

ATM

Autoritat
del Transport
Metropolità

ACTIVITAT 2002



Edició

Autoritat del Transport Metropolità

C/ Muntaner, 315-321

08021 Barcelona

Telèfon 93 362 00 20

fax 93 362 00 22

e-mail: atm@atm-transmet.org

web: www.atm-transmet.org

Dipòsit legal:DLB3339-2003

Barcelona, març de 2003



ÍNDEX

Presentació

CAPÍTOL 1

Administracions integrants de l'ATM
Òrgans de govern, assessorament i consulta
Estructura organitzativa i recursos humans

CAPÍTOL 2

Actuació exercici 2002

CAPÍTOL 3

Informe d'Auditoria

CAPÍTOL 4

Estadístiques del Sistema:
Transmet Xifres 2002
Indicadors d'activitat 2002
Enquesta de Mobilitat Quotidiana 2001

CAPÍTOL 5

Programa d'Actuació 2003
Pressupost 2003

CAPÍTOL 6

Estatuts
Reglament de Règim Interior
Base d'execució del pressupost
Principals Acords del Consell d'Administració 2002

ANNEX

Informe de gestión
Management Report

**Felip Puig**

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



El passat 19 de març es va complir el cinquè aniversari de l'ATM. En la seva primera etapa, aquest consorci s'ha caracteritzat per la voluntat mantinguda de diàleg i de consens per part de les administracions constituents. Cal destacar en aquest sentit la tasca realitzada durant aquests anys en la redacció i aprovació del Pla Director d'Infraestructures, la creació i consolidació del Sistema Tarifari Integrat, i la reintroducció d'un nou mode dins el sistema de transport públic, el tramvia.

En el transcurs d'aquest any 2002 s'ha produït, en el si de l'Autoritat del Transport Metropolità, un altre fet molt important; la incorporació als seus òrgans de govern de representants de l'Agrupació de Municipis titulars de serveis de Transport Urbà de la regió metropolitana de Barcelona -AMTU-, als quals vull donar la meua més cordial benvinguda.

La nova composició dels òrgans de govern de l'ATM permetrà una major coordinació i consens amb les entitats locals, en el desenvolupament de la planificació i implantació de serveis que les afectin. L'ATM es va consolidant així com a l'ens coordinador del transport públic en tot l'àmbit de la regió metropolitana de Barcelona.

De l'activitat realitzada vull destacar que el gran repte de la implantació del Sistema Tarifari Integrat s'ha assolit plenament amb la incorporació de tota la xarxa de Rodalies Renfe l'1 de gener de 2002. El sistema tarifari també ha avançat amb l'entrada dels serveis de transport públic urbà de Mataró, Rubí i Castellbisbal i amb la signatura dels convenis d'adhesió dels municipis de Terrassa, Granollers i el Papiol.

El ciutadà pot percebre així el sistema de transport públic com un únic servei i una única xarxa, sense que els transbordaments entre modes signifiquin cap penalització econòmica. El bitllet únic al transport públic ha estat el gran avanç d'aquest període.

En la vessant de la planificació de les infraestructures té una especial rellevància l'aprovació definitiva, per part del Consell de Govern de la Generalitat, del Pla Director d'Infraestructures (PDI) 2001-2010, que prèviament havia estat aprovat pel Consell d'Administració de l'ATM.

En el seu conjunt, aquest ambició pla suposa un volum d'inversió de 7.300 milions d'euros per actuacions en 283 Km de xarxa ferroviària (ferrocarril, metro i tramvia), 235 noves unitats de material mòbil (trens i tramvies) i 231 noves estacions o baixadors, que permetran captar un increment de demanda diària de 810.000 viatges/dia, i ens ha de permetre arribar a transportar de l'ordre de 1.200 milions de viatgers/any en l'horitzó 2010.

Gairebé el 50 % de la totalitat del pla es troba ja compromès per a la seva execució i hom pot començar a percebre els efectes de les primeres actuacions finalitzades i en execució. Al llarg de l'exercici passat s'han engegat les obres de la nova L9, amb els seus 42 km de línia i 46 estacions, i de la connexió de les línies L5 i L3 a la Vall d'Hebron i als barris del Carmel i la Teixonera, han continuat les obres del metro lleuger de Can Cuiàs, i s'ha inaugurat la conversió de la L4 a la L2 en el tram La Pau-Pep Ventura.

El tramvia torna amb força, afegint-se a la concessió del tram Diagonal-Baix Llobregat, les noves línies de Sant Martí-

Besòs, adjudicades a finals d'any, que uniran la Diagonal amb Sant Adrià i Badalona. I aquest any 2003 continuarà la intensa activitat per fer possible que a final d'any es posi en servei la primera línia del tramvia als municipis de Barcelona, l'Hospitalet, Esplugues, Cornellà i Sant Joan Despí.

En el proper exercici l'ATM, com a tasca prioritària, haurà de tancar els complexos processos de negociació dels acords de finançament d'Infraestructures 2003-2005, i dels Contractes Programa amb les administracions consorciades i els operadors públics. Aconseguir generar un volum d'aportacions públiques de l'ordre dels 2.200 milions d'euros en el quadrienni, tant per a noves infraestructures com per a cobrir els dèficits d'explotació existents, ha de ser la nostra principal preocupació.

L'altra actuació essencial l'ha de constituir la tramitació i aprovació concertada del Pla de Serveis, que suposarà dotar d'un major abast i qualitat el servei d'autobús a totes les comarques que conformen la regió metropolitana de Barcelona.

No voldria acabar aquestes línies sense fer arribar el meu agraïment a tot l'equip humà de les empreses de transport, públiques i privades, i de les diferents administracions que participen al si del Consorci, per la seva dedicació en les tasques que han permès assolir els reptes plantejats a l'ATM.

Desitjo que aquest esforç de col·laboració ens permeti continuar aportant millores a una oferta de mobilitat sostenible on el transport públic juga un paper cabdal, en benefici dels nostres conciutadans.



Francesc X. Ventura

President del Comitè Executiu

Director General.

L'any 2002 l'ATM tenia com a principals fites l'aprovació final del Pla Director D'Infraestructures i la incorporació de diversos operadors al sistema tarifari integrat, especialment la de Rodalies Renfe.

En l'àmbit de la programació i execució d'infraestructures, una vegada aquest ha estat definitivament aprovat, l'ATM ha seguit el desenvolupament i la definició de les actuacions incloses en el PDI, iniciant l'estudi d'alternatives de la nova línia 12 de Castelldefels a Sarrià, el projecte bàsic de l'Intercanviador de l'Hospitalet Centre a la Torrassa i l'estudi d'alternatives de traçat del perllongament de la L2 amb el metro lleuger Badalona Centre-Can Ruti. D'altra banda, s'ha format part activa de les Comissions de seguiment dels projectes constructius en marxa inclosos en el PDI, especialment dels referents a la L9.

La contractació de cotxes per a la nova línia L9, així com la renovació de tot el material mòbil de la L5 de metro s'ha concursat i adjudicat des de l'ATM mitjançant una innovadora fórmula de finançament, constituint una nova passa en l'assumpció de responsabilitats delegades per les administracions consorciades.

Per altra banda, en només dos anys de funcionament, el Sistema Tarifari Integrat ha consolidat plenament el seu funcionament assolint una important quota de mercat dels títols integrats, situada en el 70% dels viatges realitzats en transport públic.

Durant l'any 2002 s'han comptabilitzat 800,05 milions de viatges en transport públic col·lectiu regular dins

l'àmbit de la regió metropolitana, situant-se el creixement acumulat de la demanda en un 5,8% a l'exercici i, des de l'inici de la integració, en un 12,7%.

L'augment de viatgers a la regió metropolitana, així com l'increment de la quota de mercat del bitllet integrat, ha tingut una incidència directa en l'evolució del pressupost de l'ATM, que per a l'any 2002 es va situar en 511,6 milions d'euros.

Després de més d'un any ubicats a la nova seu, l'estructura de l'ATM s'ha ampliat fins a 36 persones, que han contribuït amb plena dedicació a l'exercici de les funcions encarregades a la institució.

En el proper exercici continuarà la tasca de seguiment de les actuacions incloses en el PDI, amb l'elaboració d'estudis d'alternatives de traçat i estudis de viabilitat, destacant els treballs previs de la línia L12 (Sarrià-Castelldefels), el metro lleuger Badalona Centre-Can Ruti i els tramvies a Sant Feliu, Molins de Rei i Sant Vicenç dels Horts.

També requerirà la dedicació intensa de l'àrea tècnica, el seguiment de les obres del tramvia de Diagonal-Baix Llobregat i Sant Martí-Besòs i la preparació per a l'inici de l'explotació de la primera línia de tramvia a la Diagonal.

En l'àmbit de la planificació de serveis, caldrà realitzar al llarg de l'any tota la tramitació del Pla de Serveis 2005, que ha d'esdevenir la veritable eina de coordinació i millora de l'oferta de transport públic per al con-

junt de la Regió de Barcelona i l'instrument que ens ha de permetre fer un ús més racional del sistema, tant dels serveis ferroviaris com d'autobusos.

Després del notable èxit experimentat en la implantació del Sistema Tarifari Integrat, passa a un primer pla de les prioritats de l'ATM la millora del sistema d'informació a l'usuari, a nivell global de xarxa del transport públic metropolità. Aquest objectiu hauria estat impensable sense un bitllet únic per a tot l'àmbit, però ara ens cal aprofundir en la percepció per part del ciutadà de l'existència d'un únic sistema de transport integrat, que pot resoldre les seves demandes de mobilitat amb independència de qui sigui l'operador i l'administració titular del servei.

Així i tot, el propòsit més important, ha de ser aconseguir arribar a acords en matèria de finançament del sistema i la formalització de contractes amb els operadors públics. Aquests acords, presentaran una gran complexitat, però hem de ser capaços d'arribar a punts d'entesa per tal de mantenir i consolidar l'estabilitat del sector i aconseguir fer avançar, amb disponibilitat de recursos, els projectes en els que estem compromesos.

L'any 2003 significarà doncs, l'assentament de totes les funcions encomanades a l'ATM per les Administracions consorciades, així com la consolidació de l'organització interna de l'entitat. Això ens permetrà estar en condicions de rebre, si és el cas, noves comeses en l'àmbit de la coordinació de la mobilitat que ens permetin una gestió més eficient dels recursos que els ciutadans ens han confiat.





Administracions integrants de l'ATM
Òrgans de govern, assessorament i consulta
Estructura organitzativa i recursos humans

1

Administracions integrants de l'ATM

L'Autoritat del Transport Metropolità (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 de la regió metropolitana de Barcelona.

Actualment, les Administracions consorciades són la Generalitat de Catalunya (51%) i les administracions locals amb serveis de transport públic urbà d'aquest àmbit (49%), composades per l'Ajuntament de Barcelona, l'Entitat Metropolitana del Transport (EMT) i l'Agrupació de Municipis titulars de serveis de Transport

Urbà de la regió metropolitana de Barcelona (AMTU). Cal destacar la presència de representants de l'Administració General de l'Estat en els òrgans de govern de l'ATM, en qualitat d'observadors.

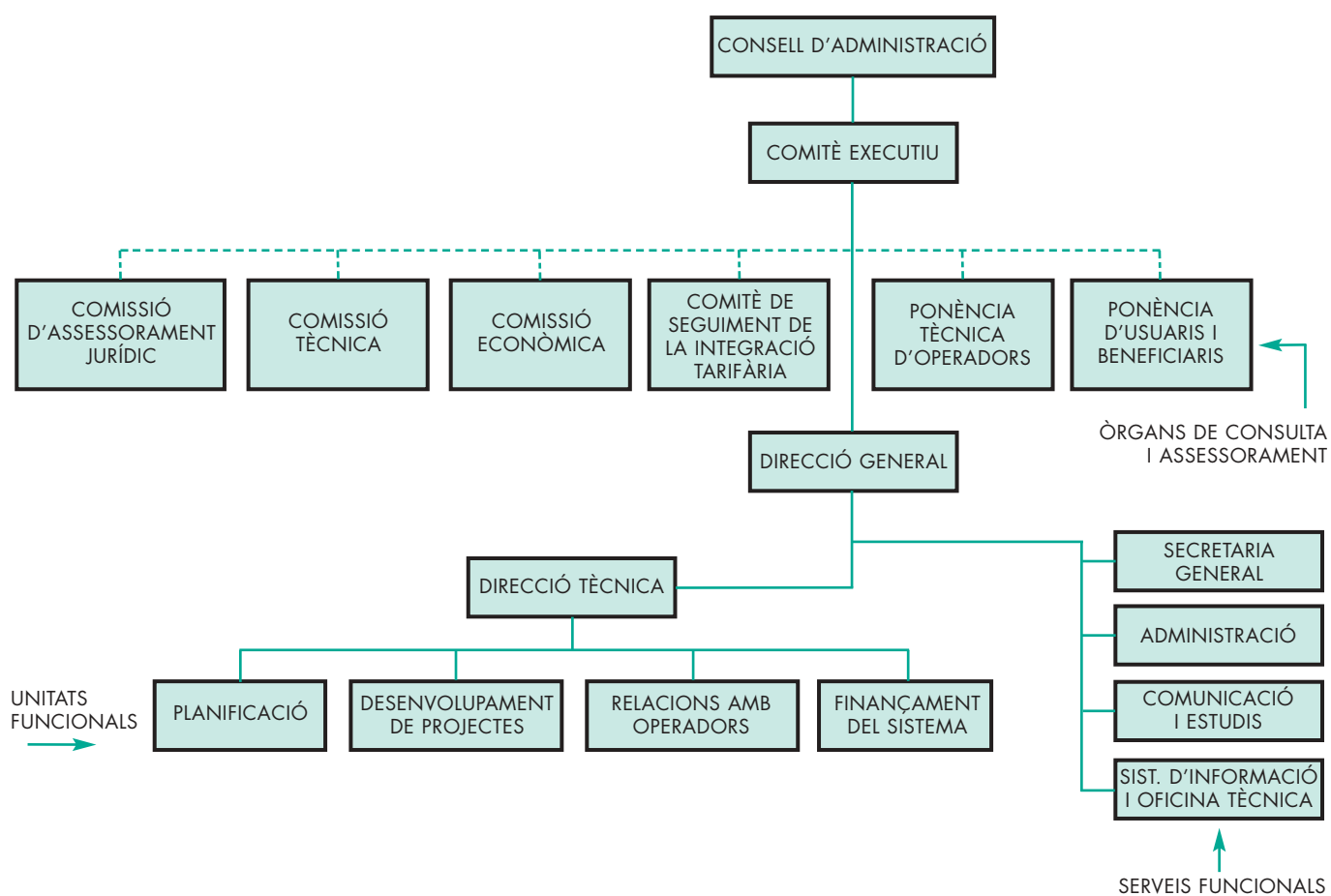
L'ATM té com a finalitat articular la cooperació entre les Administracions públiques titulars dels serveis i de les infraestructures del transport públic col·lectiu de l'àrea de Barcelona que en formen part, i també la col·laboració amb aquelles que, com l'Administració de l'Estat, hi estan compromeses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



*Xarxa Ferroviària Metropolitana

Òrgans de govern, assessorament i consulta

En els òrgans de govern, assessorament i consulta de l'ATM hi estan representats els diversos 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 18 membres de ple dret –9 en representació de la Generalitat de Catalunya, 7 en representació de les Administracions locals constituents (Ajuntament de Barcelona i EMT) i 2 en representació de l'AMTU–, i 2 en representació de l'Administració de l'Estat amb caràcter d'observadors. Assisteixen també a les reunions el Director General i el Director Tècnic.

Consell d'Administració a 31 de desembre del 2002:

President	Felip Puig i Godes	
Vicepresident 1r	Xavier Casas i Masjoan	
Vicepresident 2n	Celestino Corbacho i Chaves	
Vocals	Jaume Alsina i Oliva	Antoni Prunés i Santamaria
	Pere Galí i Kelonen	Lluís Ridao i Martín (2)
	Antoni Herce i Herce	Carme San Miguel i Ruibal
	Antoni Lluch i Molinari (1)	Ramon Seró i Esteve (1)
	Dídac Pestaña i Rodríguez	Lluís Tejedor i Ballesteros
	Jordi Portabella i Calvete	Enric Ticó i Buxadós
	Josep Pujadas i Maspons (2)	Pere Torres i Grau (1)
Vocal i Director General	Francesc X. Ventura i Teixidor	
Observadors	José M ^o Cacho Herrero	
	Miguel Pozo de Castro	
Secretària	Montserrat Viñas i Pons (3)	

(1) S'incorporen el 23 d'octubre del 2002. A partir d'aquesta data el Sr. Josep A. Grau i Reinés ja no ocupava el càrrec de vocal.

(2) S'incorporen el 12 de desembre del 2002.

(3) Des del 16 de juliol del 2002. Amb anterioritat ocupava el càrrec el Sr. Francesc Lliset i Borrell.

Comitè Executiu

El Comitè Executiu del Consell d'Administració està format per sis membres d'aquest, tres en representació de la Generalitat de Catalunya, dos en representació de les Administracions locals constituents i un en representació de l'AMTU. Assisteixen també a les reunions el Director General i el Director Tècnic. Té la funció general d'examinar i elevar al Consell d'Administració les propostes sobre instruments de planificació del Sistema Metropolità de Transport Públic Col·lectiu, convenis de finançament i contractes de serveis amb administracions i operadors, sistema tarifari i pressupostos anuals, entre d'altres.

Membres del Comitè Executiu a 31 de desembre del 2002:

President	Francesc X. Ventura i Teixidor
Vocals	Antoni Lluch i Molinari (1) Antoni Prunés i Santamaria (1) Carme San Miguel i Ruibal Ramon Seró i Esteve (2) Enric Ticó i Buxadós
Secretària	Montserrat Viñas i Pons (3)

(1) S'incorporen el 23 d'octubre del 2002.

(2) S'incorpora el 23 d'octubre del 2002. Fins aquesta data exercia aquest càrrec el Sr. Celestino Corbacho i Chaves.

(3) Des del 16 de juliol del 2002. Amb anterioritat ocupava el càrrec el Sr. Francesc Lliset i Borrell.

