

Memòria 2014

Memòria 2014

Índex de l'actuació de l'exercici 2014

1	Presentació del Consorci	4
	El consorci ATM	5
	Òrgans de govern, assessorament i consulta	6
	Estructura organitzativa de l'ATM	8
2	Actuació de l'exercici 2014	9
	Planificació d'infraestructures	10
	Estat d'execució de les actuacions	10
	Pla Director de Mobilitat de l'RMB	25
	Gestió del sistema tramviari	28
	Tramvia Diagonal – Baix Llobregat	28
	Tramvia Sant Martí – Besòs	31
	Pla d'acció per a la reducció de l'accidentalitat	34
	Sistema Tarifari Integrat	35
	Zonificació del Sistema Tarifari Integrat	35
	Gamma de títols integrats i tarifes	38
	Vendes i utilització del Sistema Tarifari Integrat	40
	Índex d'intermodalitat	45
	Projecte T-Mobilitat	46
	Finançament del sistema	52
	Altres actuacions	59
	Sistema d'Ajut a l'Explotació	59
	SERMETRA, SL	59
	Comissió de nomenclatura	60
	Projecció exterior	66
3	Estadístiques del sistema	64
	TransMet Xifres 2014	65
	Enquesta de mobilitat en dia feiner 2014	69
4	Informe d'auditoria	81
5	Pressupost 2015	133

Presentació del Consorci

Capítol 1

El consorci ATM

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

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

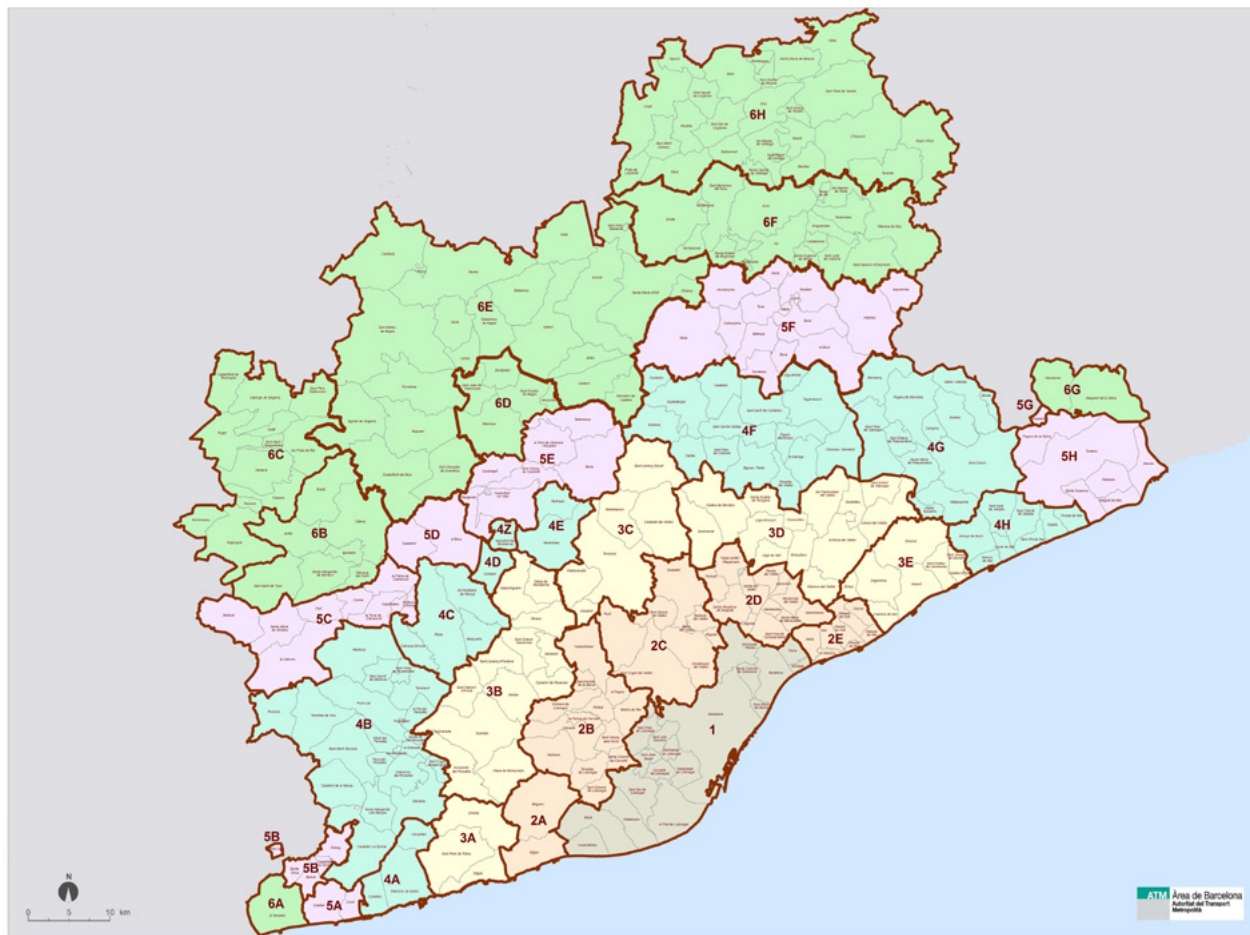
L'objectiu de l'ATM és esdevenir un referent internacional en la gestió de la mobilitat d'àmbit metropolità, al voltant d'una capital amb vocació de modernitat, benestar i progrés econòmic i social, com ho és la ciutat de Barcelona.

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

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

El Consorci és integrat per la Generalitat de Catalunya (51 %) i per les administracions locals (49 %): Ajuntament de Barcelona, Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) i 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 de l'Estat, hi estan compromeses financerament o són titulars de serveis propis o no traspassats.



Òrgans de govern, assessorament i consulta

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

Consell d'Administració

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

La composició del Consell d'Administració, a 31 de desembre de 2014, era la següent:

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

Comitè Executiu

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

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

El Comitè Executiu, a 31 de desembre de 2014, tenia la composició següent:

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

Comissió d'Assessorament Jurídic

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

Ponència Tècnica d'Operadors

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

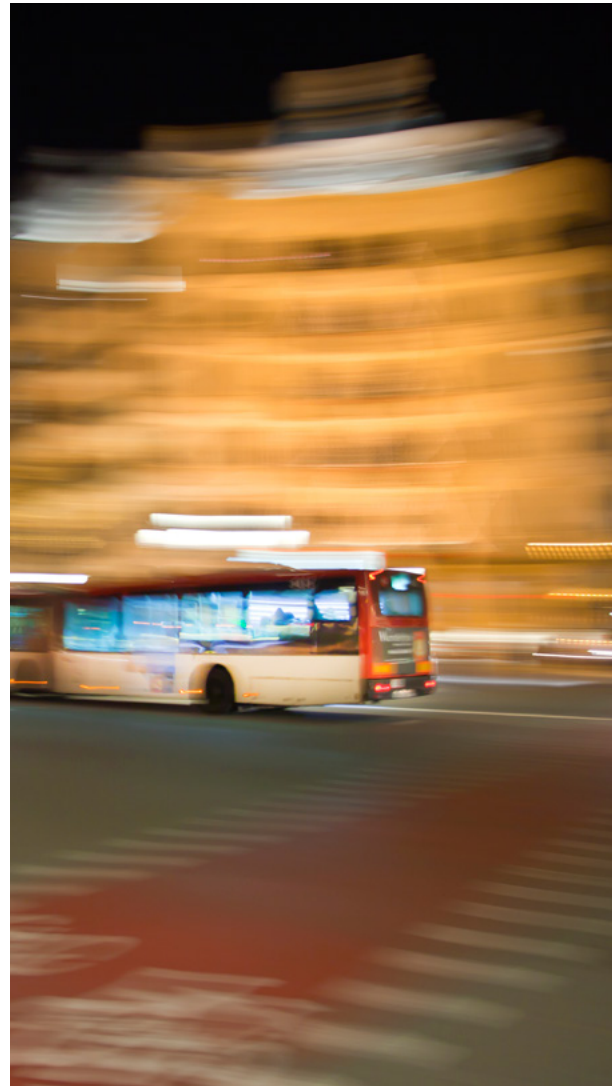
Consell de la Mobilitat

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.

És integrat pels membres següents:

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



Estructura organitzativa de l'ATM

La composició de la plantilla de l'ATM a 31 de desembre de 2014 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> Xavier Roselló i Molinari, <i>adjunt al director tècnic</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>

Actuació de l'exercici 2014

Capítol 2

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 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 nou 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.

Els serveis tècnics de l'ATM han mantingut la tasca de realització de l'informe anual de l'estat d'execució de les infraestructures previstes al PDI 2001-2010 i les posa en contrast amb l'evolució de la població i la mobilitat vehicle privat / transport públic en els diferents àmbits territorials. El present informe anual sobre l'estat de les actuacions en infraestructures metropolitanes de transport públic col·lectiu del PDI 2011-2020 en descriu l'estat d'execució de cadascuna.

Estat d'execució de les actuacions

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 que es descriuen tot seguit:

- **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.

Finalment s'inclou una taula amb les obres del PDI 2001-2010 finalitzades a data 31 de desembre de 2014.

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 confeir aquest informe han estat proporcionades principalment per la Direcció General de Transports i Mobilitat i Infraestructures de Catalunya, 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 rodalia han estat facilitades pel Ministeri de Foment (Adif), Renfe Operador i el mateix Departament de Territori i Sostenibilitat.

Es descriu, per a cada programa i actuació previstos al PDI 2011-2020, el seu estat de realització a data 31.12.2014, i es detalla el nivell d'execució de la inversió en la mateixa data.

PROGRAMA D'AMPLIACIÓ DE XARXA

CODI	ACTUACIÓ	SITUACIÓ ACTUAL (31 DE DESEMBRE DE 2014)
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 – La Sagrera	Pendent d'iniciar el projecte constructiu estació Santander L4 i desafeció L9/L10.
AX07	Metro L9/L10 Aeroport / Zona Franca – Parc Logístic – Zona Universitària	Obra en execució. El 2016 es preveu la inauguració del tram Aeroport – Zona Universitària.
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	Obra en execució. Inauguració prevista l'estiu 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 informatiu pendent de finalitzar.
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.
XT05	Tramvia Nova línia UAB Cerdanyola – Montcada	Estudi informatiu redactat.

XARXA FERROVIÀRIA ESTATAL

CODI	ACTUACIÓ	SITUACIÓ ACTUAL (31 DE DESEMBRE DE 2014)
XE01	Duplicació Arenys de Mar – Blanes R1	Estudi funcional redactat.
XE02	Nou accés Aeroport	Obres d'infraestructures adjudicades amb previsió d'inici enguany.
XE03	Nova línia orbital	Estudi funcional finalitzat.
XE04	Duplicació Montcada – Vic R3	Estudi informatiu redactat i previsió d'impuls de projectes constructius prioritaris aquest semestre.
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 2014)
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 Torrasa	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: en execució. 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 DE TRANSPORT
PÚBLIC PER CARRETERA**

CODI	ACTUACIÓ	SITUACIÓ ACTUAL (31 DE DESEMBRE DE 2014)
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**

CODI	ACTUACIÓ	SITUACIÓ ACTUAL (31 DE DESEMBRE DE 2014)
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. Adjudicada obra d'adaptació a PMR de Peu de Funicular, i en redacció els projectes d'adaptació a PMR de Putxet i Sarrià. Projecte d'ampliació de l'andana ascendent de l'estació de Provença en redacció. En redacció projecte de supressió del pas a nivell d'Igualada.
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 properament s'executarà l'adequació de les sortides d'emergència. S'ha adjudicat la renovació de 120 unitats 447 (s'ha finalitzat la renovació de 5 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. En el moment actual el Ministeri de Foment preveu l'impuls enguany del projecte o les obres de la major part de les actuacions.
MM09	Implantació del nou sistema de validació i venda <i>contactless</i>	Adjudicat el concurs a SOC Mobilitat.

Estat de les actuacions a 31.12.2014

A la taula resum adjunta s'indica l'estat d'execució de les diferents actuacions previstes al PDI 2011-2020 a 31.12.2014, 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.

AMPLIACIÓ DE XARXA

ESTAT	CODI	ACTUACIÓ	IMPORT PDI 2011-2020 (M€ IVA EXCLÒS)	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 – La Sagrera	110,0 ⁽¹⁾	165,4
●	AX07	Metro L9/L10 Aeroport / Zona Franca – Parc Logístic – Zona Universitària	1.560,0 ⁽¹⁾	4.382,0
●	AX08	Metro L9/L10 Zona Universitària – La Sagrera		
●	AX09	FGC L8 Plaça Espanya – Gràcia	268,0	
●	AX10 ⁽¹⁾	FGC Terrassa Rambla – Terrassa Nacions Unides	90,2 ⁽¹⁾	310,8
●	AX11 ⁽¹⁾	FGC Can Feu – Ca n'Oriac	287,9 ⁽¹⁾	142,9
●	AX12	FGC L6 Reina Elisenda – Finestrelles		
●	AX13	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.



XARXA FERROVIÀRIA ESTATAL

ESTAT	CODI	ACTUACIÓ	IMPORT PDI 2013 (M€ IVA EXCLÓS)	PDI 2001-2010 (M€ IVA EXCLÓS)
●	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	IIIMPORT PDI 2013 (M€ IVA EXCLÓS)	PDI 2001-2010 (M€ IVA EXCLÓS)
●	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 Torrasa	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	IIIMPORT PDI 2013 (M€ IVA EXCLÓS)	PDI 2001-2010 (M€ IVA EXCLÓS)
●	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	

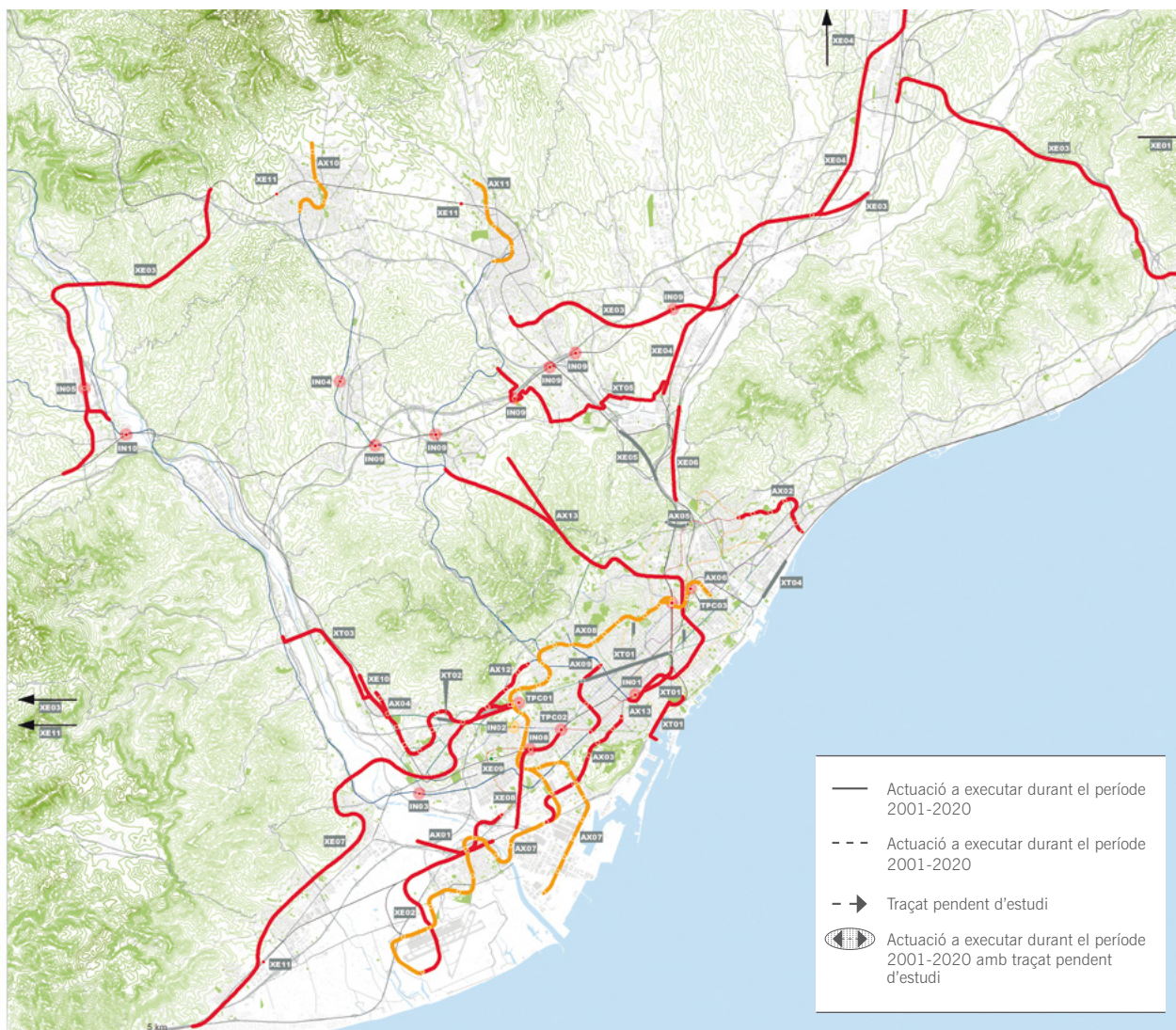
MODERNITZACIÓ I MILLORA

ESTAT	CODI	ACTUACIÓ	IMPORT PDI 2013 (M€ IVA EXCLÓS)	PDI 2001-2010 (M€ IVA EXCLÓS)
●	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

(1) Valor d'obra pendent d'execució.



PDI 2011-2020 ACTUACIONS



Programa Ampliacions (AX i XT)

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

Actuacions finalitzades (PDI 2011-2020)

Durant l'any 2014 es va posar en servei l'actuació "XE09 Remodelació de l'estació de l'Hospitalet de Llobregat", que ha suposat una inversió d'11,0 M€ (sense IVA). Aquesta actuació permet una gestió més eficient de les circulacions ferroviàries en aquesta estació, que és en la qual s'inicien o finalitzen un major nombre de circulacions en tota la xarxa de rodalia.

ACTUACIONS FINALITZADES
(EN M€, IVA EXCLÒS)

ESTAT	CODI	ACTUACIÓ	IMPORT PDI 2013	MILLOR ESTIMACIÓ DEL COST TOTAL DE L'OBRA	IMPORT DE LES OBRES LICITADES	IMPORT DE LES OBRES ADJUDICADES	MODIFICATS, REVISIÓ DE PREUS, COMPLEMENTARIS I ALTRES	PENDENT DE LICITACIÓ I ADJUDICACIÓ
●	XE09	Remodelació de l'estació de l'Hospitalet de Llobregat	10,0	11,1	10,3	10,3	0,8	0,0

Actuacions en execució

La principal actuació que es troba en execució és la línia L9/L10. Es preveu que a inicis de l'any 2016 s'inauguri el tram Aeroport – Zona Universitària, mentre que l'any 2018 es podria posar en servei el ramal del Port. A la xarxa de metro també es troba en execució la línia L4.

FGC té dues actuacions en execució. D'una banda, el perllongament de la línia Terrassa (actuació AX10) es posarà en servei durant el segon semestre del present

any, mentre que el perllongament Can Feu – Ca n'Oriac a la ciutat de Sabadell (actuació AX11) serà inaugurat el proper any 2016.

De la resta de programes cal esmentar la construcció de l'intercanviador d'Ernest Lluch de la línia L5 de metro amb el Trambaix i diverses línies de bus.

Dins del programa de Modernització i Millora, cal destacar l'adquisició de material mòbil a les xarxes de TMB i FGC i la renovació de les unitats de tren 447 de Renfe.

ACTUACIONS EN EXECUCIÓ
(EN M€, IVA EXCLÒS)

ESTAT	CODI	ACTUACIÓ	IMPORT PDI 2013	MILLOR ESTIMACIÓ DEL COST TOTAL DE L'OBRA	IMPORT DE LES OBRES LICITADES	IMPORT DE LES OBRES ADJUDICADES	MODIFICATS, REVISIÓ DE PREUS, COMPLEMENTARIS I ALTRES	PENDENT DE LICITACIÓ I ADJUDICACIÓ
●	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 – Z. Univer. – Sagrera	1.560,0	1.394,0	286,0	286,0	0,0	1.108,0
●	AX10	FGC. Terrassa Rambla – Terrassa Nacions Unides	90,2 ⁽¹⁾	90,2	90,2	90,2	0,0	0,0
●	AX11	FGC. Can Feu – Ca n'Oriac	287,9 ⁽¹⁾	287,9	207,0	207,0 ⁽²⁾	0,0	80,9
●	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	9,5	9,5	0,0	724,8
●	MM02	TMB. Actuacions en sistemes i instal·lacions	366,1	366,1	4,2	4,2	0,0	361,9
●	MM03	TMB. Actuacions en tallers i cotxeres	72,7	72,7	1,8	1,8	0,0	70,9

ESTAT	CODI	ACTUACIÓ	IMPORT PDI 2013	MILLOR ESTIMACIÓ DEL COST TOTAL DE L'OBRA	IMPORT DE LES OBRES LICITADES	IMPORT DE LES OBRES ADJUDICADES	MODIFICATS, REVISIÓ DE PREUS, COMPLEMENTARIS I ALTRES	PENDENT DE LICITACIÓ I ADJUDICACIÓ
●	MM04	TMB. Material mòbil	548,8	548,8	171,8	171,8	0,0	377,0
●	MM05	FGC. Actuacions en infraestructura i estacions	274,9	274,9	64,9	64,9	0,0	210,0
●	MM06	FGC. Actuacions en sistemes i instal·lacions	250,1	250,1	45,4	45,4	0,0	204,7
●	MM07	FGC. Material mòbil	294,0	294,0	170,2	170,2	0,0	123,8
●	MM08	XFE. Modernització i millora de la xarxa de Rodalies	1.400,0	1.400,0	185,5	185,5	0,0	1.214,5
●	MM09	Implantació nou sistema validació i venda <i>contactless</i>	44,3	58,1	58,1	58,1	0,0	0,0
		Total	6.043,5	5.889,5	1.294,6	1.294,6	0,0	4.594,9

(1) Valor d'obra pendent d'execució.

(2) Infraestructura parcialment adjudicada.

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", si bé es preveu que l'any 2015 comenci la redacció d'un estudi informatiu.

En el subprograma XT (Xarxa de Tramvia), les actuacions "XT02 T3 Pas per Laureà Miró" i "XT04 Sant Adrià – Port de Badalona" només disposen d'estudis previs de demanda.

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 EXCLÒS)

ESTAT	CODI	ACTUACIÓ	IMPORT PDI 2013	MILLOR ESTIMACIÓ DEL COST TOTAL DE L'OBRA	IMPORT DE LES OBRES LICITADES	IMPORT DE LES OBRES ADJUDICADES	MODIFICATS, REVISIÓ DE PREUS, COMPLEMENTARIS I ALTRES	PENDENT DE LICITACIÓ I ADJUDICACIÓ
●	AX01	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	-	-	-	-	-	-
●	XT03	Tramvia. T3 Sant Feliu de Llobregat – Quatre Camins	-	-	-	-	-	-

ESTAT	CODI	ACTUACIÓ	IMPORT PDI 2013	MILLOR ESTIMACIÓ DEL COST TOTAL DE L'OBRA	IMPORT DE LES OBRES LICITADES	IMPORT DE LES OBRES ADJUDICADES	MODIFICATS, REVISIÓ DE PREUS, COMPLEMENTARIS I ALTRES	PENDENT DE LICITACIÓ I ADJUDICACIÓ
●	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
●	XE02	Nou accés Aeroport	221,8	221,8	0,0	0,0	0,0	221,8
●	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
●	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 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			5.780,4	5.780,4	0	0	0	5.780,4

Actuacions pendents de projecte

Dins d'aquest apartat es comptabilitzen un total de set actuacions, les quatre esmentades a l'anterior apartat (actuacions AX05, XT02, XT04 i XE05), i les actuacions "TPC08 Centres operatius de gestió", "TPC09 Altres Carrils Bus" i "TPC10 Aparcament de dissuasió de busos".

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

ESTAT	CODI	ACTUACIÓ	IMPORT PDI 2013	MILLOR ESTIMACIÓ DEL COST TOTAL DE L'OBRA	IMPORT DE LES OBRES LICITADES	IMPORT DE LES OBRES ADJUDICADES	MODIFICATS, REVISIÓ DE PREUS, COMPLEMENTARIS I ALTRES	PENDENT DE LICITACIÓ I ADJUDICACIÓ
○	AX05	Metro. L3 Trinitat Nova – Trinitat Vella	81,0	81,0	0,0	0,0	0,0	81,0
○	XT01	Articulació de les xarxes tramviàries a Barcelona	168,1	168,1	0,0	0,0	0,0	168,1
○	XT02	Tramvia. T3 Pas per Laureà Miró	17,3	17,3	0,0	0,0	0,0	17,3
○	XT04	Tramvia. T4 Sant Adrià – Port de Badalona	-	-	-	-	-	-
○	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			545,6	545,6	0,0	0,0	0,0	545,6

Resum de la inversió

El resum de la inversió corresponent a actuacions definides al PDI 2011-2020, realitzada a 31.12.2014, és la següent (en M€ IVA exclòs):

RESUM DE LA INVERSIÓ (EN M€, IVA EXCLÒS)

PROGRAMA	IMPORT PDI 2013	MILLOR ESTIMACIÓ DEL COST TOTAL DE L'OBRA	IMPORT DE LES OBRES LICITADES	IMPORT DE LES OBRES ADJUDICADES	MODIFICATS, REVISIÓ DE PREUS, COMPLEMENTARIS I ALTRES	PENDENT DE LICITACIÓ I ADJUDICACIÓ
Ampliació de Xarxa	2.764,3	2.596,5	583,2	583,2	0,0	2.013,3
Xarxa Ferroviària Estatal	4.858,5	4.859,6	10,3	10,3	0,8	4.848,5
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	711,4	711,4	0,0	3.287,6
Total	12.379,5	12.226,6	1.304,9	1.304,9	0,8	10.920,9

Actuacions finalitzades (PDI 2001-2010)

En la següent taula s'indiquen les actuacions del PDI 2001-2010 finalitzades.

ACTUACIONS FINALITZADES
(EN M€, IVA EXCLÒS)

ESTAT	CODI	ACTUACIÓ	IMPORT PDI 2013	IMPORT PDI 2009	MILLOR ESTIMACIÓ DEL COST TOTAL DE L'OBRA	IMPORT DE LES OBRES LICITADES	IMPORT DE LES OBRES ADJUDICADES	MODIFICATS, REVISIÓ DE PREUS, COMPLEMENTARIS I ALTRES	PENDENT DE LICITACIÓ I ADJUDICACIÓ
●	AX04	L2. Pep Ventura – Badalona Pompeu Fabra	103,6	69,5	62,4	56,7	48,5	13,9	0,0
●	AX05	L3. Canyelles – Trinitat Nova	74,8	140,5	140,4	134,8	125,6	14,8	0,0
●	AX07	L5. Horta – Vall d'Hebron	119,4	286,3	311,4	304,4	254,8	53,4	3,2 (4)
●	AX12a	Tramvia Diagonal – Baix Llobregat	241,2	300,4	300,4	217,3	217,3	83,1	0,0
●	AX12b	Tramvia Diagonal–Besòs	168,9	232,0	264,5	205,2	205,2	59,3	0,0
●	AX16	Aeri Olesa–Esparreguera	3,1	4,5	4,5	4,8	4,5	0,0	0,0
●	AX18	L11. Metro Lleuger Trinitat Nova – Can Cuiàs	33,6	49,0	49,0	42,2	42,0	7,0	0,0
●	AX20	Material mòbil L1	0,0	270,0 ⁽¹⁾	270,0	270,0	270,0	0,0	0,0
●	IN03	La Sagrera – Meridiana	19,1	177,5	99,8 ⁽²⁾	93,1	78,2	21,6	0,0
●	IN04	Arc de Triomf	8,3	43,1	37,0	43,1	35,0	2,0	0,0
●	IN06	Martorell Central	2,6	44,6	18,8 ⁽²⁾	16,5	15,8	3,0	0,0
●	IN07	Intercanviadors Papiol–Mollet	9,8	9,8 ⁽³⁾	16,4	24,8	16,4	0,0	0,0
●	IN09	Quatre Camins	4,6	4,6	4,4	3,7	3,8	0,6	0,0
●	MM01	Conversió L2 a L4	18,7	21,7	21,7	21,7	20,9	0,8	0,0
●	MM09	Soterrament a Pallegà	50,8	71,4	71,4	72,2	63,3	8,1	0,0
●	MM10	Desdoblament el Palau – Martorell	18,9	56,6	56,6	62,8	53,4	3,2	0,0
●	MM11	Desdoblament Martorell–Olesa	9,3	59,1	59,1	62,3	56,5	2,6	0,0
●	MM16	Nova estació d'Europa Fira	5,2	17,0	17,0	17,0	17,0	0,0	0,0
●	MM17	Material mòbil metro. Renovació TMB	198,3	214,5	214,5	214,5	214,5	0,0	0,0
●	MM18	Material mòbil. Renovació FGC	78,1	78,1	78,1	78,1	78,1	0,0	0,0
●	SN03	Metros comarcals	-	-	38,5	32,3	31,9	6,6	0,0
Total			1.168,3	2.150,2	2.135,9	1.977,5	1.852,7	280,0	3,2

(1) Inclou L1 i altres línies de metro.

