits en comissió de serveis (d'acord amb els convenis subscrits a l'efecte amb TMB). En aquest sentit l'epígraf de treballs realitzats per altres empreses inclou la despesa corresponent a aquest concepte.

Nota 13 - ALTRES CONSIDERACIONS

13.1 - Tramvia Baix Llobregat i Tramvia Sant Martí-Besòs

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






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

- b) El 12 de desembre de 2002, el Consell d'Administració de l'ATM va aprovar el projecte constructiu del Tramvia Sant Martí-Besòs, per un import de 205 milions d'euros (abans d'I.V.A.), així com el contracte definitiu amb l'adjudicatari (Tramvia Metropolità del Besòs, S.A.).
- c) En l'exercici 2004 es van posar en servei els dos sistemes tramviaris esmentats. Les transferències corrents i de capital lliurades per l'ATM a les societats concessionàries dels serveis a l'exercici 2015 es detallen a la Nota 12.3.

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

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





- En data 4 de juliol de 2005 l'ATM i Tramvia Metropolità, S.A van formalitzar un conveni pel qual l'ATM abonarà a la societat concessionària del Tramvia Diagonal-Baix Llobregat un import total de 36.571 milers d'euros en concepte d'indemnització, revisions de preus i modificacions del contracte inicial. Aquest pagament el realitzarà l'ATM d'acord amb les anualitats de la subvenció de capital finalista aprovada pel Govern de la Generalitat de Catalunya en sessió de 14 de juny de 2005 a favor de l'ATM per aquest concepte, i que inclou la compensació financera derivada del calendari de fraccionament del pagament (2006-2015).
- En data 5 de setembre de 2006 l'ATM i Tramvia Metropolità, S.A van formalitzar un conveni pel qual l'ATM abonarà a la societat concessionària del Tramvia Diagonal-Baix Llobregat un import total de 13.505 milers d'euros en concepte de modificacions del contracte inicial. Aquest pagament el realitzarà l'ATM d'acord amb les anualitats de la subvenció de capital finalista aprovada pel Govern de la Generalitat de Catalunya en sessió de 29 d'agost de 2006 a favor de l'ATM per aquest concepte, i que inclou la compensació financera derivada del calendari de fraccionament del pagament (2007-2015).
- En data 5 de setembre de 2006 l'ATM i Tramvia Metropolità del Besòs, S.A van formalitzar un conveni pel qual l'ATM abonarà a la societat concessionària del Tramvia Sant Martí-Besòs un import total de 29.041 milers d'euros en concepte de modificacions del contracte inicial. Aquest pagament el realitzarà l'ATM d'acord amb les anualitats de la subvenció de capital finalista aprovada pel Govern de la Generalitat de Catalunya en sessió de 29 d'agost de 2006 a favor de l'ATM per aquest concepte, i que inclou la compensació financera derivada del calendari de fraccionament del pagament (2007-2021).
- En data 26 de juny de 2008 l'ATM i Tramvia Metropolità, S.A van formalitzar un conveni pel qual l'ATM abonarà a la societat concessionària del Tramvia Diagonal-Baix Llobregat un import total de 8.336 milers d'euros en concepte de tancament de les obres del contracte inicial. Aquest pagament el realitzarà l'ATM d'acord amb les anualitats de la subvenció de capital finalista aprovada pel Govern de la Generalitat de Catalunya en sessió de 10 de juny de 2008 a favor





de l'ATM per aquest concepte, i que inclou la compensació financera derivada del calendari de fraccionament del pagament (2009-2015).

- En data 19 de març de 2009 es va signar el Text Refós del Contracte de Concessió del Tramvia Diagonal – Baix Llobregat entre l'ATM i Tramvia Metropolità, S.A. L'objectiu de la signatura d'aquest Text Refós es el següent:
 - Incloure en un únic document tots els acords del Consell d'Administració de l'ATM que s'han pres des de la signatura del Contracte de Concessió.
 - Modificar el sistema de compensació de la tarifa tècnica per bandes a través de la fixació d'una nova corba de demanda, que redueixi les incerteses econòmiques futures tant per part de l'Administració com per part del concessionari.
 - Incloure una inversió per l'adquisició de 4 nous tramvies i els nous equips de televigilància sense cap compensació per part de l'Administració a l'Operadora de Tramvia Metropolità, S.A.
- En data 28 de desembre de 2009 l'ATM i Tramvia Metropolità del Besòs, S.A van formalitzar un conveni pel qual l'ATM abonarà a la societat concessionària del Tramvia Sant Martí-Besòs un import total de 32.496 milers d'euros en concepte d'increments d'obra, revisió de preus, costos d'increment de termini i interessos. Aquest pagament el realitzarà l'ATM d'acord amb les anualitats de la subvenció de capital finalista aprovada pel Govern de la Generalitat de Catalunya en sessió de 22 de desembre de 2009 a favor de l'ATM per aquest concepte, i que inclou la compensació financera derivada del calendari de fraccionament del pagament (2011-2021).
- En data 14 de novembre de 2012 es va signar el Text Refós del Contracte de Concessió del Sistema Sant Martí-Besòs.
- A 31 de desembre de 2015 els processos d'expropiació en curs relatius als dos sistemes tramviaris suposen unes contingències per un import que s'estima, en funció de l'estat actual dels procediments judicials, en uns 11 milions d'euros.