Ponència d'Usuaris i Beneficiaris

La Ponència d'Usuaris i Beneficiaris del Transport Col·lectiu Metropolità és l'òrgan de participació i consulta dels agents institucionals i socials en el funcionament del Sistema Metropolità de Transport Públic Col·lectiu de l'àrea de Barcelona. Els seus membres, a 31 de desembre del 2002, són els següents:

President	Celestino Corbacho i Chaves	
Vocals designats pel Consell d'Administració	Francesc X. Ventura i Teixidor Carme San Miguel i Ruibal	
En representació d'entitats	Joan Pavón i Montagut José Luís Rodrigo i Jiménez Manel Ferri i Tomás Julián Carrasco i González Miquel Martí i Escursell Neus Petreñas i Urdangarin Joan Carles Sánchez i Salinas Salvador Alapont i Sisquella Joan Torres i Carol Joan Paz i Sánchez	Associació Catalana de Municipis Associació per a la Promoció del Transport Públic Comissions Obreres (1) Confederació d'Associacions de Veïns de Catalunya Consell de Cambres de Comerç de Catalunya Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona Federació de Municipis de Catalunya Foment del Treball Fundació RACC Unió General de Treballadors
Secretària de la Ponència	Mayte Capdet i Sorribes	

(1) Fins el 2 de maig del 2002 el Sr. Jordi Gutiérrez i Suárez representava Comissions Obreres



Ponència Tècnica d'Operadors

La Ponència Tècnica d'Operadors del Transport Col·lectiu Metropolità és l'òrgan de col·laboració i consulta del Consorci de l'ATM en qüestions de caràcter tècnic, i està composta per representants dels operadors de transport públic de la regió metropolitana. Els seus membres, a 31 de desembre del 2002, són:

President	Francesc X. Ventura i Teixidor	Director General de l'ATM
En representació dels operadors	Albert Tortajada i Flores i Oriol Juncadella i Fortuny Abelardo Carrillo i Jiménez i Josep Manau i Fuster Albert Busquets i Blay i Manel Villalante i Llauredó Fermín Casquete i Álvarez i Josep M. Martí i Escursell	en representació d'FGC en representació de Rodalies Renfe en representació de TMB en representació dels operadors privats
Convidat amb caràcter permanent	Joan Álvarez i Torras	
Secretari de la Ponència	Jordi Prat i Soler	

Comissió d'Assessorament Jurídic

Aquesta comissió fa tasques d'assistència i assessorament jurídic al Comitè Executiu. Els seus membres, a 31 de desembre del 2002, són:

Josep M. Fortuny i Olivé	designat per la Generalitat de Catalunya
Jaume Galofré i Crespí	designat per l'Ajuntament de Barcelona
Sebastià Grau i Àvila	designat per l'EMT
Josep M. Amorós i Bosch	designat per l'AMTU
Montserrat Viñas i Pons	segons estatuts de l'ATM

Comissió Tècnica

La finalitat de la Comissió Tècnica és donar assessorament de caràcter tècnic al Comitè Executiu. Els seus membres, a 31 de desembre del 2002, són:

Jordi Casso i Samsó	Departament de Política Territorial i Obres Públiques
Marc A. Garcia i López	Departament de Política Territorial i Obres Públiques
Josep A. Acebillo i Marín	Ajuntament de Barcelona
Pelayo Martínez i Bauluz	EMT
Lluís Alegre i Valls	AMTU
Albert Tortajada i Flores	FGC
Albert Busquets i Blay	TMB
Francesc X. Ventura i Teixidor	ATM
Jordi Prat i Soler	ATM
Montserrat Viñas i Pons	Secretària

Comissió Econòmica

La Comissió Econòmica té la finalitat de donar assessorament de tipus econòmic al Comitè Executiu. Els seus membres, a 31 de desembre del 2002, són:

Gemma Mata i Camps	Departament de Política Territorial i Obres Públiques
Josep Pagès i Muñoz	Departament d'Economia i Finances
Joan Raurich i Llach	Ajuntament de Barcelona
Albert Martínez i Lacambra	EMT
Joan Benet i Guardiola	AMTU
Lluís Huguet i Viñallonga	FGC
Emili López i Bailón	TMB
Francesc X. Ventura i Teixidor	ATM
Jordi Prat i Soler	ATM
Montserrat Viñas i Pons	Secretària



Comitè de Seguiment de la Integració Tarifària

El Consell d'Administració del 15 de novembre del 2000 va acordar la creació del Comitè de Seguiment de la Integració Tarifària (CSIT) compost per les administracions i els operadors implicats, com a òrgan de suport tècnic per al seguiment de la integració tarifària dins del seu àmbit de gestió. Els seus membres, a 31 de desembre del 2002, són:

Un representant de cadascuna de les administracions:

Generalitat de Catalunya	Marc A. García i López
Ajuntament de Barcelona	Manel Villalante i Llauredó
EMT	M. Teresa Carrillo i Palacín
AMTU	Joan Antoni Baron i Espinar

Un representant de cadascun dels operadors públics:

TMB	Francesc Bellver i Creus
FGC	Enric González i Margarit
Rodalies Renfe	Miguel Angel Remacha Fuentes

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

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

Representants de l'ATM:

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

Estructura organitzativa i recursos humans

Estructura organitzativa

En el transcurs de l'any 2002 no hi ha hagut canvis en l'estructura de l'organigrama de l'ATM. Cal destacar la incorporació de nou personal a l'organització, amb un equip, a 31 de desembre del 2002, de 36 persones.

L'estructura organitzativa de l'ATM es compon de la Direcció General, de la qual depenen la Direcció Tècnica, que integra les unitats de Planificació, Desenvolupament de Projectes, Relacions amb els Operadors i Finançament del Sistema, i també dels serveis funcionals integrats per la Secretaria General, Administració, Comunicació i Estudis i Sistemes d'Informació i Oficina Tècnica. Està en procés d'elaboració d'un nou catàleg de llocs de treball que suposarà la reestructuració d'aquest organigrama funcional.

DIRECCIÓ GENERAL

Direcció Tècnica

Unitat de Planificació: les funcions principals són l'elaboració, el seguiment i l'actualització del Pla Director d'Infraestructures, el seguiment de les actuacions del Conveni de Finançament d'Infraestructures, la redacció del Pla de Serveis, la realització d'estudis de traçat i de mobilitat, i la coordinació de les comissions de seguiment corresponents, etc.

Unitat de Desenvolupament de Projectes: les funcions principals són el desenvolupament del Projecte del tramvia Diagonal-Baix Llobregat i del tramvia Sant Martí-Besòs, projectes de millora dels intercanviadors, el seguiment tècnic dels contractes de suministraments de material mòbil, etc.

Unitat de Relacions amb Operadors: les funcions principals són el seguiment dels Contractes amb els diferents operadors de transport, la gestió de subvencions, la coordinació del sistema de qualitat, etc.

Unitat de Finançament del Sistema: les funcions principals són l'establiment i el seguiment de Convenis de Finançament amb l'Administració General de l'Estat i les Administracions consorciades, els contractes programes amb els operadors públics, etc.

Serveis

Secretaria general: les funcions principals són la preparació dels acords que es presenten als òrgans de govern, l'elaboració de les actes dels esmentats òrgans, la preparació de certificats, la custòdia de la documentació, el seguiment de l'acompliment dels acords, i l'assessorament en dret al Consell d'Administració, el Comitè Executiu i les Comissions. Igualment, té cura de l'assessorament jurídic pel que fa a les funcions de l'ATM.

Administració: les funcions principals són gestió presupostària, comptabilitat, tresoreria, gestió d'inventari, gestió dels recursos humans, contractació, registre, gestió de compres i manteniment, etc.

Comunicació i Estudis: les funcions principals són la gestió del Sistema Tarifari Integrat, l'establiment del marc contractual amb els diferents operadors, la fixació de la política de subvencions als operadors del transport, la definició del sistema de qualitat de l'ATM, la gestió del Centre d'Informació TransMet, la relació amb els mitjans de comunicació, les accions de comunicació i desenvolupament de la implantació de la marca del sistema, la realització d'estudis de mercat i la creació de bases de dades d'informació del sistema, l'Observatori de la Mobilitat, el Centre de documentació, etc.

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



Recursos humans

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

Directius i responsables de gestió

Director General	Francesc X. Ventura i Teixidor
Director Tècnic	Jordi Prat i Soler
Cap del Servei de Sistemes d'Informació i Oficina Tècnica	Eduard Blasco i González
Cap del Servei de Comunicació i Estudis	Mayte Capdet i Sorribes
Cap del Servei d'Administració	Lourdes Costa i Vidal
Adjunt Director Tècnic	Xavier Roselló i Molinari
Cap de Servei de Desenvolupament de Projectes	Àngel Sangrós i Bondia
Secretària General	Montserrat Viñas i Pons
Cap de la Unitat de Planificació	Francesc Calvet i Borrell
Cap de la Unitat de Relacions amb Operadors	Maria Montaner i Maragall
Cap de la Unitat de Desenvolupament de Projectes	Alfred Pallardó i Beltran
Cap de la Unitat de Finançament del Sistema	Lluís Rams i Riera

Personal tècnic i de suport:

Montserrat Alegri i Garcia	Carolina Lages i Llopis
Xavier Andreu i Sedó	Miquel Lamas i Sánchez
Lluís Avellana i Pla	Agustí López i Marín
Magda Baró i Callejas	Mònica Lladó i Garcia
Josep Caldú i Cebrián	Josep Martínez i Lacambra
Jordi Clària i Martínez	Josep Moya i Matas
Carme Fàbregas i Casas	Teresa Riba i Ventura
Anna Farrero i Vallès	M. Asunción Roig i Roura
Montserrat Ferré i Corretja	Sílvia Sanchón i Llausí
Núria Fontova i Jordana	Rosa Solans i Castells
Sonia Gómez i Gil	Carles Viader i Soler
Montserrat Hernández i Rovira	Juan Luis Zalbidea i Garmendia





Actuacions exercici 2002

2

ACTUACIONS EXERCICI 2002

ÍNDEX

1. ÀMBIT DE PLANIFICACIÓ D'INFRAESTRUCTURES I SERVEIS

- 1.1 PDI 2001-2010
- 1.2 Actuacions del PDI
- 1.3 Desenvolupament d'actuacions del PDI
- 1.4 Estudis de viabilitat derivats del PDI
- 1.5 Altres estudis i projectes de traçat
- 1.6 Pla de serveis de Transport Públic Col·lectiu 2005
- 1.7 Pla de serveis nocturns
- 1.8 Nomenclatura i identificadors de línies.

2. ÀMBIT DE LA GESTIÓ DE PROJECTES

- 2.1 Tramvia Diagonal - Baix Llobregat
- 2.2 Tramvia Sant Martí - Besòs

3. CONCURS DE SUBMINISTRAMENT DE TRENS PER AL METRO DE BARCELONA

4. ÀMBIT DE LA POTESTAT TARIFÀRIA

- 4.1 Sistema Tarifari Integrat
- 4.2 Títols i Tarifes per a l'exercici 2003
- 4.3 Actuació contra el Fraud
- 4.4 Sistema de Gestió de la Qualitat

5. INDICADORS DEL SISTEMA METROPOLITÀ DE TRANSPORT PÚBLIC COL·LECTIU

- 5.1 Evolució de les principals magnituds del SMTPC
- 5.2 Enquesta de Mobilitat Quotidiana (EMQ 2001)



6. COMUNICACIÓ I ATENCIÓ AL CIUTADÀ

- 6.1** Servei d'Atenció al Ciutadà
- 6.2** Centre d'Informació TransMet
- 6.3** Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura
- 6.4** Cimera Europea
- 6.5** Relacions Institucionals

7. ÀMBIT DELS SISTEMES D'INFORMACIÓ

- 7.1** Gestió de la Integració Tarifària
- 7.2** Sistema SAE
- 7.3** Projecte targeta xip sense contacte
- 7.4** Sistema d'Informació Geogràfica i Documental
- 7.5** Cartografia

8. ÀMBIT DEL SERVEI D'ADMINISTRACIÓ

- 8.1** Assessoria Jurídica
- 8.2** Comptabilitat i Tresoreria
- 8.3** Contractació i Tramitació Administrativa
- 8.4** Personal
- 8.5** Finançament del Sistema
- 8.6** Dades d'activitat

9. INCORPORACIÓ DE L'AMTU AL SI DE L'ATM

1. ÀMBIT DE PLANIFICACIÓ D'INFRAESTRUCTURES I SERVEIS

1.1 PLA DIRECTOR D'INFRAESTRUCTURES 2001-2010 (PDI)

El PDI 2001-2010 constitueix la resposta consensuada de les Administracions responsables del transport a les necessitats d'infraestructures de transport públic col·lectiu, a curt i mig termini, a la regió metropolitana de Barcelona. Estructurat en quatre Programes d'actuació (Ampliació de xarxa, Modernització i millora de la xarxa existent, Intercanviadors i Actuacions a la xarxa ferroviària estatal) (veure mapa), el PDI preveu una inversió total de 7.295,7 milions d'€, d'acord amb el quadre de finançament adjunt.

Un cop estudiades les 89 al·legacions que s'hi van presentar durant el període d'informació pública, de 28 de juny a 28 de setembre de 2001, i elaborat l'informe tècnic respecte a les 72 peticions concretes incloses a les al·legacions, es va aprovar la versió definitiva del PDI en la sessió del Consell d'Administració del 25 d'abril. S'hi han incorporat un conjunt de modificacions en relació al document aprovat inicialment, entre les quals destaca la nova línia Castelldefels-Sant Boi-Sarrià. El Consell de Govern de la Generalitat va aprovar definitivament el Pla Director d'Infraestructures 2001-2010 el 25 de juny, de manera que les actuacions que hi figuren s'hauran d'incloure en les programacions temporals d'infraestructures de transport públic col·lectiu dins els Convenis de Finançament plurianuals a acordar entre l'Administració de la Generalitat i l'Administració General de l'Estat, i en els Contractes-Programa i Convenis de Finançament de l'ATM amb les Administracions públiques.

1.2 ACTUACIONS DEL PDI

Les actuacions recollides en el document aprovat definitivament el 25 de juny (que es mostren en els plànols i quadres annexes), s'han agrupat en els següents capítols:

- Programa d'ampliació de xarxa: inclou les actuacions de perllongament que es realitzen sobre la xarxa ferro-

viària actual de Metro i de FGC, així com la nova línia 9 de Metro, la nova línia ferroviària L12 Sarrià-Castelldefels i la introducció del tramvia com a nou mode de transport. Aquestes actuacions s'han plantejat per donar cobertura amb un mode d'alta capacitat a aquelles zones d'alta densitat de mobilitat (generació i atracció de viatges) que no disposen actualment d'un servei ràpid i eficient per a la realització dels desplaçaments metropolitans.

- Programa d'intercanviadors. Amb aquest programa s'afavoreixen les interconnexions entre les diferents línies de transport públic, de manera que s'incrementa l'efecte xarxa i es disminueix l'efecte dissuasiu dels transbordaments. Cal esmentar les actuacions a realitzar a l'Intercanviador Central de Plaça Catalunya, que es convertirà en un potent nus de transport públic, així com els intercanviadors de Sants i Sagrera, de Sarrià, de l'Arc de Triomf, de la Torrassa a l'Hospitalet, de Cornellà, de Martorell o de Barberà del Vallès.

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

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

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

- Convenis de finançament d'infraestructures (aportacions de l'ordre dels 2/3 per part de la Generalitat de

Catalunya i d'un 1/3 per part de l'Administració General de l'Estat) per a les ampliacions de xarxa i actuacions infraestructurals de millora.

- Contractes-Programa amb participació de totes les Administracions, per a les inversions de modernització i millora de la xarxa existent, pel que fa a les millores en l'explotació del servei.
- Finançament específic del tramvia, amb aportació diferida de capital per part de la Generalitat i compensació al concessionari privat -mitjançant tarifa tècnica- del dèficit operatiu més el cànon d'inversió.
- Finançament propi per a la línia 9 de metro, a concretar per la Generalitat de Catalunya. Un sistema similar podrà ser utilitzat per al finançament de la línia 12 Sarrià-Castelldefels.

1.3 DESENVOLUPAMENT D'ACTUACIONS DEL PDI

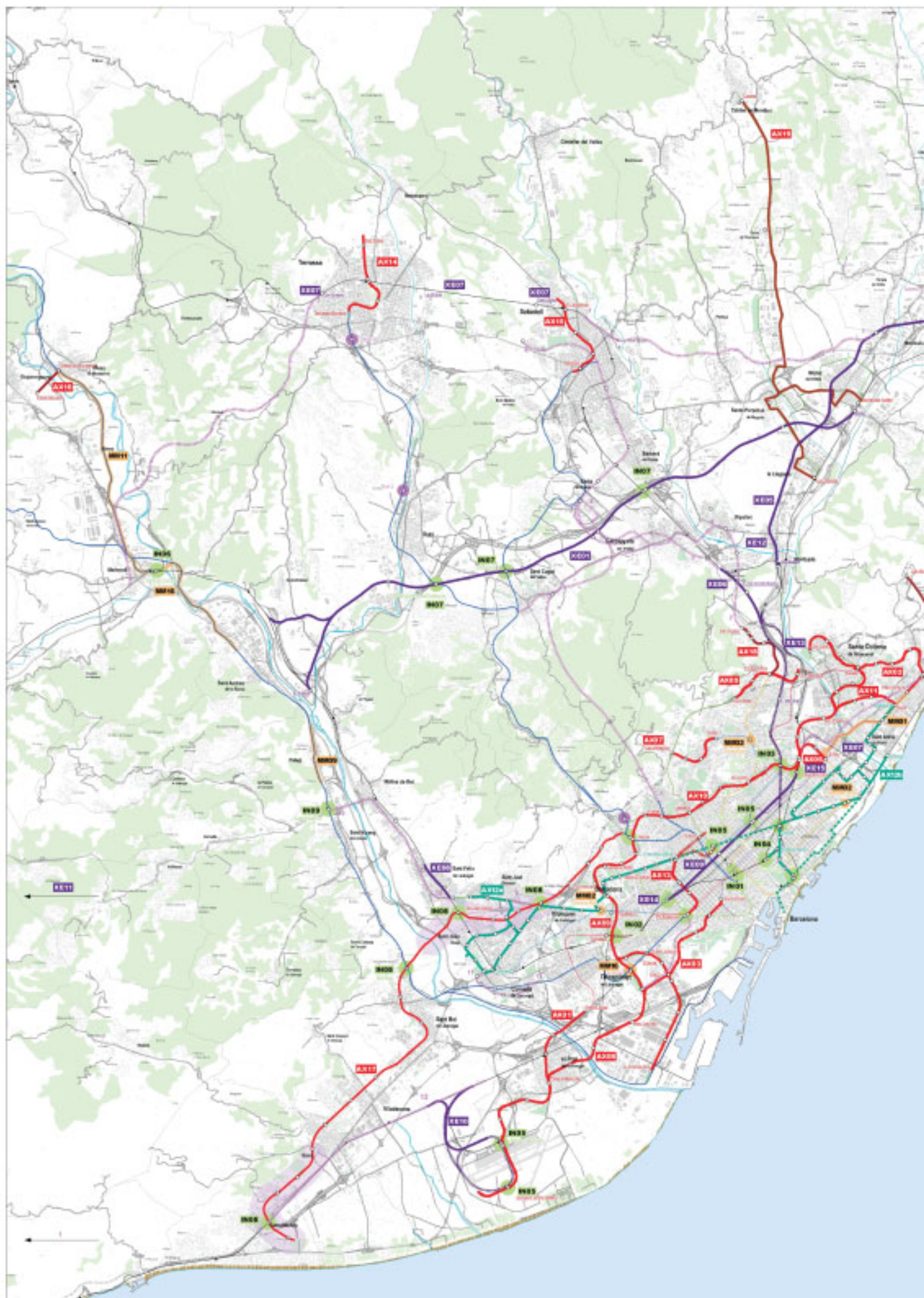
Per tal de desenvolupar el PDI ja aprovat, l'ATM ha llançat al llarg de l'exercici tres estudis, mitjançant concurs públic d'assistència tècnica:

- Estudi d'alternatives de traçat de la nova línia Castelldefels-Sant Boi-Sarrià. Concurs convocat el 13 de juny de 2002, fou adjudicat el 29 de juliol de 2002 i s'han mantingut dues reunions de la Comissió de seguiment.
- Projecte bàsic de l'intercanviador de la Torrassa (L'Hospitalet de Llobregat). En desenvolupament d'un Conveni subscrit amb l'Ajuntament, el concurs fou convocat el 13 de juny de 2002, s'ha adjudicat el 29 de juliol de 2002, i s'han mantingut tres reunions de la Comissió de seguiment a Barcelona, i una a Madrid amb el Ministeri de Foment.
- Estudi d'Alternatives de traçat i de punt de canvi de mode del perllongament de la L2 amb el metro lleuger Badalona Centre-Can Ruti.