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

(3) Inclou només l'intercanviador de Volpelleres.

(4) Pendent de la reposició del camp de tir olímpic.

Altres projectes

Durant l'any 2014, el servei de Planificació d'Infraestructures va analitzar l'impacte de la fase 3 de la Nova Xarxa d'Autobusos a la ciutat de Barcelona, que es va implantar el dia 15 de setembre. 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.

Es va continuar executant l'assistència tècnica en el procés de seguiment i supervisió de la qualitat dels serveis de Rodalies de Catalunya.

L'ATM també participa del grup de treball tècnic de seguretat ferroviària, coordinada per la Direcció General de Transports i Mobilitat. Aquest grup està compost pels operadors ferroviaris, els gestors d'infraestructures ferroviàries i l'administració catalana per tal de disposar un punt de trobada amb l'objectiu de compartir experiències i afrontar problemàtiques comunes en el món de la seguretat ferroviària.



Pla Director de Mobilitat de l'RMB

Marc legal i contingut

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

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

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

L'any 2013 es va presentar al Consell d'Administració de l'ATM el cinquè i darrer informe de seguiment del PDM 2007-2012, de data 22 juliol de 2013, que conté l'estat d'execució de les mesures del PDM i els valors de seguiment de cadascuna d'elles.

L'any 2014 es va elaborar el document de tancament del PDM que es va presentar al Consell d'Administració de l'ATM de data 20 de gener de 2015, en què s'inclou la informació sobre l'evolució dels indicadors més representatius del PDM 2007-2012 per a l'any 2013.

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

Els eixos del Pla són:

Eix 1. Coordinar l'urbanisme amb la mobilitat.

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

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

Eix 4. Millorar la qualitat del transport ferroviari.

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

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

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

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

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

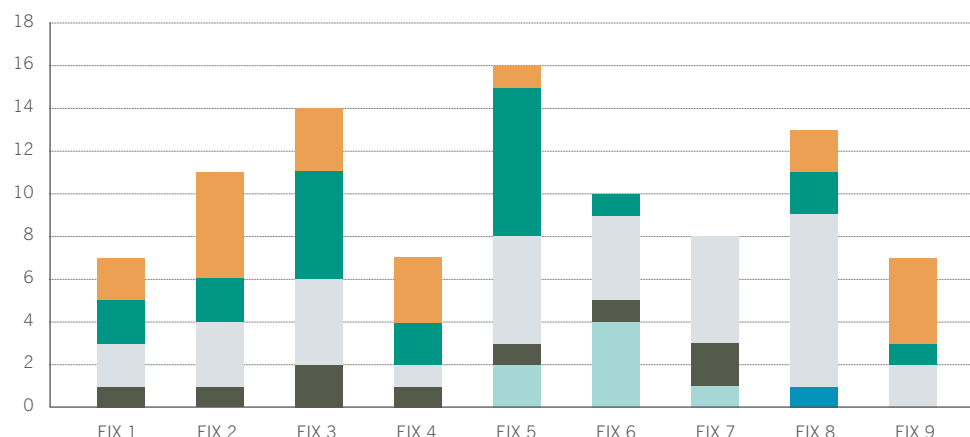
A la data de tancament del PDM 2007-2012, 85 mesures del pla estaven en execució. Els eixos 1, 2, 3, 4 i 9 tenien totes les mesures començades, i alhora són els que presentaven un major grau d'execució. Els eixos 7 i 8 tan sols tenen una mesura no començada i l'eix 5 té dues mesures sense començar. L'eix 6 és el que presentava més mesures sense iniciar, 4 de 10. Pel que fa al grau d'execució de les mesures, 20 estan totalment acabades i n'hi ha 56 amb l'execució força avançada, el que representa que un 82 % de les mesures tenen un bon grau d'execució. Pel que fa al ritme d'execució de les mesures, un 60 % anava a bon ritme, un 31 % a ritme lent i el 9 % restant no s'havien iniciat. Els eixos 1, 2, 3, 4, 5, 8 i 9 presentaven un bon ritme d'execució de la majoria de les seves mesures. Els eixos 6 i 7 eren els que presentaven un ritme més lent d'execució de les mesures.

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

MESURES PER EIX SEGONS GRAU D'EXECUCIÓ

UNITATS:
NOMBRE DE MESURES/EIX

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



Font: Cinquè informe de seguiment del PDM, juliol de 2013.

D'altra banda, l'any 2012, el Consell d'Administració de l'ATM va encarregar als serveis tècnics del Consorci la redacció d'un nou Pla Director de Mobilitat de la regió metropolitana de Barcelona per al període 2013-2018. Durant l'any 2014 els serveis tècnics de l'ATM van acabar d'elaborar el nou Pla, el qual ha estat sotmès al tràmit d'exposició

pública entre els mesos de juny i setembre de 2014. Un cop recollits els suggeriments del procés participatiu el Consell d'Administració de l'ATM de 12 de desembre el va elevar al Conseller de Territori i Sostenibilitat per a l'aprovació per part del Govern de la Generalitat.

Treballs realitzats durant el 2014

Ultra els treballs de seguiment del PDM, durant l'any 2014 s'han finalitzat els treballs de redacció del nou PDM 2013-2018 i s'han realitzat diversos treballs amb l'objecte d'impulsar i aprofundir algunes de les mesures del PDM. Són aquests:

TÍTOL DEL TREBALL	DESCRIPCIÓ
Avaluació de l'efectivitat en la reducció dels consums energètics i les emissions en els escenaris prospectius i subàmbits de les mesures proposades en el Pla Director de Mobilitat de l'RMB	Avaluació de l'efectivitat de les mesures que es proposen en el PDM i la seva aportació en la reducció de les externalitats, especialment consums d'energia, emissions de gasos d'efecte d'hivernacle i contaminants en els diferents escenaris i àmbits que determina el nou PDM 2013-2018.
Actualització dades Observatori de la Mobilitat	Actualització dels indicadors de mobilitat de l'observatori i presentació en un nou format PDF interactiu de l'observatori de la mobilitat en el web de l'ATM.
Servei de suport i ajuda a la gestió de crisis	Establiment de les estratègies d'actuació davant de crisis en el sistema de transport.
Instal·lació i posada en marxa de cinc nous <i>displays</i> informatius 3/24 a les estacions de Mataró, Cerdanyola, Sant Andreu Arenal, l'Hospitalet i Sant Feliu	
Aprovació provisional i definitiva del procés d'avaluació estratègica ambiental del PDM 2013-2018 de l'RMB	Es tracta de l'elaboració de la memòria ambiental del PDM.
Seguiment de l'evolució de la mobilitat i les emissions de gasos d'efecte d'hivernacle i contaminants a l'RMB per a l'any 2012	Ajust de les dades reals de la mobilitat privada un cop s'han obtingut els aforaments de l'any 2012 i càlcul dels impactes definitius pel conjunt del sistema de transports.

Servei de Mobilitat

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

Pel que fa als plans de mobilitat urbana, durant l'any 2014 s'ha emès un informe relatiu a l'informe de sostenibilitat ambiental preliminar de 4 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 2014, amb els quals hi ha un total de 69 plans elaborats.

Pel que fa als estudis d'avaluació de la mobilitat generada regulats pel Decret 344/2006, s'han informat l'any 2014 un total de 69 estudis amb la distribució següent:

TIPUS D'ACTUACIÓ	ESTUDIS INFORMATS
Implantació singular	8
Planejament general	30
Planejament derivat	31
Total	69

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

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



Gestió del sistema tramviari

Tramvia Diagonal – Baix Llobregat

Operació

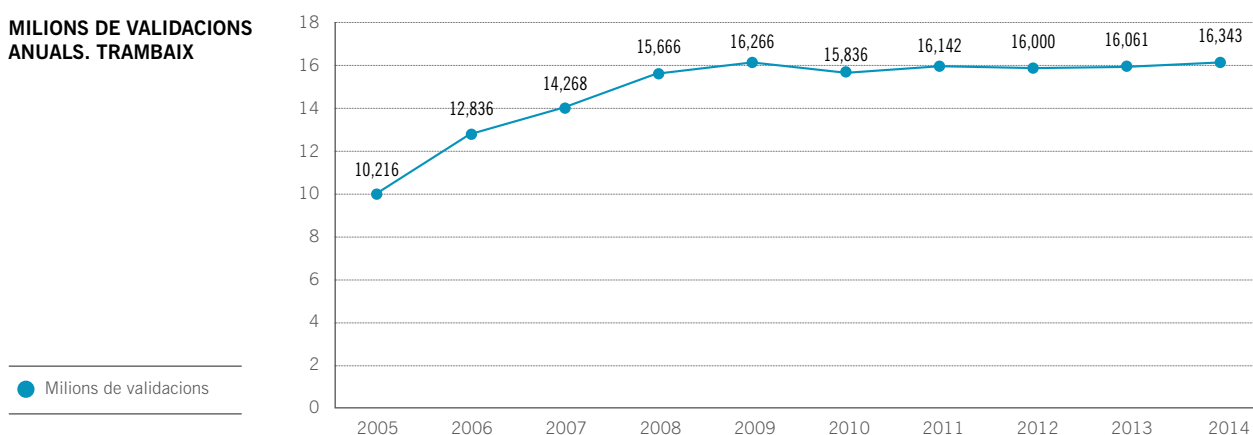
En el 2014 s'han registrat un total de 16.343.197 validacions, les quals representen un increment de 282.197 validacions respecte l'any anterior (un 1,76 %). Això suposa un increment mensual mitjà de 17.570 validacions.

El nombre màxim de validacions mensuals es va assolir el mes d'octubre, amb un total d'1.605.386 validacions.

A continuació s'adjunta un gràfic de les validacions anuals des de la posada en servei del Trambaix, així com un altre gràfic representatiu de l'evolució de la càrrega mitjana mensual per expedició durant l'any 2014, la qual reflecteix l'ocupació mitjana dels tramvies mes a mes.



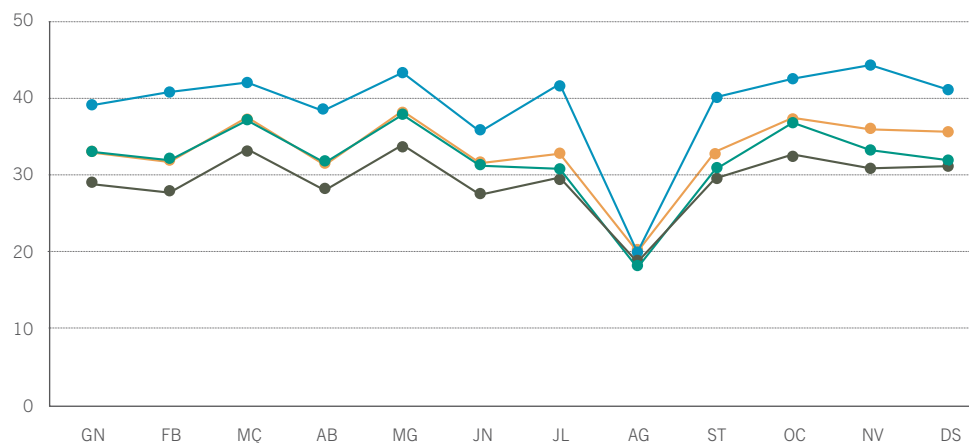
MILIONS DE VALIDACIONS ANUALS. TRAMBAIX



EVOLUCIÓ DE LA CÀRREGA MITJANA PER EXPEDICIÓ. TRAMBAIX

UNITATS: NOMBRE D'USUARIS PER EXPEDICIÓ/MES

- Línia T1
- Línia T2
- Línia T3
- Mitjana



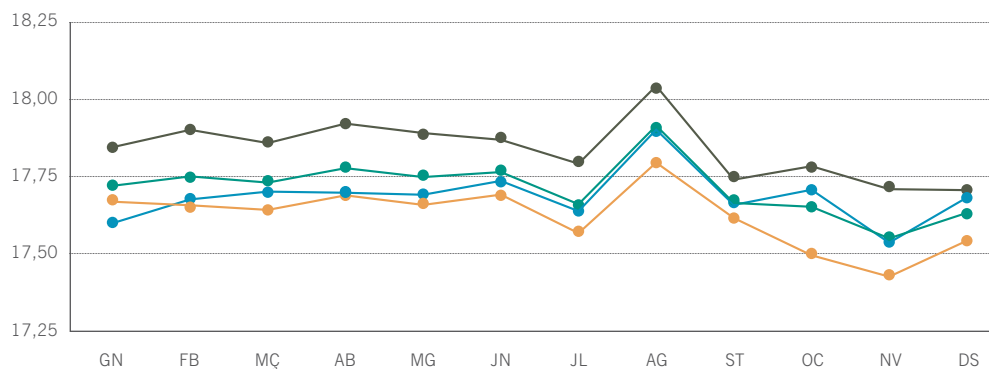
La velocitat comercial durant el 2014 s'ha mantingut en valors semblants als de 2013 durant els primers mesos de l'any, entorn als 17,75 km/h i a partir d'abril els resultats han estat lleugerament inferiors. A continuació s'adjunta un gràfic amb l'evolució de les velocitats comercials de cada línia mes a mes, així com la velocitat mitjana resultant de la ponderació de les tres línies.

Vegeu, a l'apartat 3, el gràfic amb la reducció de l'accidentalitat produïda al Trambaix amb l'aplicació del "Pla d'Acció de l'Accidentalitat a les xarxes Tramviàries del Trambaix i del Trambesòs".

VELOCITAT COMERCIAL MITJANA. TRAMBAIX

UNITATS:
KM/H / MES

- Línia T1
- Línia T2
- Línia T3
- Mitjana



Inspeccions i seguiment de l'operació

Durant l'any 2014 ha continuat el programa iniciat per l'ATM l'any 2009 per a la supervisió detallada de l'estat de la plataforma, de les instal·lacions tramviàries i les dades clau de qualitat del servei.

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

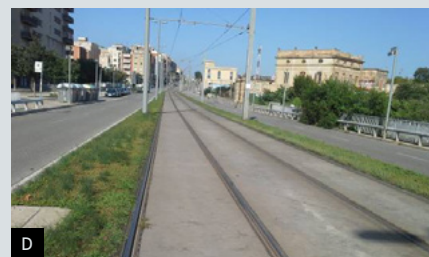
La supervisió de l'estat de les infraestructures consisteix en inspeccions de periodicitat setmanal a diferents trams de

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

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

INCIDÈNCIA EN EL MAL ESTAT DE PLANTACIONS

A Abans
D Després



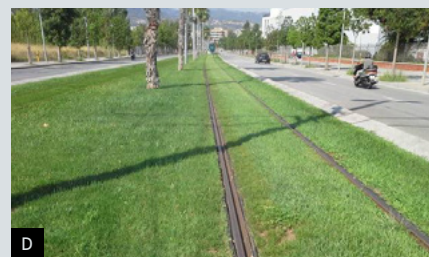
INCIDÈNCIA EN LA GESPA DE FRANCESC MACIÀ

A Abans
D Després



INCIDÈNCIA EN L'ENFONSAMENT DE LA VIA

A Abans
D Després



Accions correctores, grans revisions i grans renovacions al Trambaix

L'aplicació del Pla de Manteniment i el Pla de Qualitat de l'operador ha suposat aquest 2014 a la xarxa del Trambaix, entre d'altres:

- Renovació de diversos espadins de les agulles.
- Actuacions de correcció de l'envoltant del carril als passos de vianants.
- Substitució de tots els aïlladors de pantògrafs.

- Monitorització d'unitats de material mòbil per a mesurament de consum energètic i estudi de l'optimització.
- Finalització de les grans revisions del material mòbil (600.000 km) a totes les unitats del sistema tramviari.
- Adaptació i migració de tot el material mòbil al nou sistema de ràdio digital i integració en el SAE.
- Correcció d'assentaments de la via entre les parades de Can Oliveres i Can Rigalt i entre les de Torreblanca i Sant Feliu – Consell Comarcal.

Tramvia Sant Martí – Besòs

Operació

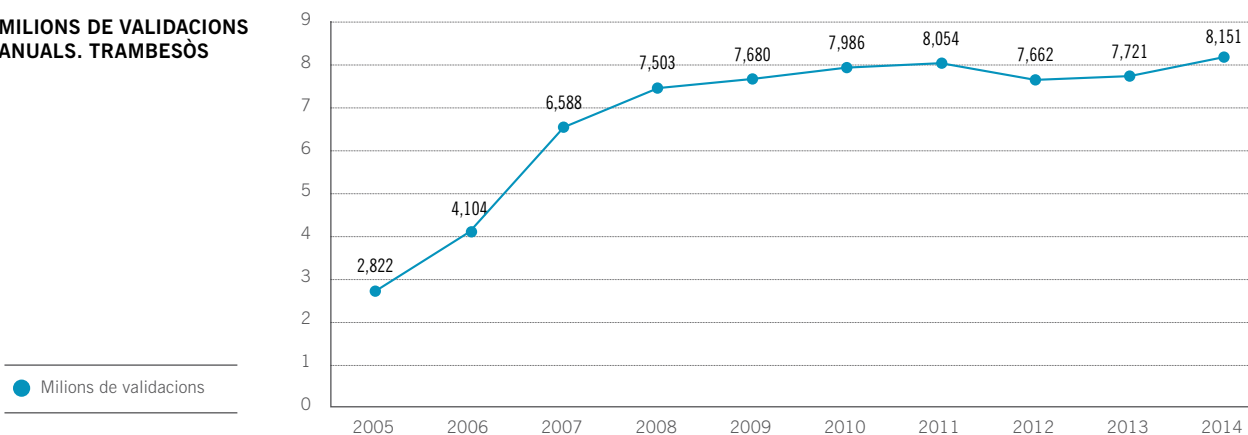
L'any 2014 el Trambesòs ha experimentat un augment en el nombre d'usuaris, i ha arribat a un total de 8.150.521 validacions, que representen un increment significatiu respecte de l'any anterior de 429.426 validacions (un 5,56 %). Aquesta xifra suposa, de mitjana, 35.785 validacions mensuals més que el 2013.

El nombre màxim de validacions mensuals es va assolir el mes de maig, amb un total de 767.214 validacions.

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

A continuació s'adjunta un gràfic de les validacions anuals des de la posada en servei del Trambesòs, així com un altre gràfic representatiu de l'evolució de la càrrega mitjana mensual per expedició durant l'any 2014, la qual reflecteix l'ocupació mitjana dels tramvies mes a mes.

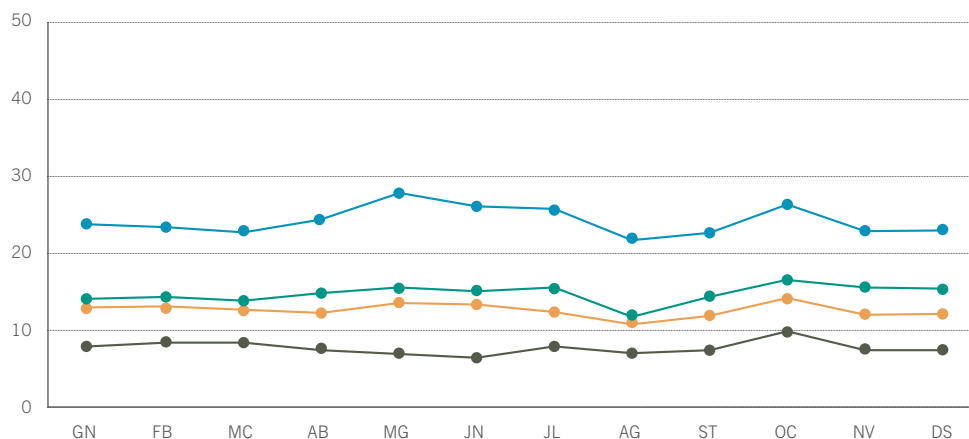
MILIONS DE VALIDACIONS ANUALS. TRAMBESÒS



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 desconnexió de l'anella viària de les Glòries, la velocitat mitjana del sistema tramviari ha patit un descens considerable. Amb relació al 2013, des del mes de juny s'ha reduït la velocitat entre 0,4 – 0,87 km/h. Cal destacar la línia T6, on la segona part de l'any els valors s'han situat entre 16,7 – 17,2 km/h. S'espera que es pugui recuperar i millorar aquesta velocitat comercial, un cop finalitzades les obres del túnel curt de Glòries.

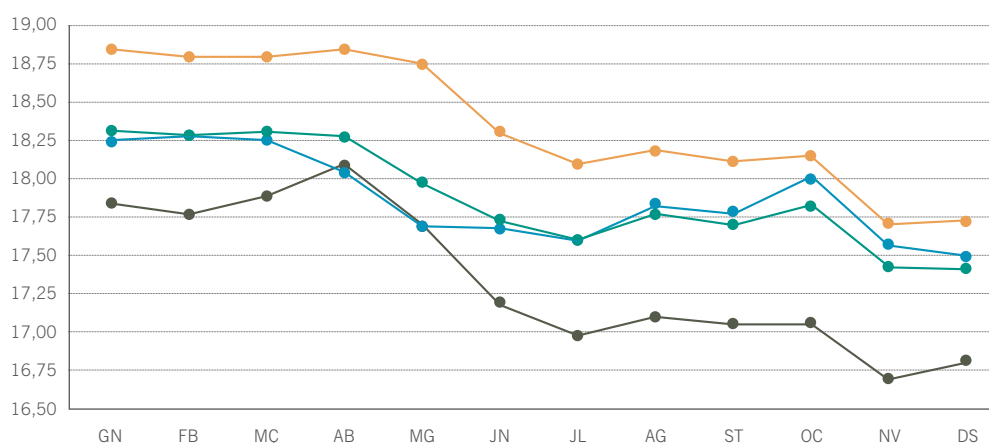
A continuació s'adjunta un gràfic amb l'evolució de les velocitats comercials de cada línia mes a mes, així com la velocitat mitjana resultant de la ponderació de les tres línies.

Vegeu, a l'apartat 3, el gràfic amb la reducció de l'accidentalitat produïda al Trambesòs amb l'aplicació del "Pla d'Acció de l'Accidentalitat a les xarxes Tramviàries del Trambaix i del Trambesòs".

VELOCITAT COMERCIAL MITJANA. TRAMBESÓS

UNITATS:
KM/H/ MES

- Línia T4
- Línia T5
- Línia T6
- Mitjana



Inspeccions i seguiment de l'operació

Durant l'any 2014 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.

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.

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

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

**INCIDÈNCIA EN LA
SENYALITZACIÓ
HORITZONTAL**

A Abans
D Després


**INCIDÈNCIA EN LA FITA
LÍMIT PLATAFORMA**

A Abans
D Després


**INCIDÈNCIA EN LA
SENYAL VERTICAL**

A Abans
D Després


Accions correctores i grans renovacions al Trambesòs

L'aplicació del Pla de Manteniment i el Pla de Qualitat de l'operador ha suposat aquest 2014 a la xarxa del Trambesòs, entre d'altres:

- Substitució de tots els aïlladors de pantògrafs del material mòbil.
- Inici de l'adaptació i migració del material mòbil al nou sistema de ràdio digital i integració en el SAE. A finals de 2014 hi ha una unitat amb la nova tecnologia en fase de proves.
- Finalització de la instal·lació del Digirail que entrarà en funcionament a principis de 2015.
- Incorporació de vehicle elèctric per a les intervencions dels inspectors.

Pla d'acció per a la reducció de l'accidentalitat a les xarxes de Trambaix i de 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 calen 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 Trambesòs i els centres de regulació de trànsit de cada municipi.
- Reunions de seguiment amb la presència dels operadors, la societat concessionària i l'ATM.

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

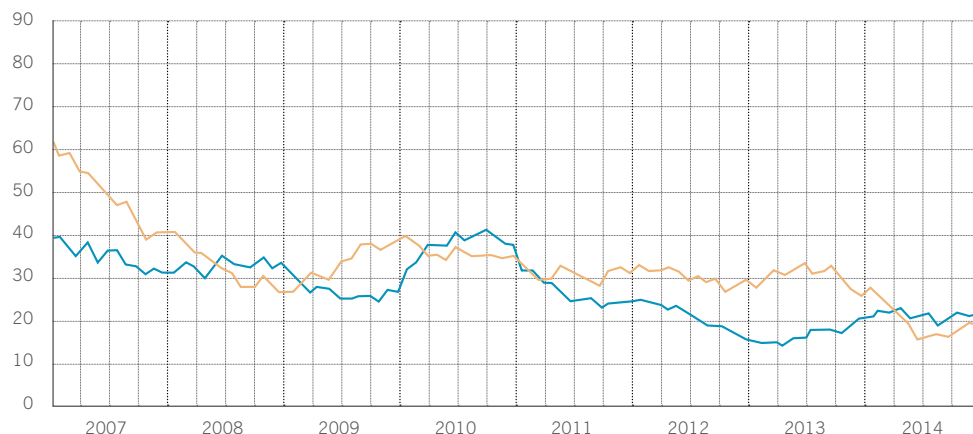
- Identificació dels punts negres determinats amb l'aplicació SAFETRAM.
- Proposta d'accions correctores.
- Seguiment de les accions correctores acordades en reunions anteriors.

Tal com s'observa en el gràfic següent, des de l'aplicació d'aquest Pla d'acció el nombre d'accidents produïts a les xarxes s'ha anat reduint. Al Trambaix aquest 2014 les xifres s'han continuat reduint i al Trambesòs s'han mantingut similars a l'any anterior. 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 en alguns casos 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 2014 el nombre d'accidents ha estat inferior en totes dues xarxes tramviàries a aquestes referències (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

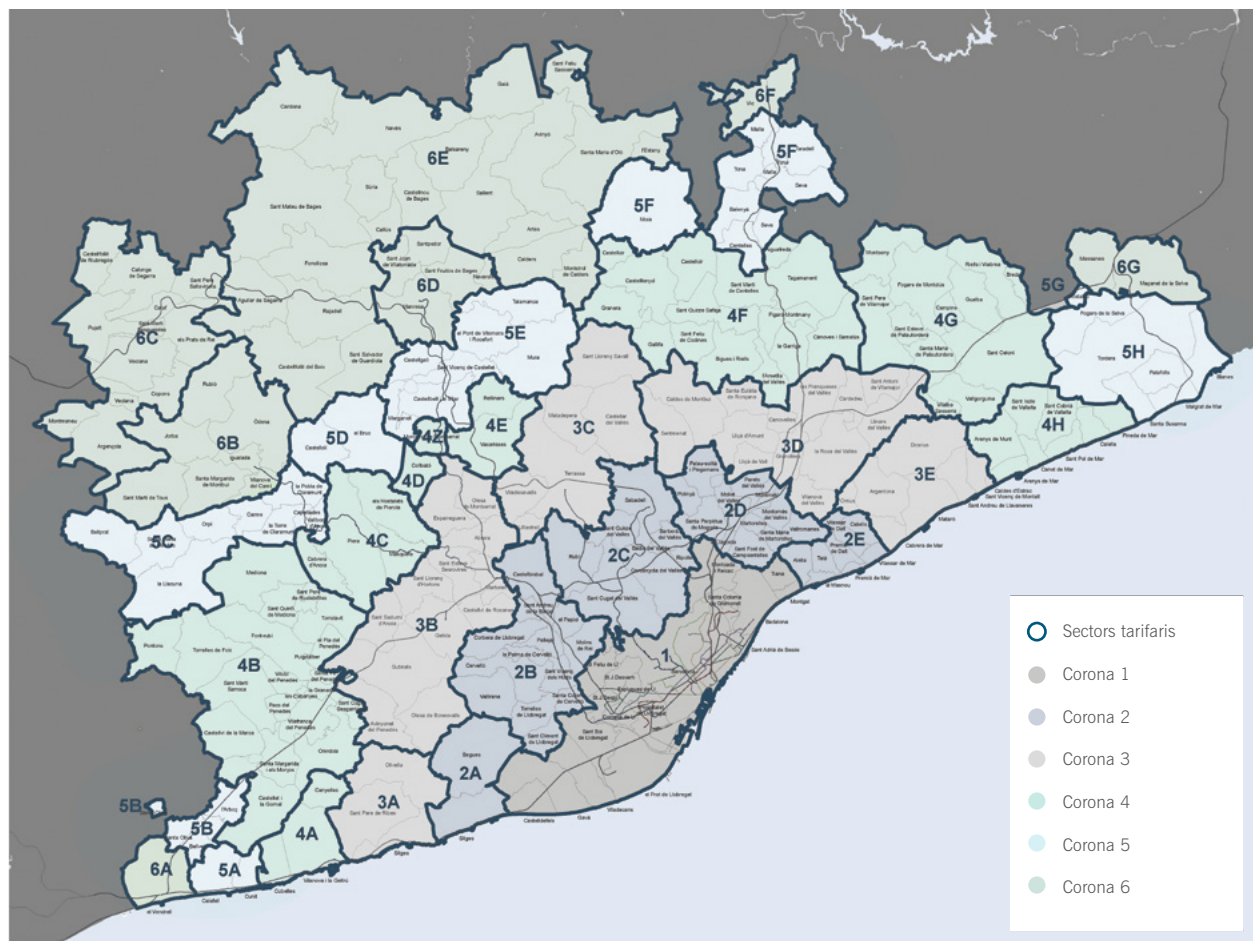
Zonificació del Sistema Tarifari Integrat

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.