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

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

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

L'ATM no té concertat a 31 de desembre de 2015 cap compromís per obra executada dels tramvies a finançar amb recursos propis.

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

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





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

- 13.3 - El mes d'octubre de 2014, l'ATM va resoldre l'adjudicació del procediment de licitació del projecte T-Mobilitat per a la implantació d'un nou sistema tecnològic tarifari i de gestió per un import de 58.143 milers d'euros (I.V.A. exclòs) mitjançant un contracte de col·laboració publico-privada. En l'exercici 2015 aquest projecte està en curs d'execució.
- 13.4 - Atesa l'activitat a què es dedica l'ATM, la qual ha estat descrita a la Nota 1, aquesta no té responsabilitats, despeses, actius, ni provisions i contingències de naturalesa mediambiental que poguessin ésser significatius en relació amb el patrimoni, la situació financera i els resultats de l'ATM.

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

- 13.5 - Altres contingències

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





D'acord amb el mateix Real Decret-Llei 20/2012 les quantitats derivades de la supressió de la paga extraordinària es destinaran en exercicis futurs a realitzar aportacions a plans de pensions o contractes d'assegurança col·lectius que incloguin la cobertura de contingències de jubilació amb subjecció a la llei d'estabilitat pressupostària i sostenibilitat financera i en els termes i abast que es determini en les corresponents lleis de pressupostos.

Adicionalment, la llei 36/2014 de Pressuposts Generals de l'Estat de data 26 de desembre, en la seva disposició addicional desena segona, determina la possibilitat de recuperar durant l'any 2015, si escau, el 24,04% dels imports que es van deixar de rebre com a conseqüència de l'aplicació en el seu dia del RD 20/2012. L'ATM ha liquidat aquest import a l'exercici 2015.

En el mateix 2015, segles disposicions de l'Estat han determinat la possibilitat de recuperar en els anys 2015 i 2016 la resta dels imports minorats per aquest concepte, sempre que l'Administració pública de referència així ho acordi i si la seva situació econòmica financera ho fa possible. Si no ho permet la seva situació econòmica financera, l'abonament es podria fer en el primer exercici pressupostari en què la situació ho permeti. A 31 de desembre de 2015 la Generalitat de Catalunya no havia autoritzat cap pagament de la resta d'import pendent per aquest concepte.

13.6 - Valors rebuts en dipòsit

L'ATM ha rebut avals en dipòsit per un import total de 20.634 milers d'euros.





Nota 14 - INFORMACIÓ PRESSUPOSTÀRIA

14.1 - Conciliació entre el resultat pressupostari i el resultat comptable de l'exercici

• Drets reconeguts nets	1.198.094.724,10
• Obligacions liquidades nets	(-) 1.194.237.509,53
Resultat pressupostari	<u>3.857.214,57</u>
• Comptes de periodificació a 1 de gener de 2015	23.313.812,55
• Comptes de periodificació a 31 de desembre de 2015	(-) 23.353.218,02
	<u>(-) 39.405,47</u>
• Dotacions a l'amortització	(-) 208.648,91
• Adquisicions d'immobilitzat	116.411,18
• Resultats extraordinaris i altres	(-) 25.728,72
	<u>(-) 117.966,45</u>
• Resultat comptable de l'exercici	<u><u>3.699.842,65</u></u>

14.2 - Principals desviacions entre el pressupost aprovat i el pressupost liquidat

Les principals desviacions entre el pressupost aprovat i el pressupost liquidat per a l'exercici 2015 corresponen als següents conceptes:

- Incorporació al pressupost dels romanents de crèdit amb finançament afectat, per un import total de 24.521 milers d'euros, principalment associats al Conveni de Finançament del transport (Nota 12.3).
- Modificacions pressupostàries associades a les noves dotacions pressupostàries del Conveni de Finançament per import total de 23.971 milers d'euros, arrel de les necessitats associades a la política tarifaria del 2015 i altres mesures (Nota 12.3).
- Augment de les vendes de títols i de les despeses associades al Sistema Tarifari Integrat per un import de 13.786 milers d'euros.