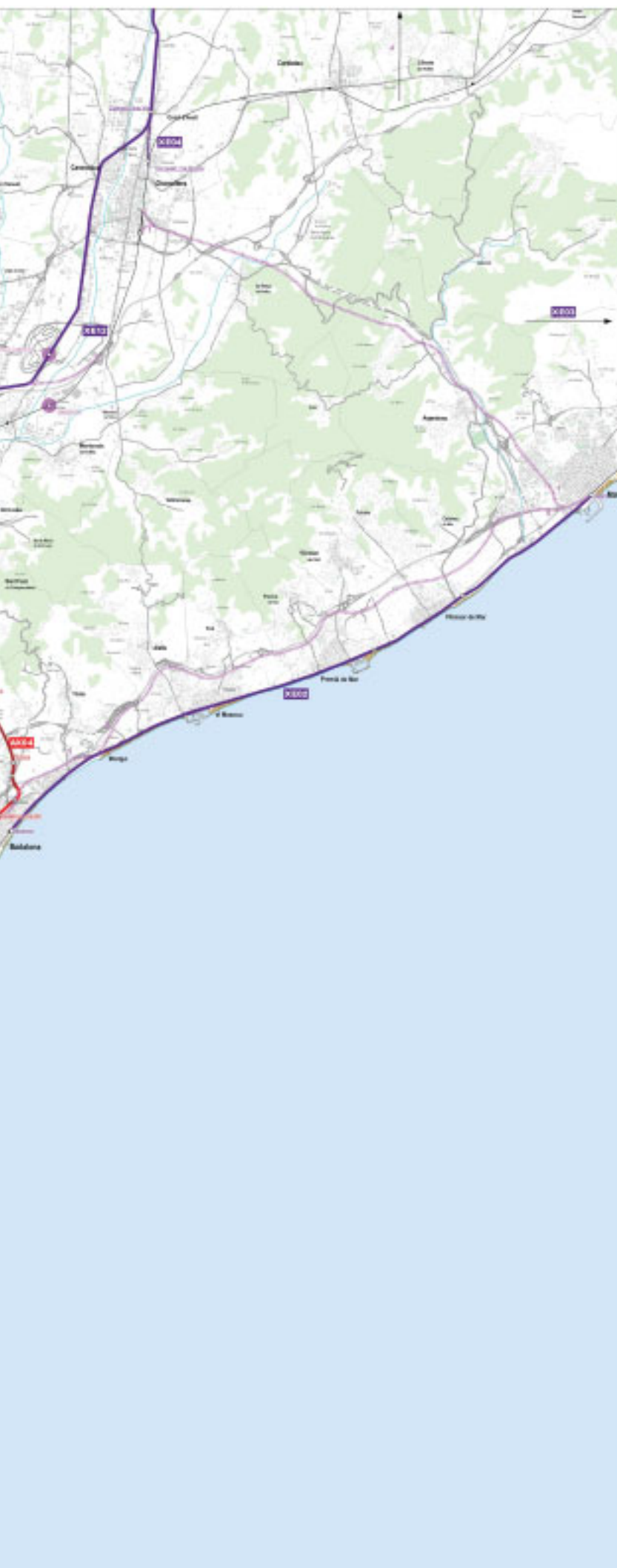
D'altra banda, l'ATM participa activament en les Comissions de seguiment, promogudes per la DG de Ports i Transports, dels projectes constructius i estudis informatius de les actuacions següents:

- Perllongament Terrassa Rambla-Can Roca (FGC).





ACTUACIONS PDI 2001-2010



ACTUACIONS

Ampliacions de xarxa ferroviària

AX01	Metro L1 Perllongament Fiesse Ullargu - El Prat P1, Catalunya
AX02	Metro L1 Perllongament Fondo - Badalona Centre
AX03	Metro L2 Connexió Sant Andreu - Pla 2
AX04	Metro L2 Perllongament Pla Ventura-Gabarró Centre-Casaganes-Monera-Can Rab
AX05	Metro L3 Perllongament Campelles - Rocades-Tribat Nova
AX06	Metro L4 Perllongament La Pau - Sagrera TAV
AX07	Metro L5 Perllongament Horta - Vall d'Hebron
AX08	Metro L9 Trans Aéroport - Parc Logístic
AX09	Metro L9 Trans Parc Logístic - Zona Universitària
AX10	Metro L9 Zona Universitària - Sagrera Meridiana
AX11	Metro L9 Trans Sagrera Meridiana - Gorg/Can Zam
AX12a	Tramvia Diagonal (P1, Francesc Macià) - Baix Llobregat
AX12b	Tramvia Diagonal (P1, Otilia) - Bessés
AX13	FGC Perllongament Pl. Espanya - Pl. Francesc Macià - Sabadell-Provença
AX14	FGC Perllongament Tàrrida Riera - Can Roca
AX15	FGC Perllongament Sabadell Estació - Pl. Espanya
AX16	FGC Aeri Olesa - Esporquena
AX17	Línia Castelldefels - Sant Gai - Sant
AX18	Metro Lleuger Tímbol Nova - Can Oller
AX19	Plaforma reservada per a bus al corredor Còrrec - Mollet/Santa Perpètua

Modernització i millora de xarxa (Metro i FGC)

MM01	Metro conversió de L4 a L2
MM02	Metro Noves Estacions: Marquès-Fòrum, Vintí Anats i Cardener Reig
MM03	Metro Millora d'instal·lacions (no grafada)
MM04	Metro adaptació a PMR's (no grafada)
MM05	Metro Renovació de via (no grafada)
MM06	Metro Millora en explotació i manteniment (no grafada)
MM07	Metro Seguretat a la xarxa (no grafada)
MM08	Metro Conducció automàtica de trens (ATO) a L4 (no grafada)
MM09	FGC Desdoblament a Palau - Martorell
MM10	FGC Desdoblament Martorell - Olesa
MM11	FGC Supressió passos a nivell (no grafada)
MM12	FGC Adaptació PMR's (no grafada)
MM13	FGC Allargament d'andanes i nou accés a Reina Glòria (no grafada)
MM14	FGC Seguretat i control de la circulació (no grafada)
MM15	FGC Nova estació a Amadeu Tàrrida

Intercanviadors

IN01	Intercanviador Pl. Catalunya (Metro L1, L2, L3, L4, FGC i RENFE)
IN02	Intercanviador Hospital Centre (Metro L1-L3 i RENFE)
IN03	Nova estació intermodal a Sagrera Meridiana (Metro L1-L3-L4 i RENFE)
IN04	Intercanviador Arc de Triomf (Metro L1, RENFE, Sànciu Bus)
IN05	Intercanviador relacionat amb el TAV
IN06	Intercanviador Martorell Central (FGC, RENFE i Estació Bus)
IN07	Intercanviador línia el Papot - Mollet (RENFE i FGC)
IN08	Intercanviador a la línia Castelldefels - Sant Gai - Sant
IN09	FGC Intercanviador Quatre Carrers (FGC i Estació Bus)
IN10	FGC Aparcament de cotxes (no grafada)
IN11	Noves estacions d'autobús i aparcaments a estacions de metro (no grafada)

Ampliacions, modernització i millora de xarxa ferroviària estatal

XX01	Reconstrucció a viatgers línia el Papot - Mollet
XX02	Ampliació de capacitat: Tímbol Badalona - Mollet
XX03	Desdoblament de via Arroyo de Mar - Terrassa
XX04	Connexió de les línies de Vic i Girona
XX05	Desdoblament de via Montcada - la Ganga
XX06	Tímbol de Montcada
XX07	Noves estacions a Sabadell, Terrassa, Sant Adrià i Girona
XX08	Desdoblament de via a Sant Feliu de Llobregat
XX09	Nova Tímbol Santa - Sagrera
XX10	Reconstrucció iua Aéroport
XX11	Estació de Vilanova del Penitè
XX12	Desdoblament parcial a Mas Rampinyo
XX13	Servei ferroviari al tímbol de Meridiana
XX14	Millora de l'accés sud a l'estació de Santa
XX15	Millora de l'accés nord de l'estació a Sagrera TAV
XX16	Noves instal·lacions logístiques (no grafada)
XX17	Modernització i millora de les instal·lacions de seguretat (no grafada)
XX18	Aparcament de cotxes (no grafada)
XX19	Nova material mòbil de Rodalies (no grafada)

Estudi de viabilitat i traçat de noves actuacions

1. Estudi conjunt de nova línia ferroviària orbital: Mollet - Ombrells, Ombrells - Sabadell, Terrassa - Mollet i Vilanova - Vilanova
2. Nova línia Tímbol - UAB (FGC)
3. Nova línia Montcada - Sabadell
4. Desdoblament la Ganga - Vic
5. Variant de Badalona (a permetibilitat de la línia existent)
6. Estudi de desplaçament de la línia del Marquès cap a l'interior
7. Metro lleuger Can Oller - Ripoll
8. Tramvia Cardener - Centre Direccional - Sant Cugat
9. Pla del tramvia Diagonal - Baix Llobregat per l'Anell Blau (diputacions de Llobregat)
10. Perllongament tramvia Sant Feliu - Quatre Carrers
11. Perllongament tramvia Cornellà Centre - Almada
12. Estudi de capacitat del corredor Castelldefels-El Prat (3ª i 4ª via)

PDI 2001-2010 (Aprovat pel Consell d'Administració ATM 25 abril 2002)
LLISTAT D'ACTUACIONS PER PROGRAMES

		INVERSIÓ (M€)	LONGITUD (km)	TRENS	ESTACIONS	DEMANDA (viatges/dia)
Programa d'Ampliació de Xarxa		5.018,15	151,8	126	200	809.889
	Actuacions Metro i FGC	2.369,57	80,8	39	93	345.849
AX01	Metro L1 Perllongament Feixa Llarga-El Prat Pl. Catalunya	132,28	3,5	5	3	16.900
AX02	Metro L1 Perllongament Fondo - Badalona Centre	128,86	3,4	5	4	19.500
AX03	Metro L2 Connexió Sant Antoni - Fira Montjuïc 2	146,89	4,0	5	3	31.920
AX04	Metro L2 Perllongament Pep Ventura-Badalona C-Cassagemes-Morera -Can Ruti	120,20	5,3	4	5	16.100
AX05	Metro L3 Perllongament Canyelles-Roquetes-Trinitat Nova	86,79	1,5	2	2	14.250
AX06	Metro L4 Perllongament La Pau-Sagrera TAV	80,11	2,7		2	13.650
AX07	Metro L5 Perllongament Horta - Valle Hebrón	138,53	2,5	3	3	33.250
AX13	FGC Perllongament Pl. Espanya-Pl. Francesc Macià-Gràcia/Provença	159,63	3,8	3	4	60.000
AX14	FGC Perllongament Terrassa Rambla - Can Roca	143,04	3,9	3	3	16.200
AX15	FGC Perllongament Sabadell Rambla - Pl. Espanya	136,67	3,4	2	3	24.039
AX16	FGC Aeri Olesa - Esparraguera	3,61	1,1	2	2	1.000
AX17	Línea L12 Castelldefels - Sant Boi de Llobregat - Sarrià	757,28	22,5	13	17	77.38
AX18	Metro Lleuger Trinitat Nova - Can Cuiàs	19,23	1,8	2	4	5.800
AX19	Servei de TPC al corredor Caldes de Montbui-Mollet Vallès-Sta. Perpetus Moguda	72,06	21,4		38	16.202
M Mòbil	Material mòbil per ampliació de xarxa	234,39		39		
	Nova línia L9	2.248,39	41,43	50	46	332.040
AX08	Metro L9 Tram Aeroport - Parc Logístic	466,39	10,3	10	7	20.740
AX09	Metro L9 Tram Parc Logístic - Zona Universitària	549,20	13,2	16	15	95.150
AX10	Metro L9 Tram Zona Universitària - Sagrera Meridiana	428,88	6,3	10	12	127.150
AX11	Metro L9 Tram Sagrera Meridiana - Gorg/Can Zam	503,41	11,5	14	12	89.000
M Mòbil	Metro L9 Material mòbil	300,51		50		
	Xarxa de Tranvia	410,19	29,5	37	61	132.000
AX12a	Tranvia Diagonal (Pl. Francesc Macià) - Baix Llobregat	241,25	15,5	19	31	63.300
AX12b	Tranvia Diagonal (Pl. Gironés) - Besós	168,94	14,0	18	30	68.700
Programa de Modernització i Millora		855,00	15,4	49	4	
Programa d'Intercanviadors		262,46			13	
Xarxa Ferroviària Estatal		1.160,13	116,4	60	18	
XE01	Renfe Reconversió a viatgers línia a Papiol - Mollet	69,48	21,8		8	
XE02	Renfe Ampliació de capacitat Tram Badalona - Mataró	104,58	21,5		2	
XE03	Renfe Desdoblament via Arenys de Mar -Trodera	72,12	28,7			
XE04	Renfe Connexió de les línies de Vic i Girona	30,05	1,5			
XE05	Renfe Desdoblament de via Montcada - La Garriga	26,26	25,6			
XE06	Renfe Tunel de Montcada	36,06	2,5			
XE07	Renfe Noves estacions a Sabadell, Terrassa, Sant Adrià i Granollers	12,02			5	
XE08	Renfe Soterrament de via a Sant Feliu de Llobregat	45,08	2,3			
XE09	Renfe Nou túnel Sants - Sagrera	240,40	6,5		2	
XE10	Renfe Remodelació nus Aeroport	90,15				
XE11	Renfe Estació de Vilafranca de Penedès	6,01			1	
XE12	Renfe Soterrament parcial Mas Rampinyo	7,21	6			
XE13	Servei ferroviari al tunel de Meridiana	12,02				
XE14	Renfe Millora de l'accés sud de l'estació de Sants	51,69				
XE15	Renfe Millora de l'accés nord de l'estació de Sagrera TAV	31,85				
XE16	Renfe Noves instal·lacions logístiques	12,02				
XE17	Renfe Modernització i millora de les instal·lacions de seguretat	12,02				
XE18	Renfe Aparcaments de dissuasió	12,62				
XE19	Renfe Nou material mòbil de Rodalies	288,49		60		
TOTAL ACTUACIONS PDI 2001-2010		7.295,75	283	235	235	

- Perllongament Sabadell Rambla-Pl. Espanya (FGC).
- Servei de TPC al corredor Caldes-Mollet/Santa Perpètua de Mogoda.
- Línia L9 de Metro. Trams Aeroport-Parc Logístic, Parc Logístic-Zona Universitària i Zona Universitària-Sagrera Meridiana.
- Intercanviador d'Arc de Triomf-Estació del Nord.
- Intercanviador Sagrera Meridiana.
- Intercanviador a Quatre Camins (FGC).
- Nova estació d'L5 a Sant Ramon.
- Nou vestíbul i connexió a l'estació d'L1 a Feixa Llarga.
- Nova estació a Vullpalleres (FGC).

Igualment, l'ATM ha participat en la Comissió Tècnica del Pla Director d'Infraestructures i Mobilitat del Vallès Occidental, promogut pel Consell Comarcal corresponent.

1.4 ESTUDIS DE VIABILITAT DERIVATS DEL PDI

Com a conseqüència de les al·legacions presentades al PDI aprovat inicialment, es va acordar sotmetre algunes de les actuacions derivades de les seves peticions a estudis de viabilitat, per poder prendre la decisió d'incorporar-les, si és el cas, a aquest PDI 2001-2010 (en el segon quinquenni) o a propers Plans, amb major coneixement de causa.

Els estudis de viabilitat llançats aquest exercici són els següents:

- Estudi conjunt de la nova línia ferroviària orbital Mataró-Granollers, Granollers-Sabadell, Terrassa-Martorell i Vilafranca-Vilanova.
- Perllongament del tramvia Diagonal-Baix Llobregat, en el tram Sant Feliu-Molins de Rei-Quatre Camins.
- Alternatives de traçat del Tramvia Cerdanyola-Centre Direccional-UAB/Sant Cugat.
- Nova estació Institut Químic de Sarrià (FGC).

1.5 ALTRES ESTUDIS I PROJECTES DE TRAÇAT

L'ATM ha encarregat també l'avantprojecte de soterrament de la línia C-3 de Renfe a Mas Rampinyo (Montcada i



QUADRE RESUM DE FINANÇAMENT DEL PDI 2001-2010 (EN M €)

ACTUACIONS	TOTAL	VIES DE FINANÇAMENT					
		C-P	C.Infraest.	F. Tramvia	Pagam. Diferit Generalitat	Fons Cohesió	Press. AGE
Ampliacions de la Xarxa	1.602,298		1.367,904				
Línia L9 (1)	2.248,386				1.381,655	566,226	
Tramvia	410,191	169,786		240,405			
Altres Actuacions Xarxa (3)	757,275				757,275		
Prog. Modernització i Millora	855,000	308,920	347,746				
Prog. Intercanviadors	262,462		196,351				66,111
Xarxa Ferroviària Estatal	1.160,134						1.160,134
TOTAL PDI	7.295,746	478,706	1.912,000	240,405	2.138,930	566,226	1.226,245

(1) La quantitat efectivament assumida pels pressupostos de la Generalitat dependrà de les aportacions dels Fons de Cohesió.

(2) Els pagaments anuals es financen pel Contracte-Programa, amb les aportacions corresponents de les administracions, en relació als comptes de resultats dels operadors.

(3) Línia Sarrià-Sant Boi-Castelldefels. La quantitat assumida finalment pels Pressupostos de la Generalitat dependrà dels acords a que es pugui arribar amb l'AGE.

Reixac), que un cop completat s'ha lliurat a l'Ajuntament. D'altra banda, s'ha donat difusió als estudis de les pautes de mobilitat associada als equips sanitaris, educatius, comercials i de lleure, iniciats l'any 2001.

1.6 PLA DE SERVEIS DE TRANSPORT PÚBLIC COL·LECTIU 2005

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

La redacció de la primera versió del Pla va dur-se a terme durant la primera meitat del 2002 i va ser presentada al Consell d'Administració del 4 de juliol per al seu coneixement.

A partir d'aquesta data, es va iniciar un procés d'infor-

mació i de difusió a les Administracions, als operadors i als municipis a través de reunions amb els diversos Consells Comarcals, les quals van tenir lloc entre els mesos de juliol i setembre. Com a resultat d'aquest procés, una trentena de municipis han presentat comentaris o propostes. Una tercera part d'aquestes, aproximadament, han servit per enriquir o matisar la redacció inicial, i s'incorporen a la nova versió.

D'altra banda, l'associació d'operadors BusMet també va formular els seus suggeriments, fins a 114 en total, englobats en un informe únic. Després d'una anàlisi individualitzada, s'han incorporat en un percentatge aproximat del 50%.

A més, l'anàlisi d'aquestes aportacions ha ajudat a delimitar els criteris enunciats inicialment.