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

MAPA DEL SISTEMA TARIFARI INTEGRAT



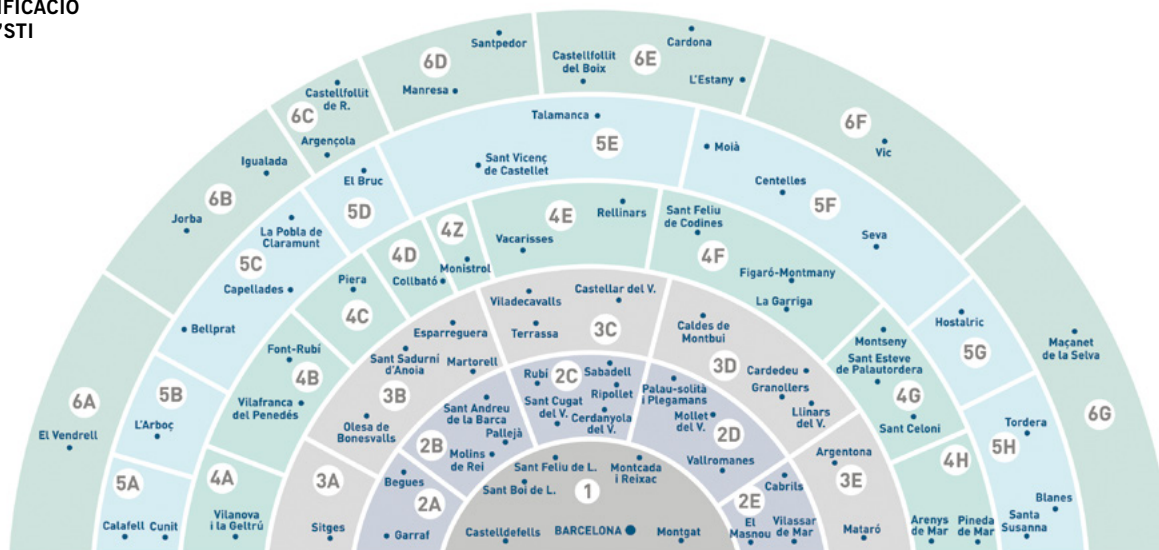


El territori s'ha dividit en 6 corones tarifàries i diversos sectors. Les corones són concèntriques al voltant de la corona 1, formada pels 18 municipis de l'àmbit de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) que integraven l'antiga Entitat Metropolitana del Transport (EMT), i es defineixen en funció de la distància quilomètrica. Els sectors s'han establert basant-se en els diferents corredors de trànsit, evitant dividir les àrees d'influència de les capitals i les polaritats comarcals.

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

L'any 2014 s'ha aprovat una important ampliació de l'àmbit del sistema: d'una banda tota la comarca d'Osona s'incorporarà plenament a un STI que estarà integrat per 296 municipis. D'altra banda, s'ha aprovat que les comarques del Berguedà i el Ripollès (50 municipis més) s'hi integrin en condicions especials, a través de l'oferta d'un paquet de 7 zones (es crea una setena corona amb aquesta finalitat).

ZONIFICACIÓ DE L'STI



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

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

Gamma de títols integrats i tarifes

La gamma de títols integrats vigent l'any 2014 és la següent:

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

El nombre de zones requerit depèn del nombre de zones per les quals es transita des de l'origen fins a la destinació del viatge, amb un pagament màxim de 6 zones tarifàries. Els preus aprovats pel Consell d'Administració de l'ATM per a l'any 2014 van ser:

TARIFES A 1 DE GENER DE 2014

TÍTOL	1 ZONA	2 ZONES	3 ZONES	4 ZONES	5 ZONES	6 ZONES
T-10	10,30	20,30	27,70	35,65	40,95	43,55
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 G	42,20	61,95	84,00	99,60	114,40	122,40
T-Mes FM/FN E	26,40	38,75	52,50	62,25	71,50	76,50
T-Trimestre FM/FN G	113,60	168,80	232,00	274,00	312,00	324,80
T-Trimestre FM/FN E	71,00	105,50	145,00	171,25	195,00	203,00
T-Jove FM/FN G	84,00	124,00	168,00	199,20	228,40	244,40
T-Jove FM/FN E	52,50	77,50	105,00	124,50	142,75	152,75
T-FM/FN 70/90 G	57,70	113,70	155,10	199,65	229,30	243,90
T-FM/FN 70/90 E	36,05	71,05	96,95	124,80	143,35	152,45
Bonificació aturats						
T-Trimestre	30,90	30,90	30,90	30,90	30,90	30,90

Targetes amb descompte per a famílies monoparentals i famílies nombroses

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

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

família o a diversos simultàniament. La bonificació d'aquest nou títol és del 20 % –sobre el preu unitari per viatge de la targeta T-10– per a famílies de categoria general i del 50 % per a famílies de categoria especial.

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

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

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.

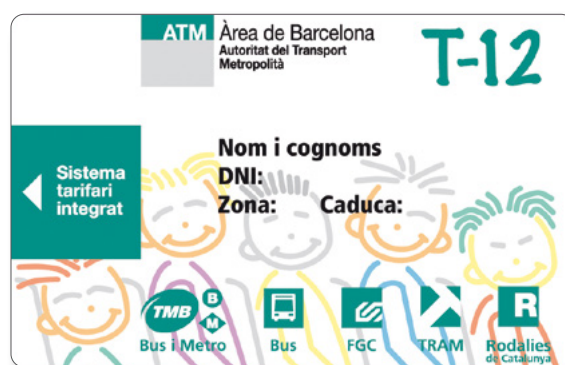
Per adquirir el títol de transport bonificat, la persona interessada ha d'obtenir un certificat (emès pel SEPE –Servicio Público de Empleo Estatal– o pel SOC) que acrediti que es compleix algun dels requisits anteriors. Un cop obtingut el certificat es pot adquirir el títol bonificat presentant-lo als 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'1 zona, i representa un descompte de l'ordre del 80 % del preu de la targeta T-Trimestre d'1 zona.

Targeta T-12

La targeta T-12 es va introduir el mes de setembre de 2009 com a títol de transport per als nens i nenes de 4 a 12 anys, i permet fer gratuïtament un nombre il·limitat de viatges a la xarxa de transport públic del Sistema Tarifari Integrat, dins la mateixa zona tarifària on resideixi el menor. Al desembre de 2011 se'n va ampliar la validesa incloent els nens i nenes de 13 anys d'edat com a beneficiaris de la targeta T-12.

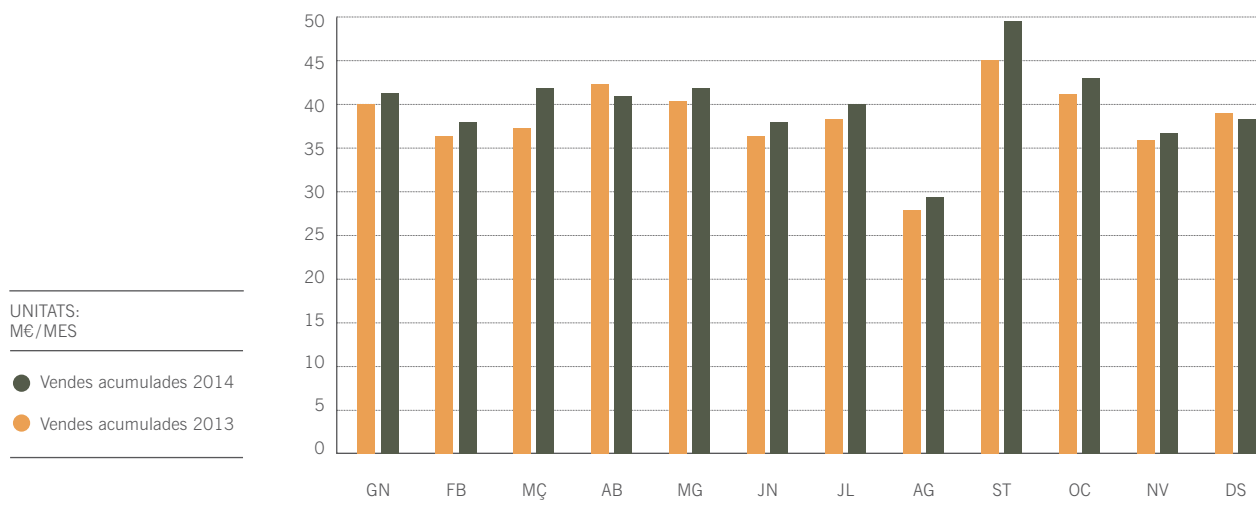
La targeta T-12 té un cost d'emissió i gestió de 35€ que és repercutit a l'usuari en la seva primera emissió, mentre que les renovacions són gratuïtes i es realitzen de manera automàtica per part de l'Administració.



Vendes i utilització del Sistema Tarifari Integrat

L'any 2014 s'ha recaptat per la venda de títols integrats 478.001.058,70€ sense IVA. La recaptació mensual de l'any 2014 es representa en el següent gràfic:

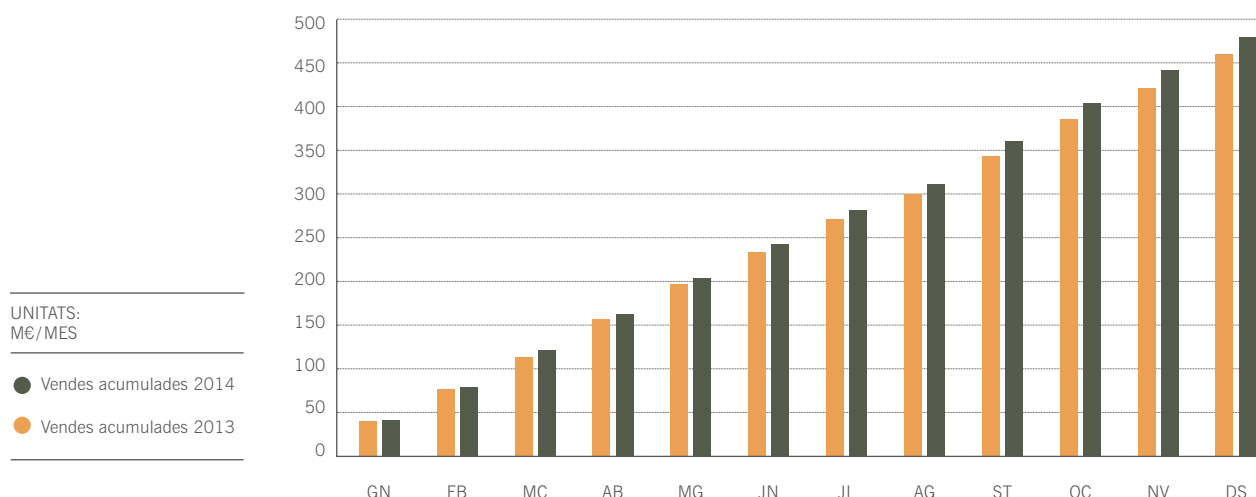
VENDES DE TÍTOLS INTEGRATS



La recaptació de l'exercici 2014 representa un creixement del 4,16% respecte de les vendes de títols integrats del tancament de l'any 2013 definitiu, que va ser de 458.900.879,45€ sense IVA.

La recaptació mensual acumulada de l'any 2014 respecte de l'any 2013 es representa en el següent gràfic:

RECAPTACIÓ MENSUAL ACUMULADA



DISTRIBUCIÓ DE LA RECAPTACIÓ PER TÍTOLS INTEGRATS I NOMBRE DE ZONES (€)

TÍTOL	1 ZONA	2 ZONES	3 ZONES	4 ZONES	5 ZONES	6 ZONES	TOTAL	%
T-Dia	1.140.359,27	56.890,91	30.472,27	20.112,27	9.176,27	8.680,00	1.265.690,99	0,26%
T-10	262.168.858,91	37.523.110,55	19.737.760,91	5.823.589,55	1.873.201,91	4.592.545,45	331.719.067,28	69,40%
T-50/30	44.500.281,82	9.993.960,00	4.600.071,27	993.576,36	160.960,00	209.806,82	60.458.656,27	12,65%
T-Mes	29.008.711,59	5.486.417,18	2.074.609,09	864.256,36	222.690,00	511.993,64	38.168.677,86	7,99%
Car sharing	314.889,59					497.516,36	812.405,95	0,17%
T-Trimestre	2.823.734,55	878.910,91	322.690,91	114.893,18	26.590,91	89.320,00	4.256.140,46	0,89%
T-Jove	13.516.554,55	7.775.081,82	2.968.063,64	1.622.800,91	369.592,73	843.735,45	27.095.829,10	5,67%
T-70/30	1.692.342,27	530.693,82	304.332,73	151.593,64	77.183,18	42.753,64	2.798.899,28	0,59%
Bonificació aturats	1.052.903,45	52.979,45	63.906,82	9.157,64	2.668,64	2.359,64	1.183.975,64	0,25%
T-Mes FM/FN G	1.154.246,73	427.060,77	237.338,18	89.458,91	24.856,00	40.169,45	1.973.130,04	0,41%
T-Trimestre FM/FN G	287.821,09	114.937,45	22.356,36	12.703,64	2.269,09	8.858,18	448.945,81	0,09%
T-Jove FM/FN G	1.725.665,45	1.155.567,27	456.349,09	253.708,36	53.362,55	150.861,45	3.795.514,17	0,79%
T-Mes FM/FN E	549.456,00	229.364,77	120.559,09	48.215,45	11.765,00	21.002,73	980.363,04	0,21%
T-Trimestre FM/FN E	135.093,64	43.350,91	15.818,18	4.047,73	354,55	3.321,82	201.986,83	0,04%
T-Jove FM/FN E	611.100,00	412.159,09	161.509,09	89.866,36	23.878,18	63.182,95	1.361.695,67	0,28%
T-FM/FN 70/90 G	773.389,82	63.258,55	33.981,00	5.626,50	2.084,55	5.099,73	883.440,15	0,18%
T-FM/FN 70/90 E	422.211,05	44.438,55	15.423,86	7.374,55	651,59	2.494,64	492.594,24	0,10%
Bescanvi xpress	104.045,92						104.045,92	0,02%
Total	361.981.665,70	64.788.182,00	31.165.242,49	10.110.981,41	2.861.285,15	7.093.701,95	478.001.058,70	100,00%
	75,73%	13,55%	6,52%	2,12%	0,60%	1,48%	100,00%	

En la taula següent es pot observar l'evolució de la recaptació de títols integrats dels 2 últims anys del Sistema Tarifari Integrat per títol de transport:

TÍTOL	ACUMULAT DESEMBRE 2014		ACUMULAT DESEMBRE 2013		↑ 14/13	
	RECAPTACIÓ	%	RECAPTACIÓ	%	ABSOLUT	%
T-10	331.719.067,27	69,40 %	321.193.240,14	69,99 %	10.525.827,14	3,28 %
T-50/30	60.458.656,28	12,65 %	67.089.054,55	14,62 %	-6.630.398,27	-9,88 %
T-70/30	2.798.899,27	0,59 %	2.807.435,00	0,61 %	-8.535,73	-0,30 %
T-Mes	38.168.677,86	7,99 %	31.348.326,32	6,83 %	6.820.351,55	21,76 %
T-Trimestre	4.753.656,82	0,99 %	3.648.831,36	0,80 %	1.104.825,45	30,28 %
Resta títols	1.684.626,52	0,35 %	2.172.150,27	0,47 %	-487.523,75	-22,44 %
T-Jove	27.095.829,09	5,67 %	21.260.734,09	4,63 %	5.835.095,00	27,45 %
T-FM/FN	10.137.669,95	2,12 %	8.372.420,45	1,82 %	1.765.249,50	21,08 %
T-Trimestre (bonificació aturats)	1.183.975,64	0,25 %	1.008.687,27	0,22 %	175.288,36	17,38 %
Total	478.001.058,70	100,00 %	458.900.879,45	100,00 %	19.100.179,25	4,16 %

TÍTOL	ACUMULAT DESEMBRE 2014		ACUMULAT DESEMBRE 2013		↑ 14/13	
	RECAPTACIÓ	%	RECAPTACIÓ	%	RECAPTACIÓ	%
1 zona	361.981.665,69	75,73 %	348.044.689,27	75,84 %	13.936.976,42	4,00 %
2 zones	64.788.182,00	13,55 %	61.455.394,64	13,39 %	3.332.787,36	5,42 %
3 zones	31.165.242,50	6,52 %	29.934.683,91	6,52 %	1.230.558,59	4,11 %
4 zones	10.110.981,43	2,12 %	9.713.843,18	2,12 %	397.138,24	4,09 %
5 zones	2.861.285,13	0,60 %	3.009.456,41	0,66 %	-148.171,28	-4,92 %
6 zones	7.093.701,95	1,48 %	6.742.812,05	1,47 %	350.889,91	5,20 %
Total	478.001.058,70	100,00 %	458.900.879,45	100,00 %	19.100.179,25	4,16 %

Es pot observar el gran increment de les targetes socials, com l'increment del 27,45 % de la targeta T-Jove, les targetes destinades al col·lectiu de famílies nombroses i monoparentals, que han tingut un increment del 21,08 %, i de la T-Trimestre bonificada per a les persones en situació d'atur, que s'ha incrementat un 17,38 %.

També destaca l'augment de les targetes de clients més fidels (la targeta T-Mes incrementa un 21,76 % i la T-Trimestre, un 30,28 %) en detriment de la targeta T-50/30, que baixa un 9,88 %.

La variació de recaptació per zones destaca la caiguda de la dels títols de 5 zones. Quant al pes zonal s'observa una estabilitat en la variació de l'ús zonal amb una lleugera caiguda del pes dels títols d'1 zona i augment de la resta de zones.

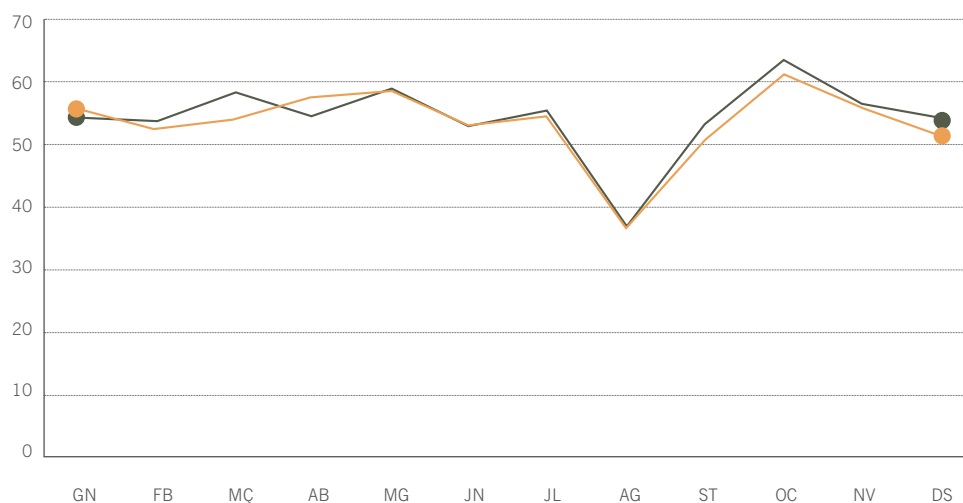
Les validacions totals efectuades amb títols integrats ATM durant l'any 2014 ha estat de 652.191.513. Això suposa un increment de l'1,72 % respecte de les validacions de l'exercici 2013, que van ser 641.191.436.

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

VALIDACIONS DE TÍTOLS INTEGRATS

UNITATS:
M€/MES

● Vendes acumulades 2014
● Vendes acumulades 2013

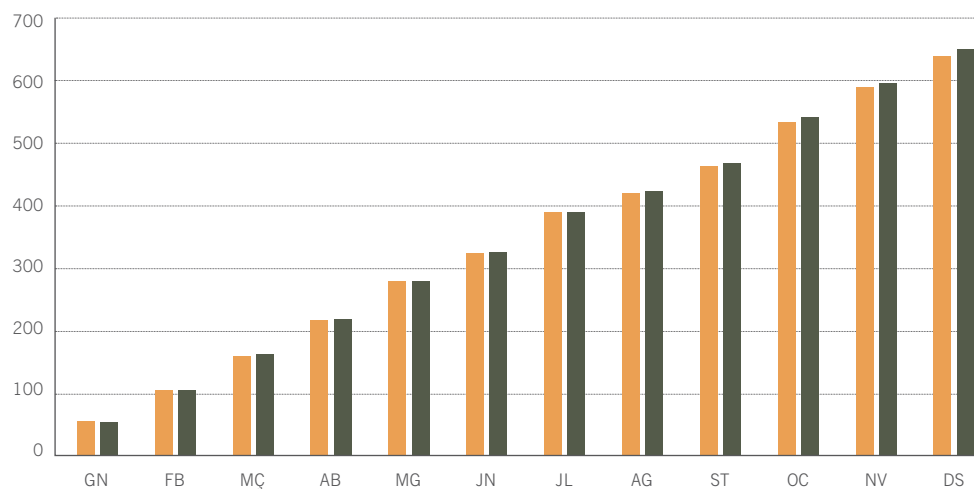


Les validacions mensuals acumulades de l'any 2014 respecte de l'any 2013 es representen en el següent gràfic:

VALIDACIONS MENSUALS ACUMULADES

UNITATS: MILIONS DE VALIDACIONS/MES

● Validacions 2014
● Validacions 2013



Del total de validacions dels títols ATM l'any 2014, la T-10 representa el 59,5 % dels viatges amb títols integrats, seguida de la T-50/30, que representa el 13,4 %, i la T-Mes suposa un 10,7 %. Per zones, tal com mostra la taula següent, els títols d'1 zona representen el 84,0 % de les validacions, seguits dels de 2 zones, amb un 10,4 %.

VALIDACIONS DELS TÍTOLS

TÍTOL	1 ZONA	2 ZONES	3 ZONES	4 ZONES	5 ZONES	6 ZONES	TOTAL	%
T-Dia	754.924	25.758	10.332	6.692	2.834	2.215	802.755	0,12%
T-10	338.445.766	31.330.953	12.538.138	2.994.581	834.961	1.824.626	387.969.025	59,49%
T-50/30	71.102.866	11.306.222	3.818.124	680.836	114.638	119.492	87.142.178	13,36%
T-Mes	58.891.149	7.731.800	2.100.783	664.747	138.352	350.009	69.876.840	10,71%
T-Esdeveniment	244.772	0	0	0	0	0	244.772	0,04%
T-Trimestre	12.819.799	1.460.863	781.263	202.439	41.592	806.984	16.112.940	2,47%
T-Jove	26.880.602	10.902.882	3.182.039	1.361.772	273.109	608.502	43.208.906	6,63%
T-70/30	2.519.273	668.830	445.501	146.651	45.830	58.105	3.884.190	0,60%
T-Mes FM/FN G	2.802.674	652.329	282.574	74.996	17.568	24.207	3.854.348	0,59%
T-12	21.435.177						21.435.177	3,29%
T-Trimestre FM/FN G	699.137	162.975	25.480	9.461	2.202	7.407	906.662	0,14%
T-Jove FM/FN G	4.120.886	1.881.843	569.893	249.558	43.158	112.953	6.978.291	1,07%
T-Mes FM/FN E	1.850.454	520.862	216.467	62.968	12.349	20.550	2.683.650	
T-Trimestre FM/FN E	484.642	93.059	24.360	5.620	485	3.340	611.506	0,09%
T-Jove FM/FN E	2.240.803	1.059.667	319.675	136.306	30.654	74.973	3.862.078	0,59%
T-70/90 FM/FN G	1.312.668	68.804	27.456	4.259	1.378	13.654	1.428.219	0,22%
T-70/90 FM/FN E	1.096.144	67.733	16.643	6.597	631	2.228	1.189.976	0,18%
Total	547.701.736	67.934.580	24.358.728	6.607.483	1.559.741	4.029.245	652.191.513	100,00%
	84,0%	10,4%	3,7%	1,0%	0,2%	0,6%	100,0%	

En les taules següents es pot observar l'evolució de les validacions per títol i zona dels 2 últims anys:

TÍTOL	ACUMULAT DESEMBRE 2014		ACUMULAT DESEMBRE 2013		↑ 14/13	
	M€ (SENSE IVA)	PERCENTATGE	M€ (SENSE IVA)	%	M€ (SENSE IVA)	PERCENTATGE
T-10	387.969.025	59,49 %	390.849.219	60,96 %	-2.880.194	-0,74 %
T-50/30	87.142.178	13,36 %	99.689.888	15,55 %	-12.547.710	-12,59 %
T-70/30	3.884.190	0,60 %	4.421.933	0,69 %	-537.743	-12,16 %
T-Mes	69.876.840	10,71 %	60.578.738	9,45 %	9.298.102	15,35 %
T-Trimestre	6.949.166	1,07 %	5.445.025	0,85 %	1.504.141	27,62 %
Resta títols	1.047.527	0,16 %	1.514.088	0,23 %	-466.561	-30,81 %
T-Jove	43.208.906	6,63 %	33.541.226	5,23 %	9.667.680	28,82 %
T-12	21.435.177	3,29 %	19.285.494	3,01 %	2.149.683	11,15 %
T-FM/FN	21.514.730	3,30 %	17.661.058	2,75 %	3.853.672	21,82 %
T-Trimestre (bonificació aturats)	9.163.774	1,41 %	8.204.767	1,28 %	959.007	11,69 %
Total	652.191.513	100,00 %	641.191.436	100,00 %	11.000.077	1,72 %

TÍTOL	ACUMULAT DESEMBRE 2014		ACUMULAT DESEMBRE 2013		↑ 14/13	
	RECAPTACIÓ	PERCENTATGE	RECAPTACIÓ	PERCENTATGE	RECAPTACIÓ	PERCENTATGE
1 zona	547.701.736	83,98 %	539.408.621	84,13 %	8.293.115	1,54 %
2 zones	67.934.580	10,42 %	65.184.961	10,17 %	2.749.619	4,22 %
3 zones	24.358.728	3,73 %	24.026.560	3,75 %	332.168	1,38 %
4 zones	6.607.483	1,01 %	6.481.820	1,01 %	125.663	1,94 %
5 zones	1.559.741	0,24 %	1.903.618	0,30 %	-343.877	-18,06 %
6 zones	4.029.245	0,62 %	4.185.856	0,65 %	-156.611	-3,74 %
Total	652.191.513	100,00 %	641.191.436	100,00 %	11.000.077	1,72 %

Es pot observar un menor ús 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, (15,4 % i 27,6 %, respectivament) i les targetes de caire social, com la targeta T-Jove, amb un increment del 28,8 %, les targetes de FM/FN, amb increments del 21,8 %, i la T-Trimestre bonificada per a persones en situació d'atur, amb un increment de l'11,7 %.

Índex d'intermodalitat

La intermodalitat total dels títols integrats l'any 2014 és del 24 % i presenta valors entre el 15 % i el 35 %.

ÍNDEX D'INTERMODALITAT 2014 (%)

	ÍNDEX 2014
T-Dia	15,49 %
T-10	21,01 %
T-50/30	27,69 %
T-Mes	27,27 %
T-Trimestre	27,79 %
T-Jove	28,78 %
T-70/30	22,63 %
T-Mes FM/FN G	34,34 %
T-Trimestre FM/FN G	29,27 %
T-Jove FM/FN G	28,31 %
T-Mes FM/FN E	34,25 %
T-Trimestre FM/FN E	29,20 %
T-Jove FM/FN E	27,85 %
T-70/90 FM/FN G	24,02 %
T-70/90 FM/FN E	21,93 %
Intermodalitat total	24,39 %



Projecte T-Mobilitat

Sota el lideratge de l'ATM de Barcelona i del Departament de Territori i Sostenibilitat s'ha treballat des de l'any 2009, i amb la col·laboració de tots els operadors de transport públic, en la definició del projecte T-Mobilitat, on conflueixen:

- Una voluntat d'oferir un accés modern i eficient al sistema de transport que integri tots els modes de transport, de manera que es pugui viatjar per tot Catalunya amb un sol títol de mobilitat.
- Una necessitat arran de l'obsolescència del sistema de venda i validació de títols amb tecnologia de banda magnètica.