ATM

51

14.3- Liquidació del pressupost 2015 detallada

PRESSUPOST D'INGRESSOS

EXERCICI 2015

Entitat: 6930 Autoritat del Transport Metropolità

Aplicació	Aplicació	Pressupost inicial	Modificacions	Pressupost definitiu	Ingressos liquidats	% Execució	Desviacions	% Desviació
3190009	Prestació d'altres serveis CONCEPTE 319 Prestació d'altres serveis	74.761.060,00	0,00	74.761.060,00	74.722.305,89	99,95%	-38.754,11	-0,05%
3990009	ARTICLE 39 PRESTACIÓ DE SERVEIS	74.761.060,00	0,00	74.761.060,00	74.722.305,89	99,95%	-38.754,11	-0,05%
	Altres ingressos diversos	506.654.022,21	13.786.469,68	520.440.491,89	522.022.060,54	100,30%	1.581.568,65	0,30%
	CONCEPTE 399 Ingressos diversos	506.654.022,21	13.786.469,68	520.440.491,89	522.022.060,54	100,30%	1.581.568,65	0,30%
	ARTICLE 39 ALTRES INGRESSOS	506.654.022,21	13.786.469,68	520.440.491,89	522.022.060,54	100,30%	1.581.568,65	0,30%
4020019	CAPITOL 3. TAXES, VENDE DE BENS I SERVEIS I ALTRES INGRESSOS	981.415.082,21	13.786.469,68	995.201.551,89	995.744.366,43	100,25%	1.542.814,54	-0,05%
	Transferències corrents de la Generalitat per finançar despeses de funcionament	94.918.740,00	4.000.000,00	98.918.740,00	98.918.739,96	100,00%	-0,04	0,00%
	CONCEPTE 410 DE LA Generalitat per finançar despeses de funcionament	94.918.740,00	4.000.000,00	98.918.740,00	98.918.739,96	100,00%	-0,04	0,00%
4100004	ARTICLE 40 DEL SECTOR PÚBLIC ESTATAL	94.918.740,00	4.000.000,00	98.918.740,00	98.918.739,96	100,00%	-0,04	0,00%
	Del departament de Territori i Sostenibilitat	237.289.582,47	3.939.960,68	241.229.543,15	241.229.543,21	100,00%	0,06	0,00%
	CONCEPTE 410 DE LA Generalitat per finançar despeses de funcionament	237.289.582,47	3.939.960,68	241.229.543,15	241.229.543,21	100,00%	0,06	0,00%
4600009	ARTICLE 41 DE L'ADMINISTRACIÓ DE LA GENERALITAT	237.289.582,47	3.939.960,68	241.229.543,15	241.229.543,21	100,00%	0,06	0,00%
	Altres transferències d'ajutaments	103.924.325,00	11.707.461,62	115.631.786,62	116.045.523,27	100,36%	413.736,65	0,36%
	CONCEPTE 460 D'Ajutaments	103.924.325,00	11.707.461,62	115.631.786,62	116.045.523,27	100,36%	413.736,65	0,36%
4610001	ARTICLE 41 D'AJUTAMENTS	103.924.325,00	11.707.461,62	115.631.786,62	116.045.523,27	100,36%	413.736,65	0,36%
	De consorci dependents de les corporacions locals	95.120.350,00	4.323.510,91	99.443.860,91	99.443.860,91	100,00%	0,00	0,00%
	CONCEPTE 461 De consorci dependents de les corporacions locals	95.120.350,00	4.323.510,91	99.443.860,91	99.443.860,91	100,00%	0,00	0,00%