La segona versió del Pla de Serveis 2005 es va presentar al Consell d'Administració del 12 de desembre, i es troba actualment pendent de la seva aprovació inicial.



	APORTACIÓ PER ADMINISTRACIONS			
Renting M. Mòbil (2)	AGE	Generalitat	AA.LL	Unió Europea
234,395	561,445	977,683	63,169	566,226
300,506	135,228	1.465,947	80,986	
	76,404	288,030	45,757	
		757,275		
198,334	344,180	398,654	112,166	
	131,562	130,900		
	1.160,134			
733,235	2.408,952	4.018,490	302,079	566,226

1.6.1 Criteris bàsics i metodologia

Per a l'elaboració del Pla de Serveis s'ha partit de determinats aspectes bàsics:

- Àmbit territorial: la regió metropolitana de Barcelona (RMB), formada per 7 comarques i que abasta una població de 4,39 milions d'habitants (any 2001).
- Any horitzó: 2005, coincidint amb la finalització del límit temporal dels acords de finançament de l'ATM.
- Criteris de servei a aplicar:
 - Per raons de demanda no servida
 - Per raons de cobertura territorial
 - Per raons d'accessibilitat universal
 - Per raons de qualitat de servei

La metodologia bàsica aplicada ha estat la següent:

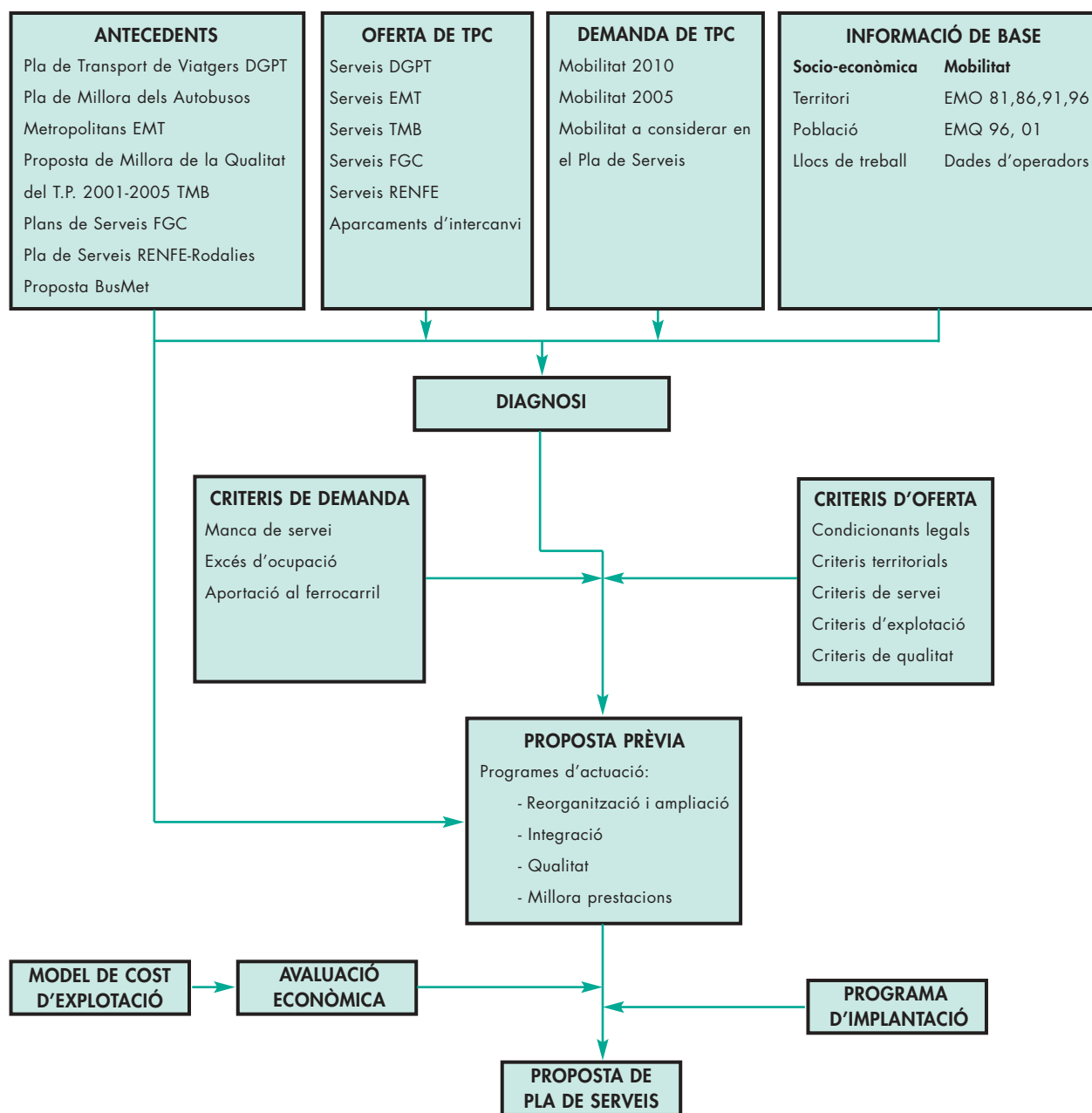
- Identificació de l'oferta i la demanda actuals.

- Estimació de la demanda horitzó per al 2005.
- Contrast de l'oferta actual amb la demanda prevista: diagnosi.
- Definició d'objectius i criteris de servei a aplicar.
- Programes d'actuació elaborats d'acord amb els criteris de servei definits.
- Avaluació econòmica de les actuacions proposades.

Els serveis que integren el transport públic col·lectiu a la RMB són de diversos tipus: ferroviaris (Metro, FGC, Renfe Rodalies i Tramvia) i per carretera. El Pla de Serveis ha de definir les característiques dels serveis de transport (itinerari, nombre d'expedicions, cobertura horària) i establir la coordinació dels diversos modes de transport públic col·lectiu, per tal de satisfer la demanda potencial de mobilitat metropolitana a través d'una cobertura territorial i temporal satisfactòria dels serveis, amb un nivell adequat de qualitat i a un cost assumible per la col·lectivitat.

L'anàlisi detallada dels fluxos intermunicipals previstos per al 2005, posats en relació amb els serveis actuals,

PROCÉS D'ELABORACIÓ DEL PLA DE SERVEIS DE TRANSPORT PÚBLIC COL·LECTIU 2005





conduïx a la detecció de dèficits, que el Pla proposa resoldre a través de l'ampliació de serveis o bé la reorganització dels existents. D'altra banda, amb la voluntat d'impulsar l'ús del transport públic, es proposen actuacions de coordinació en favor de la intermodalitat, i de millora de la qualitat i prestacions dels serveis.

1.6.2 Criteris de servei: intervals de pas, amplitud horària

Intervals de pas

A efectes de descriure definir el servei i els seus estàndards,

les línies es classifiquen en els grups següents:

- Troncals: serveis directes o semidirectes a Barcelona.
- Radials: connexió amb Barcelona amb parades freqüents.
- De Corredor/Comarcal: connexió dels municipis amb la capçalera del corredor.
- d'Aportació: connexió dels municipis amb una estació de tren o d'autobús.

Segons aquesta definició, els estàndards proposats per als intervals de pas en període punta de dia feiner són:

FREQÜÈNCIA DE SERVEI EN PERÍODE PUNTA DE DIA FEINER

Interval de població del municipi (habitants)	Tipus de servei		
	Comarcal o de Corredor (C) o d'Aportació (A)	Radial (R)	Troncal (T)
Menys de 500	No es proposa cap interval mínim		
500 a 2.000	1h		
2.000 a 5.000	1h A distribuir entre els dos tipus de serveis		
5.000 a 25.000	30 min A distribuir entre els dos tipus de serveis		
Més de 25.000 sense continuïtat urbana amb Barcelona			15 min
Més de 25.000 amb continuïtat urbana amb Barcelona	Interval determinat pel volum de demanda		

Com a norma general, l'interval per a període vall és el doble que per al període punta.

Les xifres de la taula tenen caràcter de proposta de freqüència mínima. En força casos el nivell de servei actual ja supera aquest valor.

Amplitud horària del servei

La uniformitat absoluta en els intervals de pas de les

diferents línies ni és possible ni és desitjable, ja que han de fer front a volums i característiques de demanda del tot diferents entre si. Però sí que és recomanable tipificar fins allà on sigui possible aquestes magnituds amb la intenció que, posteriorment, al moment d'elaborar el programa d'actuació, cada servei proposat s'encabeixi en una o altra categoria.

La taula següent exposa els diferents tipus considerats en funció de l'interval del servei:

TAULA. FREQUÈNCIA I AMPLITUD HORÀRIA PER MUNICIPI SEGONS LA SEVA POBLACIÓ

Interval de població del municipi (habitants)	Interval mínim entre expedicions en període vall	Interval de la primera sortida de l'extrem menys poblat	Interval de la darrera sortida de l'extrem més poblat
Menys de 500	-	-	-
500 a 2.000	2 h	6h00 a 7h00	22h00 a 23h00
2.000 a 5.000	2 h	6h00 a 7h00	23h00 a 24h00
5.000 a 25.000	1 h	5h30 a 6h00	23h30 a 24h00
Més de 25.000			
sense continuïtat urbana amb Barcelona	30 min	5h00 a 5h15	23h45 a 24h00





1.6.3 Programes d'actuació

Les actuacions previstes en el Pla de Serveis es concreten en quatre programes:

- Reorganització i ampliació de serveis, tant ferroviaris com per carretera, diürns i nocturns, on hi ha el major volum de propostes.
- Millora de la integració, amb especial esment a la coordinació d'horaris als aparcaments de dissuasió (52 actuacions incloses en el PDI 2001-2010) i als identificadors de línies de tots els modes.
- Millora de la qualitat del servei, a través de la informació i el confort a parades i en ruta.
- Millora de les prestacions del servei, velocitat i regularitat, mitjançant el SAE, els carrils bus d'accés a les grans ciutats i la prioritització del TPC a les cruïlles semaforitzades.

1.6.4 Reorganització i ampliació dels serveis de carretera diürns

Àmbit EMT

Les propostes de reorganització i ampliació de línies són aquelles que satisfan més adequadament els objectius següents:

- Línies que cobreixen la demanda que en el futur serà satisfeta per una actuació del PDI.
- Línies que cobreixen una demanda local, per exemple d'un barri o d'un nucli de població, per apropar-la a un punt d'intercanvi: estació de metro o tren, tramvia o línia d'autobús de llarg recorregut.
- Línies que uneixen entre si municipis diferents de Barcelona però adjacents o propers a ella.

A l'àmbit de la DGPT, a partir de:

- Les insuficiències d'accessibilitat a nivell municipal.
- La identificació dels fluxos servits de manera insuficient en autobús, és a dir, amb una alta ocupació dels vehicles.
- La identificació dels fluxos rellevants en volum actualment no servits per cap transport públic.

D'altra banda, es constata que sota el punt de vista del transport de passatgers, la UAB reuneix dues característiques que la fan singular:

- és un gran pol d'atracció de viatges, i
- ocupa una posició central dins la regió metropolitana de Barcelona.

Aquestes qualitats suposen una gran concentració d'autobusos a la UAB, la qual cosa permet realitzar intercanvis entre unes línies i altres i utilitzar, per tant, aquest punt com a centre intercanviador o hub per a usuaris amb origen i destinació diferent de la mateixa UAB. Per això, es proposa la creació en aquest indret de l'intercanviador central d'autobusos de la regió metropolitana.

1.6.5 Implantació de carrils bus a les vies d'accés a Barcelona

S'entenen per carrils bus les plataformes viàries, totalment o parcialment segregades, la utilització de les quals està reservada o restringida als vehicles de transport públic.

L'objectiu d'aquestes plataformes és incrementar el nombre de persones que poden utilitzar el corredor en el qual s'implanta, en lloc d'incrementar el nombre de vehicles que hi circulen. Per tant, facilitar la utilització de modes de transport públic, que fan un ús més racional d'un espai viari escàs.

Els quatre corredors analitzats han estat els següents:

- Avinguda Diagonal i autopista A-2.

- Gran Via Sud i autopista C-31.
- Av. Meridiana i autopista C-58.
- Gran Via Nord i autopista C-31.

Els beneficis considerats són els següents:

- Reducció del temps de viatge dels usuaris del transport públic: els viatgers actuals de les línies d'autobús i els nous viatgers de les mateixes, ja siguin captats del vehicle privat o demanda induïda, obtindran, en els períodes de congestió, un estalvi de temps de viatge. A mesura que s'allarguin els períodes de congestió, serà superior el nombre de viatgers beneficiats. El nombre de viatgers que obtindrien guanys de temps l'any 0 (en els períodes de congestió) serien 13.100 viatgers/dia, que viatgen en 480 autobusos. En l'escenari de creixement de la demanda d'un 3% anual, el nombre de viatgers beneficiats s'incrementaria fins als 34.000 diaris en 710 autobusos, al final del període d'avaluació de 30 anys.
- Reducció dels costos d'operació dels autobusos.
- Reducció dels costos de les externalitats: disminució de les emissions de gasos a l'atmosfera i del temps d'exposició de la població al soroll associat a la circulació de vehicles.
- Reducció de les taxes d'accidentalitat, que són inferiors utilitzant el transport públic que en vehicle privat.

La determinació de la rendibilitat de les inversions s'ha realitzat mitjançant la determinació dels fluxos de costos i beneficis monetaritzats per a cadascun dels anys del període d'avaluació, la seva actualització utilitzant diverses taxes de descompte i el càlcul del Valor Actualitzat Net (VAN) corresponent a cadascuna d'elles. La taxa de descompte que fa el VAN = 0 és la Taxa de rendibilitat interna de la inversió (TIR),

principal indicador de la rendibilitat de la inversió.

Les propostes finalment escollides serien, a més dels carrils bus que no requereixin separació física, la implantació de dos carrils bus segregats:

- A-2, entre Diagonal i l'enllaç de Molins de Rei, amb un cost de construcció de 39,3 M€ i una TIR del 18%.
- C-58, entre la Meridiana i l'enllaç de Cerdanyola/Ripollet, amb un cost de construcció de 22,3 M€ i una TIR del 8%.

1.7 PLA DE SERVEIS NOCTURNS

La xarxa d'autobusos nocturns TPC Nit, constituïda per 17 línies que cobreixen més del 80% de la població de l'RMB, va ser inaugurada el passat 5 de novembre del 2001. Circulen amb freqüència horària i cobreixen el període de 12 a 5 de la matinada, en el qual no hi ha servei ferroviari; uneixen Barcelona (Pl. Catalunya) amb els principals nuclis urbans de la segona corona metropolitana, amb un temps de recorregut màxim d'una hora. S'aconsegueix així la disponibilitat permanent (24 hores al dia i tots els dies de l'any) de serveis de transport públic col·lectiu per a la zona servida.

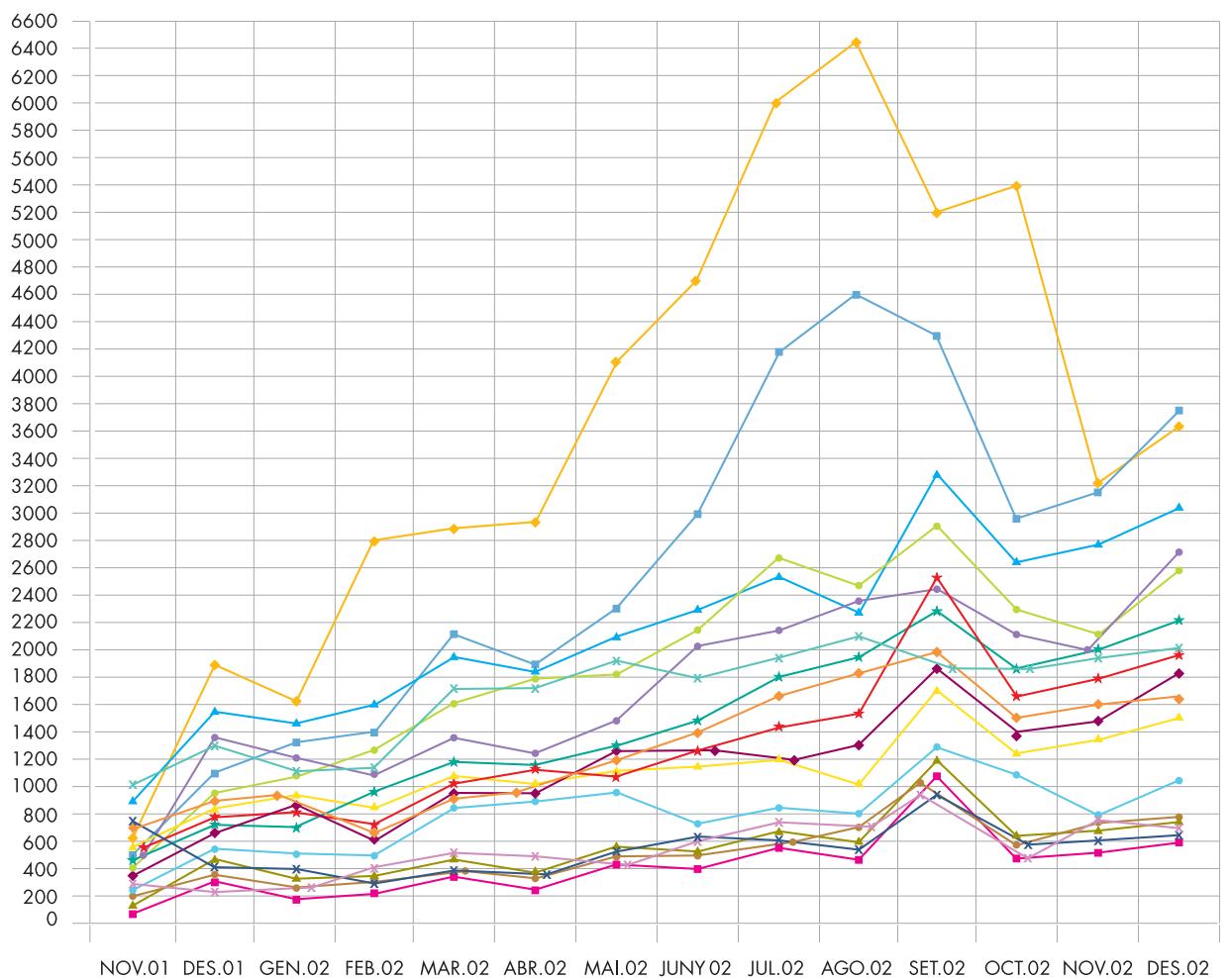
Al llarg del 2002 ha tingut lloc el rodatge i l'assentament d'aquest servei. La seva entrada en servei ha permès detectar les disfuncions i millores a introduir. Durant l'any s'han rebut peticions de 33 municipis relatives a la modificació d'alguna característica del servei: canvi d'ubicació d'una parada, allargament del recorregut, informació del servei, modificació de l'horari,... d'aquestes, 18 s'han resolt favorablement.