El nou sistema ha de superar el decalatge tecnològic de la banda magnètica, que implica el manteniment del maquinari actual, costos des del punt de vista financer i de disponibilitat.

En relació amb el frau, cal evitar la manipulació dels títols, atesa la facilitat amb què actualment es pot duplicar una banda magnètica.

La transició al nou sistema comporta sobretot oportunitats per a:

- Usuaris: accés amb una única targeta al transport públic i serveis de mobilitat a tot Catalunya.
- Operadors i administracions: una millor informació de la xarxa dels serveis que permet una òptima planificació i gestió de la mobilitat.



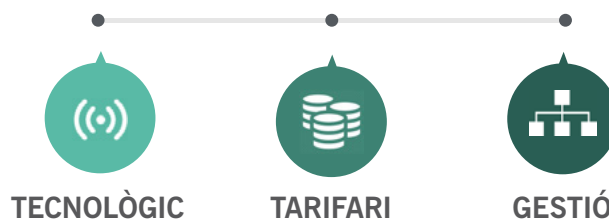
Els objectius més significatius del projecte T-Mobilitat són:

- Ser econòmicament sostenible.
- Fer el transport públic més modern, còmode i atractiu per al ciutadà; convertir l'usuari en client.
- Augmentar la utilització del sistema de transport i guanyar quota en el mercat dels desplaçaments.
- Fer extensiu el model tarifari a tot el territori català.
- Millorar la planificació i la gestió de la xarxa de transport públic.
- Fer que el transport públic i el privat estiguin a l'abast de tothom amb un únic mitjà de pagament.
- Ser el projecte tractor de les *smart cities*.

L'ATM vol iniciar-ne la implantació a mitjan 2015 i culminar el procés de migració el 2018 amb la integració en el projecte T-Mobilitat dels sistemes de transport i mobilitat de Tarragona, Lleida i Girona.



El projecte T-Mobilitat implica un nou sistema tecnològic, un nou sistema tarifari i un nou sistema de gestió.



El nou sistema tecnològic

El projecte T-Mobilitat és un projecte tecnològic dissenyat seguint un model d'especificacions obertes i normades internacionalment que preveu la creació d'una targeta amb xip d'altres prestacions, amb un sistema d'alta seguretat antifrau i tecnologia Contactless-NFC.

Les principals característiques tècniques del projecte són:

- És un projecte tecnològic dissenyat des del transport públic i per al transport públic amb la participació activa de l'ATM de Barcelona i els principals operadors de transport.
- Es dissenya sota principis estratègics d'interoperabilitat, estandardització i sistemes oberts, neutralitat i independència tecnològica i sistema modular portable.
- Es configura una aplicació interoperable única de transport emmagatzemada en suports *contactless* d'usuaris de diverses procedències.
- Es dota d'un sistema de seguretat únic basat en serveis de seguretat dinàmics per protegir els actius, garantir la privacitat de les dades del client, i generar transaccions ràpides i segures.
- És un model tecnològic preparat per a una estratègia de negoci enfocada al client i les seves necessitats, i pensat per integrar el client com un actor actiu en el sistema des del seu mòbil amb informació en temps real.
- L'equipament tecnològic està dissenyat, desenvolupat i instal·lat amb el criteri estratègic de facilitar l'accessibilitat universal.

CARACTERÍSTIQUES DEL NOU SISTEMA TECNOLÒGIC

Dissenyat seguint un
model d'**especificacions
obertes i normades**
intencionadament
(Directiva Europea ITS de 2010).

1 És un **projecte de
R+D+I** fet pel sistema
de transport i per al
sistema de transport.

2

3

És un projecte
CONTACTLESS-NFC.
L'oportunitat des de
Barcelona de crear el
business model.

**SISTEMA
TECNOLÒGIC**

6 **Xip d'altres prestacions.**

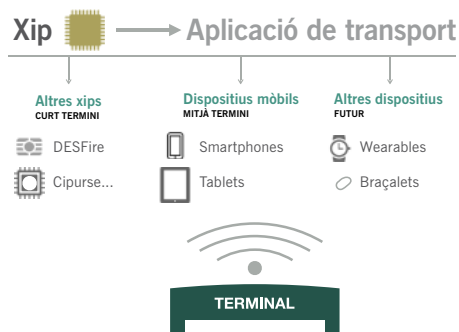
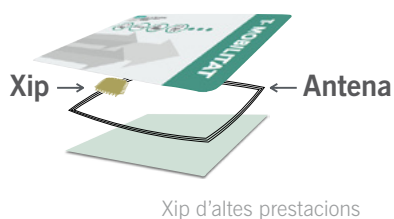
5

Passem de títols
de transport a una
aplicació de transport.

4

Sistema d'alta seguretat
que garantirà les transaccions
fetes d'extrem a extrem.
És un veritable sistema anti-
fraud per a la confiança de tots.

NOU SISTEMA TECNOLÒGIC



El nou sistema tarifari

L'any 2001 es va implantar un sistema tarifari que ha estat una referència en el món del transport. El sistema tarifari actual té una àmplia gamma de títols, dels quals, però, una part significativa gira al voltant de la T-10, per la qual cosa és un sistema poc fidelitzat.

El projecte T-Mobilitat implica un canvi en el sistema tarifari, amb un model nou i modern que permet posicionar Barcelona i Catalunya com a referents mundials en el món del transport.

Amb el projecte T-Mobilitat es pretén la implantació d'un sistema tarifari que ofereixi moltes possibilitats a l'usuari. El nou Sistema Tarifari Integrat busca afavorir la utilització del transport públic amb descomptes per ús, en què el preu del transport públic s'adapta a la mobilitat real de cada ciutadà.

El nou sistema tarifari ha de produir tot un seguit d'avantatges:

- Coherència entre la bona imatge del transport públic i el sistema tarifari/tecnològic.
- Una manera més fàcil de viatjar en transport públic.
- Una única targeta per utilitzar qualsevol transport integrat, ja sigui per a un trajecte llarg o curt (zones)

o la recurrència dels seus desplaçaments (nombre de viatges / caducitat títols).

- Un preu de transport adaptat a la mobilitat real de cada usuari.
- Una manera més ràpida de viatjar. El temps de validació es redueix de manera considerable, la qual cosa permetrà millorar la velocitat comercial dels autobusos.

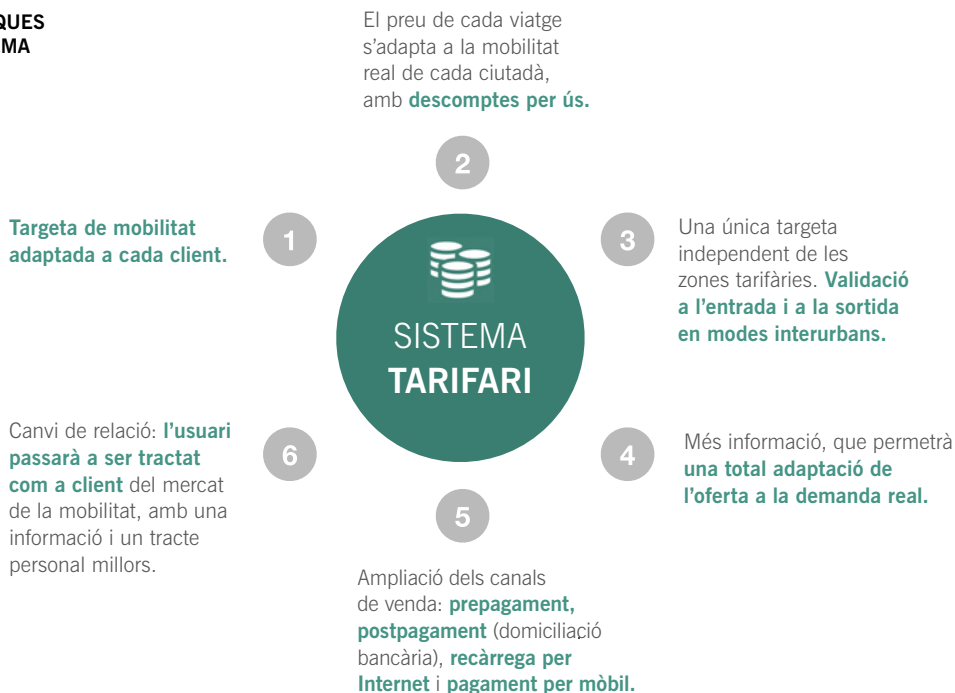
Per tant, la targeta T-Mobilitat farà molt més fàcil viatjar en transport públic.

Aquesta targeta tindrà en compte el perfil i les necessitats de l'usuari, per la qual cosa caldrà distingir entre els diferents tipus d'usuaris:

- Suport de cartró per a clients esporàdics o que no vulguin registrar les seves dades, sense descompte per ús, però a preus de títol integrat (substitueix la T-10).
- Suport de PVC per a clients habituals i intensius, amb descompte per ús. Aquesta targeta serà personalitzada per a col·lectius bonificats (joves, famílies nombroses...) i per a aquells ciutadans que contractin el servei mitjançant domiciliació bancària.

A mesura que augmenti la utilització, disminuirà el preu per viatge, sense necessitat d'avançar diners. A més, es podran recuperar els diners invertits en cas de pèrdua o sostracció de la T-Mobilitat.

CARACTERÍSTIQUES DEL NOU SISTEMA TARIFARI



El preu del transport tindrà relació amb el nombre de zones del desplaçament. Per determinar el nombre de zones el sistema de validació serà diferent segons el tipus de servei:

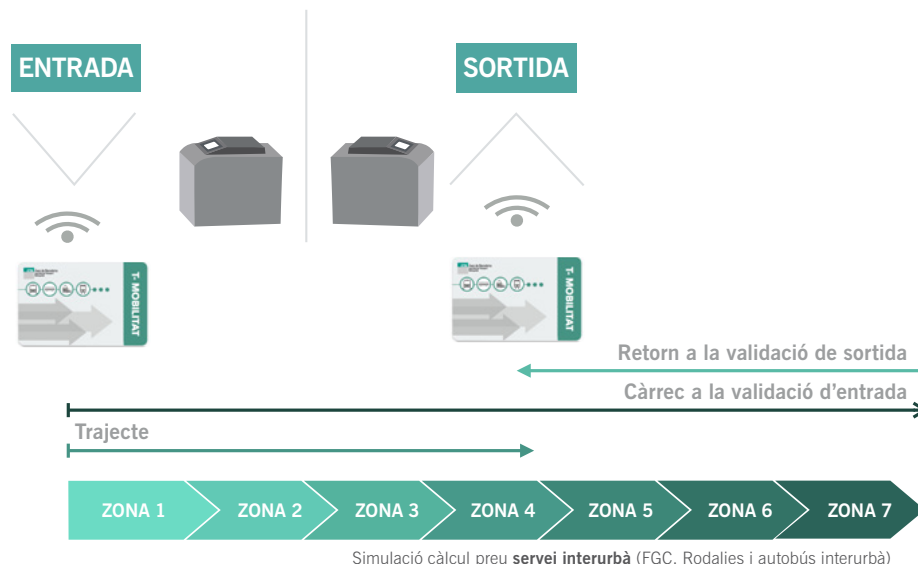
- Si s'utilitza un servei urbà (metro, tramvia, bus TMB, bus AMB i bus AMTU) es validarà a l'entrada i es descomptarà el preu d'una zona tarifària.
- Si s'utilitza un servei interurbà (FGC, Rodalies i bus DGTM) es validarà a l'entrada (es descompta el preu del nombre màxim de zones d'aquell servei) i es validarà a la sortida, de manera que es retornarà l'import de les zones no consumides.

La validació a la sortida en tots els modes interurbans permetrà obtenir la matriu origen/destinació per a cada servei i tram horari. Aquest coneixement més acurat de l'ús del transport permetrà una adaptació total de l'oferta a la demanda real.

Aquest nou sistema permetrà que el ciutadà tingui més opcions per triar com paga els viatges en transport públic. La modalitat de prepagament continuarà existint i es podrà recarregar la targeta a tots els punts de venda actuals dels títols integrats (estacions ferroviàries, estacions d'autobusos, oficines d'atenció a l'usuari de les empreses de transport, estancs...) i s'obren nous sistemes de pagament, com el postpagament (domiciliació bancària), la recàrrega per Internet i el pagament per mòbil.

El sistema de transport ja no es basarà en títols de transport, sinó en persones que utilitzen el sistema, i l'usuari passarà a ser tractat com a client del mercat de la mobilitat, amb una informació i un tracte personal millors, i amb una tarifació individualitzada en funció de l'ús i les característiques personals.

NOU SISTEMA TARIFARI



El nou sistema de gestió

La T-Mobilitat se sustenta en un model de gestió tarifària interoperable, multioperador i multiservei, definint les funcionalitats del sistema, els actors, els seus rols i les relacions entre ells, prenent com a referència l'estàndard internacional ISO/IEC 24014.

L'ATM seguirà tenint tot el control i la decisió sobre la definició del sistema tecnològic, del sistema tarifari, de l'establiment de tarifes, de la xarxa de comercialització i de l'entrada en servei dels nous canals; i també de la gestió tarifària, la Mesa de la Cambra, les explotacions de les bases de dades, etc.

La norma ISO/IEC 24014 identifica uns actors i uns rols organitzats en dues àrees de treball: entorn operatiu i entorn de gestió.

El model de gestió està definit per a tot el territori català i en el desenvolupament del projecte es definirà l'ampliació d'altres serveis de mobilitat, així com la incorporació de noves tecnologies.

Així, es defineix un marc conceptual per a la gestió tarifària interoperable, i per a la gestió i el control amb entitats internes al transport per a tot l'àmbit català. S'ha creat un model d'interoperabilitat basat en uns elements de gestió del Sistema Tarifari Integrat i els seus cicles de vida sota el paraigua d'una targeta *contactless* controlada i gestionada des del transport.

CARACTERÍSTIQUES DEL NOU SISTEMA DE GESTIÓ



Implantació del projecte T-Mobilitat

Tenint en compte la complexitat tècnica, jurídica i financera inherent a la implementació del nou sistema tecnològic, tarifari i de gestió, l'ATM ha estimat com a solució més adequada la licitació del projecte per mitjà d'un contracte de col·laboració entre el sector públic i el sector privat.

SocMobilitat, Societat Catalana per a la Mobilitat, és l'empresa formada per quatre entitats –CaixaBank, Fujitsu, Indra i Marfina–, capdavanteres en els respectius sectors i àmbits d'actuació, que ha guanyat la implantació del projecte T-Mobilitat licitat per l'ATM.

El contracte s'ha adjudicat per un import de 58,1 M€ per implantar el maquinari i el programari necessaris per al llançament de la T-Mobilitat en les 74 empreses de transport públic que formen part del Sistema Tarifari Integrat.

El procés estarà tutelat per l'ATM, que mantindrà el control i la propietat del sistema.

Projecció internacional del projecte

El projecte T-Mobilitat ha desenvolupat una gran tasca de difusió internacional i de protecció de la tecnologia.

En aquest sentit, l'ATM ha estat nominada a un premi internacional en el marc del congrés Transport Ticketing & Passenger Information 2014, esponsoritzat per Mastercard International i celebrat a Londres. El projecte T-Mobilitat va ser nominat el gener de 2014 a les categories de "Best Smart Card Ticketing Service" i "Best Smart Ticketing Consumer Engagement and Adoption Scheme".

Així mateix, l'ATM va ser guardonada l'abril de 2014 en el marc del congrés Contactless Intelligence, esponsoritzat per Visa International. Les candidatures van ser escollides per un jurat d'experts i sotmeses a votació per part de les principals indústries del sector en l'àmbit internacional.

El premi va ser atorgat en la categoria d'Infraestructura, que premia la solidesa i innovació de la solució tècnica proposada de projectes tractors del desplegament de la tecnologia *contactless* i mòbil.

Finalment, l'ATM ha presentat oficialment la patent internacional de la seva solució tecnològica de *contactless* i mòbil, per tal de garantir tots els drets que es derivin de la seva implantació efectiva arreu del món.

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.

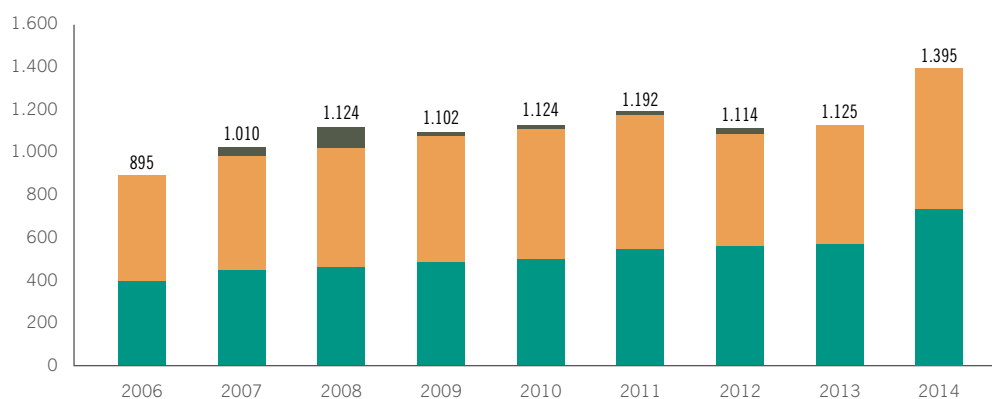
Així mateix, les aportacions de l'Administració General de l'Estat s'han reduït de manera sensible, atès que han passat de 150 M€ l'any 2010 a 95 M€ l'any 2013.



INGRESSOS DEL SISTEMA

UNITATS:
M€/ANY

- Recaptació usuaris
- Aportacions reals adm. públiques
- Altres

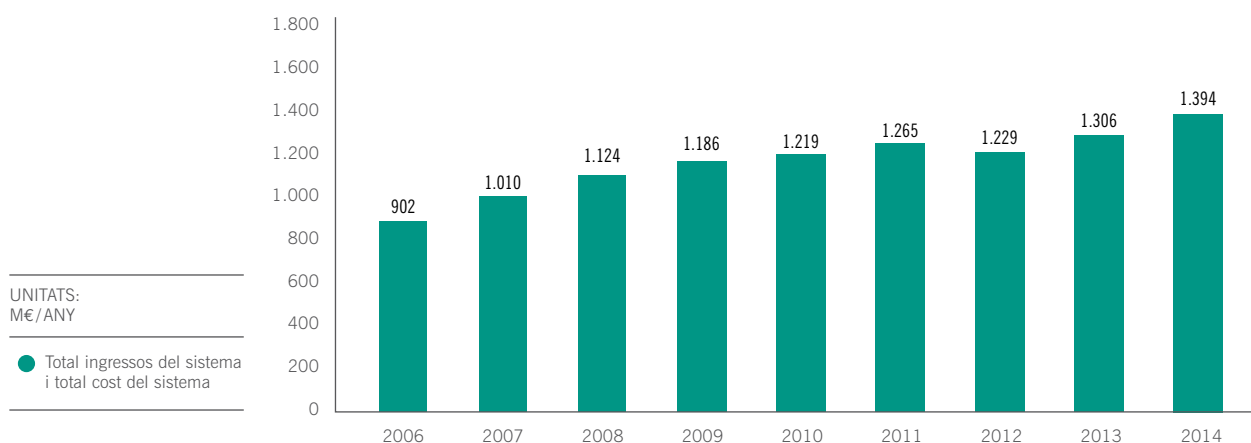


En aquest entorn, el sistema de transport ha patit dificultats a l'hora de contenir els costos. En aquest sentit, s'han de tenir en compte les següents consideracions:

- 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.

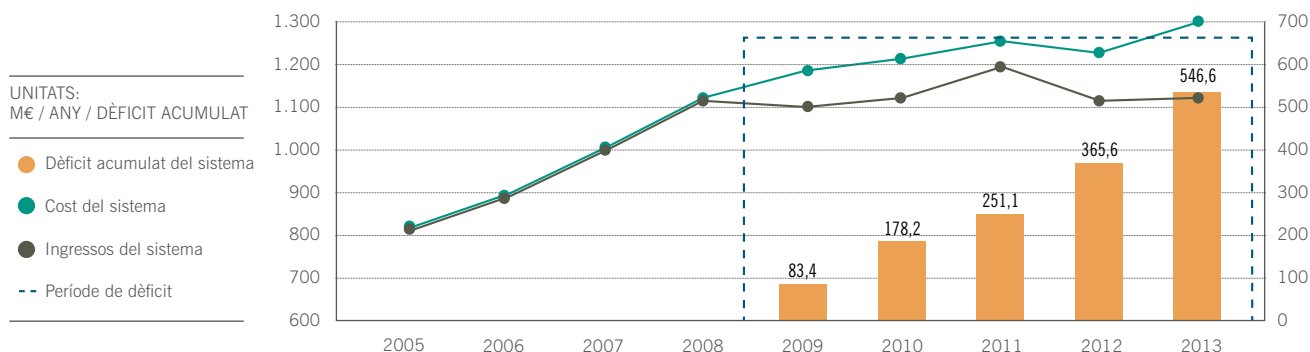


COST DEL SISTEMA (NECESSITATS CORRENTS)



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 el resultat d'un endeutament net a finals de l'any 2013 de 411,8 M€.

**ENDEUTAMENT
NET ACUMULAT
ANY 2013**
411,758 M€

=

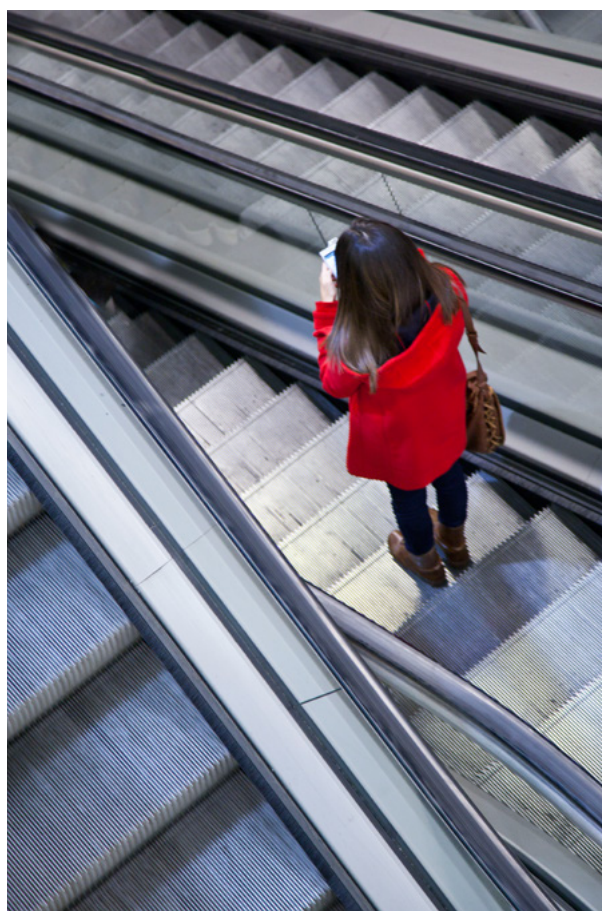
**Entitats
financeres**
240,253 M€
(deute TMB)

+

**Recursos
propis**
171,504 M€

TMB: 100,515 M€
AMB: 57,008 M€
FGC: 6,354 M€
ATM: 7,627 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 (AMB), 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 part de 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 l'L9 i els perllongaments d'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 de 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 data 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, van 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 l'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 ($\pm 1\%$)
Ajuntament de Barcelona	Increment (10,0 M€)	Increment (10,0 M€)	Increment (10,0 M€)	Increment IPC ($\pm 1\%$)
AMB	Increment (7,0 M€)	Increment (7,0 M€)	Increment (7,0 M€)	Increment IPC ($\pm 1\%$)

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 ↑ 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 tots els anys 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 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 satisfarà 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, i han definit 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, SA.

El 5 de novembre de 2014 es van 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 Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, 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'Autoritat del Transport Metropolità 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 CaixaBank, 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.

Altres actuacions

Sistema d'Ajut a l'Explotació

Durant l'any 2014 el Sistema d'Ajut a l'Explotació (SAE) de recursos compartits ha estat un element consolidat com a eina de gestió i regulació de flota d'autobusos i com a proveïdor d'informació *on-line* del temps d'arribada en parada dels vehicles en servei.

El sistema està format actualment per 1.040 autobusos gestionats per 30 empreses de dins i fora de l'àmbit geogràfic de l'ATM i 3 administracions titulars, que disposen d'accés informatitzat directe a la informació generada per l'explotació dels seus concessionaris.

Durant el període 2013-2014 s'ha continuat proveint d'informació en temps real a parades d'autobús ubicades majoritàriament a Barcelona i a la resta de municipis de l'RMB, així com a les aplicacions web i mòbil d'informació d'arribades en temps real gestionades tant per operadors com per administracions.

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. Concretament, el SAE multiflota proveeix d'informació actualment a més de 2.050 parades.

En aquest sentit, s'han dut a terme millores en les aplicacions de gestió de la informació de temps d'arribada

en parada, així com de la renovació dels servidors per tal d'augmentar-ne la potència i capacitat i estar preparats per satisfer la demanda d'informació de més aplicacions web o mòbil, i també de parades. D'altra banda, s'han migrat els panells d'ATM a un integrador, la qual cosa ha permès passar la gestió al *webservice* propi.

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

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, que subministra la informació de les empreses que així ho han demanat.

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, així com de sistemes d'ajuda a l'explotació de serveis de transport públic col·lectiu de viatgers a les diferents empreses de transport.

Actualment, SERMETRA té subscrits 8 contractes de manteniment de diferents tipologies amb diversos proveïdors, que donen servei a 36 empreses de transport, gestiona més de 1.900 equips de venda i validació, i 750 autobusos.

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 i aplicacions mòbil i web, entre les quals hi ha TMB, AMB, AMTU, la Generalitat (TES), etc.

Finalment, SERMETRA ha col·laborat també en la identificació, el disseny i la posada en marxa de les actuacions destinades a evitar la manipulació i falsificació de títols de l'ATM.

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 les 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.

Els temes principals tractats i resolts al llarg del 2014 van ser els següents:

- Finalització del document "Recomanacions sobre els noms de les estacions del servei de Rodalia de Barcelona i FGC".
- Anàlisi del cost del canvi de nom d'una estació de metro.
- Denominació i senyalització del tram I de la línia L9/L10 del metro, de propera inauguració, i, en conseqüència, també del tram IV, ja en servei.
- Criteris sobre la personalització de l'estació de Provença de FGC.

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 debat aquelles qüestions d'interès comú per a tots els membres. L'ATM va participar activament en les dues Assemblees Generals semestral celebrades, respectivament, a Rotterdam el maig i a Londres 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. A l'assemblea del maig, en la qual va elegir-se la nova junta, l'ATM va sortir reelegida per formar-ne part.

A més, l'ATM és membre actiu del grup de treball de l'EMTA sobre *e-ticketing*. Durant aquest any va reunir-se els dies 5 i 6 de març a París.

Periòdicament, 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 permet la comparació eficaç, tant sincrònica com diacrònica entre elles. Existeix una comissió, de la qual l'ATM també forma part, que decideix els continguts que han d'integrar el dit Baròmetre i modificar, per tant, el qüestionari que posteriorment hauran d'omplir les ciutats membres. Aquesta comissió es reuneix periòdicament i aquest any va fer-ho a Londres el mes de juny, on va preparar l'assemblea que se celebraria uns mesos més tard.

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 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 d'EMTA abans esmentat, per bé que en l'àmbit peninsular.

L'any 2014 s'ha celebrat la XI Jornada plenària de l'Observatorio de la Movilidad, on es va presentar la versió de l'Observatorio de l'any 2012, el mes de juliol a Madrid.

Projecte europeu Superhub

El projecte Superhub (acrònim de SUSTAINABLE AND PERSUASIVE Human Users MOBILITY in future cities) del seu setè Programa Marc de la UE aplegava 20 socis, entre empreses i organismes, entre els quals hi havia l'ATM. Tenia per objectiu desenvolupar una plataforma oberta capaç de:



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

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

El projecte va començar el setembre del 2011, i va acabar el novembre del 2014. La reunió final va tenir lloc a Milà, amb l'assistència d'una comissió avaluadora de la Unió Europea que posteriorment va aprovar el projecte.

Així mateix, el mes de juny, el departament francès d'Essonne, a la rodalia de París, va organitzar una jornada sobre Energia i Clima a la qual va convidar l'ATM perquè expliqués el contingut del projecte Superhub.

Projecte europeu MyWay

L'ATM també participa en el projecte MyWay (European Smart Mobility Resource Manager). Igual que el Superhub s'inclou en el setè Programa Marc i també pretén acabar elaborant una aplicació per informar i aconsellar l'usuari en les seves necessitats de mobilitat. La diferen-

cia amb el Superhub rau en el fet que l'aplicació té un desenvolupament molt vinculat al MOU-TE, a banda d'incorporar els mitjans de transport públic individual, com són la bicicleta pública o l'autobús a la demanda. La durada és de setembre del 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, a Grècia, que van iniciar-se durant el 2014.