4630001	D'altres ens locals	0,00	0,00	0,00	43.350,00	#DIV/0!	43.350,00	-
	CONCEPTE 463 D'altres ens locals	0,00	0,00	0,00	43.350,00	#DIV/0!	43.350,00	-
4700001	ARTICLE 46 D'ENS I CORPORACIONS LOCALS	95.120.350,00	4.323.510,91	99.443.860,91	99.487.210,91	100,04%	43.350,00	0,04%
	D'empreses privades	1.000.000,00	0,00	1.000.000,00	1.000.000,00	100,00%	0,00	0,00%
	CONCEPTE 470 D'empreses privades	1.000.000,00	0,00	1.000.000,00	1.000.000,00	100,00%	0,00	0,00%
	ARTICLE 46 D'EMPRESSES PRIVADES	1.000.000,00	0,00	1.000.000,00	1.000.000,00	100,00%	0,00	0,00%
	CAPITOL 4. TRANSFERÈNCIES CORRENTS	532.252.997,47	23.970.933,21	556.223.930,68	556.681.017,35	100,08%	457.086,67	0,08%
5200001	Interessos de comptes corrents	20.000,00	0,00	20.000,00	186,37	0,93%	-19.813,63	-99,07%
	CONCEPTE 520 Interessos de comptes corrents	20.000,00	0,00	20.000,00	186,37	0,93%	-19.813,63	-99,07%
	ARTICLE 52 INTERESSOS DE DIPÒSIT	20.000,00	0,00	20.000,00	186,37	0,93%	-19.813,63	-99,07%
6200001	CAPITOL 5. INGRESSOS PATRIMONIALS	20.000,00	0,00	20.000,00	186,37	0,93%	-19.813,63	-99,07%
	Alienació de maquinària, instal·lacions i utilitatge	0,00	0,00	0,00	600,00	#DIV/0!	600,00	-
	CONCEPTE 620 Alienació de maquinària, instal·lacions i utilitatge	0,00	0,00	0,00	600,00	#DIV/0!	600,00	-
7100004	ARTICLE 62 ALINEACIÓ DE MAQUINÀRIA, INSTAL·LACIONS I UTILITATGE	0,00	0,00	0,00	600,00	#DIV/0!	600,00	-
	CAPITOL 5. ALINEACIÓ D'INVERSIOS REALS	0,00	0,00	0,00	600,00	#DIV/0!	600,00	-
	Del departament de Territori i Sostenibilitat	44.668.553,95	0,00	44.668.553,95	44.668.553,95	100,00%	0,00	0,00%
	CONCEPTE 710 De la Generalitat	44.668.553,95	0,00	44.668.553,95	44.668.553,95	100,00%	0,00	0,00%
	ARTICLE 71 DE L'ADMINISTRACIÓ DE LA GENERALITAT	44.668.553,95	0,00	44.668.553,95	44.668.553,95	100,00%	0,00	0,00%
	CAPITOL 7. TRANSFERÈNCIES DE CAPITAL	44.668.553,95	0,00	44.668.553,95	44.668.553,95	100,00%	0,00	0,00%
8700001	Romanents de tresoreria d'exercicis anteriors	0,00	24.521.104,84	24.521.104,84	0,00	0	-24.521.104,84	-100,00%
	CONCEPTE 870 Romanents de tresoreria d'exercicis anteriors	0,00	24.521.104,84	24.521.104,84	0,00	0	-24.521.104,84	-100,00%
	ARTICLE 87 ROMANENTS DE TRESORERIA D'EXERCICIS TANCATS	0,00	24.521.104,84	24.521.104,84	0,00	0	-24.521.104,84	-100,00%
	CAPITOL 8. VARIACIÓ D'ACTIUS FINANCERS	0,00	24.521.104,84	24.521.104,84	0,00	0	-24.521.104,84	-100,00%
	TOTAL PRESSUPOST D'INGRESSOS	1.158.356.633,63	52.278.507,73	1.220.635.141,36	1.198.084.724,10	98,15%	-22.550.417,26	-1,85%