Les dades d'utilització d'aquestes 17 noves línies són les següents:



Evolució línies nocturnes interurbanes

VIATGERS



Línies Nocturnes. Període novembre 2001 (inici del servei)- desembre 2002

Línies	Validacions Totals	Recaptació Total (€)	Costos Totals (€)	Compensació (€)	Taxa de cobertura (%)
N30	51.307	76.247,28	323.941,24	247.693,96	23,54
N40	6.380	14.926,86	202.418,73	187.491,86	7,37
N50	15.439	17.294,64	229.502,92	212.208,29	7,54
N51	10.831	11.643,41	213.109,86	201.466,45	5,46
N60	8.162	9.214,96	229.502,92	220.287,96	4,02
N61	20.439	23.099,19	200.993,24	177.894,05	11,49
N62	23.771	26.741,93	200.993,24	174.251,31	13,30
N63	8.582	11.294,69	213.822,60	202.527,91	5,28
N64	30.111	35.915,02	199.567,76	163.652,74	18,00
N65	18.221	18.922,00	233.779,38	214.857,38	8,09
N70	8.608	10.369,16	210.258,89	199.889,73	4,93
N71	25.940	28.620,39	229.859,30	201.238,91	12,45
N72	8.020	10.814,18	225.226,47	214.412,29	4,80
N73	16.488	22.751,39	240.906,80	218.155,40	9,44
N80	23.557	25.611,55	223.088,25	197.476,70	11,48
N81	17.701	17.986,30	195.647,68	177.661,38	9,19
N82	37.046	51.488,49	248.034,22	196.545,72	20,76
Total	330.603	412.941,44	3.820.653,49	3.407.712,05	10,81

1.8 IDENTIFICADORS DE LÍNIES I NOMENCLATURA DE BAIXADORS I ESTACIONS

S'ha elaborat una normativa per denominar les línies i serveis que permet identificar de manera unívoca tots els ferroviaris i viaris de la Regió Metropolitana de Barcelona.

Els serveis ferroviaris (Renfe, FGC, TMB i Tramvia) s'identifiquen per un codi de dos o tres caràcters, el primer dels quals és una lletra. Per a les línies d'autobús es preveu un codi exclusivament numèric de fins a tres xifres. Les línies nocturnes duen un identificador que comença per la lletra N.

Aquesta normativa va ser aprovada pel Consell d'Administració del 4 de juliol, i ja s'ha aplicat a les línies de TMB.

A més, s'ha elaborat una proposta, conseqüent amb aquesta normativa, que preveu un codi per a les diverses línies d'autobús de la DGPT que fins ara no en tenien o no responen a les normes. Ha estat discutida amb els representants dels operadors, i és una part més del Pla de Serveis.

També s'ha elaborat una relació dels noms dels baixadors del Tramvia del Baix Llobregat, que inclou les esmenes i suggeriments aportats pels Ajuntaments dels muni-

cipis per on discorre. Va aprovar-se en el Consell d'Administració del 23 d'octubre.

Així mateix, va aprovar-se el canvi de nom de l'estació "Joan XXIII" de l'antiga L4 pel de "Artigues | Sant Adrià" quan aquest tram va esdevenir una part de la L2. També s'ha aprovat el canvi de nom de l'estació "Feixa Llarga" de la L1 pel de "Hospital de Bellvitge", i s'ha aprovat el nom de "El Maresme | Fòrum" per a la nova estació de la L4

entre Selva de Mar i Besòs Mar, actualment en construcció. S'han elaborat propostes per a totes les altres estacions amb projecte constructiu finalitzat o ja en construcció de les línies L2 (Badalona Centre), L3 (tram Canyelles - Trinitat Nova), L5 (tram Horta - Vall d'Hebron), L9 (tram Gorg Can Zam - Sagrera) i L11 (Trinitat Nova - Can Cuiàs). Aquestes propostes han estat validades per la majoria dels municipis implicats, i s'és a l'espera de la resposta d'alguns altres per redactar la proposta definitiva.



2. ÀMBIT DE LA GESTIÓ DE PROJECTES

2.1 TRAMVIA DIAGONAL - BAIX LLOBREGAT

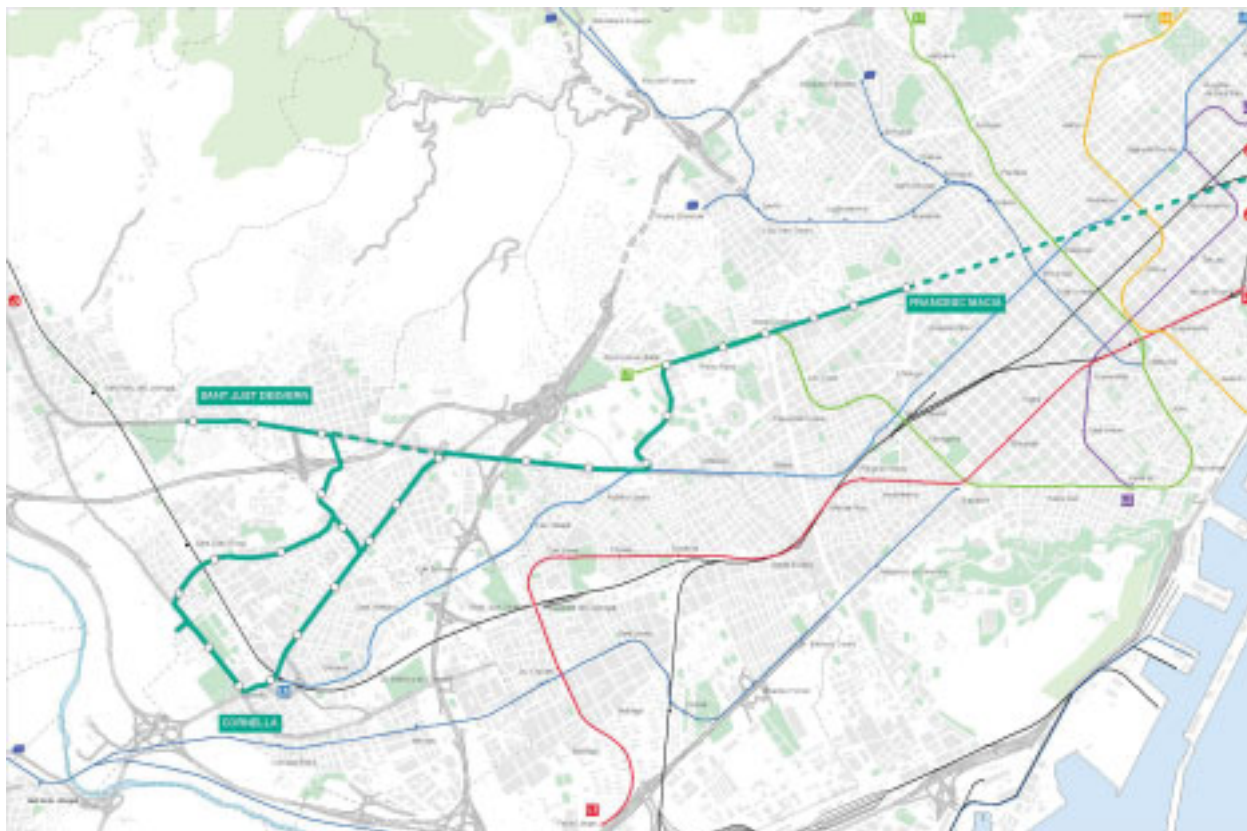
El Consell d'Administració de 31 de gener va aprovar la modificació del traçat del tramvia Diagonal-Baix Llobregat en el tram de l'avinguda Diagonal, carrer Martí Franqués-Carretera de Collblanc i va sotmetre aquesta modificació al tràmit d'Informació Pública (publicada en el DOGC número 3575, de 14 de febrer de 2002).

Un cop resoltes les al·legacions presentades, es va aprovar l'alternativa B (pel carrer Adolf Florensa) de l'esmentat projecte de traçat i es va facultar al Director General per a negociar amb les Associacions de Veïns els detalls de la implantació urbanística per l'avinguda

de Xile. Aquestes negociacions s'han portat a terme una vegada sotmès el projecte de traçat aprovat, a Informació Pública d'impacte mediambiental (publicada en el DOGC número 3634, de 13 de maig de 2002) i s'ha disposat de la declaració d'impacte ambiental favorable d'11 de juliol de 2002, del Departament de Medi Ambient.

L'aprovació definitiva del projecte constructiu es va dur a terme pel Director General el 13 de novembre, i es va ratificar pel Comitè Executiu el 25 de novembre.

El 8 de maig es va firmar el Conveni de cooperació entre l'Autoritat del Transport Metropolità, el Ministeri de Foment i els Ajuntaments afectats, per a la cessió de la carretera nacional N-340 antiga i la construcció d'un pas inferior sota l'autopista A-2. Com a fruit immediat



*Traçat del tramvia Diagonal-Baix Llobregat

del Conveni s'ha començat a treballar en aquesta via en el terme municipal d'Esplugues de Llobregat i s'ha iniciat el desviament de l'autopista A-2 per fer el pas inferior esmentat, un cop aprovat el projecte el 7 d'octubre.

A l'inici del darrer trimestre es van plantejar uns canvis en el projecte constructiu relatiu al tram final de l'obra a Sant Feliu de Llobregat, a diversos baixadors i a la urbanització en els àmbits de Sant Joan Despí i Esplugues de Llobregat. En concret es va proposar:

- Connectar la línia T2 des del baixador 26, passant per l'avinguda Barcelona, amb la línia T3 a l'alçada de la cruïlla amb l'avinguda del Baix Llobregat, refonent els baixadors 27 i 28 en un únic baixador a l'avinguda del Baix Llobregat i procedint a urbanitzar el costat mar del perllongament de la línia T2.
- Executar la línia T3 fins al baixador 31 i procedir a la urbanització de la resta de la N-340 fins als límits municipals de Sant Feliu de Llobregat, Sant Just Desvern i Sant Joan Despí en compliment del "Conveni de cooperació entre l'Autoritat del Transport Metropolità, el Ministeri de Foment i els Ajuntaments de Barcelona, l'Hospitalet de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Sant Just Desvern i Sant Joan Despí sobre la cessió de la carretera nacional N-340 antiga als municipis, la implantació de la nova línia de tramvia Diagonal-Baix Llobregat i la construcció d'un pas inferior sota l'autopista A-2".

Aquests canvis es van aprovar en el Consell d'Administració de 25 d'octubre, confirmant el model d'exploatació de les tres línies (T1, T2 i T3) definit en el projecte d'exploatació proposat per la concessionària i acceptat per l'ATM en l'adjudicació del concurs, sense modificació del seu nivell de servei ni de les freqüències previstes.

S'ha iniciat l'estudi de traçat de la prolongació de la línia cap a Sant Feliu de Llobregat-Molins de Rei que, en una primera fase, resoldrà la connexió entre el baixador 31 i l'intercanviador previst en el punt de connexió de la línia L-12 (actuació AX17 del Pla Director d'Infraestructures 2001-2010) i la línia C-4 de Renfe, a



l'alçada de Torreblanca i s'han endegat els estudis de demanda d'acord amb els canvis esmentats.

Pel que fa a les obres executades per l'empresa Tramvia Metropolità, S.A., cal fer els següents comentaris:

Barcelona- Les principals actuacions s'han desenvolupat a l'Av. Diagonal des de la plaça Francesc Macià a Palau Reial. Durant el mes de setembre de 2002 es va realitzar una parada model i es va poder visitar el primer tramvia.

L'Hospitalet de Llobregat- Es va iniciar el desviament dels serveis afectats i les obres d'urbanització de les voreres.

Esplugues de Llobregat- Les obres s'han centrat principalment en la Carretera de Cornellà, amb la col·locació de la infraestructura de via. S'ha canviat la pavimentació de les voreres i s'han millorat els elements de jardineria.

Cornellà de Llobregat- S'està realitzant l'"intercanviador de Cornellà" que permetrà la intermodalitat entre la línia 5 de Metro, Renfe i el tramvia. El pas sota les vies de Renfe s'ha realitzat per mitjà d'un calaix empenyat per tal de no interrompre el trànsit ferroviari.

Sant Joan Despí- S'ha continuat amb l'execució de la plataforma tramviària a la BV-2001 i amb l'execució de la zona de tallers i cotxeres.

Sant Just Desvern- S'ha iniciat l'execució del pas inferior sota l'A-2, que ha suposat la necessitat de desviar temporalment el trànsit d'aquesta autopista.

Durant el proper 2003, els punts crítics de l'obra del Tramvia del Baix Llobregat seran presumiblement:

- Els desviaments de trànsit de la N-340.
- Les estructures de la carretera de Collblanc.
- Les cruïlles entre la carretera de Collblanc i l'Av.

Països Catalans i la de la Carretera de Cornellà i l'Av. Baix Llobregat on es construirà una subestació elèctrica.

- L'intercanviador de Cornellà amb el pas sobre les voltes del metro.
- El pas inferior sota l'A2.
- Les obres d'urbanització de la N-340 a Sant Just Desvern.

La part de Tallers i Cotxeres no afectada pel desviament de la torre d'Alta Tensió es troba en avançat estat de construcció, amb l'objectiu que en el primer quadrimestre de l'any 2003 puguin arribar els primers tramvies. Es troba finalitzada la platja de vies que formarà les cotxeres, on s'han aixecat els pals de catenària i les mènsoles. S'està treballant en la xarxa d'aigua potable, de clavegueram, il·luminació exterior i treballs de muntatge de la subestació de tracció. La nau de tallers i oficines avança a bon ritme. L'estructura de l'Estació de Servei per a tramvies s'ha finalitzat i s'està treballant en les divisòries i en els acabats interiors.

Pel que fa al Material Mòbil, durant l'any 2002 a la factoria d'Alstom a Santa Perpètua de Mogoda s'ha avançat en els treballs de construcció de la flota de 19 tramvies per a la xarxa Diagonal - Baix Llobregat, per tenir-los preparats per entrar en servei a finals de l'any 2003. En acabar l'any s'ha finalitzat la construcció dels tres primers tramvies. El primer ha superat totes les proves a les que ha estat sotmès, incloent les proves de seguretat en presència dels responsables de la Direcció General de Ports i Transports de la Generalitat. La segona i tercera unitats es troben acabades i en fase de proves. Els tramvies 4 i 5 estan en fase de construcció.

AL LLARG DE 2002 S'HAN CERTIFICAT:

Obra civil	38.681.894,78 €
Sistemes	14.353.509,33 €
Material mòbil	14.812.305,15 €
Pas inferior sota l'A-2	335.087,29 €
TOTAL	68.182.796,55 €

2.2 TRAMVIA SANT MARTÍ - BESÒS

Durant el passat any 2001 es varen redactar els documents projectuals de traçat i els plecs de prescripcions per al concurs de redacció del projecte, construcció i explotació del tram del tramvia comprès entre la Plaça de les Glòries i Sant Adrià de Besòs amb les dues línies següents:

- Estació del Nord - Glòries - Diagonal - Fòrum 2004 - Sant Adrià de Besòs.
- Vila Olímpica - Meridiana - Glòries - Gran Via - Cristòfol de Moura - Sant Adrià de Besòs - Badalona.

I la connexió entre elles a través de la Rambla de la Mina.

El projecte de traçat es va sotmetre a Informació Pública (publicada en el DOGC número 3439, de 26 de juliol de 2001) i el Consell d'Administració en sessió de 31

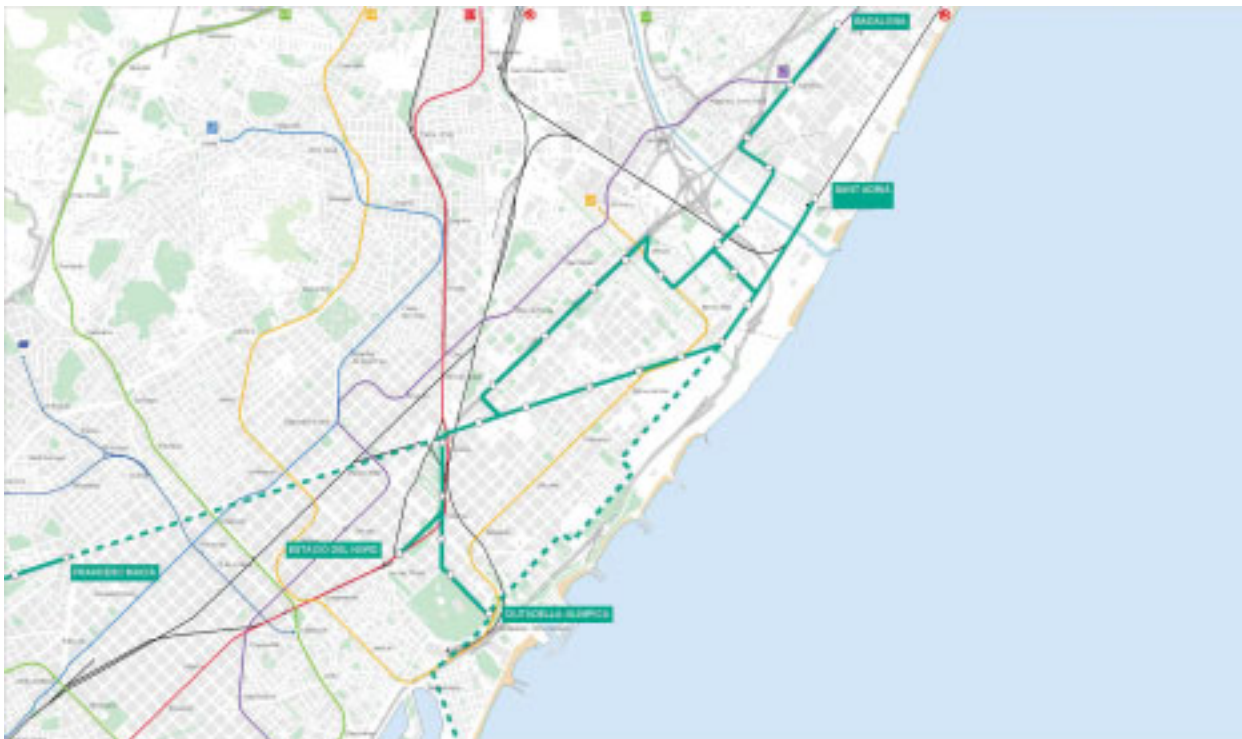
de gener de 2002 va aprovar-lo amb el corresponent plec de prescripcions tècniques i de clàusules administratives particulars per a la licitació de la concessió.

Aquesta concessió es va acordar el 4 de juliol de 2002 a favor del "Grup TramMet" segons la seva oferta optimitzada número 2, modificant el pressupost, que finalment ha quedat establert en 205 milions d'euros.

Als efectes de calendari es va acordar la posada en servei de la xarxa, d'acord amb les etapes següents:

1a Fase: el març de 2004 es posarà en servei la línia Sant Adrià Renfe - Diagonal - Estació del Nord.

2a Fase: el gener de 2005 i en coordinació amb la construcció de les obres de remodelació i la construcció de l'obra civil del túnel del tram de la Gran Via, es posarà en servei la línia Badalona - Gran Via - Barceloneta pel carrer Wellington.