Durant l'any 2014, a més de les reunions telefòniques setmanals, van realitzar-se assemblees presencials plenàries a Berlín el febrer i a Praga l'octubre.

Projecte europeu 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 i reduir emissions com a conseqüència del seu bon disseny.

L'ATM hi participa en qualitat d'assessor i avaluador. El 3 de febrer de 2014 va viatjar a Londres.

Action COST TU1004 TransITS

L'ATM participa en una altra Acció 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 2014 va celebrar-se una reunió a Volos (Grècia) el maig, i una altra a Madrid el novembre. La reunió de Volos es va fer coincidir amb una Escola de formació per a professionals joves de la Mobilitat, de la qual l'ATM va fer la classe inaugural amb el títol *ITS technologies for public transport*. Aquesta xerrada va possibilitar que l'ATM exposés les seves aplicacions en aquesta matèria, com és el SAE multioperador, la participació en el projecte Superhub abans esmentat i tot allò que es deriva de la integració tarifària, com és la mateixa aplicació així com la base de dades del SGIT, que permet conèixer amb detall els fluxos de transport públic per compensar els operadors i per realitzar tota mena d'estudis de previsió de trànsit. La sessió va cloure's introduint els principis del projecte T-Mobilitat, encara embrionari en aquell moment.

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 2014 ha participat en una reunió de treball celebrada el 9 d'abril a París.

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 2014 en aquest sentit van ser:

- 27 i 28 gener: participació en el congrés sobre tecnologia *contactless* en *ticketing*. Transport Ticketing London. Londres (Regne Unit).
- 17 febrer: primera reunió per assolir el Pacte Metropolità.
- Presentació del Quadern 8 del Pacte Industrial "Accessibilitat en transport públic col·lectiu als polígons d'activitat econòmica de l'RMB".

- 18 febrer: presentació del Quadern 8 del Pacte Industrial "Accessibilitat en transport públic col·lectiu als polígons d'activitat econòmica de l'RMB".
- 26 i 27 febrer: participació al *Mobile World Congress* Barcelona.
- 4 març: jornada de *Redacció del Pla Metropolità de Mobilitat Urbana* (AMB).
- 29 i 30 abril: *The 2014 Contactless Intelligence Spring Conference and Contactless & Mobile Awards*. Recollida premi a l'ATM. Categoria Infraestructura. Londres (Regne Unit).
- 30 abril: diversos organismes de Nova York i Washington (EUA) i Londres (Regne Unit).
- 24 maig: diversos organismes de Londres (Regne Unit).
- 27 i 28 maig: conferència sobre NFC en el transport. Leiden (Països Baixos).
- 16 i 17 juny: reunió de *Smart Ticketing Alliance*, Comissió Europea Transport i UITP. Brussel·les (Bèlgica).
- 26 juny: participació en una jornada sobre canvi climàtic presentant el projecte Superhub. Essonne (França).
- 23 juliol: reunió de l'ST-08 sobre la *Ley de Movilidad Sostenible*. Madrid.
- 25 setembre: setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura 2014. Mesa tècnica sobre *L'accessibilitat en els Plans de Mobilitat Urbana. L'accessibilitat com a Objectiu Estratègic en els Plans Directors de Mobilitat*. L'Hospitalet de Llobregat.
- 30 setembre: sessió de retorn del Programa d'Impuls de les Indústries de la Mobilitat Sostenible. DG Indústria – Barcelona.
- 13 i 15 octubre: congrés *Host Card Emulation* (Tecnologia NFC en el TPC). Londres (Regne Unit).
- 14 octubre: sessió de retorn a les empreses i entitats que han participat al Programa d'Impuls de les Indústries de la Mobilitat Sostenible (PIMS). DG Indústria – Barcelona.
- 25 novembre: *Congreso Nacional de Medio Ambiente* (CONAMA) 2014. Madrid.
- 25 a 27 novembre: participació al congrés *3rd Real-Time Passenger Information*. Londres (Regne Unit).
- 26 novembre: *CIVITAS-CONDUITS Training Event*. Madrid.
- 27 novembre: *Keeping Science at the Heart of Road Safety Policy-making*. Barcelona.
- 7 al 10 desembre: XXVIII Assemblea general d'ALAMYS amb la ponència "Barcelona ya ha iniciado el camino hacia la T-Movilidad". Mèxic DF.

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 2014, les visites ateses per l'ATM van ser:

- 24 març: presentació a un Màster de la UAB.
- 26 març: Ajuntament d'Estocolm (Suècia).
- 2 abril: Universitat de Manchester (Regne Unit).
- 2 maig: Ajuntament de Buenos Aires (Argentina).
- 16 maig: presentació de la T-Mobilitat al Forum Desenvolve Londrina (Brasil).
- 23 maig: COWI (Associació d'arquitectes) de Copenhaguen (Dinamarca).
- 27 juny: GPO i SSE de Nova York (EUA).
- 7 agost: metro de Rio de Janeiro (Brasil).
- 14 octubre: Ajuntament de Lima (Perú) (1a tongada).
- 28 de novembre: Ajuntament de Lima (Perú) (2a tongada).

Cursos impartits per personal de l'ATM

L'apartat recull l'activitat docent del personal de l'ATM consistent en la col·laboració en cursos de 3r cicle organitzats per universitats diverses. El 2014 es van realitzar les següents:

- 3 març i 30 maig: visita d'estudiants del Màster "Gestión de las Infraestructuras" de la UPC.
- 6 juny: curs de la planificació de la mobilitat local: els Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada, EAMG (Barcelona).

Estadísticas del sistema

Capítulo 3

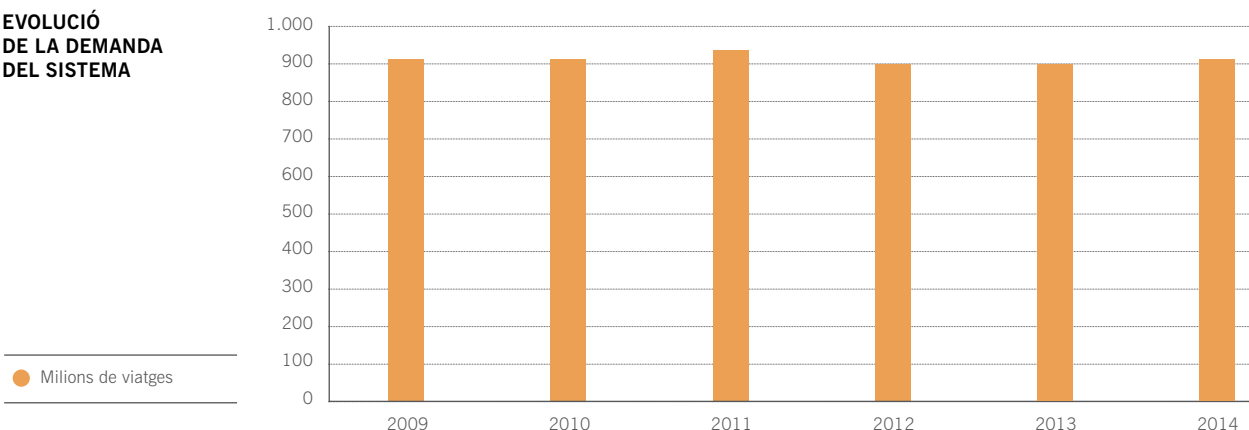
TransMet Xifres 2014

El sistema de transport públic col·lectiu de l'àrea de Barcelona va tancar l'any 2014 amb un increment de demanda de l'1,7 % i un total de 915,6 milions de viatges. Amb l'augment anual de 15,5 milions de viatges es va confirmar la recuperació de la demanda iniciada el segon semestre de l'any 2013.

La crisi econòmica va suposar un retrocés important d'usuaris i es va passar d'una demanda de 934,8 milions de viatges al 2008 a 887 milions al març de 2013, una xifra similar a la de l'any 2005. Tot i això, durant aquest període de gairebé cinc anys es van produir oscil·lacions en l'ús del transport públic a causa dels continus canvis d'hàbits en la mobilitat.

En el gràfic següent es pot veure l'evolució de la demanda interanual de tot el període 2009-2014.

EVOLUCIÓ DE LA DEMANDA DEL SISTEMA



El creixement de la demanda es va distribuir entre tots els operadors, excepte per a Rodalies de Catalunya (Renfe) i els autobusos urbans de competència municipal, que van assolir el mateix nombre de viatgers que l'any anterior. Va destacar el creixement dels viatgers als autobusos de gestió indirecta de l'AMB i als autobusos interurbans que depenen de la Generalitat, amb un augment del 6,9 % i 2,4 %, respectivament, així com del Tramvia Metropolità, amb un 3 %.

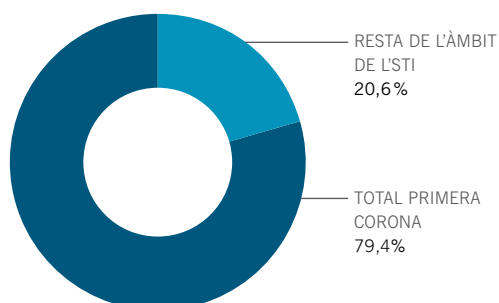
Pel que fa a l'oferta del mode ferroviari es va veure millorada amb l'entrada en funcionament de noves unitats de tren (sèrie 113) a les línies urbanes i suburbanes S1 (Terrassa) i S2 (Sabadell) de FGC al mes de gener.

Quant a l'oferta del mode autobús, cal destacar la posada en servei al setembre de 4 línies d'autobús d'alta prestació de la xarxa de TB (Transports de Barcelona, SA) amb què es va arribar a les 13 línies i la incorporació de 20 nous autobusos híbrids; també la creació d'un nou servei de bus a la demanda al parc de serveis aeronaútics del Prat de Llobregat i millores del servei urbà de Sant Feliu de Llobregat, en l'àmbit de l'AMB. Pel que fa als autobusos dependents de la Generalitat ha continuat el desplegament de la xarxa d'autobusos exprés: 4 noves línies exprés (febrer, juny, agost i setembre) i la millora d'expedicions en 2 línies exprés existents, així com la millora de les comunicacions per garantir l'accés als hospitals de Mollet i del Parc Taulí de Sabadell.

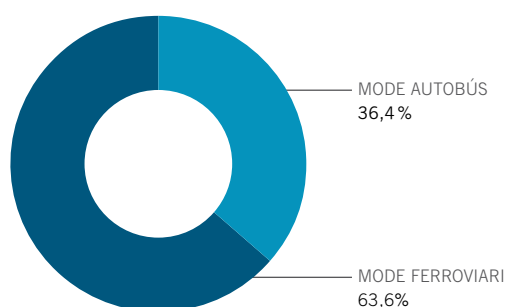
DADES BÀSIQUES 2014

	LÍNIES	XARXA (KM)	VEH-KM (MILIONS)	↑ OFERTA 14/13 %	VIATGES (MILIONS)	↑ DEMANDA 14/13 %	RECAPTACIÓ (M€)
Metro	7	102,6	83,2	-1,4	375,7	1,6	251,82
Transports de Barcelona	100	870,8	39,7	-2,6	184,3	0,7	135,12
Total TMB	107	973,4	122,9	-1,8	560,0	1,3	386,93
FGC	2	143,9	31,4	3,3	77,2	2,3	71,67
Rodales de Catalunya (Renfe)	6	456,4	105,1	-1,3	105,2	0,1	140,61
Tramvia Metropolità	6	29,1	2,5	0,1	24,5	3,0	13,07
Autobusos AMB (gestió indirecta)	108	1.377,5	36,6	0,6	79,70	6,9	82,78
Autobusos DGTM (Generalitat)	355	10.416,1	40,2	1,3	30,9	2,4	40,25
Altres autobusos urbans	120	1.067,9	13,3	1,1	38,1	0,0	20,88
TOTAL	704	14.464,3	352,0	-0,5	915,6	1,7	756,20

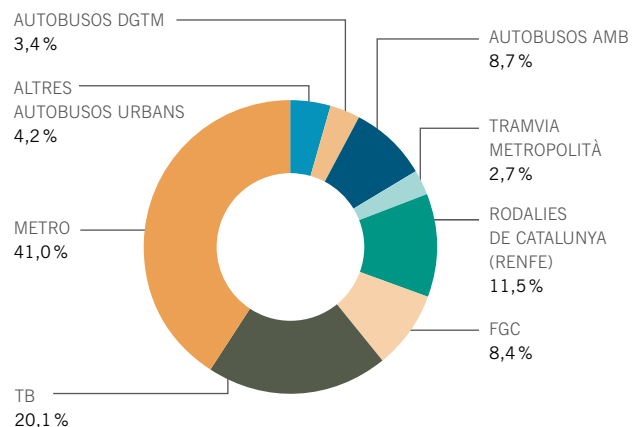
DISTRIBUCIÓ DE VIATGES PER ÀMBITS



DISTRIBUCIÓ DE VIATGES PER MODE



DISTRIBUCIÓ DE VIATGES PER OPERADORS



MODE FERROVIARI		LÍNIES	XARXA (KM)	ESTACIONS	TRENS/HORA PUNTA I SENTIT	VEH-KM (MILIONS)	VIATGES (MILIONS)	RECAPTACIÓ (M€)	
◦ Primera corona STI									
Metro									
L1			20,7	30	16	17,9	103,1		
L2			13,1	18	17	10,5	40,4		
L3			18,4	26	18	16,6	82,0		
L4			17,3	22	15	13,5	52,4		
L5			18,9	26	20	16,9	87,9		
L11			2,3	5	8	0,4	1,2		
L9/L10			11,1	12	20	7,4	8,2		
Funicular Montjuïc			0,8	2	6		0,6		
Subtotal Metro	7		102,6	141	120	83,2	375,7	251,82	
FGC									
Línia Barcelona-Vallès			12,0	18	32	7,2	26,7	14,73	
Línia Llobregat-Anoia			12,0	11	15	4,8	13,8	7,61	
Subtotal FGC	2		24,0	29	47	12,0	40,5	22,33	
Rodalies de Catalunya (Renfe)									
R1			29,0	12	10		6,8		
R2			46,1	13	10		7,3		
R3			20,1	9	3		1,2		
R4			26,5	13	8		6,6		
R7			7,8	5	4		0,5		
Subtotal Rodalies	5		129,5	52	35	nd	22,3	nd	
Tramvia Metropolità									
Trambaix	3		15,1	29	15	1,5	16,3	8,91	
Trambesós	3		14,0	27	8	1,0	8,2	4,16	
Subtotal tramvia	6		29,1	56	23	2,5	24,5	13,07	
Total primera corona STI	20		285,2	278	225	97,6	463,1	287,23	
◦ Resta STI									
FGC									
Línia Barcelona-Vallès			32,0	15	22	9,5	29,2	36,57	
Línia Llobregat-Anoia			87,0	31	8	9,9	7,5	12,77	
Funicular de Gelida			0,9	3	2 ⁽³⁾	0,0	0,0	0,00	
Subtotal FGC	2		119,9	49	32	19,4	36,7	49,33	
Rodalies de Catalunya (Renfe)									
R1			65,6	19	10	23,6	27,5		
R2			95,6	21	10	40,6	24,6		
R3			56,7	12	3	9,1	5,2		
R4			115,0	27	8	28,1	22,7		
R7			5,7	2	4	1,4	1,9		
R8			40,6	8	1	2,3	1,0		
Subtotal Rodalies	6		379,2	89	36	105,1 ⁽⁴⁾	82,8	140,61 ⁽⁴⁾	
Total resta STI	8		499,1	138	68	124,6	119,5	189,94	
◦ Resum transport ferroviari									
Metro	7	102,6	141	120	83,2	-1,4	375,7	1,6	251,82
FGC	2	143,9	78	49	31,4	3,3	77,2	2,3	71,67
Rodalies de Catalunya (Renfe)	6	456,4 ⁽¹⁾	109 ⁽²⁾	36	105,1	-1,3	105,2	0,1	140,61
Tramvia Metropolità	6	29,1	56	23	2,5	0,1	24,5	3,0	13,07
Total sistema ferroviari	21	732,0	384	228	222,2	-0,7	582,6	1,4	477,17

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.

MODE BUS	LÍNIES	XARXA (KM)	VEHICLES EN SERVEI	MITJANA D'EDAT FLOTA EN SERVEI	VEH-KM (MILIONS)	VIATGES (MILIONS)	↑ DEMANDA 14/13 %	RECAPTACIÓ (M€)
----------	--------	------------	--------------------	--------------------------------	------------------	-------------------	-------------------	-----------------

o Primera corona STI

Autobusos de titularitat AMB

Transports de Barcelona, SA	100	870,8	808	8,7	39,7	184,3	0,7	135,12
Authosa	2	7,5	9	5,8	0,4	1,9	1,3	0,75
Mohn, SL	24	435,6	134	6,1	9,4	17,0	3,1	9,88
Oliveras, SL	13	149,4	56	4,3	4,1	8,4	3,9	4,05
Rosanbus, SL	10	104,0	59	5,7	3,4	11,3	2,5	5,56
TCC2, SL	2	24,8	9	10,0	0,3	0,3	-29,0	0,13
Tusgsal	41	517,1	250	6,6	12,6	29,8	2,8	14,32
Soler i Sauret, SA	7	40,3	15	5,6	0,7	1,6	1,3	0,67
SGMT, SL	2	32,4	23	5,3	4,0	5,2	9,5	26,95
Bus Nou Barris, SLU	4	26,1	6	11,8	0,5	0,6	35,4	0,19
UTE Monbus El Port	1	13,9	7	0,4	0,1	0,1	-	0,03
UTE Julià - Trapsa - Marfina Bus	2	26,4	36	3,3	1,1	3,5	300,3	20,26
Total primera corona STI	208	2.248,3	1.412	7,5	76,3	264,0	2,5	217,90

o Resta STI

Transport interurbà

Autocars R. Font, SA	10	165,9	11	6,9	1,1	1,1	5,7	1,07
Cingles Bus, SA	17	423,4	17	7,0	1,4	1,0	4,2	0,93
Cintoi Bus, SL	8	290,3	37	6,6	4,5	1,3	6,7	2,53
CRA La Hispania, SA	21	400,2	19	6,9	1,6	1,8	2,4	1,51
Empresa Casas, SA	17	321,9	34	9,0	3,1	3,3	2,6	4,71
Empresa Sagalés, SA	50	1.193,7	37	7,2	3,2	2,5	2,1	4,87
Empresa Plana, SL	4	146,8	11	8,0	0,9	1,2	0,4	1,37
FYTSA	23	736,5	39	6,8	3,1	2,8	1,7	3,07
La Hispano Igualadina, SL	39	1.870,0	57	7,0	4,3	1,6	0,0	3,63
La Vallesana, SA	11	206,6	17	6,3	1,1	1,2	2,6	1,11
Sarbus (Marfina Bus, SA)	25	383,0	63	7,6	4,1	4,5	2,6	4,66
Soler i Sauret, SA	24	448,0	41	7,0	2,6	2,9	0,8	2,83
Transportes Castellà, SA	21	649,7	13	7,1	0,9	0,5	-0,5	0,33
Altres (19)	85	3.180,2	133	6,5	8,2	5,2	2,9	7,62
Total resta STI interurbà	355	10.416,1	529	7,0	40,2	30,9	2,4	40,25

o Transport urbà de competència municipal

Altres autobusos urbans

E. Sagalés (Conurbació Granollers)	7	56,6	10	9,8	0,6	1,2	-0,7	1,01
CTSA – Mataró Bus	8	40,3	23	8,8	1,1	4,3	1,6	2,68
CTSA – Rubí Bus	7	48,8	13	8,6	0,8	1,4	2,2	0,69
Manresa Bus, SA	8	36,1	14	9,9	0,7	1,7	-2,9	0,97
Sarbus+Saíz (Sant Cugat)	12	109,3	22	7,6	1,3	1,5	-0,6	0,64
TCC (Vilanova i la Geltrú)	4	21,6	8	10,0	0,5	0,8	-0,2	0,48
TMESA (Terrassa)	13	104,3	52	10,0	2,7	12,1	0,3	6,05
TUS, S. Coop. CL (Sabadell)	13	121,8	52	12,2	3,0	12,2	-1,8	6,60
Altres (18)	48	529,2	46	8,8	2,6	3,0	5,7	1,76
Total altres autobusos urbans	120	1.067,9	240	9,8	13,3	38,1	0,0 %	20,88

o Resum transport en autobús

Autobusos gestió AMB	208	2.248,3	1.412	7,5	76,3	-1,1	264,0	2,5	217,90
Transport interurbà	355	10.416,1	529	7,0	40,2	1,3	30,9	2,4	40,25
T. urbà competència municipal	120	1.067,9	240	9,8	13,3	1,1	38,1	0,0	20,88
Total transport en autobús	683	13.732,3	2.181	7,6	129,8	-0,2	333,0	2,2	279,03

Enquesta de mobilitat en dia feiner 2014

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

En l'àmbit del Sistema Tarifari Integrat –STI– es fan 17,4

milions de desplaçaments diaris, que equival a una mitjana de 4,1 desplaçaments per persona i dia.

La població no mòbil són 375.278 individus, persones que no han fet cap desplaçament el dia anterior a l'enquesta. Aquest grup fa que la mitjana total de desplaçaments per persona i dia se situï en el valor de 3,7. D'entre la població no mòbil, el motiu de no desplaçar-se va ser en gran part (47 %) que no va voler o no li va caldre sortir. Una altra raó principal, el 32 % dels casos, va ser la malaltia.

CARACTERÍSTIQUES BÀSIQUES DE LA MOBILITAT

	INDIVIDUS		DESPLAÇAMENTS*	MITJANA DESPLAÇAMENTS/DIA
	ABSOLUTS	PERCENTATGE	ABSOLUTS	
Població amb mobilitat	4.269.645	91,9 %	4.269.645	4,1
Població sense mobilitat	375.278	8,1 %	375.278	0,0
Total població general	4.644.923	100,0 %	4.644.923	3,7

* No s'han inclòs els desplaçaments *in labore*, inherents a certes activitats (comercial, de missatgeria, de transport de viatgers i de mercaderies, etc.) que s'estimen en 629.776 viatges/dia. Aquest segment representa gairebé un 1 % de la població major de 16 anys, i fa un promig de 14 desplaçaments laborals durant la seva jornada.

Motius de la mobilitat

La mobilitat ocupacional (per feina i per estudis), incloent els desplaçaments de tornada al domicili, representa el 31,2 % de la mobilitat total en la regió.

MOTIU DEL DESPLAÇAMENT	HOME		DONA		TOTAL	
	DESPLAÇAMENTS	PERCENTATGE	DESPLAÇAMENTS	PERCENTATGE	DESPLAÇAMENTS	PERCENTATGE
Treball	1.322.466	15,7 %	1.063.742	11,9 %	2.386.208	13,7 %
Estudis	306.381	3,6 %	333.138	3,7 %	639.519	3,7 %
Mobilitat ocupacional	1.628.847	19,4 %	1.396.880	15,6 %	3.025.727	17,4 %
Compres	665.147	7,9 %	942.196	10,5 %	1.607.343	9,2 %
Metge/hospital	120.159	1,4 %	216.489	2,4 %	336.648	1,9 %
Visita amic/familiar	279.262	3,3 %	314.699	3,5 %	593.961	3,4 %
Acompanyar persones	572.001	6,8 %	958.960	10,7 %	1.530.960	8,8 %
Gestions personals	347.719	4,1 %	324.212	3,6 %	671.931	3,9 %
Oci/diversió/àpats/esport	644.678	7,7 %	556.806	6,2 %	1.201.484	6,9 %
Passeig	413.411	4,9 %	293.737	3,3 %	707.147	4,1 %
Mobilitat personal	3.042.377	36,1 %	3.607.098	40,2 %	6.649.475	38,3 %
Tornada a casa	3.746.549	44,5 %	3.958.134	44,2 %	7.704.684	44,3 %
Total STI	8.417.773	100,0 %	8.962.113	100,0 %	17.379.886	100,0 %

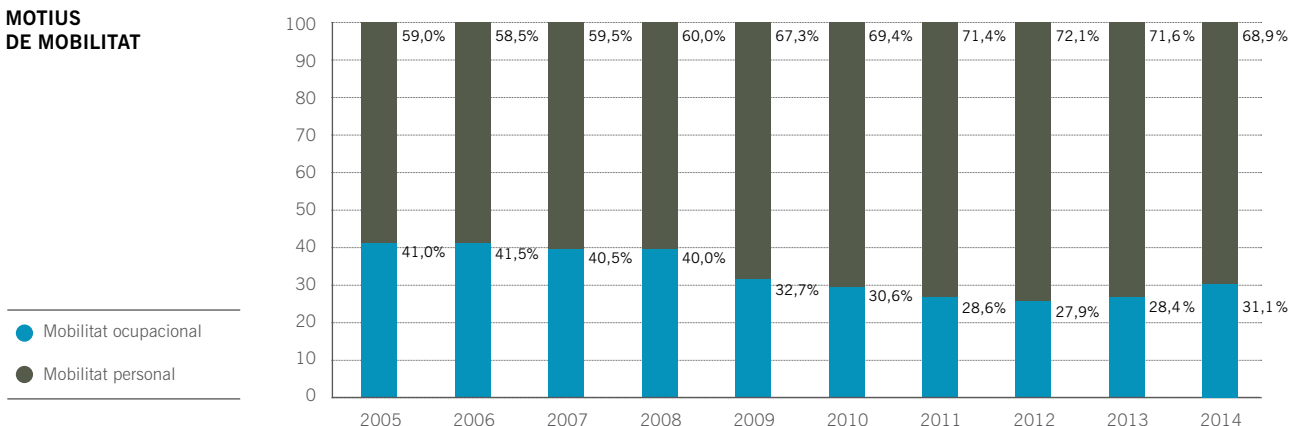
S'observa una certa triangulació: els desplaçaments de tornada a casa no són el 50 % del total, sinó només el 44,3 %, a causa de l'encadenament de desplaçaments per diferents motius amb una sola tornada al domicili.

La mobilitat personal és sempre majoritària: només al voltant del 30 % dels desplaçaments (incloent els de

tornada al domicili) es fan per motius ocupacionals (feina o estudis).

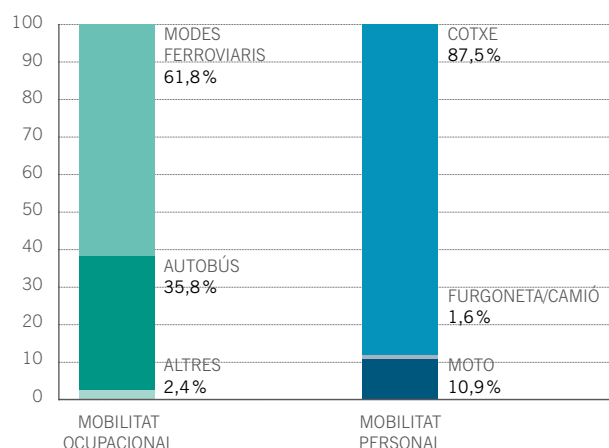
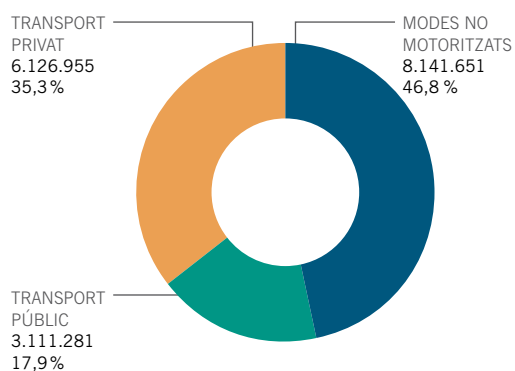
Tanmateix, es constata que l'any 2014 s'ha produït una disminució de la mobilitat personal i un increment de l'ocupacional, fins al 31,1 % dels desplaçaments.

MOTIUS DE MOBILITAT



Distribució modal

Gairebé el 47 % dels desplaçaments dels residents a l'STI es fan amb modes no motoritzats, a peu i bicicleta. La resta de desplaçaments s'efectuen amb mitjans motoritzats, el 35,3 %, en transport privat, i el 17,9 %, en transport públic.



L'ocupació del cotxe declarada per les persones entrevistades té un valor mitjà a l'STI d'1,6 persones per vehicle.

Els desplaçaments a peu són majoritaris (45,6 %), seguit dels desplaçaments en cotxe com a conductor (26,5 %).

L'autobús i el metro són els següents mitjans més utilitzats (6,2 % i 6,1 %, respectivament).