ATM

52

PRESSUPOST DE DESPESES
EXERCICI 2015
Entitat : 6930 Autoritat del Transport Metropolità

Aplicació	DESCRIPCIÓ DE LA DESPESA	Pressupost Inicial	Modificacions	Pressupost definitiu	Obligacions Reconegudes	% Execució	Desviacions	% Desviació
130.0001	Retribucions bàsiques personal laboral fix	1.308.789,88	0,00	1.308.789,88	1.008.352,80	77,04%	300.437,08	22,96%
131.0001	Retribucions bàsiques personal laboral temporal	26.969,73	0,00	26.969,73	0,00	0	26.969,73	100,00%
132.0001	Retribucions bàsiques personal d'alta direcció i assimilat	137.638,00	0,00	137.638,00	138.169,71	100,39%	-531,71	-0,39%
	CONCEPTE 132 Personal empreses i altres entitats sector públic	1.473.397,61	0,00	1.473.397,61	1.146.522,51	77,81%	326.875,10	22,19%
	ARTICLE 13 PERSONAL LABORAL	1.473.397,61	0,00	1.473.397,61	1.146.522,51	77,81%	326.875,10	22,19%
1600001	Seguretat Social	302.000,00	0,00	302.000,00	272.589,20	90,26%	29.410,80	9,74%
	CONCEPTE 160 Quotes socials	302.000,00	0,00	302.000,00	272.589,20	90,26%	29.410,80	9,74%
	ARTICLE 16 ASSEGURANCES I COTITZACIONS SOCIALS	302.000,00	0,00	302.000,00	272.589,20	90,26%	29.410,80	9,74%
	CAPÍTOL 1. REMUNERACIONS DEL PERSONAL	1.775.397,61	0,00	1.775.397,61	1.419.111,71	79,93%	356.285,90	0,32
2000002	Altres lloguers i cànons de terrenys, béns naturals, edificis i altres construccions	187.000,00	0,00	187.000,00	157.900,70	84,44%	29.099,30	15,56%
	CONCEPTE 200 Log. Can. Terr. Béns nat. Edificis i altres construccions	187.000,00	0,00	187.000,00	157.900,70	84,44%	29.099,30	15,56%
2010001	Lloguers i cànons de material de transport	74.486.060,00	0,00	74.486.060,00	74.646.106,74	100,21%	-160.046,74	-0,21%
	CONCEPTE 201 Lloguers i cànons de material de transport	74.486.060,00	0,00	74.486.060,00	74.646.106,74	100,21%	-160.046,74	-0,21%
2040001	Altres lloguers i cànons	15.000,00	0,00	15.000,00	16.252,51	108,35%	-1.252,51	-8,35%
	CONCEPTE 204 Altres lloguers i cànons	15.000,00	0,00	15.000,00	16.252,51	108,35%	-1.252,51	-8,35%
	ARTICLE 20 LLOGUERS I CÀNONS	74.688.060,00	0,00	74.688.060,00	74.820.259,95	100,18%	-132.199,95	-0,18%
2100001	Conservació, reparació i manteniment terrenys, béns naturals, edificis i altres construccions	28.000,00	0,00	28.000,00	9.275,99	33,13%	18.724,01	66,87%
	CONCEPTE 210 Cons. Repar. de terr. Béns nat. edif./al.constr	28.000,00	0,00	28.000,00	9.275,99	33,13%	18.724,01	66,87%
2120001	Conservació, reparació i manteniment equips procés de dades	807.111,25	540,00	807.651,25	482.368,53	59,72%	325.282,72	40,28%
	CONCEPTE 212 Conservació, reparació i manteniment equips procés de dades	807.111,25	540,00	807.651,25	482.368,53	59,72%	325.282,72	40,28%
2130001	Conservació, reparació i manteniment d'altre immobilitzat material	50.000,00	0,00	50.000,00	15.281,55	30,56%	34.718,45	69,44%
	CONCEPTE 213 Conserv., reparació i manteniment immob. Material	50.000,00	0,00	50.000,00	15.281,55	30,56%	34.718,45	69,44%
	ARTICLE 21 CONSERVACIÓ I REPARACIÓ	885.111,25	540,00	885.651,25	508.926,07	57,24%	378.725,18	42,76%
2200001	Material ordinari no inventariable	60.000,00	0,00	60.000,00	35.196,03	58,66%	24.803,97	41,34%
2200002	Prensa, revistes, llibres i altres publicacions	26.000,00	0,00	26.000,00	19.647,45	75,57%	6.352,55	24,43%
	CONCEPTE 220 Material oficina	86.000,00	0,00	86.000,00	54.843,48	63,77%	31.156,52	36,23%
2210001	Aigua i energia	30.000,00	0,00	30.000,00	20.142,74	67,14%	9.857,26	32,86%
2210089	Altres subministraments	8.500,00	0,00	8.500,00	8.743,12	102,86%	-243,12	-2,86%
	CONCEPTE 221 Subministraments	38.500,00	0,00	38.500,00	28.885,86	75,03%	9.614,14	24,97%
2220001	Despeses postals, missatgeria i altres similars	29.000,00	0,00	29.000,00	11.999,92	41,38%	17.000,08	58,62%
2220002	Comunicacions mitjançant serveis de veu i dades adquirits a entitats de la Generalitat	0,00	0,00	0,00	14.442,37	#DIV/0!	-14.442,37	-
2220003	Comunicacions mitjançant serveis de veu i dades adquirits a altres entitats	1.500,00	0,00	1.500,00	2.384,43	158,96%	-884,43	-58,96%
	CONCEPTE 222 Comunicacions	30.500,00	0,00	30.500,00	28.826,72	94,51%	1.673,28	5,49%