*Traçat del tramvia Sant Martí-Besos

3. CONCURS DE SUBMINISTRAMENT DE TRENS PER AL METRO DE BARCELONA

El Consell d'Administració de l'ATM de data 31 de gener de 2002 va prendre una sèrie d'acords en relació al material mòbil de la línia 5 i línia 9 del Metro de Barcelona. Aquests acords anaven dirigits, per una part, a assumir les gestions realitzades fins aquell moment per part de TMB pel que feia al subministrament de material mòbil per a la Línia 5, en desenvolupament dels acords presos en el Consell d'Administració de l'ATM de 9 de juliol de 2001, i per altra part, a adaptar el plec de prescripcions tècniques, realitzat per TMB, d'acord amb les especificacions contingudes a l'Estudi Bàsic Funcional de la Línia 9 elaborat per la DGPT. D'aquesta manera, el mateix Consell d'Administració de l'ATM va acordar iniciar el procés de licitació per al subministrament de material mòbil de les línies 5 i 9 del Metro de Barcelona. L'acord establí que TMB es fes càrrec de la gestió del procés de licitació i que es creessin dues Comissions, una de caire tècnic i l'altra de caire econòmic, per tal de fer el seguiment del procés de licitació i avaluació de les ofertes presentades, de tal manera que el Consell d'Administració de l'ATM pogués formular una proposta d'adjudicació del concurs al Comitè Executiu de l'ATM, per tal que posteriorment el Consell d'Administració de l'ATM acordés la seva adjudicació definitiva.

El dia 13 de febrer de 2002 es van donar per constituïdes les dues Comissions en una primera reunió celebrada conjuntament, i a on es va tractar el mètode de treball a seguir i es van aprovar una sèrie d'esmenes sobre la proposta d'anunci d'ampliació del concurs de trens que TMB havia preparat. Aquestes Comissions es van anar reunint periòdicament al llarg de l'any 2002, amb una darrera reunió que va tenir lloc el 20 de novembre de 2002, i a on es va fer l'anàlisi final de les ofertes rebudes.

El 15 de febrer es va enviar l'anunci del Concurs al DOCE i els dies 20 i 22 de febrer es va publicar, al BOE i al DOGC respectivament.

Mitjançant Acord del Consell d'Administració de l'ATM de 25 d'abril de 2002, es va donar la conformitat al contingut del Plec de prescripcions del concurs per al subministrament de trens.

El dia 1 de juliol de 2002 es va procedir a l'acta d'obertura de pliques corresponent al concurs de subministrament. Les ofertes rebudes van ser les següents:

- CAF.
- Alstom / AnsaldoBreda.
- Siemens.

El Consell d'Administració de l'ATM, de data 12 de desembre de 2002, va procedir a adjudicar el concurs de subministrament de trens de les línies 5 i 9 del ferrocarril metropolità de Barcelona, d'acord amb la informació rebuda per part de les Comissions Tècnica i Econòmica. Els 50 trens de la futura línia 9 es van adjudicar al consorci format per ALSTOM / ANSALDOBREDA i els 33 trens de la línia 5, 3 i 2 es van adjudicar a l'empresa CAF. Aquest acord d'adjudicació estava condicionat a l'acompliment d'uns requeriments de caire tècnic i econòmic-financer, i s'espera la formalització dels contractes definitius de subministrament durant el primer trimestre de l'any 2003.



4. ÀMBIT DE LA POTESTAT TARIFÀRIA

4.1 SISTEMA TARIFARI INTEGRAT

El projecte de la Integració Tarifària al conjunt de la RMB, es va aprovar en el Consell d'Administració de l'ATM celebrat el 15 de novembre de 2000 i té com a objectius:

- Crear un sistema de tarifes fàcil d'entendre i basat en principis acceptats pels usuaris.
- Que el sistema de transport públic metropolità sigui percebut com a una xarxa integrada.
- Contribuir a posicionar el transport públic com a sistema més atractiu als usuaris.

El calendari d'implantació d'aquest projecte en els diferents operadors ha estat el següent:

1 de gener del 2001:

Les targetes T-Mes i T-Dia van entrar en vigor a la primera corona per als següents operadors: autobusos (Authosa, Mohn, Oliveras, Rosanbus, Soler i Sauret, TMB, Transports Lydia i Tusgsal), Metro, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya i Rodalies Renfe (excepte les estacions de Sant Feliu de Llobregat, Gavà, Viladecans, Castelldefels i Aeroport).

15 de gener de 2001:

Els títols T-10 i T-50/30 van entrar en vigor a la primera corona als següents operadors: Autobusos (TMB i Transports Lydia), Metro i Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. Es varen integrar tarifàriament tots els serveis de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya de fora de la primera corona, Sarbús, La Vallesana, A. Font i E. Plana, concessionaris de la Generalitat de Catalunya, amb els títols T-10 i T-50/30.

1 d'abril de 2001:

Els títols T-10 i T-50/30 van entrar en vigor a la primera corona als següents operadors: Autobusos (Authosa, Mohn, Oliveras, Rosanbus, Soler i Sauret i Tusgsal) i Rodalies Renfe (excepte les estacions de St. Feliu de

Llobregat, Gavà, Viladecans, Castelldefels i Aeroport). Entren en vigor els títols T-10, T-50/30, T-Mes d'1 zona i T-Dia els serveis oferts dins de l'àmbit de la integració per les empreses concessionàries de la Generalitat de Catalunya: Autocorb, Empresa Casas, Autos Castellbisbal, Mohn, Transports Públics, Soler i Sauret i Transports Generals d'Olesa. També des d'aquesta data es podran utilitzar les targetes T-Mes d'1 zona i T-Dia als serveis suburbans i de rodalia de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, Sarbús, La Vallesana, Autocars Font i Empresa Plana.

1 de juny de 2001:

Els títols integrats van entrar en vigor a les estacions de Rodalies Renfe: St. Feliu de Llobregat, Gavà, Viladecans i Castelldefels; i la T-Mes a l'Aeroport.

30 de juny de 2001:

S'integren els serveis oferts, dins de l'àmbit de la integració, per les empreses concessionàries de la Generalitat de Catalunya: Asser, Cingles Bus, Fytisa, E. Sagalés, Hispano Igua-ladina, també es van integrar els serveis urbans de Sabadell amb la empresa Transports Urbans de Sabadell i el servei urbà de Sant Cugat amb la empresa Marti i Renom.

1 d'agost de 2001:

Entra a formar part de integració tarifària el servei urbà Valldoreix (Saiz Tour).

15 d'agost de 2001:

S'han integrat els serveis oferts, dins de l'àmbit de la integració, per la empresa concessionària de la Generalitat de Catalunya: Cinto Bus.

1 de setembre de 2001:

S'ha integrat amb tots els títols, dins de l'àmbit de la integració, l'empresa Martí Colomer, concessionària de la Generalitat de Catalunya.

1 de gener de 2002:

En aquesta data s'han integrat tots els serveis de

Rodalies Renfe i els serveis urbans de Mataró (Mataró Bus) i Castellbisbal.

1 de febrer de 2002:

Integració del serveis interurbans de Bus Castellví.

1 de març de 2002:

Integració del serveis interurbans de Marès-Trans.

1 d'abril de 2002:

Integració del serveis interurbans d'Empresa Pous.

1 d'octubre de 2002:

S'integra el servei urbà de Rubí i el servei de l'autobús del Port (TCC).

14 d'octubre de 2002:

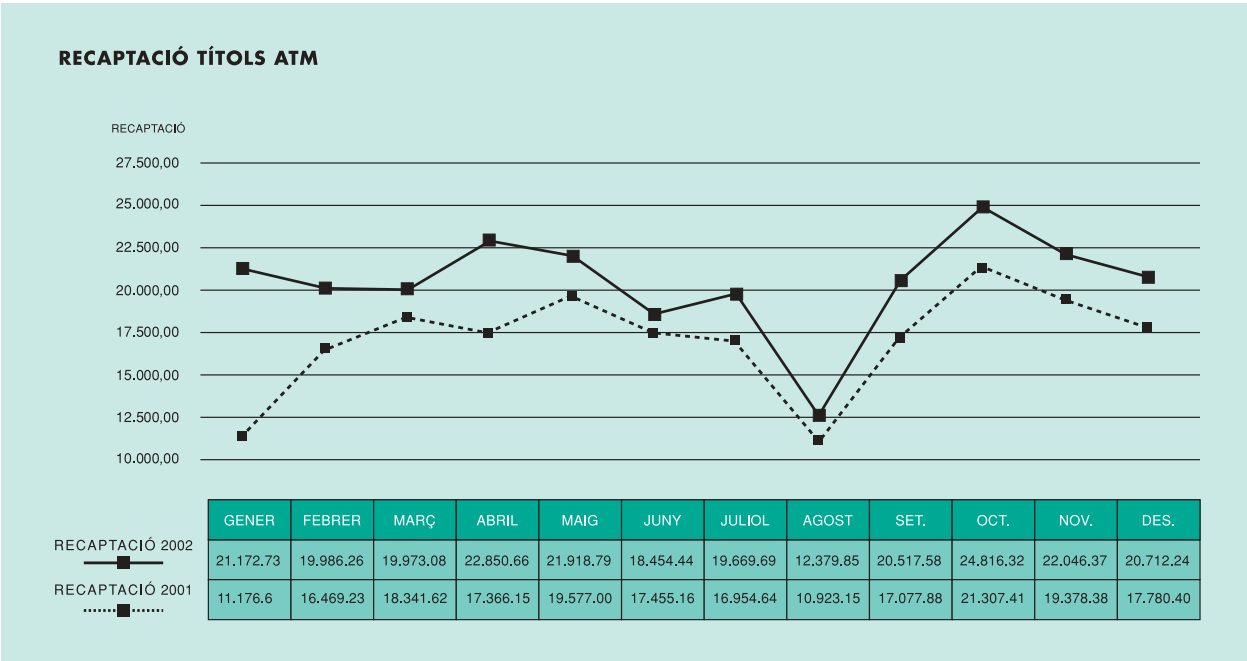
S'integra la línia d'autobús llançadora de Capellades (Montferri Hnos).

1 de gener de 2003:

Data prevista d'integració d'Hispano Llacunense i dels serveis urbans de Terrassa, Granollers i el Papiol.

LES DADES DE RECAPTACIÓ I VENDES I UTILITZACIÓ DE TÍTOLS D'AQUEST EXERCICI HAN ESTAT:

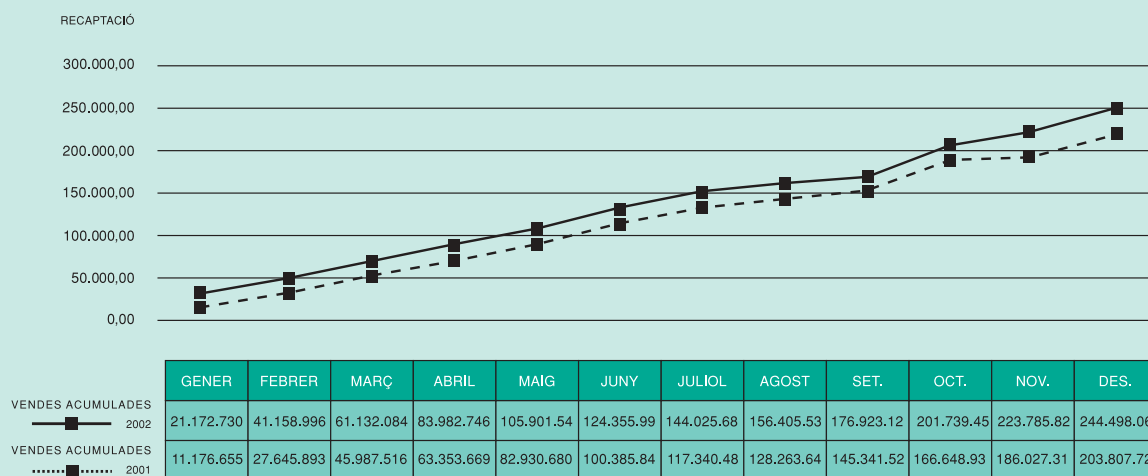
- La distribució mensual de la **recaptació** dels títols integrats l'any 2002, és la següent:





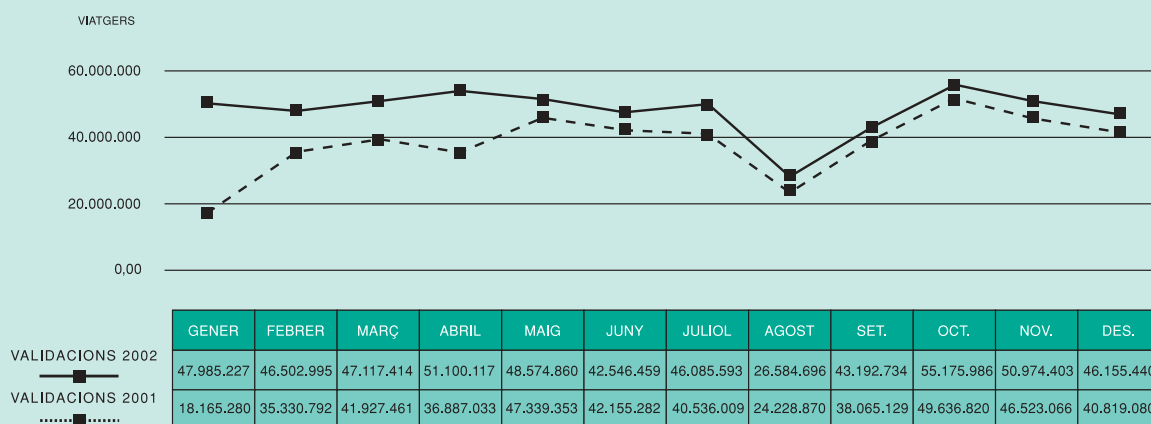
- L'any 2002 s'ha recaptat per la venda de títols integrats ATM 244,49 milions d'€ (sense IVA). Això representa un creixement de gairebé un 20% respecte les vendes de títols integrats del tancament de l'any 2001 que eren 203,92 milions d'€ (sense IVA).

RECAPTACIÓ ACUMULADA DE TÍTOLS ATM



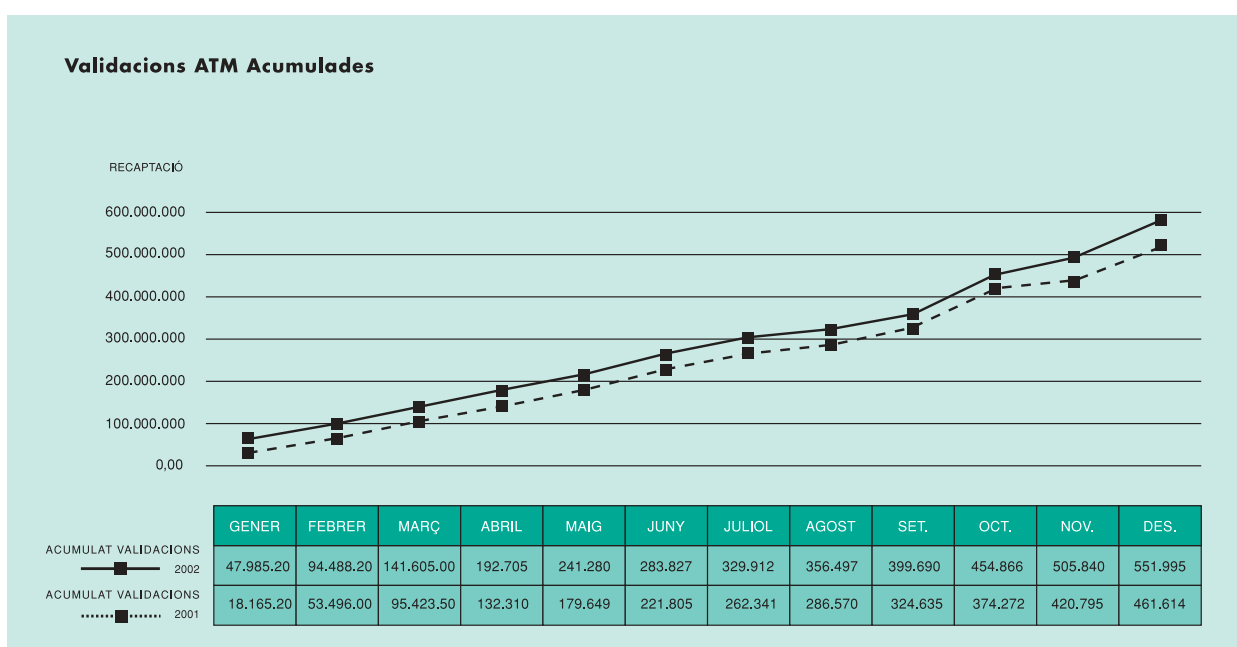
- La distribució mensual de las **validacions** de títols integrats és la següent:

Validacions ATM



- Les validacions efectuades amb títols integrats ATM durant el 2002 han estat de 551,995 milions de validacions, mentre l'any 2001 els viatgers integrats eren 461,614 milions. Aquest increment respecte el mateix període de l'any 2001 és del 19,58 %.

Les validacions ATM acumulades es presenten en el següent gràfic:



DISTRIBUCIÓ I COMPENSACIONS

Del total de vendes durant el 2002, 244.498.066,56€, s'han distribuït 242.188.587,32€, la taxa de seguretat de Renfe ha suposat 308.274,56€, quedant en reserves per vendes no consumides del període 2.001.204,68€, que es distribuïran en el primer trimestre de l'any 2003.

Durant l'any s'han cursat transferències periòdiques a principis de cada mes, a part dels pagaments a compte, per cobrir mancances de tresoreria dels operadors degut al decalatge en els tancaments.

S'ha aconseguit que els pagaments es fessin amb un termini màxim de cinc dies des de la presentació de la factura per part dels operadors i s'ha incidit en la transpa-

rència del sistema implementant un bolcat del sistema d'Integració Tarifària cap al sistema econòmic financer.

D'acord amb el conveni d'adhesió dels operadors al STI s'estableix que l'ATM compensarà a l'empresa operadora tutelada per la DGPT, a conseqüència del decrement d'ingressos que pugui ocasionar l'impacte de la integració. Amb aquesta finalitat es multiplicarà el nombre de viatgers transportats cada mes de l'any 2000 ó la mitjana dels mesos corresponents dels anys 1998, 1999 i 2000, si resulta una quantitat superior, per la diferència entre la tarifa mitjana ponderada de l'any 2000 del conjunt de serveis interurbans de l'operador, incrementada en un 10% per a l'any 2001 i un 7% per a l'any 2002, menys la tarifa mitjana ponderada del mes corresponent de l'any 2002 de l'operador, resultat de la utilització dels nous títols de viatge creats per l'ATM, i els



viatges efectuats amb els títols propis de l'operador.

L'import anual per aquest concepte en el segon any d'integració tarifària ha estat de 10.967.975,98 € sense IVA.

El següent quadre mostra l'import anual de compensació de la integració tarifària dels operadors:

COMPENSACIÓ PER INTEGRACIÓ TARIFÀRIA ANY 2002

	€ sense IVA
70 MOHN (DGPT)	60.892,00
22 SOLER I SAURET (DGPT)	1.239.100,89
23 MARTÍ I RENOM	1.149.046,91
24 E.SAGALES	1.410.354,86
33 A.CASTELLBISBAL	73.479,72
35 R.FONT	313.813,94
37 ASSER	48.847,86
38 AUTOCORB	199.068,43
39 BUS CASTELLVÍ	15.979,33
41 CINTOI	190.064,90
42 CASAS	876.891,55
43 E.PLANA	723.458,28
44 FYTSA	1.285.407,05
46 H.IGUALADINA	2.561.491,15
48 LA VALLESANA	234.911,59
49 MARESTRANS	3.529,19
50 MARTIN COLOMER	47.631,93
52 TGO	100.741,10
53 TRANSPORTS PÚBLICS	80.988,09
54 E. POUS	50.809,25
32 MONTFERRI HERMANOS	1.467,96
Total Compensacions Any 2002	10.967.975,98

Les subvencions per baixa ocupació pugen a 382.653,23€ i per serveis nocturns a 3.407.712,05€.