MITJÀ DE TRANSPORT	DESPLAÇAMENTS	PERCENTATGE
Caminant	7.926.184	45,6 %
Bicicleta	215.467	1,2 %
Total no motoritzat	8.141.651	46,8 %
Autobús	1.078.706	6,2 %
Metro	1.052.033	6,1 %
Altres ferroviaris (FGC, Rodalies Renfe, Tramvia)	851.562	4,9 %
Resta transport públic	128.979	0,7 %
Total transport públic	3.111.281	17,9 %
Cotxe conductor	4.600.006	26,5 %
Cotxe acompanyant	759.279	4,4 %
Moto	667.676	3,8 %
Furgoneta/camió	96.153	0,6 %
Altres vehicles privats	3.841	0,0 %
Total vehicle privat	6.126.955	35,3 %
Total	17.379.886	100,0 %

Un desplaçament es pot realitzar utilitzant un o diversos modes de transport. Els desplaçaments unimodals són aquells en què només s'utilitza un mitjà de transport, mentre que els multimodals són aquells en què se n'utilitza més d'un.

Pel que fa al total de les etapes en els diversos modes, els 17,4 milions de desplaçaments corresponen a 19,1 milions d'etapes, resultant un índex d'intermodalitat d'1,1.

MITJÀ DE TRANSPORT	HOME		DONA		TOTAL	
	ETAPES	PERCENTATGE	ETAPES	PERCENTATGE	ETAPES	PERCENTATGE
Caminant	3.787.817	41,4 %	4.921.422	49,6 %	8.709.239	45,7 %
Bicicleta	181.745	2,0 %	50.570	0,5 %	232.316	1,2 %
Total no motoritzat	3.969.562	43,4 %	4.971.993	50,1 %	8.941.555	46,9 %
Autobús	572.608	6,3 %	959.406	9,7 %	1.532.014	8,0 %
Metro	597.841	6,5 %	732.710	7,4 %	1.330.551	7,0 %
Altres ferroviaris (FGC, Rodalies Renfe, Tramvia)	407.787	4,5 %	478.342	4,8 %	886.129	4,7 %
Resta transport públic	49.427	0,5 %	54.778	0,6 %	104.206	0,5 %
Total transport públic	1.627.663	17,8 %	2.225.237	22,4 %	3.852.899	20,2 %
Cotxe	2.954.962	32,3 %	2.520.060	25,4 %	5.475.022	28,7 %
Moto	488.082	5,3 %	194.944	2,0 %	683.026	3,6 %
Resta vehicle privat	98.272	1,1 %	3.213	0,0 %	101.485	0,5 %
Total vehicle privat	3.541.316	38,8 %	2.718.217	27,4 %	6.259.533	32,9 %
Total etapes	9.138.541	100,0 %	9.915.446	100,0 %	19.053.987	100,0 %
Total desplaçaments	8.417.773		8.962.113		17.379.886	
Ràtio etapes/desplaçaments	1,1		1,1		1,1	

Les dones es desplacen en major proporció que els homes caminant (49,6 % i 41,4 %, respectivament) i en transport públic (22,4 % enfront del 17,8 %); en canvi, els homes ho fan en major mesura en vehicle privat (38,8 % enfront del 27,4 %).

La mobilitat i el temps

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

TIPUS DE DESPLAÇAMENTS

	MODE DE TRANSPORT			TOTAL
	MODES NO MOTORITZATS	TRANSPORT PÚBLIC	TRANSPORT PRIVAT	
Intermunicipal	21,7	50,3	24,1	31,1
Intramunicipal	15,4	27,3	11,2	16,1
Total	15,7	38,0	18,5	20,7

El temps percebut dels desplaçaments és de 16 minuts com a mitjana en els modes no mecanitzats, els desplaçaments en transport privat tenen una durada mitjana de 19 minuts i, en canvi, la durada mitjana dels desplaçaments en transport públic és el doble, 38 minuts. Naturalment els viatges entre municipis consumeixen més temps –en tots els modes– que els intramunicipals.

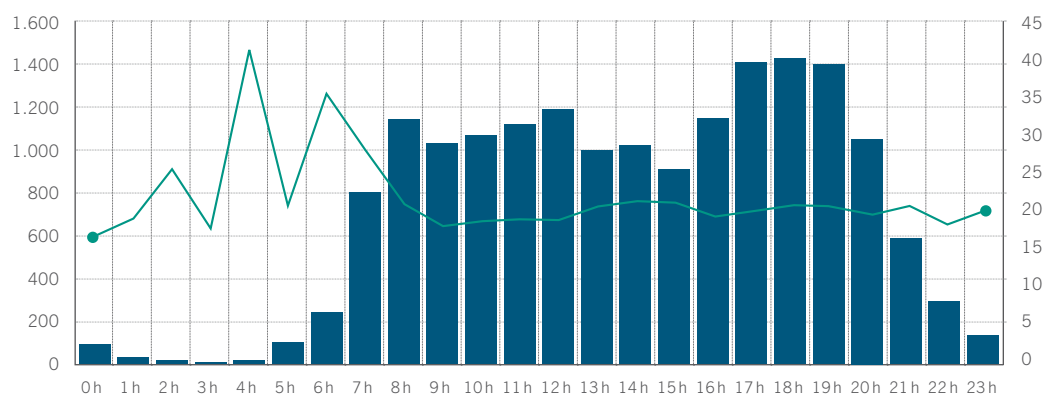
La distribució dels desplaçaments durant un dia laborable mitjà mostra un màxim de mobilitat en la franja de les 5 a les 8 de la tarda.



DISTRIBUCIÓ DELS DESPLAÇAMENTS EN DIA LABORABLE

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

- Desplaçaments
- Durada

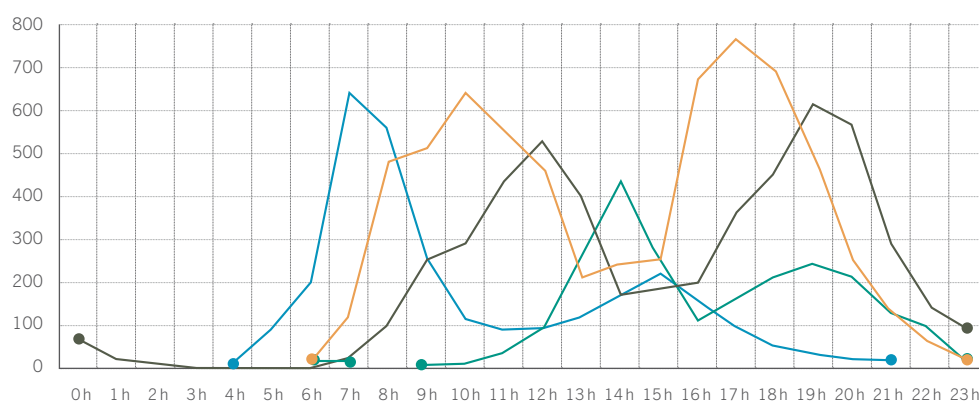


La mobilitat ocupacional té una distribució en dues onades: la de matí, amb hora punta a la franja 7-8 h i la de la tarda, de magnitud molt menor, amb hora punta a les 15-16 h. En canvi, la mobilitat personal té dues onades igualment importants, al matí (10-11 h) i a la tarda (16-18 h).

MOTIU DE DESPLAÇAMENT

UNITATS: MILERS DE DESPLAÇAMENTS / FRANJA HORÀRIA

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



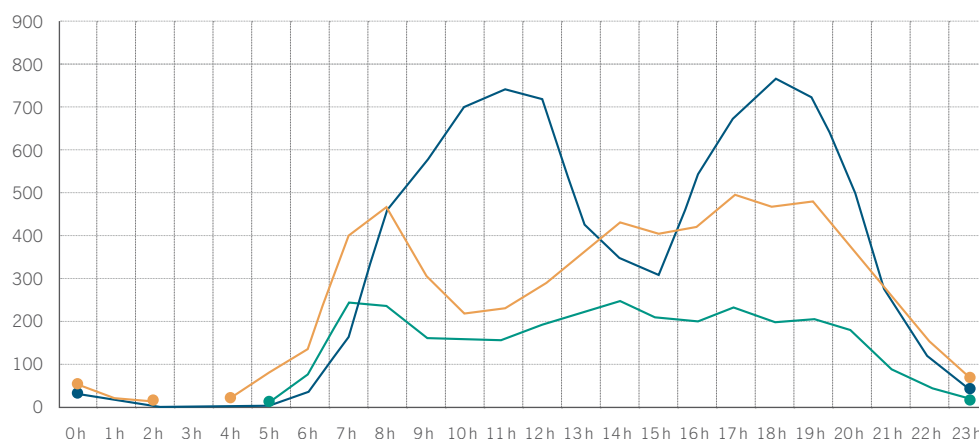
Si s'analitza el temps per modes s'observa la relativa homogeneïtat de la distribució del transport públic durant la jornada amb les 8 h com a hora punta, una major concen-

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

MODES DE TRANSPORT

UNITATS: MILERS DE DESPLAÇAMENTS / FRANJA HORÀRIA

- Modes no motoritzats
- Transport privat
- Transport públic

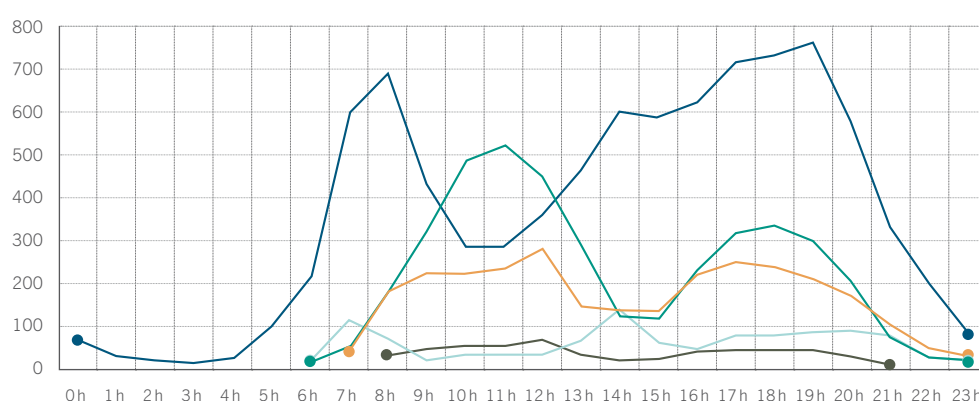


A primera hora del matí (entre les 6 i les 10h) és la població activa ocupada qui fa la majoria de desplaçaments. A partir de les 10h i fins a les 13h, són les persones jubilades/pensionistes les que realitzen més desplaçaments. Al llarg de la tarda-nit, tornen a ser les persones ocupades les més mòbils.

ACTIUS QUE ES DESPLACEN

UNITATS: MILERS DE DESPLAÇAMENTS / FRANJA HORÀRIA

- Actiu ocupat
- Actiu en atur
- Jubilat/pensionista
- Tasques de llar <65
- Estudiants

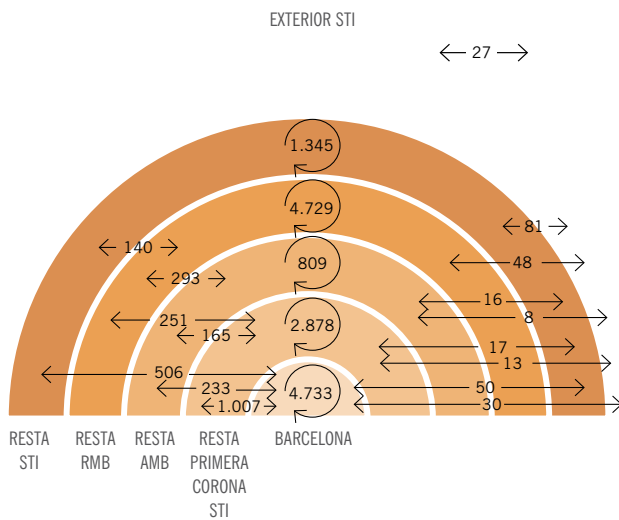


Fluxos de mobilitat

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

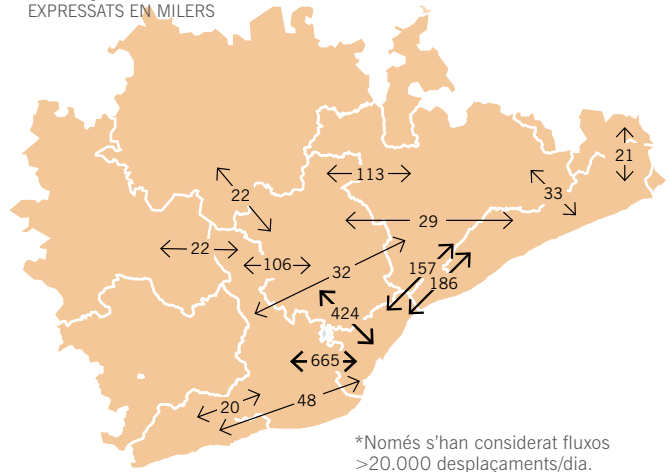
FLUXOS ENTRE ZONES METROPOLITANES

DESPLAÇAMENTS
EXPRESSATS EN MILERS



FLUXOS ENTRE LES 7 COMARQUES DE LA REGIÓ*

DESPLAÇAMENTS
EXPRESSATS EN MILERS



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

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

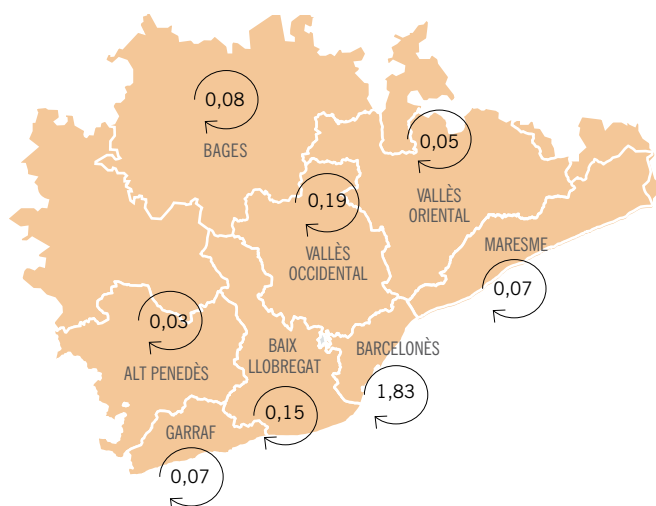
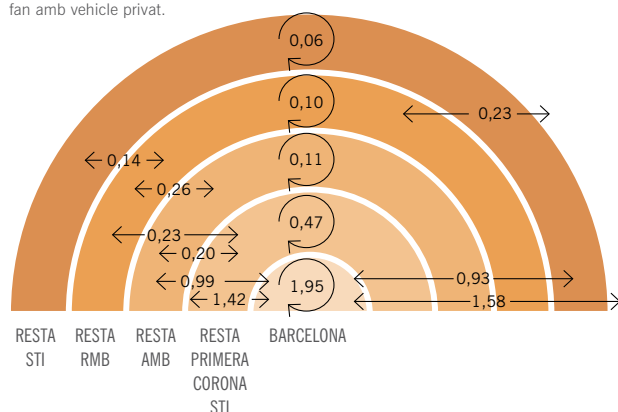
COMARCA DE RESIDÈNCIA	AUTOCONTENCIÓ	
	MUNICIPAL	COMARCAL
Alt Penedès	62,6 %	84,1 %
Anoia	59,5 %	86,9 %
Bages	68,1 %	92,0 %
Baix Llobregat	59,1 %	76,5 %
Baix Penedès	60,9 %	76,3 %
Barcelonès	80,7 %	90,8 %
Garraf	66,2 %	81,6 %
Maresme	60,7 %	81,0 %
Osona	52,1 %	76,6 %
La Selva	65,9 %	76,3 %
Vallès Occidental	67,0 %	85,6 %
Vallès Oriental	54,7 %	79,1 %

El nivell d'ús del vehicle privat en aquests fluxos és força diferent: la ràtio transport públic/vehicle privat a la ciutat de Barcelona (1,95) i als fluxos amb Barcelona (entre 0,93 i 1,58) és radicalment contrària a la resta de fluxos, en què predomina el vehicle privat.

L'anàlisi per comarques mostra també que només en els desplaçaments intracomarcals del Barcelonès la ràtio transport públic/transport privat és més gran que la unitat (1,83). A l'altre extrem, a l'Alt Penedès, només es fan 3 desplaçaments en transport públic per cada 100 que se'n fan amb vehicle privat.

RÀTIO* TRANSPORT PÚBLIC/PRIVAT

*desplaçaments en transport públic per cada 100 que se'n fan amb vehicle privat.

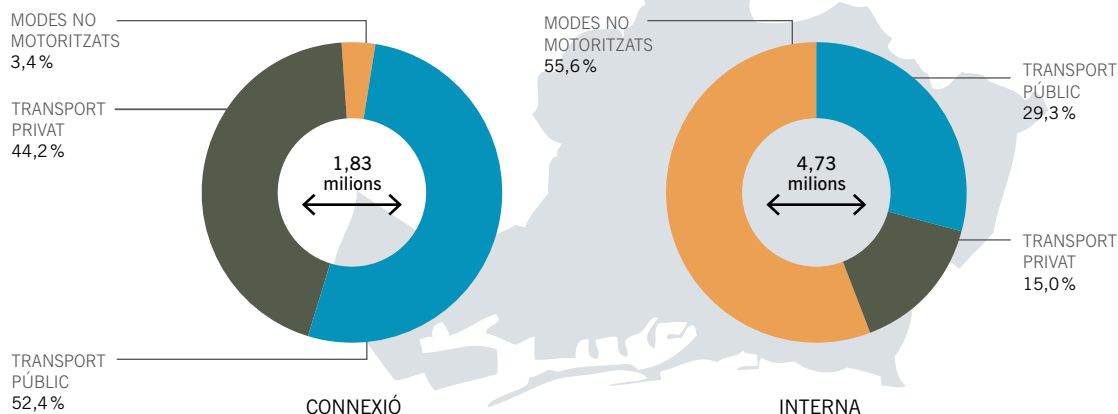


Barcelona ciutat

El conjunt dels desplaçaments que es fan a Barcelona ciutat (6,56 milions) és clarament més sostenible que el de la resta de la població, que arriba a una quota de més del 55 % de caminar i anar amb bicicleta, i de més del

29 % dels desplaçaments en transport públic. Igualment, la quota dels modes públics en els desplaçaments des de o fins a la ciutat supera la del vehicle privat.

MOBILITAT A BARCELONA



Les persones residents a Barcelona fan un 80 % dels desplaçaments relacionats amb la ciutat (5,2 milions). En els desplaçaments de connexió dels residents a Barcelona

suposen un 11% de la mobilitat dels barcelonins i en aquest conjunt el vehicle privat (54,9 % dels desplaçaments) supera els modes públics.

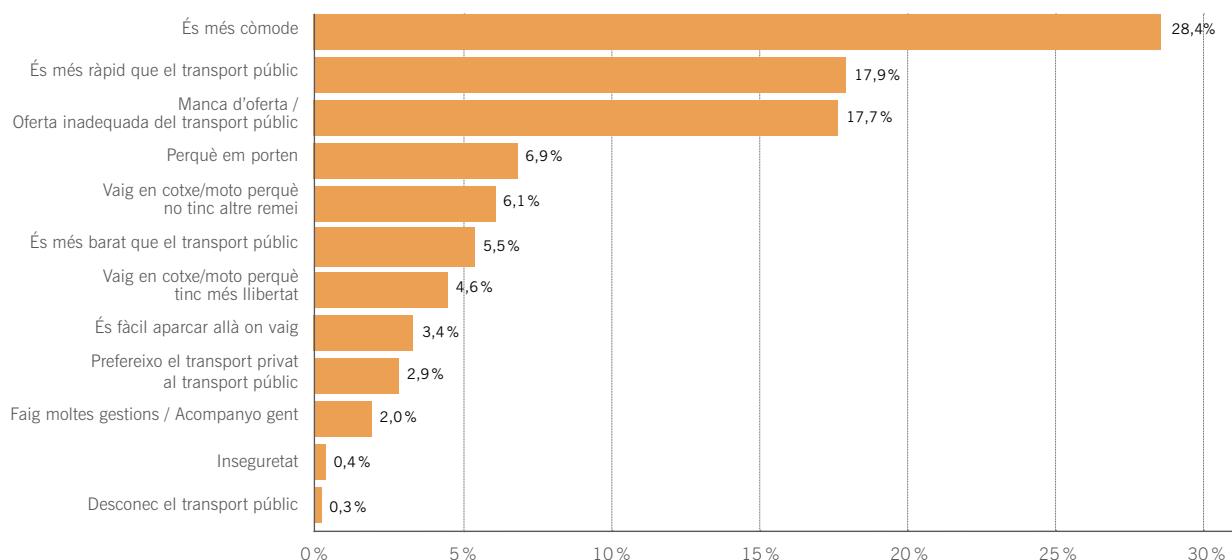
MODE DE TRANSPORT	INTERNS		CONNEXIÓ		EXTERN		TOTAL	
	DESPLAÇAMENTS	PERCENTATGE	DESPLAÇAMENTS	PERCENTATGE	DESPLAÇAMENTS	PERCENTATGE	DESPLAÇAMENTS	PERCENTATGE
Modes no motoritzats	2.568.844	56,2 %	16.842	3,0 %	21.014	33,1 %	2.606.700	50,1 %
Transport públic	1.329.554	29,1 %	236.800	42,1 %	-	-	1.571.480	30,2 %
Transport privat	676.451	14,8 %	309.200	54,9 %	37.396	58,9 %	1.023.047	19,7 %
Total	4.574.848	100,0 %	562.843	100,0 %	63.536	100,0 %	5.201.227	100,0 %

Percepció de la ciutadania

Motiu d'ús dels vehicles privats

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

MOTIUS PER UTILITZAR EL COTXE / LA MOTO



L'anàlisi per les variables "sexe", "edat" i "situació professional" explica amb més detall aquests resultats: per exemple, el motiu 1 (és més còmode) i el 4 (perquè em porten) és notablement alt en el cas de majors de 65 anys. I en el cas dels joves i estudiants, el motiu 6 (és més barat) obté un percentatge més alt, probablement pel fet de compartir les despeses de l'ús del cotxe.

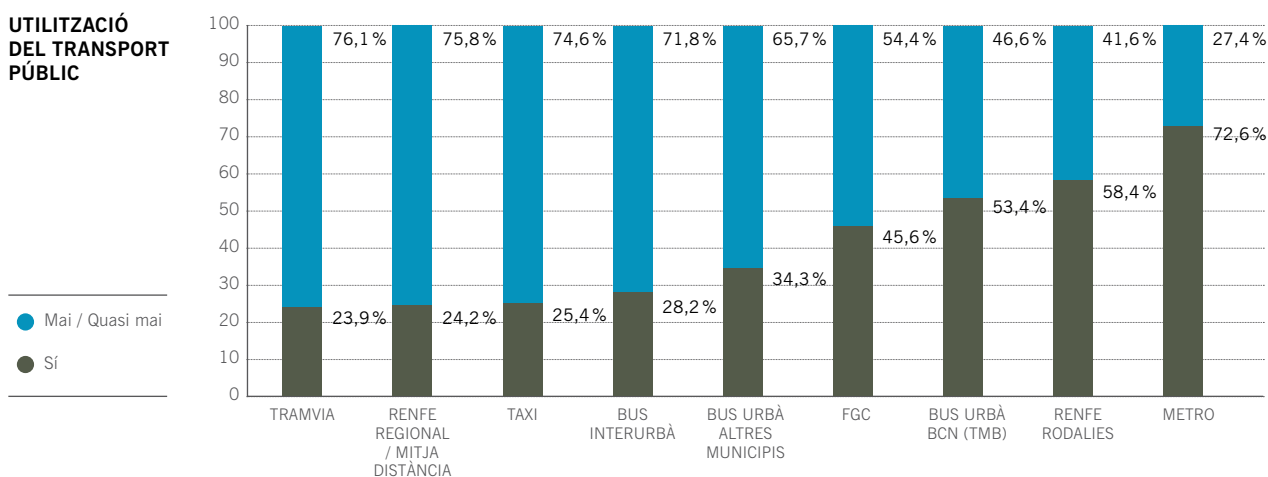
UTILITZACIÓ DEL TRANSPORT PÚBLIC

	GÈNERE		EDAT			SITUACIÓ PROFESSIONAL					NIVELL D'ESTUDIS				TOTAL
	HOMES	DOMES	DE 16 A 29 ANYS	DE 30 A 64 ANYS	DE 65 I MÉS ANYS	ACTIU OCUPAT	ACTIU EN ATUR	JUBILAT O PENSIO-NISTA	TASQUES DE LA LLAR	ESTU-DIANT	SENSE ESTUDIS	PRIMA-RIS	SECUN-DARIS	UNIVER-SITARIS	
És més còmode	28,1%	28,8%	28,7%	28,1%	29,5%	26,9%	31,7%	30,1%	32,1%	24,7%	23,2%	28,8%	30,5%	27,0%	28,4%
És més ràpid que el transport públic	18,2%	17,6%	21,9%	19,5%	8,2%	20,9%	18,8%	9,6%	15,6%	23,4%	6,8%	13,1%	19,0%	21,4%	17,9%
Manca d'oferta/Oferta inadequada del transport públic	17,5%	17,9%	12,8%	19,8%	13,7%	20,0%	14,6%	15,3%	14,8%	15,0%	11,0%	16,3%	16,8%	20,1%	17,7%
Perquè em porten	3,2%	10,9%	7,1%	3,5%	20,2%	2,0%	6,5%	17,0%	10,4%	11,4%	32,0%	12,9%	4,5%	2,3%	6,9%
Vaig en cotxe/moto perquè no tinc altre remei	6,0%	6,3%	2,2%	6,6%	7,4%	6,9%	3,0%	7,1%	8,0%	-	10,0%	6,1%	6,1%	5,8%	6,1%
És més barat que el transport públic	5,8%	5,1%	10,7%	5,5%	-	6,3%	7,7%	1,5%	-	9,8%	-	4,3%	6,5%	5,8%	5,5%
Vaig en cotxe/moto perquè tinc més llibertat	5,6%	3,4%	5,6%	4,5%	3,9%	4,6%	4,5%	4,2%	-	6,1%	-	4,5%	4,6%	4,9%	4,6%
És fàcil aparcar allà on vaig	4,6%	2,1%	4,0%	3,8%	1,3%	4,3%	3,8%	1,6%	-	-	-	2,1%	3,7%	4,3%	3,4%
Prefereixo el transport privat al transport públic	3,9%	1,7%	2,8%	2,7%	3,7%	2,8%	2,7%	3,4%	-	-	4,8%	3,8%	2,3%	2,5%	2,9%
Faig moltes gestions/ Acompanyo gent	2,1%	1,9%	-	2,2%	2,8%	1,9%	2,3%	2,4%	-	-	-	1,8%	2,5%	1,7%	2,0%

Modes públics més utilitzats

A la població usuària del transport públic (els que declaren que l'utilitzen) se'ls ha demanat quins modes utilitzen d'entre els existents en l'àmbit de l'STI.

UTILITZACIÓ DEL TRANSPORT PÚBLIC



l'òptica d'usuaris del transport públic la taula següent posa de manifest les diferències de perfil entre els residents a Barcelona –només un 10 % declara no anar mai o quasi mai en transport públic– i els residents de la 6a corona tarifària, on només el 10 % va sempre o quasi sempre en transport públic.

MODES PÚBLICS MÉS UTILITZATS

[illegible]

Satisfacció i seguretat dels modes

Respecte a la satisfacció dels diversos modes la qualificació màxima, en una escala de 0 a 10, l'obté anar a peu. Els modes públics, tot i que ben considerats, es queden per sota del 8.

SATISFACCIÓ A L'HORA D'UTILITZAR EL TRANSPORT PÚBLIC

MITJÀ DE TRANSPORT	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
A peu	7,7	8,2		8,2	8,1	8,2	8,2	8,4	8,5	8,4
Bicicleta	7,6	7,9	7,3	7,6	7,6	7,7	7,7	8,2	8,4	8,3
Moto	7,8	8,5	7,9	8,2	7,6	7,8	7,8	8,1	8,3	8,2
Cotxe	7,8	7,5	7,5	7,6	7,5	7,7	7,5	7,8	7,8	7,8
Tramvia	6,8	7,6	7,0	7,5	7,0	7,0	7,2	7,6	7,5	7,5
FGC	7,1	7,5	6,8	7,3	7,0	6,9	6,9	7,5	7,4	7,3
Taxi	6,3	6,8	6,2	6,5	6,6	6,6	6,5	7,2	7,3	7,1
Metro	6,3	6,9	6,2	6,7	6,5	6,6	6,6	7,1	7,2	7,0
Bus urbà de Barcelona (TMB)	6,4		6,2	6,4	6,5	6,5	6,6	7,0	7,1	6,9
Renfe regional/mitja distància		6,8		5,9	6,2	6,0	6,1	6,8	6,9	6,8
Bus urbà d'altres municipis (no TMB)	6,3		5,8	6,4	6,2	6,0	5,8	6,8	6,8	6,6
Bus interurbà	6,1	6,5	5,6	6,0	5,9	5,9	6,0	6,8	6,8	6,7
Renfe rodalies		6,4	5,5	5,8	6,1	6,1	6,3	6,7	6,6	6,5

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

SEGURETAT ENS ELS MITJANS DE TRANSPORT

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

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

MESURES DE MOBILITAT: VALORACIÓ MITJANA	TOTAL RMB
Realitzar més controls d'alcoholèmia i drogues	8,3
Donar un tractament especial als residents per tal que puguin aparcar al seu barri	8,1
Obligar els ciclistes a portar casc en les ciutats	7,9
Crear més carrils bici o adaptar més carrers per al pas de bicicletes	7,1
Realitzar més controls de velocitat	7,0
Ampliar els aparcaments per a motos a la calçada en les ciutats	6,8
Crear més aparcaments per a bicicletes	6,7
Posar o augmentar el nombre de carrils bus per reduir els temps de viatge	6,7
Transformar més carrers per a ús exclusiu de vianants	6,6
Permetre la circulació de ciclistes en les voreres, junt amb els vianants	3,0



Capítol 4



**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 independent de Comptes Anuals de l'exercici 2014

Abril 2015



Gabinet Tècnic d'Auditoria i Consultoria, s.a.¹

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

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

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

INFORME D'AUDITORIA INDEPENDENT DE COMPTES ANUALS

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

Hem auditat els comptes anuals 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 2014, el compte de resultats, la liquidació del pressupost i la memòria corresponents a l'exercici anual finalitzat en aquesta data.