ATM

53

PRESSUPOST DE DESPESES
EXERCICI 2015
Entitat: 6930 Autoritat del Transport Metropolità

Aplicació	DESCRIPCIÓ DE LA DESPESA	Pressupost inicial	Modificacions	Pressupost definitiu	Obligacions Reconegudes	% Execució	Desviacions	% Desviació
2240001	Despeses d'assegurances	25.000,00	0,00	25.000,00	24.590,69	98,36%	409,31	1,64%
	CONCEPTE 224 Despeses d'assegurances	25.000,00	0,00	25.000,00	24.590,69	98,36%	409,31	1,64%
2260002	Atencions protocol·làries i representatives	16.100,00	0,00	16.100,00	16.023,78	99,53%	76,22	0,47%
2260003	Publicitat, difusió i campanyes institucionals	480.600,00	8.677,21	489.277,21	523.711,91	107,04%	-34.434,70	-7,04%
2260004	Jurídics i contenciosos	90.000,00	30.787,09	120.787,09	48.121,88	39,84%	72.665,21	60,16%
2260005	Organització de reunions, conferències i cursos	10.000,00	0,00	10.000,00	0,00	0	10.000,00	100,00%
2260007	Publicacions i edicions als diaris oficials	6.000,00	0,00	6.000,00	16.674,08	277,90%	-10.674,08	-177,90%
2260011	Formació del personal propi	27.000,00	0,00	27.000,00	31.175,76	115,47%	-4.175,76	-15,47%
2260089	Altres despeses diverses	18.000,00	0,00	18.000,00	52.004,31	288,91%	-34.004,31	-188,91%
	CONCEPTE 226 Despeses diverses	647.700,00	39.464,30	687.164,30	687.711,72	100,08%	-547,42	-0,08%
2270001	Neteja i sanejament	37.000,00	0,00	37.000,00	33.607,38	90,83%	3.392,62	9,17%
2270002	Seguretat	5.000,00	0,00	5.000,00	2.320,20	46,40%	2.679,80	53,60%
2270005	Estudis i dictàmens	50.000,00	0,00	50.000,00	4.925,00	9,85%	45.075,00	90,15%
2270008	Intèrprets i traductors	18.000,00	0,00	18.000,00	8.255,86	45,87%	9.744,14	54,13%
2270013	Treballs Tècnics	30.000,00	0,00	30.000,00	17.512,11	58,37%	12.487,89	41,63%
2270012	Auditories i Control de Fons Europeus	1.767.600,00	572.358,84	2.339.958,84	1.742.438,76	74,46%	597.520,08	25,54%
2270089	Altres treballs realitzats per persones físiques o jurídiques	500.163.885,25	14.868.909,52	515.032.774,77	512.024.122,20	99,42%	3.008.652,57	0,58%
	CONCEPTE 227 Treballs realitzats altres empreses	502.071.465,25	15.441.268,36	517.512.733,61	513.833.181,51	99,29%	3.679.552,10	0,71%
2280001	Serveis informàtics realitzats pel CTTI	92.347,58	0,00	92.347,58	0,00	0	92.347,58	100,00%
	CONCEPTE 228 Serveis informàtics i de telecomunicacions	92.347,58	0,00	92.347,58	0,00	0	92.347,58	100,00%
	ARTICLE 22 MATERIAL, SUBMINISTRAMENTS I ALTRES	502.991.512,83	15.480.732,66	518.472.245,49	514.658.039,98	99,26%	3.814.205,51	0,74%
2300001	Dietes, locomoció i trasllats	55.000,00	0,00	55.000,00	35.805,80	65,10%	19.194,20	34,90%
2310001	CONCEPTE 230 Dietes, locomoció i trasllats	55.000,00	0,00	55.000,00	35.805,80	65,10%	19.194,20	34,90%
	Altres indemnitzacions per raó del servei	45.000,00	0,00	45.000,00	1.303,20	2,90%	43.696,80	97,10%
	CONCEPTE 231 Altres indemnitzacions	45.000,00	0,00	45.000,00	1.303,20	2,90%	43.696,80	97,10%
	ARTICLE 23 INDEMNITZACIONS PER RAÓ DEL SERVEI	100.000,00	0,00	100.000,00	37.109,00	37,11%	62.891,00	62,89%
2400001	Despeses de publicacions	100.000,00	0,00	100.000,00	1.104,72	1,10%	98.895,28	98,90%
	CONCEPTE 240 Despeses de publicacions	100.000,00	0,00	100.000,00	1.104,72	1,10%	98.895,28	98,90%
	ARTICLE 24 DESPESES DE PUBLICACIONS	100.000,00	0,00	100.000,00	1.104,72	1,10%	98.895,28	98,90%
	CAPITOL 2. DESPESES CORRENTS DE BÉNS I SERVEIS	578.764.684,08	15.481.272,66	594.245.956,74	590.023.439,72	99,29%	4.222.517,02	0,71%
3490001	Altres despeses financeres	5.000,00	0,00	5.000,00	426,47	8,53%	4.573,53	91,47%
	CONCEPTE 349 Altres despeses financeres de préstecs	5.000,00	0,00	5.000,00	426,47	8,53%	4.573,53	91,47%
	ARTICLE 34 ALTRES DESPESES FINANCERES	5.000,00	0,00	5.000,00	426,47	8,53%	4.573,53	91,47%
	CAPITOL 3. DESPESES FINANCERES	5.000,00	0,00	5.000,00	426,47	8,53%	4.573,53	91,47%
4030001	A empreses públiques i altres ens públics de l'Estat	6.950.000,00	-277.900,00	6.672.100,00	3.849.000,00	57,69%	2.823.100,00	42,31%
	CONCEPTE 403 A empr. Públiques i altres ens públics de l'Estat	6.950.000,00	-277.900,00	6.672.100,00	3.849.000,00	57,69%	2.823.100,00	42,31%
	ARTICLE 40 AL SECTOR PÚBLIC ESTATAL	6.950.000,00	-277.900,00	6.672.100,00	3.849.000,00	57,69%	2.823.100,00	42,31%