Índex d'intermodalitat

Un dels resultats a destacar és l'increment de la intermodalitat en els desplaçaments en transport públic:

aquest índex es situa en el 20,94 % per al total del sistema metropolità de transport públic, mentre que abans de la implantació de la Integració Tarifària (com es pot veure a la taula adjunta), el valor era de 8,3%. Si analitzem aquestes dades només tenint en compte els títols integrats, els valors que s'obtenen es situen al voltant del 30 %, és a dir, tres de cada deu desplaçaments amb títols integrats s'efectuen amb més d'un mode de transport.

TARGETA	ÍNDEX D'INTERMODALITAT
T-10	28,8%
T-50/30	33,7%
T-MES	34,2%
T-DIA	23,2%
T-TRIMESTRE	35,6%
T-JOVE	45,2%
T-FAMILIAR	30,6%
TOTAL SISTEMA (inclosos títols propis operadors)	20,94%
TOTAL (abans integració)	8,3%

4.2. TÍTOLS I TARIFES PER A L'EXERCICI 2003

El Consell d'Administració de l'Autoritat del Transport Metropolità va aprovar en la sessió del dia 23 d'octubre les tarifes de transport públic que regiran a l'àmbit del Sistema Tarifari Integrat a partir de l'1 de gener de 2003.

Els preus dels diferents títols de transport s'actualitzen, en general, amb un increment nominal similar a la inflació dels darrers 12 mesos, que és del 3,6%, arrodonits a 5 cts. d'euro. Al mateix temps, tots els preus incorporen la taxa de seguretat ferroviària que va fixar l'Administració General de l'Estat i que per al proper exercici és de 0,02€ per viatge.

Amb aquesta actualització de preus, la tarifa mitjana ponderada del sistema de transport públic té un increment mig del 0,74%, augment per sota de l'IPC, derivat de la generalització en la utilització de títols ATM, un lliscament cap a títols més avantatjosos (abonaments mensuals i trimestrals) i per l'increment de la intermodalitat del sistema (transbordaments despenalitzats econòmicament).

TARIFA MITJANA PONDERADA

	Any 2003	Any 2002	Δ
TMP en euros	0,569	0,564	0,74%

Amb aquesta nova estructura de preus es preveu un increment de la utilització del transport públic de l'ordre del 3%, que suposa un total de 825 milions de viatges previstos en l'exercici 2003.

PREUS 2002 (EUROS)

	1 Zona	2 Zones	3 Zones	4 Zones	5 Zones	6 Zones
Bitllet Senzill	1,00	1,50	2,10	2,80	3,50	4,10
T-10	5,60	11,30	15,50	19,90	22,80	24,40
T-50/30	23,40	39,20	55,00	68,50	81,20	90,00
T- FAMILIAR (70/30)	34,30	48,50	66,50	82,10	94,00	101,00
T-MES	36,30	52,30	70,70	84,30	97,00	103,00
T-TRIMESTRE	100,00	144,00	194,80	232,40	264,90	274,30
T-JOVE	85,00	122,40	165,60	197,60	225,20	233,20
T-DIA	4,20	6,60	8,40	9,60	10,80	12,00

PREUS 2003 (EUROS)

	1 Zona	2 Zones	3 Zones	4 Zones	5 Zones	6 Zones
Bitllet Senzill	1,05	1,55	2,20	2,90	3,65	4,30
T-10	5,80	11,70	16,10	20,65	23,65	25,30
T-50/30	24,30	40,65	57,00	71,05	84,20	93,40
T- FAMILIAR	35,60	50,30	68,90	85,10	97,40	104,60
T-MES	37,65	54,20	73,30	87,30	100,50	106,70
T-TRIMESTRE	103,60	149,20	201,80	240,60	274,30	284,00
T-JOVE	88,00	126,80	171,50	204,50	233,20	241,50
T-DIA	4,40	6,90	8,80	10,00	11,30	12,50



INCREMENT PREUS 2003 AMB PREUS 2002 (%)

	1 Zona	2 Zones	3 Zones	4 Zones	5 Zones	6 Zones
Bitllet Senzill	5,00%	3,33%	4,76%	3,57%	4,29%	4,88%
T-10	3,57%	3,54%	3,87%	3,77%	3,73%	3,69%
T-50/30	3,85%	3,70%	3,64%	3,72%	3,69%	3,78%
T- FAMILIAR	3,79%	3,71%	3,61%	3,65%	3,62%	3,56%
T-MES	3,72%	3,63%	3,68%	3,56%	3,61%	3,59%
T-TRIMESTRE	3,60%	3,61%	3,59%	3,53%	3,55%	3,54%
T-JOVE	3,53%	3,59%	3,56%	3,49%	3,55%	3,56%
T-DIA	4,76%	4,55%	4,76%	4,17%	4,63%	4,17%

EVOLUCIÓ TARIFA MITJANA PONDERADA

	Prev.	Prev.		
	2002	2003	Diferènc.	Δ %
TMP en euros	0,564	0,569	0,004	0,74%

4.3 ACTUACIÓ CONTRA EL FRAU

El programa de l'ATM per a l'any 2002 contemplava una actuació de lluita contra el frau per a la qual cosa es va constituir un grup de treball que va iniciar la seva activitat al mes d'abril de 2002. El grup està format per representants de les administracions amb competència en el frau, dels operadors integrats i de la pròpia ATM.

L'objectiu del grup és definir i proposar línies d'actuació homogènies davant el frau que es produeixi en tota la xarxa del sistema tarifari integrat.

S'ha realitzat una diagnosi prèvia del frau existent al sistema de transport públic col·lectiu a la RMB com a base per a definir i proposar actuacions contra el frau.

Fins el moment els avenços del grup han estat la unificació de criteris per a la definició de frau al sistema

metropolità de transport públic col·lectiu (SMTPC) i les seves tipologies i ha definit tres diferents línies d'actuació: normativa, operativa i de comunicació.

D'altra banda el grup ha elaborat una proposta d'actuació homogènia davant la detecció de frau.

- Línia normativa: en aquesta línia es pretén la formulació de propostes per adequar i millorar el marc normatiu que regula el frau en totes les seves tipologies.

- Línia operativa: es pretén crear una sistemàtica homogènia d'inspecció i, en base al primer apartat, realitzar la tasca d'intervenció a tota la xarxa de manera sistemàtica.

- Línia de comunicació: informar al ciutadà/usuari què s'entén per frau, comunicar que s'està actuant i quins són els resultats.

4.4 SISTEMA DE GESTIÓ DE LA QUALITAT SEGONS NORMA ISO 9001

Atesa la consolidació del Sistema Tarifari Integrat a la RMB i la seva creixent evolució pel que fa a línies i operadors integrats, així com pel que fa a viatgers, s'ha considerat convenient implantar un sistema de gestió de la qualitat que garanteixi internament i en front a tercers el desenvolupament de totes les activitats relacionades amb el STI, en temps i forma, mitjançant els procediments establerts, així com la seva millora continuada.

Es planteja aquest treball d'implantació del sistema de gestió de qualitat als processos involucrats en el STI com una primera fase dins el projecte de certificació ISO 9001 de tots els processos que es desenvolupen a l'ATM.

L'assistència tècnica a aquesta implantació s'ha adjudicat per procediment negociat a l'Institut Català de Tecnologia. Es preveu accedir a la certificació en el mes de setembre de 2003.





5. INDICADORS DEL SISTEMA METROPOLITÀ DE TRANSPORT PÚBLIC COL·LECTIU

5.1 EVOLUCIÓ DE LES PRINCIPALS MAGNITUDS DEL SMTPC

Durant l'any 2002, el total de validacions del sistema metropolità de transport públic col·lectiu s'estimen en 800,05 milions, com es pot veure a la taula adjunta. Aquesta xifra representa un increment del 5,80% respecte l'any 2001. Respecte l'inici de la integració tarifària, l'increment acumulat és del 12,7 %.

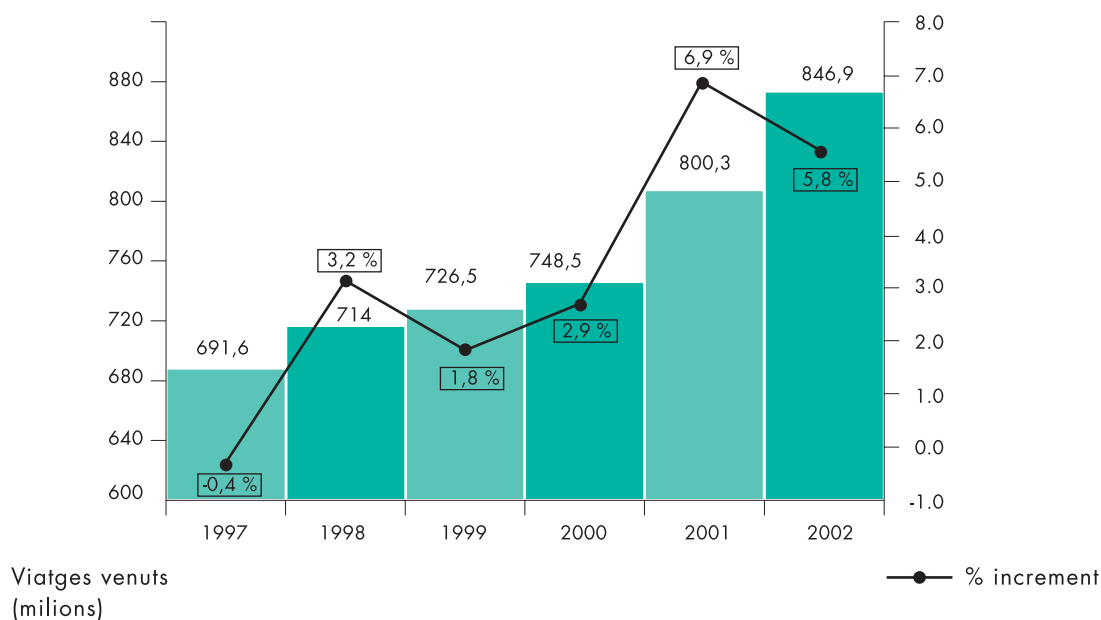
DADES BÀSIQUES 2002

	Línies	Longitud xarxa (km)	Vehicles-km (millions)	Viatges (milions) 2002	Δ02/01 (%)	Recaptació (M€)
FMB (metro)	5	84	61,0	322,0	5,3%	138,35
FGC (1a Corona)	2	24	11,6	40,1	8,9%	13,25
Rodalies Renfe (1a Corona)	4	94	n.d.	n.d.	-	n.d.
TB (autobusos)	103	879	40,0	189,8	1,4%	82,72
Autobusos EMT	67	848	19,2	52,6	10,1%	23,27
Total 1a Corona STI		1.929	-	-	-	-
Autobusos Generalitat	196	4910 ⁽¹⁾	24,4	24,1	8,8%	20,43
FGC (Resta STI)	2	120	16,2	29,9	13,6%	25,54
Rodalies Renfe (Resta STI)	4	332	61,8 ⁽²⁾	110,9 ⁽²⁾	7,0%	87,52 ⁽²⁾
Altres autobusos urbans	72	521	9,5	30,6	3,5%	15,13
Total Resta STI		5.883	-	-	-	-
TOTAL STI		7.813	243,8	800,05	5,80%	406,19

(1) Dada provisional · (2) Dada Total operador · n.d. No disponible.

La transformació de títols venuts a viatges, per tal de poder comparar l'evolució en els darrers anys, dona una xifra de viatges totals venuts de 846,9 milions a l'any 2002.

Evolució de Viatgers en transport públic col·lectiu a la RMB 1997-2002:



TransMet Xifres

Durant el 2002 s'ha publicat el Transmet xifres corresponent al 2001 i al primer semestre de 2002. Aquesta publicació recull les principals dades de la xarxa de transport públic col·lectiu de la Regió Metropolitana de Barcelona: oferta (nombre de línies, estacions/parades, veh-km, etc.), demanda i recaptació.

El Transmet Xifres corresponent al conjunt de l'any 2002 està detallat en el capítol 4.

Indicadors del transport

Així mateix s'han elaborat els indicadors del transport corresponents al 2001 i al primer semestre de 2002, que inclou els principals paràmetres per la caracterització de l'oferta, la demanda, qualitat del servei, preus i

situació econòmica dels operadors del transport de la regió metropolitana.

Els Indicadors del transport de l'any 2002 apareixen al capítol 4 "Estadístiques del Transport".

5.2 Enquesta de Mobilitat Quotidiana (EMQ 2001)

Durant l'any 2002 s'ha finalitzat el procés de recollida de dades de camp per l'elaboració de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana 2001 (EMQ '01). El treball de camp es va dur a terme durant els mesos d'octubre i novembre de 2001, la primera quinzena de desembre de 2001 es va fer la recollida de la majoria de quaderns i del 15 de gener al 15 de febrer de 2002 la repesca per obtenir les quotes corresponents a cadascuna de les zones d'enquesta.

Posteriorment al llarg de l'any s'ha realitzat el procés de tractament de les dades per obtenir la modelització de les característiques de la mobilitat a la regió metropolitana de Barcelona, ampliada fins els límits dels serveis de rodalies.

La mostra final de l'estudi és de 16.123 individus seleccionats (dels quals 12.427 van contestar al qüestionari d'opinió) i que han facilitat informació sociodemogràfica d'un total de 44.941 individus, dels quals 30.740 han contestat al quadern de mobilitat i s'ha recollit informació d'un total de 342.975 desplaçaments.

Aquest treball, realitzat per l'Institut DYM, compta amb l'assessorament de l'IDESCAT i de l'IERMB.

Els principals resultats es mostren al capítol 4 de la present memòria.





6. COMUNICACIÓ I ATENCIÓ AL CIUTADÀ

6.1 SERVEI D'ATENCIÓ AL CIUTADÀ

Atenció personalitzada

Aquesta activitat, iniciada des de la implantació del Sistema Tarifari Integrat el gener del 2001, ha continuat la seva tasca amb un increment progressiu durant l'any 2002.

L'atenció al ciutadà s'ha portat a terme mitjançant dues vies:

- L'atenció telefònica.
- La resposta als escrits rebuts per correu electrònic i als escrits entrats pel registre.

La temàtica de les consultes i escrits ha estat referida majoritàriament a diferents aspectes del funcionament del sistema tarifari integrat (70%) i a sol·licituds d'informació sobre les diferents actuacions del Pla Director d'Infraestructures 2001-2010 (30%).

El volum de consultes ateses en aquest servei ha estat de 1850 per via telefònica i de 830 mitjançant el correu electrònic i el correu postal.

L'activitat portada a terme al servei de biblioteca/centre de documentació durant el 2002 ha suposat un increment del fons documental, especialitzat en transport, de 440 publicacions, a més de mantenir la col·lecció de 124 títols de revista.

El nombre d'usuaris externs atesos ha estat de 72 persones.

Web (www.atm-transmet.org)

Les tasques de manteniment i actualització dels continguts i serveis de la pàgina web han generat un augment del nombre de connexions respecte de l'any anterior. Durant l'any 2002 s'han comptabilitzat un total de 100.197 visites.

6.2 CENTRE D'INFORMACIÓ TRANSMET

El dia 29 de juliol de 1998 es van signar els primers protocols de col·laboració amb els operadors de trans-



port públic i amb les principals emissores de ràdio per oferir el servei d'informació de l'estat de la xarxa de transport públic metropolità i les notícies que genera el sistema. Anualment s'han actualitzat i ampliat aquests acords de col·laboració.

Durant l'any 2002 les emissores de ràdio que realitzen connexions són: Catalunya Ràdio - Catalunya Informació, Com Ràdio, Cadena Cope, Onda Cero Ramblas, Ràdio Barcelona - Cadena Ser, Ona Catalana Barcelona - Ona Música Barcelona, RAC 1 - RAC 105, Ràdio Gràcia, Ràdio Club 25, Ràdio Ciutat Badalona, Ràdio Rubí, Ràdio Ripollet, Ràdio Hospitalet, Ràdio Sta. Perpètua, Ràdio Premià, Ràdio Florida, Ràdio Castelldefels i Ràdio Sant Feliu.

S'han realitzat un total de 7.850 connexions, emetent més de 3.700 informacions d'interès i en un 20% d'aquestes connexions s'ha informat d'incidències en el sistema.

L'altre mitjà que permet fer connexions en directe és la televisió i durant aquest any Televisió de Catalunya, mitjançant el teletext, fa possible un accés més immediat i permanent durant les 24 hores de cada dia a tots els usuaris sobre les incidències del transport metropolità. Aquesta informació també es accessible mitjançant la web de l'ATM i la de Televisió de Catalunya.

En aquestes connexions s'han emès prop de 2.988 informacions d'interès, de les quals 490 han estat d'incidències del transport metropolità.

6.3 SETMANA DE LA MOBILITAT SOSTENIBLE I SEGURA

La Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura s'ha desenvolupat per segon cop a Catalunya entre el 16 i el 22 de setembre, seguint la convocatòria europea. La setmana ha acabat amb la celebració del Dia sense Cotxes el mateix dia 22.

Dins de la setmana s'ha desenvolupat a Barcelona l'Exposició de la Mobilitat Sostenible i Segura, on es reuneixen diverses institucions públiques, empreses relacio-

nades amb el transport i organitzacions socials tot difonent les actuacions que estan portant a terme en àmbits diferents. Els resultats de l'exposició van ser: 126.000 visitants al recinte firal, el doble que l'any anterior, 24 expositors i més de 50.000 documents repartits.

El nivell d'adhesió dels municipis ha estat molt important: 94 ajuntaments s'han adherit a la diada sense cotxes, 14 més que l'any passat, i 43 d'ells han organitzat la seva pròpia setmana de la mobilitat.

L'ATM va participar en l'organització de l'exposició, coordinant l'estand únic del transport públic.

També es va editar un díptic repartit a bord dels transports públics el dia 16 de setembre, dia del transport públic, en el que es feia publicitat de les millores recents del transport públic.

6.4 CIMERA EUROPEA

La reunió del Consell Europeu a Barcelona dels dies divendres 15 i dissabte 16 de març i la cimera social del dijous 14 van dur a aquesta ciutat els caps d'estat i de govern de 28 estats, els 15 països de la UE i els 13 països aspirants, així com els ministres d'Afers Exteriors, d'Economia i de Treball, les autoritats de la Comissió Europea i Parlament Europeu, 1.000 delegats i uns 3.000 periodistes que representaven 450 mitjans de comunicació de 51 països.

Durant la celebració pròpiament dita de la Cimera, des de les 10h del dia 14 fins a les 16h del dia 16, va dissenyar-se un seguit de mesures restrictives que afectaven tant el trànsit privat, com el transport públic i l'accés de vianants.