Responsabilitat dels administradors en relació amb els comptes anuals

Els Administradors de l'ATM són responsables de formular els comptes anuals adjunts, de forma que expressin la imatge fidel del patrimoni, de la situació financera i dels resultats de l'ATM, de conformitat amb el marc normatiu d'informació financera aplicable a l'entitat a Espanya, que s'identifica en la Nota 2 de la memòria adjunta, i del control intern que considerin necessari per a permetre la preparació de comptes anuals lliures d'incorrecció material, deguda a frau o error.

Responsabilitat de l'auditor

La nostra responsabilitat és expressar una opinió sobre els comptes anuals adjunts basada en la nostra auditoria. Hem dut a terme la nostra auditoria de conformitat amb la normativa reguladora de l'auditoria de comptes vigent a Espanya. Aquesta normativa exigeix que complim els requeriments d'ètica, així com que planifiquem i executem l'auditoria a la fi d'obtenir una seguretat raonable que els comptes anuals estan lliures d'incorreccions materials.

Una auditoria requereix l'aplicació de procediments per a obtenir evidència d'auditoria sobre els imports i la informació revelada 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, deguda a frau o error. En efectuar aquestes valoracions del risc, l'auditor té en compte el control intern rellevant per a la formulació per part de l'entitat dels 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 de les polítiques comptables aplicades i de la raonabilitat de les estimacions comptables realitzades per la direcció, així com l'avaluació de la presentació dels comptes anuals presos en el seu conjunt.

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





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

II

Opinió

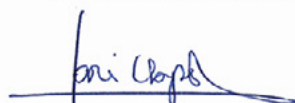
Segons la nostra opinió, els comptes anuals adjunts expressen, en tots els aspectes significatius, la imatge fidel del patrimoni i de la situació financera de l'ATM a 31 de desembre de 2014, així com dels resultats de les seves operacions reflectits en el compte de resultats i en l'estat de liquidació del pressupost adjunts i dels recursos obtinguts i aplicats durant l'exercici anual finalitzat en aquesta data, de conformitat amb el marc normatiu d'informació financera que resulta d'aplicació i, en particular, amb els principis i criteris comptables que hi estiguin continguts.

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. Aquesta qüestió no modifica la nostra opinió

Barcelona, 7 d'abril de 2015

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



Antoni Clapés i Donadeu





1

COMPTES ANUALS DE L'EXERCICI 2014





2

AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

BALANÇ DE SITUACIÓ A 31-12-2014 I 31-12-2013

ACTIU		
	2014	2013
INVERSIONS INFR. I BENS US GENERAL	3.863.562,78	3.863.562,78
INFRAESTRUCTURA I BENS DESTINATS A L'ÚS GENERAL	3.863.562,78	3.863.562,78
IMMOBILITZAT IMMATERIAL	19.682,99	47.967,52
SOFTWARE	1.735.399,50	1.733.769,50
ALTRE IMMOBILITZAT IMMATERIAL	1.280.898,39	1.025.498,39
AMORTITZACIÓ ACUMULADA DE L'IMMOBILITZAT IMMATERIAL	-2.996.614,90	-2.711.300,37
IMMOBILITZAT MATERIAL	242.427,46	376.053,06
CONSTRUCCIONS	309.881,95	309.881,95
MAQUINÀRIA, INSTAL·LACIONS I ESTRIS	144.470,24	129.795,19
MOBILIARI	105.993,15	105.183,54
EQUIPS PER A PROCESSOS D'INFORMACIÓ	1.063.813,88	1.074.795,04
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	-8.947.520,51	-8.806.361,41
IMMOBILITZAT FINANCER	30.000,00	30.000,00
ACCIONS SENSE COTITZACIÓ OFICIAL	30.000,00	30.000,00
DEUTORS	38.712.089,10	23.072.848,85
DEUTORS PER DRETS RECONEGUTS.PRESSUPOST CORRENT	27.611.676,05	6.905.461,25
DEUTORS PER DRETS RECONEGUTS.PRESSUPOSTOS TANCATS	1.185.354,13	1.207.711,05
HISENDA PÚBLICA, DEUTORA PER IVA	9.641.308,35	8.564.724,46
ALTRES DEUTORS NO PRESSUPOSTARIS	273.750,57	6.394.952,09
COMPTES FINANCERS	37.725.988,54	86.674.072,93
FIANCES A CURT TERMINI	22.631,03	22.631,03
TRESORERIA	37.703.357,51	86.651.441,90
AJUSTOS PER PERIODIFICACIÓ	9.849.000,00	11.849.000,00
INGRESSOS DIFERITS	9.849.000,00	11.849.000,00
TOTAL ACTIU	90.442.750,87	125.913.505,14

El Director General,

El Cap d'Administració,





3

AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

BALANÇ DE SITUACIÓ A 31-12-2014 i 31-12-2013

PASSIU		
	2014	2013
PATRIMONI I RESERVES	5.795.122,11	1.780.398,72
PATRIMONI	1.780.398,72	8.755.497,82
RESULTAT DE L'EXERCICI	4.014.723,39	-6.975.099,10
SUBVENCIONS DE CAPITAL	3.863.562,03	3.863.562,03
DEL SECTOR ESTATAL	3.863.562,03	3.863.562,03
DEUTES A CURT TERMINI	47.415.076,32	103.462.973,85
CREDITORS PER OBLIG. REC. I PAG. ORDENATS PRESS. CT	39.385.591,00	93.863.948,39
CREDITORS PER OBLIG. RECONEG. PRESS. TANCATS	706.475,37	706.498,83
HISENDA PÚBLICA, CREDITORA PER CONCEP. FISCALS	27.388,88	29.740,15
SEGURETAT SOCIAL, CREDITORA	4.696,76	5.012,84
ALTRES CREDITORS NO PRESSUPOSTARIS	1.137.035,63	661.876,14
FIANCES A CURT TERMINI	33.082,13	41.123,84
OPERADORS PER INTEGRACIÓ TARIFÀRIA	6.120.806,55	8.154.773,66
AJUSTOS PER PERIODIFICACIÓ	33.368.990,41	16.806.570,54
DESPESES DIFERIDES	9.727.101,47	13.173.002,82
INGRESSOS AVANÇATS	23.641.888,94	3.633.567,72
TOTAL PASSIU	90.442.750,87	125.913.505,14

El Director General,

El Cap d'Administració,





4

AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

COMPTES DE RESULTATS A 31-12-2014 I 31-12-2013

	2014	2013
INGRESSOS EXPLOTACIÓ	1.114.603.546,63	1.100.180.936,82
VENDES DE SERVEIS	584.979.805,63	560.411.532,34
TRANSFERÈNCIES DE L'ADM. GENERAL DE L'ESTAT	91.315.941,56	96.065.114,00
TRANSFERÈNCIES DE COMUNITATS AUTÒNOMES	221.137.784,83	233.728.209,42
TRANSFERÈNCIES D'ENTITATS LOCALS	169.569.277,10	162.402.202,11
ALTRES INGRESSOS	97.382,99	106.941,57
TRANSF. CAPITAL DE COMUNITAT AUTÒNOMES	47.503.354,52	47.466.937,38
DESPESES D'EXPLOTACIÓ	1.110.035.863,70	1.105.829.108,07
SOUS I SALARIS	1.278.951,89	1.337.498,14
COTITZACIONS SOCIALS A CÀRREC DE L'ENTITAT	295.155,05	298.746,57
ALTRES DESPESES SOCIALS	17.126,43	26.325,88
TRIBUTS	54,42	55,53
ARRENDAMENTS	76.242.384,48	73.151.273,29
REPARACIONS I CONSERVACIÓ	543.793,29	584.111,19
SUBMINISTRAMENTS	30.398,15	32.121,36
ALTRES SERVEIS	120.059,39	135.379,81
TREBALLS REALITZATS PER ALTRES EMPRESES	501.382.326,07	480.447.722,61
PRIMES D'ASSEGURANCES	22.382,39	16.063,95
MATERIAL D'OFICINA	39.064,77	30.018,53
DESPESES DIVERSES	770.897,82	683.419,92
TRANSFERÈNCIES A OPERADORS PÚBLICS	284.289.945,85	336.473.032,06
TRANSFERÈNCIES A ENTITATS LOCALS	101.709.180,00	69.273.999,99
TRANSFERÈNCIES CORRENTS A ALTRES EMPRESES	95.790.789,18	95.872.401,95
TRANSFERÈNCIES DE CAPITAL A EMPRESES PRIVADES	47.503.354,52	47.466.937,29
MARGE BRUT	4.567.682,93	-5.648.171,25
INGRESSOS FINANCERS	12.070,29	3.373,16
INGRESSOS FINANCERS	12.070,29	3.373,16
DESPESES FINANCERES	1.391,37	1.773,73
ALTRES DESPESES FINANCERES	1.391,37	1.773,73
RESULTAT FINANCER	10.678,92	1.599,43
AMORTITZACIONS I PROVISIONS	447.427,39	1.328.527,28
AMORTITZACIÓ DE L'IMMOBILITZAT MATERIAL	162.112,86	260.803,09
AMORTITZACIÓ DE L'IMMOBILITZAT IMMATERIAL	285.314,53	1.067.724,19
RESULTAT NET	4.130.934,46	-6.975.099,10
RESULTAT EXTRAORDINARI	-116.211,07	0,00
RESULTATS EXTRAORDINARIS	-116.211,07	0,00
RESULTAT DE L'EXERCICI	4.014.723,39	-6.975.099,10

El Director General,

El Cap d'Administració,





AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

Exercici comptable: 2014

RESUMI DE LIQUIDACIÓ DEL PRESSUPOST 2014

CAPÍTOL	CONSIGNACIÓ INICIAL	MODIFICACIONS	CONSIGNACIÓ DEFINITIVA	DRETS RECONEGUTS	DRETS RECAPTATS	PENDENT COBRAMENT	ESTAT D'EXECUCIÓ	%
3: Taxes i altres ingr.	551.437.276,46	32.569.088,66	584.006.365,12	584.670.814,95	584.558.391,75	112.423,20	-684.449,83	100,11%
4: Transfer. corrents	489.102.755,15	14.152.194,89	503.254.950,04	503.428.421,82	475.929.168,97	27.499.252,85	-173.471,78	100,03%
5: Ingressos patrimon.	30.000,00	0,00	30.000,00	12.070,29	12.070,29	0,00	17.929,71	40,23%
7: Transferències capital	48.512.631,08	0,00	48.512.631,08	48.512.631,08	48.512.631,08	0,00	0,00	100,00%
8: Rom. Tres. Fin. IRC	0,00	5.465.582,72	5.465.582,72	0,00	0,00	0,00	5.465.582,72	0,00%
TOTAL INGRESSOS	1.089.082.662,69	52.186.866,27	1.141.269.528,96	1.136.623.938,14	1.109.012.262,09	27.611.676,05	4.645.590,82	99,59%
CAPÍTOL	CONSIGNACIÓ INICIAL	MODIFICACIONS	CONSIGNACIÓ DEFINITIVA	OBLIGACIONS RECONEGUTS	OBLIGACIONS PAGADES	PENDENT PAGAMENT	ESTAT D'EXECUCIÓ	%
1: Personal	1.670.154,92	0,00	1.670.154,92	1.544.784,94	1.521.106,42	23.678,52	125.369,98	92,49%
2: Compra béns i serveis	548.902.113,21	35.634.517,22	584.536.630,43	580.761.786,24	580.083.048,78	678.737,46	3.774.844,19	99,35%
3: Despeses financeres	5.000,00	0,00	5.000,00	1.391,37	1.391,37	0,00	3.608,63	27,83%
4: Transfer. corrents	489.685.535,19	14.873.582,90	504.559.118,09	483.789.915,03	445.107.130,01	38.682.785,02	20.769.203,06	95,88%
6: Inversions	1.220.720,47	305.610,56	1.526.331,03	285.517,26	285.127,26	390,00	1.240.813,77	18,71%
7: Transfer. Capital	47.599.138,90	1.373.155,59	48.972.294,49	47.503.354,52	47.503.354,52	0,00	1.468.939,97	97,00%
TOTAL DESPESES	1.089.082.662,69	52.186.866,27	1.141.269.528,96	1.113.886.749,36	1.074.501.158,36	39.385.591,00	27.382.779,60	97,60%

El Director General,

El Cap d'Administració,





AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

Exercici comptable: 2014

RESUM DE LIQUIDACIÓ D'EXERCICIS TANCATS

CAPÍTOL	CONSIGNACIÓ INICIAL	MODIFICACIONS	CONSIGNACIÓ DEFINITIVA	DRETS RECONEGUTS	DRETS RECAPTATS	PENDENT COBRAMENT	ESTAT D'EXECUCIÓ	%
0.- Exercicis tancats	8.113.172,30	0,00	8.113.172,30	8.113.172,30	6.927.818,17	1.185.354,13	0,00	100,00%
TOTAL INGRESSOS	8.113.172,30	0,00	8.113.172,30	8.113.172,30	6.927.818,17	1.185.354,13	0,00	100,00%
CAPÍTOL	CONSIGNACIÓ INICIAL	MODIFICACIONS	CONSIGNACIÓ DEFINITIVA	OBLIGACIONS RECONEGUDES	OBLIGACIONS PAGADES	PENDENT PAGAMENT	ESTAT D'EXECUCIÓ	%
0.- Exercicis tancats	94.570.447,22	0,00	94.570.447,22	94.570.447,22	93.863.971,85	706.475,37	0,00	100,00%
TOTAL DESPESES	94.570.447,22	0,00	94.570.447,22	94.570.447,22	93.863.971,85	706.475,37	0,00	100,00%
DIFERÈNCIES ING/DESP	-86.457.274,92	0,00	-86.457.274,92	-86.457.274,92	-86.936.153,68	478.878,76		

El Director General,

El Cap d'Administració,




AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

Exercici comptable: 2014

RESULTAT PRESSUPOSTARI A 31-12-2014

	ANY 2014	ANY 2013
1. DRETS RECONEGUTS NETS	1.136.623.938,14	1.093.861.731,56
2. OBLIGACIONS RECONEGUDES NETES	1.113.886.749,36	1.098.844.534,71
3. RESULTAT PRESSUPOSTARI (1-2)	22.737.188,78	-4.982.803,15
4. DESVIACIONS POSITIVES DE FINANÇAMENT	20.414.694,90	1.267.591,51
5. DESVIACIONS NEGATIVES DE FINANÇAMENT	1.970.710,73	185.912,84
6. DESPESES FINANÇADES AMB ROMANENT LÍQUID DE TRESORERIA	378.848,81	6.666.660,54
7. RESULTAT D'OPERACIONS COMERCIALS		
8. RESULTAT PRESSUPOSTARI AJUSTAT (3-4+5+6+7)	4.672.053,42	602.178,72
	4.672.053,42	602.178,72

El Director General,

El Cap d'Administració,




AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

Exercici comptable: 2014

ROMANENT LÍQUID DE TRESORERIA A 31-12-2014

	ANY 2014	ANY 2013
1. (+) DEUTORS PENDENTS DE COBRAR A FINAL DE L'EXERCICI		
De Pressupost d'Ingressos. Exercici Corrent	27.611.676,05	6.905.461,25
De Pressupost d'Ingressos. Pressupostos tancats	1.185.354,13	1.207.711,05
D'operacions comercials	9.937.689,95	14.982.307,58
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	39.385.591,00	93.863.948,39
De Pressupost de despeses. Pressupostos tancats	706.475,37	706.498,83
De pressupost d'ingressos		
D'operacions comercials	7.323.009,95	8.892.526,63
D'altres operacions no pressupostàries		
Menys = Pagaments realitzats pendents d'aplicació definitiva		
3. (+) FONS LÍQUIDS EN LA TRESORERIA A FINALS DE L'EXERCICI	37.703.357,51	86.651.441,90
4. ROMANENT DE TRESORERIA AFECTAT A DESPESES AMB FINANÇAMENT AFECTAT	23.641.888,95	4.957.570,54
5. ROMANENT DE TRESORERIA PER A DESPESES GENERALS (1-2+3-4)	5.381.112,37	1.326.377,39
ROMANENT DE TRESORERIA TOTAL	29.023.001,32	6.283.947,93

ROMANENT DE TRESORERIA PER A DESPESES GENERALS (1-2+3-4)

Despeses Compromeses a 31/12/2014 (no finançament afectat)

Romanent de Tresoreria Lliure per a Altres Despeses

1.326.377,39
508.015,20
818.362,19

El Director General

El Cap d'Administració,






9

**MEMÒRIA DE L'EXERCICI 2014 DE L'AUTORITAT
DEL TRANSPORT METROPOLITÀ, CONSORCI PER
A LA COORDINACIÓ DEL SISTEMA METROPOLITÀ
DE TRANSPORT PÚBLIC DE L'ÀREA DE BARCELONA**





Nota 1 - INFORMACIÓ GENERAL

1.1 - Naturalesa de l'Entitat

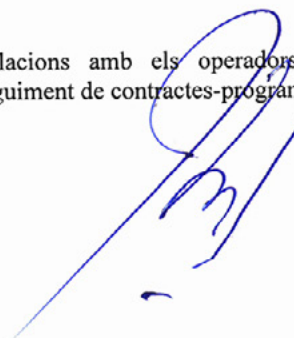
L'AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ, CONSORCI PER A LA COORDINACIÓ DEL SISTEMA METROPOLITÀ DE TRANSPORT PÚBLIC DE L'ÀREA DE BARCELONA (en endavant ATM) fou constituïda en virtut del conveni subscrit el 19 de març de 1997 per la Generalitat de Catalunya, l'Ajuntament de Barcelona i l'Entitat Metropolitana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

1.2 - Objectiu

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





11

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

1.3 - Organització

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

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

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

La composició del Consell d'Administració a 31 de desembre de 2014 és la següent:





President: Sr. Santi Vila i Vicente.

Vicepresident 1r: Sr. Joaquim Forn i Chiariello

Vicepresident 2n: Sr. Antoni Poveda i Zapata

Vocals:

• **Generalitat de Catalunya (8):**

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

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

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

• **AMTU (2)**

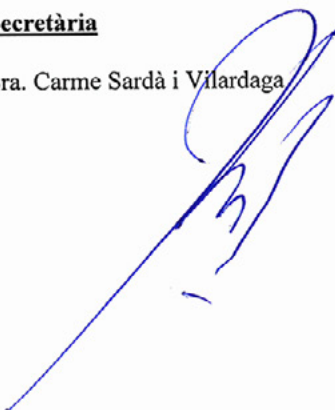
Sr. Josep Mayoral i Antigas
Sr. Joan Mora i Bosch

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

Sr. Joaquin del Moral Salcedo
Sra. Dolores Morán Laorden

• **Secretària**

Sra. Carme Sardà i Vilardaga





La composició del Comitè Executiu a 31 de desembre de 2014 és la següent:

President:

- Sr. Ricard Font i Hereu

Vocals:

- **Generalitat de Catalunya**

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

- **Ajuntament de Barcelona**

Sr. Constantí Serrallonga i Tintoré

- **Àrea Metropolitana de Barcelona**

Sr. Antoni Poveda Zapata

- **AMTU**

Sr. Joan Prat i Trapé

Secretària:

- Sra. Carme Sardà i Vilardaga



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

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





Nota 2 - BASES DE PRESENTACIÓ

2.1 - Règim comptable

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

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

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

Cal esmentar que per Ordre 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 i que s'adapta en part a les Normes Internacionals aplicables a la comptabilitat del Sector Públic. A 31 de desembre de 2014 l'adaptació d'aquest nou pla a l'Administració de la Generalitat de Catalunya i a l'Administració Local, està pendent d'aprovació i d'entrada en vigor, respectivament, estant vigents les adaptacions anteriors en tot el que no s'oposin al nou Pla.





15

2.2 - Comptes anuals

a) Els Comptes anuals de l'exercici 2014 estan formats per:

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

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

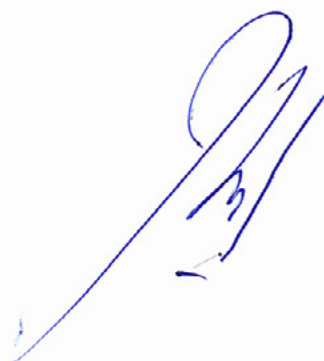
c) Els comptes anuals de l'exercici 2014 resten pendents d'aprovació pel Consell d'Administració.

2.3 - Comparabilitat de la informació

Els comptes anuals dels exercicis 2013 i 2014 s'han formulat seguint en la seva elaboració criteris uniformes de valoració, agrupació i classificació, de forma que la informació presentada és homogènia i comparable.

2.4 - Imports monetaris

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



**Nota 3 - NORMES DE VALORACIÓ**

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

3.1 - Immobilitzat immaterial

Aquest epígraf comprèn els costos d'adquisició del software informàtic, 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:

- 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:





17

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

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

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

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

3.3 - Immobilitzat financer

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

3.4 - Deutors

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







3.5 - Subvencions de capital i ingressos avançats

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

3.6 - Deutes a llarg i curt termini

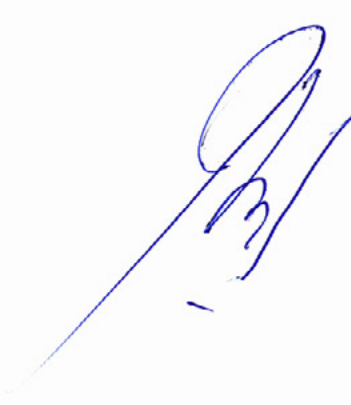
Reflecteixen el valor nominal de les obligacions pendents de pagament. Es classifiquen a llarg o a curt termini en funció de que el seu venciment sigui superior o inferior a dotze mesos.

3.7 - Ingressos i despeses

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

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

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





3.8 - Impost sobre Societats

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

3.9 - Medi ambient

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

Nota 4 - IMMOBILITZAT IMMATERIAL

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

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





20

IMMOBILITZAT IMMATERIAL

VALOR DE COST

FONS D'AMORTITZACIÓ

	Saldo 1.1.2014	Inversions	Traspassos/ Baixes	Saldo 31.12.2014	Saldo 1.1.2014	Dotacions	Traspassos / Baixes	Saldo 31.12.2014	Valor Net 31.12.2014
• Software	1.733.769,50	1.630,00	-	1.735.399,50	1.685.801,98	29.914,53	-	1.715.716,51	19.682,99
• Altre immobilitzat immaterial	1.025.498,39	255.400,00	-	1.280.898,39	1.025.498,39	255.400,00	-	1.280.898,39	-
	2.759.267,89	257.030,00	-	3.016.297,89	2.711.300,37	285.314,53	-	2.996.614,90	19.682,99






21

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 2014 es detallen en el quadre que s'insereix en la pàgina següent.
- 5.2 - Les inversions de l'exercici corresponen principalment a inversions associades a la T-Mobilitat (que s'han traspassat a l'immobilitzat immaterial) i equips informàtics.

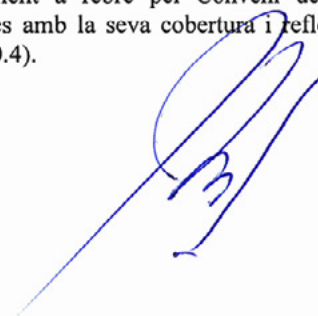
Nota 6 - DEUTORS I AJUSTAMENTS PER PERIODIFICACIÓ D'ACTIU

- 6.1 - El saldo al 31 de desembre de 2014 de l'epígraf de Deutors per drets reconeguts presenta la següent composició:

• Generalitat de Catalunya		
- Conveni de finançament (Nota 12.3)	19.357.581,17	
- Conveni de finançament altres (Nota 12.3)	1.000.000,00	
- Altres	549.526,71	20.907.107,88
• Ajuntament de Barcelona		
- Conveni de finançament (Nota 12.3)	7.018.041,16	
- Altres	38.480,66	7.056.521,82
• Ajuntament de Badalona		579.827,31
• Altres		243.573,17
		28.787.030,18



- 6.2 - L'epígraf d'ingressos diferits (Ajustaments per Periodificació) correspon al finançament a rebre pel Conveni de finançament per a finançar despeses meritades amb la seva cobertura i reflectides a l'epígraf de despeses diferides (Nota 10.4).






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

	VALOR DE COST				FONS D'AMORTITZACIÓ				Valor Net 31.12.2014
	Saldo 1.1.2014	Altes	Traspassos/ Baixes	Saldo 31.12.2014	Saldo 1.1.2014	Dotacions	Traspassos/ Baixes	Saldo 31.12.2014	
• Construccions	309.881,95	-	-	309.881,95	309.881,94	-	-	309.881,94	0,01
• Maquinària, instal·lacions i estris	126.765,19	17.705,05	-	144.470,24	97.360,03	5.346,71	7.300,00	110.006,74	34.463,50
• Mobiliari	105.183,54	809,61	-	105.993,15	72.614,82	5.840,94	-	78.455,76	27.537,39
• Equips procés informació	1.074.795,04	9.972,60	(-) 20.953,76	1.063.813,88	1.024.578,63	37.376,72	(-) 28.253,76	1.033.701,59	30.112,29
• Instal·lacions complexes especialitzades	7.564.127,67	-	-	7.564.127,67	7.301.343,79	113.382,47	-	7.414.726,26	149.401,41
• Altre immobilitzat material	1.661,08	-	-	1.661,08	582,20	166,02	-	748,22	912,86
IMMOBILITZAT MATERIAL	9.182.414,47	28.487,26	(-) 20.953,76	9.189.947,97	8.806.361,41	162.112,86	(-) 20.953,76	8.947.520,51	242.427,46
INVERSIONS EN INFRAESTRUCTURA I BENS DESTINATS A L'ÚS GENERAL	3.863.562,78	-	-	3.863.562,78	-	-	-	-	3.863.562,78

22





Nota 7 - COMPTES FINANCERS

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

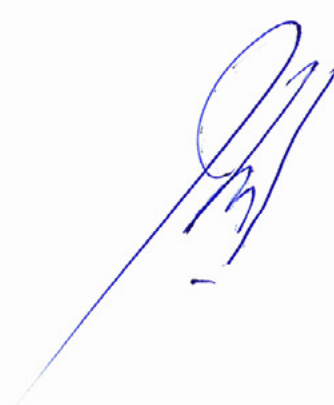
• Saldos disponibles en bancs i institucions de crèdit	18.659.508,02
• Compte corrent "Cash Pooling"	19.043.849,49
	<u>37.703.357,51</u>

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

Nota 8 - PATRIMONI I RESERVES

Els fons propis de l'ATM han tingut el següent moviment durant l'exercici 2014:

	Saldo 1.1.2014	Aplicació Resultat 2013	Resultat 2014	Saldo 31.12.14
• Patrimoni	8.755.497,82	(-) 6.975.099,10	-	1.780.398,72
• Resultat de l'exercici	(-) 6.975.099,10	6.975.099,10	4.014.723,39	4.014.723,39
	<u>1.780.398,72</u>	-	<u>4.014.723,39</u>	<u>5.795.122,11</u>







Nota 9 - SUBVENCIONS DE CAPITAL I INGRESSOS AVANÇATS

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

9.2 - Els ingressos avançats tenen la següent composició:

• Conveni de finançament 2014 (Nota 12.3)	20.414.694,90
• Contracte-Programa 2013 (Nota 12.3)	511.366,31
• Contracte-Programa 2011-12 (Nota 12.3)	210.021,71
• Ingressos diferits despeses d'emissió i gestió T-12	1.082.439,84
• 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>23.641.888,94</u>







Nota 10 - CREDITORS A CURT TERMINI

- 10.1 - El saldo a 31 de desembre de 2014 de l'epígraf de Creditors per obligacions reconegudes i pagaments ordenats i altres creditors no pressupostaris, presenta la següent composició:

• TMB (Contracte-Programa 2014) (1)	8.549.485,21
• TMB (altres conceptes)	468.786,37
• FGC (Contracte-Programa 2014) (2)	9.499.551,52
• AMB (Contracte-Programa)	11.393.290,03
• AMB (Contracte-Programa exercicis anteriors)	129.302,00
• Tramvia Metropolità del Besòs, S.A.	4.340.333,46
• Tramvia Metropolità, S.A.	3.951.801,62
• RENFE operadora	2.423.081,93
• Ajuntaments de l'AMTU (3)	-
• Altres	473.469,86
Total (inclòs 1.130.278,14 de creditors per I.V.A.)	<u>41.229.102,00</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. En data 31 de desembre de 2014 hi ha un saldo retingut de 33.030,90 euros que s'incorporarà com a Romanent a l'exercici 2015 i que, si s'acomplexen les condicions del Conveni signat entre la GC-ATM-AMTU, es pagaran l'any vinent.