ATM

54

PRESSUPOST DE DESPESSES

EXERCICI 2015

Entitat : 6930 Autoritat del Transport Metropolità

Aplicació	DESCRIPCIÓ DE LA DESPESA	Pressupost Inicial	Modificacions	Pressupost definitiu	Obligacions Reconegudes	% Execució	Desviacions	% Desviació
4200001	Fons Reserva	0,00	22.473.021,73	22.473.021,73	17.781.410,30	79,12%	4.691.611,43	20,88%
	CONCEPTE 420 FONS RESERVA	0,00	22.473.021,73	22.473.021,73	17.781.410,30	79,12%	4.691.611,43	20,88%
4406360	ARTICLE 42 FONS DE RESERVA	0,00	22.473.021,73	22.473.021,73	17.781.410,30	79,12%	4.691.611,43	20,88%
	A Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya	43.116.912,49	3.135.270,54	46.252.183,03	46.252.183,02	100,00%	0,01	0,00%
	CONCEPTE 440 ent. dret públ. Generalitat de Catalunya	43.116.912,49	3.135.270,54	46.252.183,03	46.252.183,02	100,00%	0,01	0,00%
4600001	ARTICLE 44 A EMPRESES/ENS GENERALITAT I A UNIVERSITATS PÚBL.	43.116.912,49	3.135.270,54	46.252.183,03	46.252.183,02	100,00%	0,01	0,00%
	A corporacions locals	387.125.100,00	16.867.012,75	403.992.112,75	403.992.112,75	100,00%	0,00	0,00%
4690001	A altres ens dependents de corporacions locals	5.701.000,00	52.888,37	5.753.888,37	52.888,37	0,92%	5.701.000,00	99,08%
	CONCEPTE 460 A corporacions locals	392.826.100,00	16.919.901,12	409.746.001,12	404.045.001,12	98,61%	5.701.000,00	1,39%
4700001	ARTICLE 46 A ENS I CORPORACIONS LOCALS	392.826.100,00	16.919.901,12	409.746.001,12	404.045.001,12	98,61%	5.701.000,00	1,39%
	A empreses privades	89.917.765,03	2.909.611,10	92.827.376,13	87.057.931,19	93,78%	5.769.444,94	6,22%
	CONCEPTE 470 A empreses privades	89.917.765,03	2.909.611,10	92.827.376,13	87.057.931,19	93,78%	5.769.444,94	6,22%
4820001	A altres institucions sense fi de lucre i a altres ens corporatius	15.000,00	0,00	15.000,00	0,00	0	15.000,00	100,00%
	CONCEPTE 482 A altres institucions sense fi de lucre i a altres ens corp.	15.000,00	0,00	15.000,00	0,00	0	15.000,00	100,00%
4900001	ARTICLE 48 A FAMILIES I INSTITUCIONS SENSE FI DE LUCRE I AL. ENS CORP.	10.000,00	0,00	10.000,00	10.000,00	100,00%	0,00	0,00%
	A l'exterior	10.000,00	0,00	10.000,00	10.000,00	100,00%	0,00	0,00%
	CONCEPTE 490 A L'EXTERIOR	10.000,00	0,00	10.000,00	10.000,00	100,00%	0,00	0,00%
	CONCEPTE 49 A L'EXTERIOR	10.000,00	0,00	10.000,00	10.000,00	100,00%	0,00	0,00%
	CAPITOL 4. TRANSFERÈNCIES CORRENTS	532.835.777,52	45.159.904,49	577.995.682,01	558.995.625,63	96,71%	19.000.156,38	3,29%
6200001	Inversions maquinària, instal·lacions i utilitatge	30.000,00	0,00	30.000,00	0,00	0	30.000,00	100,00%
	CONCEPTE 620 Inversions maquinària, instal·lacions i utilitatge	30.000,00	0,00	30.000,00	0,00	0	30.000,00	100,00%
6400001	ARTICLE 62 INVERSIONS MAQUINÀRIA, INSTAL·LACIONS I UTILITATGE	30.000,00	0,00	30.000,00	0,00	0	30.000,00	100,00%
	Inversions en mobiliari i estris	30.000,00	0,00	30.000,00	0,00	0	30.000,00	100,00%
	CONCEPTE 640 Inversions en mobiliari i estris	30.000,00	0,00	30.000,00	0,00	0	30.000,00	100,00%
6500001	ARTICLE 64 INVERSIONS EN MOBILIARI I ESTRIS	30.000,00	0,00	30.000,00	0,00	0	30.000,00	100,00%
	Inversions en equips de procés de dades i telecomunicacions	1.160.720,47	221.158,35	1.381.878,82	116.411,18	8,42%	1.265.467,64	91,58%
	CONCEPTE 650 Inversions en equips de procés de dades i telecomunicacions	1.160.720,47	221.158,35	1.381.878,82	116.411,18	8,42%	1.265.467,64	91,58%
6600001	ARTICLE 65 INVERSIONS EQUIPS PROCÉS DE DADES I TELECOMUNICACIONS	1.160.720,47	221.158,35	1.381.878,82	116.411,18	8,42%	1.265.467,64	91,58%
	Inversions en bens destinats a l'ús general	0,00	43.016,64	43.016,64	0,00	0	43.016,64	100,00%
	CONCEPTE 660 Inversions en bens destinats a l'ús general	0,00	43.016,64	43.016,64	0,00	0	43.016,64	100,00%
	ARTICLE 66 INVERSIONS DESTINATS A L'ÚS GENERAL	0,00	43.016,64	43.016,64	0,00	0	43.016,64	100,00%
	CAPITOL 6. INVERSIONS REALS	1.220.720,47	264.174,99	1.484.895,46	116.411,18	7,84%	1.368.484,28	92,16%
7700001	A empreses privades	43.755.053,95	1.373.155,59	45.128.209,54	43.682.594,82	96,80%	1.445.614,72	3,20%
	CONCEPTE 770 A empreses privades	43.755.053,95	1.373.155,59	45.128.209,54	43.682.594,82	96,80%	1.445.614,72	3,20%
	ARTICLE 77 A EMPRESES PRIVADES	43.755.053,95	1.373.155,59	45.128.209,54	43.682.594,82	96,80%	1.445.614,72	3,20%
	CAPITOL 7. TRANSFERÈNCIES DE CAPITAL	43.755.053,95	1.373.155,59	45.128.209,54	43.682.594,82	96,80%	1.445.614,72	3,20%
TOTAL PRESSUPOST DE DESPESSES		1.188.356.633,63	82.278.507,73	1.270.635.141,36	1.194.237.509,53	97,84%	26.397.631,83	2,16%