- 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:

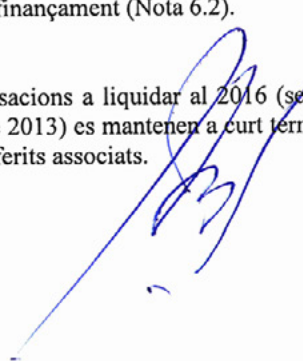
Operador	Saldo a pagar (a cobrar)
• TMB	4.526.144,35
• FGC	(-) 643.273,48
• RENFE operadora	(-) 1.808.647,96
• AMB	(-) 464.629,91
• ADIF	393.031,25
• Transportes Urbanos y Servicios Generales, SAL	971.116,32
• Hispano Igualadina	796.803,99
• Marfina Bus, S.A.	498.382,21
• Mohn, S.L.	530.498,92
• Soler i Sauret, S.A.	528.581,13
• Logista, S.A.	(-) 1.932.333,84
• Comercial Servicio Quinielas	(-) 1.485.298,82
• Altres operadors i comercialitzadors	4.210.432,39
	<u>6.120.806,55</u>

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

• Despeses a liquidar a l'exercici 2014 per Integració Tarifària (Nota 12.2.b)	(-) 121.898,53
• Resta compensació estimada a RENFE per Integració Tarifària de l'exercici 2014 (Nota 12.2.c)	3.849.000,00
• Compensacions Tramvies a liquidar 2016	6.000.000,00
	<u>9.727.101,47</u>

La suma de les despeses diferides per compensacions, amb un import total de 9.849 milers d'euros, estan finançats per ingressos diferits en concepte de Conveni de finançament (Nota 6.2).

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

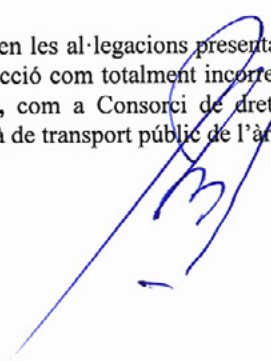



Nota 11 - SITUACIÓ FISCAL

- 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 2014.
- 11.3 - El saldo del compte Hisenda Pública deutora per I.V.A. correspon a la liquidació de desembre de 2014 presentada el gener del 2015.
- 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. Addicionalment 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 actualment estan en curs.

Aquesta liquidació respon al criteri de la Inspecció, amb el qual no està d'acord l'ATM, de considerar les aportacions pressupostàries de les administracions (AGE, Generalitat de Catalunya, Ajuntament de Barcelona i Àrea Metropolitana de Barcelona), en virtut dels Contractes Programes pel finançament del Transport Regular de Viatgers de Barcelona dels exercicis 2010 a 2013, com a subvencions vinculades al preu i que per tant s'han d'integrar en la base imponible de l'ATM a efectes de l'I.V.A.

En efecte, en les al·legacions presentades per l'ATM es considera aquest criteri de la Inspecció com totalment incorrecta. Principalment per la naturalesa de l'ATM, com a Consorci de dret públic per a la coordinació del sistema metropolità de transport públic de l'àrea de Barcelona.




L'ATM, com a ens públic, reconeix al seu pressupost les transferències previstes als Contractes Programa procedents de l'AGE i de les administracions consorciades i que d'acord amb la seva funció canalitza cap als diferents operadors mitjançant l'execució del seu pressupost de despeses, sense cap voluntat d'obtenir un benefici econòmic. Les transferències rebudes per l'ATM no poden tenir en cap cas la naturalesa que li dona la Inspecció, atès que el seu caràcter, per la seva pròpia naturalesa no és empresarial, sinó purament administratiu.

No cal dir, que tant els arguments de l'ATM com la jurisprudència que es deriva de multitud de sentències fermes en contra dels criteris utilitzats per la Inspecció, fan improbable que les contingències descrites 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.

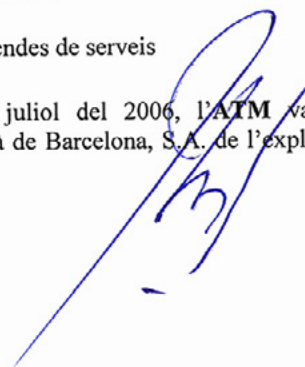
Nota 12 - INGRESSOS I DESPESES

12.1 - Ingressos per vendes de serveis

Al 31 de desembre de 2014 aquest epígraf presenta la següent composició:

• Venda de títols integrats	477.167.266,43
• Repercussió de les despeses de gestió del sistema tarifari integrat	30.202.183,74
Ingressos del sistema tarifari integrat (Nota 12.2)	<u>507.369.450,17</u>
• Ingressos aplicats per sol·licituds T-12	1.451.861,24
• Cessió trens a TMB	<u>76.075.294,22</u>
• Facturacions a tercers del Centre d'Informació TransMet	83.200,00
• Vendes de serveis	<u>584.979.805,63</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 2014 aquest import ha estat de 76.075 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, enquestes, comunicació i altres despeses de gestió) i de les compensacions econòmiques acordades amb els operadors.



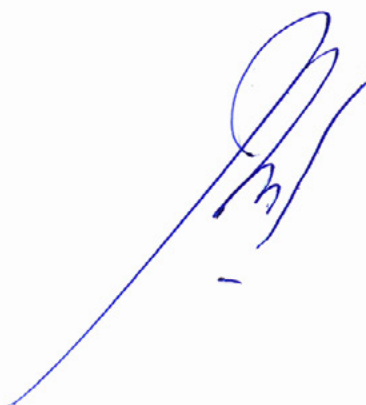


30

b) Les despeses del Sistema Tarifari Integrat associades en l'exercici 2014, en virtut de l'exposat, s'obtenen a partir del càlcul següent:

• Despeses per serveis de transport de viatgers, incentiu de seguretat i taxa de seguretat (ingressos assignats als operadors)	<u>478.167.626,41</u>
• Despeses de gestió del sistema	
– Comissions, despeses per edició i comercialització de títols i altres (import net)	23.684.012,28
– Despeses gestió ATM (repercussió 1,5% sobre venda de títols)	7.867.681,48
	<u>31.551.693,76</u>
• Altres conceptes	<u>(-) 118.435,66</u>
• Altres ingressos del sistema	<u>(-) 83.200,00</u>
• Aplicació ingressos emissió T-12	<u>(-) 702.332,99</u>
• Periodificació de despeses a liquidar al 31 de desembre de 2013	<u>(-) 1.324.002,82</u>
• Periodificació de despeses a liquidar al 31 de desembre de 2014:	
– Despeses per serveis de transport de viatgers	-
– Despeses de gestió	(-) 121.898,53
	<u>(-) 121.898,53</u>
• Despeses del sistema tarifari integrat	<u>507.369.450,17</u>

c) Addicionalment l'ATM liquida, amb el finançament rebut del Conveni de Finançament 2014 (Nota 12.3.e), les següents compensacions per integració tarifària i assimilats, a les empreses operadores (epígraf de transferències corrents a altres empreses):







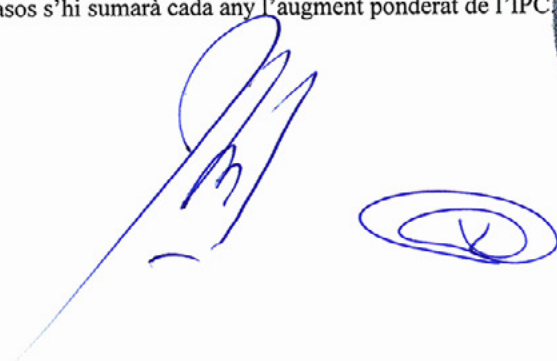
31

• Compensacions Integració Tarifària	34.105.589,61
• Compensacions servei nocturn	3.066.942,57
• Compensacions per Ajuntaments AMTU	5.610.577,09
• Compensacions per Integració Tarifària i servei nocturn periodificades a 31 de desembre 2013	(-) 3.849.000,00
• Compensacions per Integració Tarifària de l'exercici 2014 periodificades a 31 de desembre 2014 (Nota 10.4)	3.849.000,00
	<u>42.783.109,27</u>

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

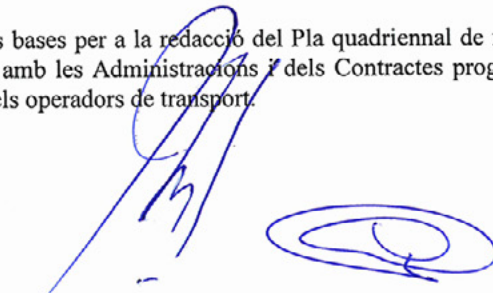
a) El 6 de març de 2014, en el Consell d'Administració de l'ATM es va signar el Pacte metropolità pel transport públic entre la Generalitat de Catalunya, l'Ajuntament de Barcelona i l'Àrea Metropolitana de Barcelona relatiu al finançament del sistema de transport públic gestionat per l'ATM on s'acorden 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.



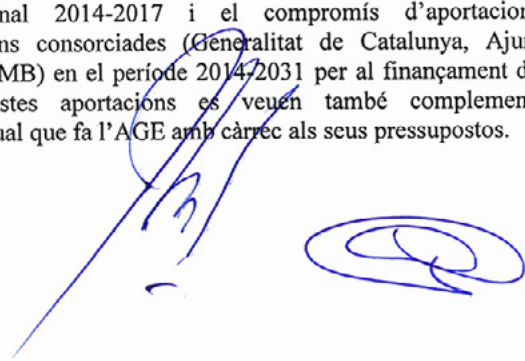
- 3) Els nous serveis que es posin en marxa en un futur hauran de preveure la seva sostenibilitat a partir de les noves aportacions al sistema que faci l'administració que proposa l'increment de serveis. En aquest sentit, l'acord del dia 17 de febrer ja incorpora l'augment d'oferta que suposarà l'entrada 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 actualment 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 sancionament financer del sistema de transport públic i de refinançament del deute fixat 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.



ATM

33

- 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.

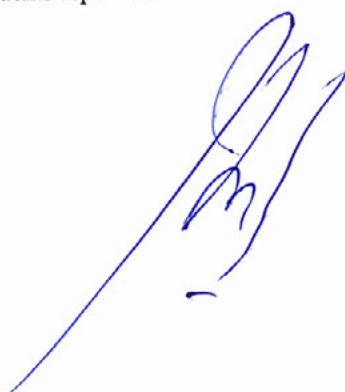




El mateix 5 de novembre de 2014 es signen els Contractes Programa 2014-2017 entre l'ATM i els operadors (TMB, FGC i AMB per als autobusos de gestió indirecta). Fins a l'any 2016, la subvenció prevista per a despesa corrent als diferents operadors va disminuint fins aconseguir l'equilibri del sistema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

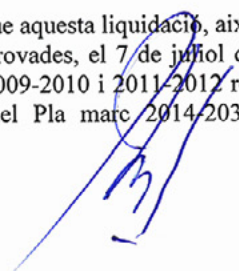
- Es reconeix un deute del sistema amb FGC a 31 de desembre de 2013 per un import total de 5.267 milers d'euros. A partir de l'any 2017 i fins l'any 2020, l'ATM abonarà la quantitat de 1.317 milers d'euros per liquidar aquest deute per aportacions diferides de les administracions.
- Es reconeix un deute 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, seran registrades pressupostàriament i finançament per l'ATM en l'exercici que es rebin 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 merquades 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 2014.

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, han estat incloses com a necessitats del Pla marc 2014-2031 i s'han incorporat als Contractes




37

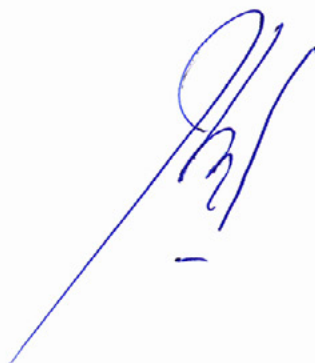
Programa 2014-2017 com a deute del sistema amb els operadors a 31 de desembre de 2013.

L'ATM també ha incorporat 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 el quadre resum que es presenta en aquest apartat, es detallen els efectes pressupostaris de les transferències corrents i de capital rebudes a l'exercici 2014 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.



ATM

38

SITUACIÓ AL 31.12.14 DEL SISTEMA DE TRANSPORT 2014 (milers d'euros)

	Conveni de finançament	Drets reconeguts	Cobraments	Pendent de cobrament al 31.12.2014 (3)
INGRESSOS		2014	2014	
• AGE (8)		94.919	94.919	-
• Generalitat de Catalunya (6)	277.558	278.644	259.286	19.358
• Generalitat de Catalunya (d'empreses privades) (9)	1.000	1.000	-	1.000
• Ajuntament de Barcelona	90.174	90.174	83.156	7.018
• AMB	86.870	86.870	86.870	-
• Altres		334	211	123
TOTAL		551.941	524.442	27.499
	Contractes Programa	Obligacions liquidades	Pagaments	Pendent de pagament al 31.12.2014 (3)
DESPESSES		2014	2014	
• TMB (1)/(4)/(6)	341.692	240.611	232.062	8.549
• FGC (1)/(5)	48.679	43.679	34.179	9.500
• AMB (Gestió indirecta) (1) (2) (5)	103.811	101.709	90.316	11.393
• Tramvia Baix Llobregat i Glòries-Besòs (corrent)		53.180	46.169	7.011
• Tramvia Baix Llobregat i Glòries-Besòs (capital)		47.503	-	-
• AMTU (Execució directa ATM)		5.611	5.611	-
• Gestió indirecta (Execució directa ATM)		31.172	31.172	-
• Rodalies RENFE (Execució directa ATM) (7)		6.000	3.849	2.151
• Altres		2.061	1.981	80
TOTAL		531.526	492.842	38.684
INGRESSOS AVANÇATS		20.415		20.415
				Ingressos avançats 31.12.14 (Nota 9.2)

- (1) Pendent liquidació Contracte Programa
- (2) Xifra preliquidada. Pendent de rebre el certificat d'operacions de l'AMB sota la seva nota. Aquestes operacions determinen finalment la xifra de despesa reconeguda de la G. Indirecta de l'AMB i la seva aportació real al Contracte Programa. Inclou també 1.000 milers d'euros de deute del sistema amb l'AMB a 31 de desembre de 2013 amb venciment 2014 segons Contracte Programa 2014-2017. Els ingressos avançats de l'exercici 2014 inclouen el finançament del venciment 2015 de l'execució directa del sistema amb l'AMB per un import de 17.680 milers d'euros.
- (3) Els saldos a cobrar i a pagar formen part respectivament de les posicions de "Deutors" i "Creditors" a curt termini "del passiu del balanç de situació".
- (4) La diferència entre el total de subvencions a TMB per a l'exercici 2014 segons el Contracte Programa i les obligacions liquidades, 101.081 milers d'euros, es cobreixen amb el Contracte de Refinançament i Sanjament Financer del Sistema de Transport.
- (5) Les diferències entre el total de subvencions a FGC i l'execució 2014 segons els Contractes Programa i les obligacions liquidades, 5.000 i 2.102 milers d'euros respectivament, resten com a aportació diferida a abonar per l'ATM en el període 2016-2021.
- (6) Segons el que estableix l'Acord marc 2014-2021 les operacions de Contracte Programa a TMB s'han anat considerant que es puguin exercir els Contractes Programa es van liquidar al sistema ferroviari del 2013 per la Llei 9 (32.981 milers d'euros). Qualsevol modificació d'aquest import hauria de comportar el corresponent ajust en l'aportació per part de la Generalitat de Catalunya i a l'ATM. Per tant, la liquidació de l'exercici 2014. La Generalitat de Catalunya ha aportat un import addicional d'1.000 milers d'euros respecte al previst en el Conveni de Finançament, dels quals 200 milers d'euros corresponen al finançament del venciment 2015 de l'execució directa del sistema amb l'AMB per un import de 17.680 milers d'euros.
- (7) TSS 377/2014, de 18 de desembre, per la qual s'estableix el canon ferroviari per a la utilització de les infraestructures ferroviàries de línia 9 i 10 de Ferrocarril Metropolità de Barcelona per a l'exercici 2014, cadascuna una aportació addicional de la Generalitat de Catalunya per import de 0.940 i 0.940 milers d'euros respectivament.
- (8) La 9ª Adreçada al Conveni de col·laboració entre l'Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona i Renfe, signada el 30/05/09, el 05/04/10 i preveia una aportació màxima de 6.000 milers d'euros per l'any 2014; a l'any 2014 es liquidava 3.849 milers d'euros (8ª Adreçada de l'any 2013) i 2.151 milers d'euros (9ª Adreçada de l'any 2014).
- (9) Aportació a l'ATM segons Previsió General de l'any 2014.
- (10) Correspon a les operacions de les empreses concessionàries d'antropistes a les políques de mobilitat sostenible.






39

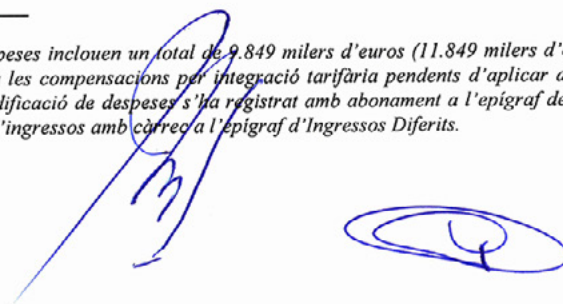
El resum dels efectes en el compte de resultats és el següent, en milers d'euros:

	<u>Ingressos (1)</u>	<u>Despeses (1)</u>
Pla Marc: Conveni de finançament,		
Contractes programa i altres		
• Administracions	529.526	-
• Operadors públics (TMB-FGC)	-	284.290
• AMB (gestió indirecta)	-	101.709
• Compensacions per integració tarifària, altres subvencions a operadors i AMTU	-	42.783
• Altres transferències	-	1.815
• Tramvia Baix Llobregat i Glòries Besòs (Nota 13)	-	98.683
Altres transferències	-	13
Transferències corrents i de capital en compte de resultats	<u>529.526</u>	<u>529.293</u>

En l'exercici 2014 l'ATM ha reconegut com a ingrés de transferència per Contracte-Programa un import de 246 milers d'euros pel manteniment del SAE.



- (1) Ingressos i Despeses inclouen un total de 9.849 milers d'euros (11.849 milers d'euros en l'exercici 2013) corresponents a les compensacions per integració tarifària pendents d'aplicar a pressupost (Nota 10.4 i 12.2). La periodificació de despeses s'ha registrat amb abonament a l'epígraf de Despeses Diferides, i la periodificació d'ingressos amb càrrec a l'epígraf d'Ingressos Diferits.





40

h) 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	Subvencions diferides 2014 (1)	Deute net a 31.12.2014
• TMB	334.738	(-) 315.903	-	-	18.835
• FGC	5.267	-	-	5.000	10.267
• AMB	55.583	-	(-) 11.000	2.102	46.685
	<u>395.588</u>	<u>(-) 315.903</u>	<u>(-) 11.000</u>	<u>7.102</u>	<u>75.787</u>
• TMB (contracte de refinançament i sanejament financer) (2)	-	315.903	-	101.081	416.984
				Total	<u>492.771</u>

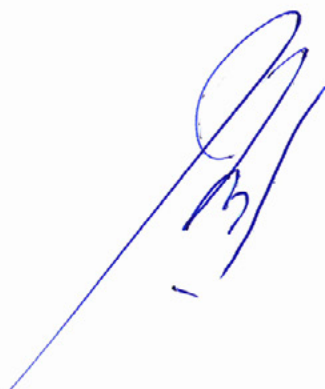
(1) Cal considerar que els Contractes Programa 2014 estan pendents de liquidació, i per tant les xifres que apareixen són les previstes i que es deriven dels mateixos Contractes Programa.

(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.

i) 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. 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.

12.4 - Despeses de personal

La plantilla de l'ATM al 31 de desembre de 2014 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	-	3	3
• Cap d'unitat	1	2	3
• Tècnic superior	1	2	3
• Tècnic grau mitjà	4	-	4
• Administratius	6	2	8
• Auxiliars administratius	1	-	1
	15	13	28

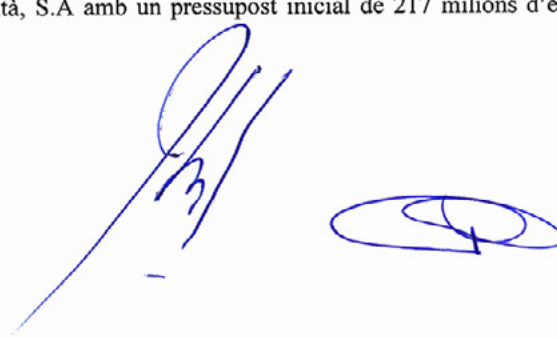
Durant l'exercici 2014 l'ATM ha disposat de dos empleats adscrits en comissió de serveis (d'acord amb els convenis subscrits a l'efecte amb TMB). En aquest sentit l'epígraf de treballs realitzats per altres empreses inclou la despesa corresponent a aquest concepte.

- 12.5 - La previsió d'honoraris per a l'auditoria dels comptes anuals de l'exercici 2014 és de 17.654 euros. La societat auditora ha facturat un import de 5.800 euros per altres serveis.

Nota 13 - ALTRES CONSIDERACIONS

- 13.1 - Tramvia Baix Llobregat i Tramvia Sant Martí-Besòs

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



Els terrenys afectats per les expropiacions relatives a aquest projecte formen part del domini públic del Consorci de l'ATM, que actua com a beneficiari en atenció al risc assumit en relació amb l'apreupament. 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 2014 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:



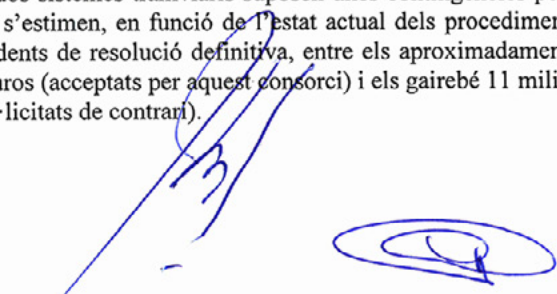


- En data 4 de juliol de 2005 l'ATM i Tramvia Metropolità, S.A van formalitzar un conveni pel qual l'ATM abonarà a la societat concessionària del Tramvia Diagonal-Baix Llobregat un import total de 36.571 milers d'euros en concepte d'indemnització, revisions de preus i modificacions del contracte inicial. 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'increment d'obra, revisió de preus, costos d'increment de termini i interessos. Aquest pagament el realitzarà l'ATM d'acord amb les anualitats de la subvenció de capital finalista aprovada pel Govern de la Generalitat de Catalunya en sessió de 22 de desembre de 2009 a favor de l'ATM per aquest concepte, i que inclou la compensació financera derivada del calendari de fraccionament del pagament (2011-2021).
- En data 14 de novembre de 2012 es va signar el Text Refós del Contracte de Concessió del Sistema Sant Martí-Besòs.
- A 31 de desembre de 2014 els processos d'expropiació en curs relatius als dos sistemes tramviaris suposen unes contingències per un import que s'estimen, en funció de l'estat actual dels procediments judicials pendents de resolució definitiva, entre els aproximadament 4 milions d'euros (acceptats per aquest consorci) i els gairebé 11 milions d'euros (sol·licitats de contrari).





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

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

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

L'ATM no té concertat a 31 de desembre de 2014 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. En 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.
- 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.



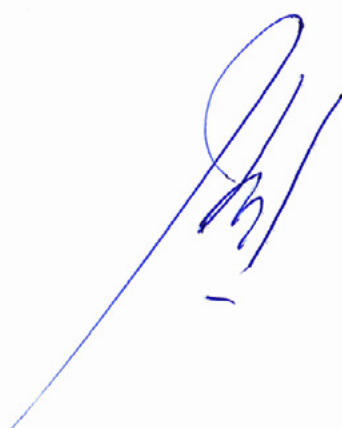


Adicionalment, la llei 36/2014 de Pressuposts Generals de l'Estat de data 26 de desembre, en la seva disposició addicional desena segona, determina la possibilitat de recuperar durant l'any 2015, si escau, el 24,04% dels imports que es van deixar de rebre com a conseqüència de l'aplicació en el seu dia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

En funció de l'opinió de la Intervenció General de la Generalitat de Catalunya (nota informativa de 9 de novembre de 2012) i de la Intervenció General de l'Administració de l'Estat (Consulta de l'Instituto de Contabilidad y Auditoria de Cuentas de 13 de novembre de 2012), no es pot considerar probable, en la situació actual, que existeixi una obligació present en relació a les eventuais aportacions que contempla el Real Decret-Llei 20/2012 i per tant no es compleixen els supòsits per a la dotació d'una provisió per a riscos i despeses en relació a les esmentades aportacions d'acord amb el marc comptable d'aplicació a l'ATM per a l'import diferencial.

13.6 - Valors rebuts en dipòsit

L'ATM ha rebut avals en dipòsit per un import total de 20.609 milers d'euros.





48

Nota 14 - QUADRE DE FINANÇAMENT

Els recursos obtinguts durant els exercicis 2014 i 2013, així com la seva aplicació, i l'efecte que han produït aquestes operacions sobre el capital circulant es reflecteixen en el quadre següent:

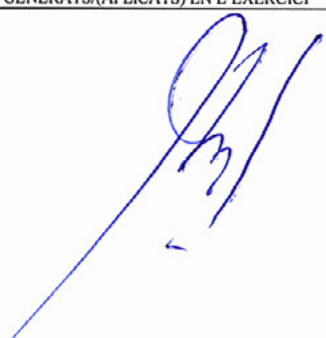
FONS PERMANENTS					
APLICACIONS	2014	2013	ORÍGENS	2014	2013
Recursos aplicats en l'exercici	-	5.646.571,82	Recursos generats en l'exercici	4.462.150,78	-
Adquisicions d'immobilitzat:			Subvencions de capital	-	-
Immaterial	257.030,00	6.542,00	Crèdits a llarg termini	-	-
Material i Infraestructura	28.487,26	411.340,27			
Crèdits a llarg termini	-	-			
Augment del capital circulant	4.176.633,52	-	Disminució del capital circulant	-	6.064.454,09
	4.462.150,78	6.064.454,09		4.462.150,78	6.064.454,09

VARIACIONS DEL CAPITAL CIRCULANT				
	2014		2013	
	AUGMENTS	DISMINUCIONS	AUGMENTS	DISMINUCIONS
Deutors	15.639.240,25	-	-	84.844.435,54
Comptes financers	-	48.948.084,39	86.767.229,08	-
Deutes a curt termini	56.047.897,53	-	-	6.905.596,70
Ajustaments per periodificació	-	18.562.419,87	-	1.081.650,93
	71.687.137,78	67.510.504,26	86.767.229,08	92.831.683,17
Variació del capital circulant	-	4.176.633,52	6.064.454,09	-
	71.687.137,78	71.687.137,78	92.831.683,17	92.831.683,17

CONCILIACIÓ DEL RESULTAT DE L'EXERCICI AMB ELS RECURSOS GENERATS/(APLICATS)		
	2014	2013
Resultat de l'exercici segons Compte de Resultats	4.014.723,39	(-) 6.975.979,10
Dotacions a l'amortització	447.427,39	1.328.322,28
Subvencions de capital aplicades	-	-
RECURSOS GENERATS/(APLICATS) EN L'EXERCICI	4.462.150,78	(-) 5.646.571,82



Barcelona, 7 d'abril de 2015




Pressupost 2015

Capítol 5

Pressupost ATM 2015

ESTAT DE DESPESES

ART.	DENOMINACIÓ	IMPORT 2015 (€)
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 ànim 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 utillatge	30.000,00
64	Inversions en mobiliari i estris	30.000,00
65	Inversions en equips de procés de dades i telecomunicacions	1.160.720,47
	Total capítol 6	1.220.720,47
Capítol 7 Transferències de capital		
77	A empreses privades	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 2015 (€)
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	Del 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, AMB, els operadors
TMB, FGC i TRAM, Marc Vila i Ramon Vilalta

Tots els drets reservats

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

© De les imatges, els seus autors

Barcelona, juliol 2015