55

Nota 15 - QUADRE DE FINANÇAMENT

Els recursos obtinguts durant els exercicis 2015 i 2014, 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	2015	2014	ORÍGENS	2015	2014
Recursos aplicats en l'exercici	-	-	Recursos generats en l'exercici	3.910.272,96	4.462.150,78
Adquisicions d'immobilitzat:			Subvencions de capital	-	-
Immaterial	106.960,52	257.030,00	Crèdits a llarg termini	-	-
Material i Infraestructura	9.450,66	28.487,26			
Crèdits a llarg termini	-	-			
Augment del capital circulant	3.793.861,78	4.176.633,52	Disminució del capital circulant	-	-
	3.910.272,96	4.462.150,78		3.910.272,96	4.462.150,78

VARIACIONS DEL CAPITAL CIRCULANT				
	2015		2014	
	AUGMENTS	DISMINUCIONS	AUGMENTS	DISMINUCIONS
Deutors	7.889.019,60	-	13.639.240,25	-
Comptes financers	15.240.688,30	-	-	48.948.084,39
Deutes a curt termini	-	19.335.846,12	39.485.477,66	-
	23.129.707,90	19.335.846,12	53.124.717,91	48.948.084,39
Variació del capital circulant	-	3.793.861,78	-	4.176.633,52
	23.129.707,90	23.129.707,90	53.124.717,91	53.124.717,91

CONCILIACIÓ DEL RESULTAT DE L'EXERCICI AMB ELS RECURSOS GENERATS/(APLICATS)		
	2015	2014
Resultat de l'exercici segons Compte de Resultats	3.699.842,65	4.014.723,39
Dotacions a l'amortització	208.648,91	447.427,39
Resultats extraordinaris	1.781,40	-
RECURSOS GENERATS/(APLICATS) EN L'EXERCICI	3.910.272,96	4.462.150,78

Barcelona, 30 de març de 2016




5 Pressupost 2016

Pressupost ATM 2016 (pressupost prorrogat exercici 2015)

ESTAT DE DESPESES

ART.	DENOMINACIÓ	IMPORT 2016 (€)
Capítol 1		
Despeses de personal		
13	Personal laboral	1.473.397,61
16	Assegurances i cotitzacions socials	302.000,00
	Total capítol 1	1.775.397,61
Capítol 2		
Despeses de béns corrents i de serveis		
20	Lloguers i cànons	74.688.060,00
21	Conservació i reparació	885.111,25
22	Material, subministraments i altres	502.991.512,83
23	Indemnitzacions per raó del servei	100.000,00
24	Despeses de publicacions	100.000,00
	Total capítol 2	578.764.684,08
Capítol 3		
Despeses financeres		
34	Altres despeses financeres	5.000,00
	Total capítol 3	5.000,00
Capítol 4		
Transferències corrents		
40	Al sector públic estatal	6.950.000,00
44	A altres entitats del sector públic	43.116.912,49
46	A ens i corporacions locals	392.826.100,00
47	A empreses privades	89.917.765,02
48	A institucions sense fi de lucre	15.000,00
49	A l'exterior	10.000,00
	Total capítol 4	532.835.777,51
Capítol 6		
Inversions reals		
62	Inversió en maquinària, instal·lacions i utilitatge	30.000,00
64	Inversions en mobiliari i estris	30.000,00
65	Inversions en equips de procés de dades i telecomunicacions	1.160.720,47
	Total capítol 6	1.220.720,47
Capítol 7		
Transferències de capital		
77	A empreses privades	43.755.053,95
	Total capítol 7	43.755.053,95
	Total estat de despeses	1.158.356.633,63

ESTAT D'INGRESSOS

ART.	DENOMINACIÓ	IMPORT 2016 (€)
Capítol 3 Taxes, béns i altres ingressos		
31	Prestació de serveis	74.761.060,00
39	Altres ingressos	506.654.022,21
	Total capítol 3	581.415.082,21
Capítol 4 Transferències corrents		
40	Dels sector públic estatal	94.918.740,00
41	De l'Administració de la Generalitat	237.289.582,47
46	D'ens i corporacions locals	199.044.675,00
47	D'empreses privades	1.000.000,00
	Total capítol 4	532.252.997,47
Capítol 5 Ingressos patrimonials		
52	Interessos de dipòsit	20.000,00
	Total capítol 5	20.000,00
Capítol 7 Transferències de capital		
71	De l'Administració de la Generalitat	44.668.553,95
	Total capítol 7	44.668.553,95
	Total estat d'ingressos	1.158.356.633,63

Crèdits

Edició

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

Disseny, realització i producció

Pixtin

Fotografia

Fons fotogràfic de l'ATM i Ramon Vilalta

Tots els drets reservats

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

© De les imatges, els seus autors

Barcelona, novembre 2016