L'Autoritat del Transport Metropolità va encarregar-se de dissenyar i coordinar l'operatiu relatiu al transport públic. Tenia per objecte dissuadir els conductors i usuaris de vehicle privat de fer servir el seu cotxe per anar a Barcelona i, en el cas de fer-ho, de deixar-lo en un

Municipi	Nom	Accés amb vehicle privat	Possible accés en transport públic	Places (aprox.)
Cornellà de Llobregat	Almeda (futur edifici WTC)	Des de la N-II (Ronda Litoral) Estació Almeda de FGC		300
	Pl. Joan Miró, sota la B-20	Des de la N-II (Ronda Litoral) Estació Almeda de FGC		400
	Cal Vidrier, sota la B-20	Des de la N-II (Ronda Litoral) Estació Almeda de FGC		100
	M.D. de Montserrat	Des de l'A-2	En autobús per la C-246. Llançadora a estació Sant Ildefons (L5)	200
Sant Joan Despí	Fontsanta	Des de l'A-2	En autobús per la C-246. Llançadora a estació Sant Ildefons (L5)	400
	Cotxeres del Tramvia	Des de la N-II	Llançadora a estació Cornellà Centre (Renfe i L5)	600
Sant Feliu de Llobregat	Polígon El Pla	Des de l'A-2 i N-II	Línies d'autobús per la N-340, reforçades.	1000
Gavà	Barna Sud	Des de la C-32	Llançadora a l'estació Gavà de Renfe	300
Castellbisbal	Estació Renfe	Des de la N-II	Estació Castellbisbal de Renfe	600

* Aparcaments de dissuasió cimera europea

aparcament abans d'arribar a la ciutat i continuar el seu viatge en transport públic.

S'articulava a l'entorn de tres grups de mesures:

- Creació o habilitació d'aparcaments de dissuasió a una certa distància de Barcelona.

- **Reforç del transport públic.** Els objectius perseguits eren dos:

- Reforçar al màxim l'oferta habitual per tal que aquells conductors que aquests dies decidissin deixar el vehicle a casa, tinguessin els mitjans necessaris per arribar a Barcelona.

- Servir amb transport públic els diversos aparcaments de dissuasió habilitats per tal que tots els qui els havien utilitzat poguessin continuar el viatge.

- **Campanya informativa:** A través de l'Oficina de Premsa del Servei Català de Trànsit, com de l'Ajuntament de Barcelona i del Centre d'Informació TransMet es van emetre consells i recomanacions els dies previs a la cimera. Durant la cimera es preveia que reforcessin el seu servei i donessin informació puntual i continuada de l'estat del trànsit i del transport públic. Així mateix, es va editar un fulletó que es repartia als mitjans de transport públic i als automobilistes a l'entrada de la ciutat, on es repetien els mateixos consells i recomanacions que pels mitjans de comunicació.

Durant els dies de la celebració de la Cimera, es va habilitar un dispositiu de seguiment del funcionament i utilització del transport públic amb l'objecte de corregir els desajustos detectats.

Al llarg dels tres dies de la Cimera va notar-se una disminució molt important de la mobilitat, tant per motius obligats (treball i estudi) com per mobilitat no obligada (compres, oci ...). Una bona part dels ciutadans van preferir deixar el cotxe i utilitzar el transport públic sense que això provoqués problemes d'excés d'ocupació destacables a cap mitjà de transport.

6.5 RELACIONS INSTITUCIONALS

Ponències i conferències

L'ATM ha participat al llarg del 2002 en un gran nombre de conferències i trobades per donar a conèixer la seva tasca i per compartir les darreres tendències en l'àmbit de les funcions de les Autoritats del Transport de la planificació i execució d'infraestructures i serveis de transport, i de les tecnologies aplicables entre les quals cal destacar:

- Conferència de Citizen's Network Benchmarking Initiative Annual Conference a Brussel·les, sobre comparació de Sistemes de Transport.
- Primera reunió del projecte europeu Miracle a Roma amb representants de les diverses ciutats que intervenen en el projecte: Roma, Barcelona, Winchester i Cork.
- Reunió a Roma d'un grup de representants de les autoritats del transport de París, Berlín, Frankfurt i Barcelona, sobre l'accessibilitat de persones amb mobilitat reduïda al transport públic.
- Seminari organitzat pel Consorcio de Transportes de Madrid sobre "Transporte y uso del Suelo".
- Segona reunió a la seu de l'autoritat del transport



d'Estocolm del grup EMTA sobre l'accessibilitat de persones amb mobilitat reduïda de transport públic per rebre informació sobre l'accessibilitat de persones amb mobilitat reduïda a Suècia, i realitzar la primera reunió amb l'empresa IBGM, adjudicatària de l'estudi d'accessibilitat.

- Reunions de l'EMTA association of European Metropolitan Transport Authorities celebrades a Bolonia i Dublín.

- Participació en una jornada de treball a la Universitat de Florència, on s'exposa la Integració Tarifària a la Regió Metropolitana de Barcelona.

- Participació en una jornada de treball a la seu de la Regió de Llombardia on s'exposa la Integració Tarifària a la Regió Metropolitana de Barcelona.

- Participació a la Universitat Pompeu Fabra sobre l'Agenda 21.

- Conferència sobre Infraestructures organitzada per "The Economist" a Barcelona.

- Participació en el Postgrau d'enginyeria municipal UPC a "l'Escola de Enginyers Camins de Barcelona".

- Jornades del Consorci de Transports a les Balears sobre "la organització consorciada com a forma d'afrontar els problemes de la mobilitat", a Palma de Mallorca.

- Assistència a la inauguració de la línia 2 del metro de Bilbao.

- Xerrada a la seu del Consorcio de Transportes de Madrid, sobre el Projecte de Targeta sense contacte com a suport dels títols de transport integrats.

- Congreso Internacional de Tarjetas, medios de pago y seguridad (cit2002 - Expocard) a l'Institut for International Research España a Madrid.

- Seminari Tècnic de Transport Públic Metropolità dedicat al Sistema de Gestió i Ajuda a l'Explotació a la Regió Metropolitana de Barcelona, World Trade Center de Barcelona.

- Jornades Alstom a Barcelona sobre Transport Urbà.

- Presentació de l'ATM i Projecte de la Targeta Xip sense contacte com a suport dels títols de transport integrats a la Universitat Politècnica de Catalunya.



- Unitronics, Seminari sobre seguretat en xarxes informàtiques a Barcelona.
- Congrés Transport Award Integrated 2002, Projecte: La implantació del Sistema Tarifari Integrat a Barcelona. Regne Unit.
- Conferència de Institut for International Research España a Madrid sobre "Tecnologías aplicadas a la gestión, control y explotación de Flotas de Servicios Públicos".
- International Transport System España, III Congrés Nacional sobre Sistemas Intel·ligents de Transport: Seguretat, Informació i Tecnologia a Palma de Mallorca.
- Sessions temàtiques sobre tecnologies i aplicacions de la Informació Geoespacial (Fòrum SIG) a l'Institut Cartogràfic de Catalunya.
- Conferència Esri 2002 a Madrid, Presentació del Sistema d'Informació Geogràfica de l'ATM.
- Universitat Politècnica de Catalunya (UPC), Ponència en el "Máster en Sistemas d'Informació geogràfica" .
- Ponència a la "Jornada española de usuarios de Teletlas". Celebrades a Madrid i Barcelona.
- Institut Cartogràfic de Catalunya, Presentació del Sistema d'Informació Geogràfica i Gestió Documental de l'ATM.
- Jornades Geovirtual a Barcelona, Presentació del Sistema d'Informació Geogràfica i Gestió Documental de l'ATM
- Nexus Geogràfics a Barcelona, Presentació del Sistema d'Informació Geogràfica i Gestió Documental de l'ATM.
- Esri España Barcelona, presentació del Sistema d'Informació Geogràfica i Gestió Documental de l'ATM.



- Presentació a la seu del Consorcio de Transportes de Madrid del Sistema d'Informació Geogràfica i Gestió Documental de l'ATM.

- Presentació del Sistema d'Informació Geogràfica de l'ATM a la Universitat Autònoma de Bellaterra.

- V Congreso de Ingeniería del Transporte, celebrat a Santander.

- I Jornada sobre "El transport Públic en Àrees Metropolitanas Espanyoles: Situació actual i Plans de futur" celebrada a València

- Congrés de la International Federation for Housing and Planning (IFHP) sobre "Urban conditions 21" Tianjin, Xina.

Visites a la seu de l'ATM

Durant l'any 2002 s'han produït tot un seguit de visites a la seu de l'ATM per conèixer la seva activitat, entre altres:

- Visita a l'ATM delegació de METROREX de la ciutat de Bucarest per conèixer el funcionament de la institució.

- Visita dels representant d'operadors de Keolis (França) per conèixer la implantació dels autobusos nocturns.

- Jornada de treball a Barcelona amb representants de la província de Tor  (Itàlia) sobre el funcionament de l'Autoritat del Transport Metropol ta.

- Visita de tècnics de modelització del transport de Santiago de Xile.

- Jornada de treball amb representants de les diverses autoritats de transport de Suècia. Descripció de les tasques de l'ATM de Barcelona.

- Visita d'una delegació de la Tel-Aviv Metropolitan Mass Transit System. Presentació de l'ATM i explicació del projecte de la Integració Tarifària.

- Visita d'una delegació de Sevilla per conèixer el funcionament de l'ATM i el Sistema Tarifari Integrat.

- Xerrada sobre l'activitat de l'ATM a diversos representants de transport d'Algèria, dintre d'una setmana de treball a Barcelona a la Universitat Pompeu Fabra.

Trobades relacionades amb la coordinació i millora de serveis urbans i interurbans

Visites a la seu de l'ATM per tractar sobre coordinació, remodelació de serveis o integració tarifària, de representants del Consell Comarcal del Maresme i dels Ajuntaments de Cerdanyola, Martorell, Lli a de Vall, Sant Cebrià de Vallalta, Sabadell, Sant Feliu de Llobregat...

Representants de l'ATM han assistit durant l'any pel mateix motiu a gran nombre de municipis i institucions comarcals: Consell Comarcal de l'Alt Penedès, Consell Comarcal del Maresme, Consell Comarcal del Vallès Occidental, Consell Comarcal del Baix Llobregat, Ajuntament de Vilassar de Mar, Ajuntament de Sant Cugat del Vallès, Ajuntament de La Roca del Vallès, Ajuntament de Mataró, Ajuntament de Sabadell, Santa Eulàlia de Ronçana, Ajuntament de Granollers, etc.



7. ÀMBIT DELS SISTEMES D'INFORMACIÓ

7.1 GESTIÓ DE LA INTEGRACIÓ TARIFÀRIA (SGIT)

Subvenció per a l'adquisició dels Sistemes de Venda i Validació Magnètics

Per tal de dur a terme el pagament efectiu de la subvenció concedida, s'ha realitzat la certificació dels sistemes implantats als operadors a través del Laboratori General d'Assaigs i Investigacions, el qual ha emès els corresponents informes tècnics.

Manual de títols integrats

El manual ha estat actualitzat amb les característiques dels títols 2003.

Cal destacar la parametrització de la doble banda per als títols T-10 1 zona, T-Mes 1 zona, T-50/30 1 zona, així com de la T-Esdeveniment i Passi d'empleat.

Per altra banda, les particularitats d'alguns operadors i municipis de la RMB, han originat la necessitat de modificar les zones lògiques de salts tarifaris.

Grup Tècnic d'Integració Tarifària

Durant l'exercici, s'han desenvolupat les reunions amb periodicitat mensual per definir i resoldre els diferents aspectes tècnics del Sistema de Validació i Venda (SVV).

Les temàtiques abordades pel Grup Tècnic han estat la coordinació dels calendaris i actualitzacions dels sistemes del conjunt d'operadors integrats, per a la implantació del bit de seguiment al sistema, per la implantació de la doble banda, l'actualització de les especificacions tècniques del suport dels títols, el seguiment de la qualitat de gravació i el manteniment dels sistemes instal·lats als operadors, les especificacions del projecte de targeta xip sense contacte, la resolució de les incidències creuades entre operadors, etc.

7.2 SISTEMA D'AJUT A L'EXPLOTACIÓ (SAE)

Coordinar la Direcció d'Obra del projecte d'implantació del SAE

El seguiment de les tasques de coordinació han estat prioritàries, pel que fa a la relació entre els operadors i l'empresa adjudicatària per a la instal·lació dels sistemes als autobusos i centres de gestió dels operadors, coordinació de l'assistència a la direcció d'obra per la xarxa de ràdio del SAE, i la supervisió dels equips instal·lats als autobusos dels diferents operadors.

Finalment s'ha realitzat el seguiment de la formació dels operadors relativa als Centres de Gestió de Flotes, formació de conductors, manteniment, etc.

Obtenció de línies, parades, trajectes i horaris dels operadors

Un cop recollides les coordenades de les parades de les línies dels operadors objecte de la implantació del SAE, s'ha creat durant l'exercici un equip de treball a l'ATM, amb l'objectiu de generar la informació requerida pel SAE relativa a línies, parades, trajectes i horaris que permet efectuar la càrrega de dades imprescindible per iniciar el funcionament del SAE.

Aquesta tasca ha requerit la recollida exhaustiva i en temps real, de tots els horaris nominals per a cadascun dels trajectes elementals que realitzen els autobusos dels diferents operadors, particularitzant per trams horaris (hora punta, hora vall, etc.) i variacions de calendari (festius, vacances, període universitari, nocturn, etc).

Els serveis d'autobús dins de l'àmbit d'integració de l'ATM, són de l'ordre de 400 per cada sentit per als interurbans depenents de DPTOP, i 80 per sentit per als depenents de l'EMT. Ha estat necessari definir els serveis amb la màxima precisió cartogràfica, geogràfica i topològica a 3 nivells (infraestructura, ruta i serveis).

Gestió de la informació intermodal

S'ha generat una proposta d'ubicació dels Pannells Informatius a l'Usuari previstos en la implantació del SAE. També s'ha establert una col·laboració amb la DGPT i la EMT, per a la instal·lació de panells a les marquesines d'ambdues administracions.

Cal destacar per innovador, el projecte per a la connexió dels sistemes d'informació al públic de les estacions d'autobusos depenents de la DGPT, amb el SAE de l'ATM. Això permetrà tenir en temps real, l'hora d'arribada dels autobusos a les esmentades estacions. La primera instal·lació dotada d'aquestes avançades funcionalitats d'informació al client, serà l'estació d'autobusos de l'intercanviador de Quatre Camins.

Gestió del manteniment de SAE 24 hores x 365 dies a l'any

El funcionament del SAE per la dependència del mateix dels diferents operadors, per la comunicació amb els conductors, la seguretat i la monitorització dels autobusos, requereix que els sistemes comuns a tots els operadors estiguin operatius les 24 hores del dia i els 365 dies de l'any.

Aquest requeriment ha estat el condicionant per contractar el manteniment en temps real de la gestió de les comunicacions i els emplaçaments de la Xarxa de Ràdio Trunking del SAE, així com la supervisió, 24x365, de la mateixa des de Collserola.

7.3 PROJECTE DE TARGETA XIP SENSE CONTACTE

Durant l'exercici, s'han iniciat les especificacions del projecte Sistema de Venda i Validació Sense Contacte (SVVSC), el qual té com a objectiu la introducció de títols sense contacte en l'àmbit de la Integració Tarifària. En el període del 2003 al 2005 està previst aplicar aquesta tecnologia als sistemes actuals de venda i validació.

El projecte s'ha estructurat en tres fases diferenciades que són les següents:

- Fase 1: Implantació reduïda del sistema a finals de 2003.
- Fase 2: Generalització del sistema a l'àmbit de la IT al final de 2004.
- Fase 3: Extensió a tots els punts de validació i venda de l'àmbit de la IT a finals de 2005.

7.4 SISTEMA D'INFORMACIÓ GEOGRÀFICA I DOCUMENTAL (SIG-SGD)

Sistema de gestió documental (SGD)

Tot el personal de l'ATM treballa amb el sistema des de començaments de l'any 2002, d'una forma corporativa, estructurada i ordenada.

La Gestió de Biblioteca i Hemeroteca de l'ATM ha estat implantada a principis de l'any 2002.

Finalment dins de l'àmbit de la gestió documental, s'ha desenvolupat una aplicació de Registre d'entrada/sortida, que recull mitjançant un escàner els documents registrats per a la seva posterior consulta en línia des de qualsevol lloc autoritzat de l'organització.

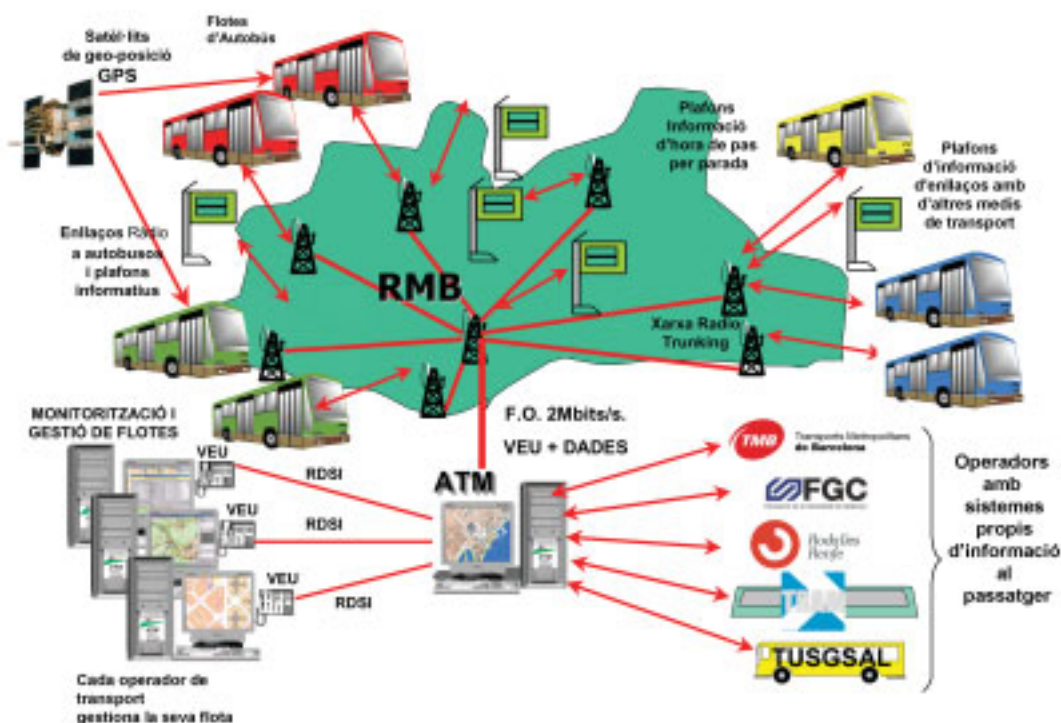
Gestió d'expedients

El funcionament intern de l'ATM està orientat a la tramitació d'expedients administratius procedents de dos orígens:

1. La tramitació de documents dins de l'organització, dels que destaquem aquí dos tipus de generadors:

- Acords de les diferents comissions, i en particular del Consell d'Administració i del Comitè Executiu, dels quals cal efectuar el seguiment i generar els tràmits posteriors fins a la seva execució, així com consultar la seva situació en qualsevol moment.

Visió global del SAE ATM



- Documents entrats a l'ATM pel registre d'entrada, que generen una seqüència de tasques implicades a continuació, dels quals és necessari conèixer el seu estat.

2. La tramitació de documents administratius regulats per la Llei de Contractació de les Administracions Públiques, que poden ser de diferents tipus, entre els quals destaquen, els Convenis, les Subvencions, i la Contractació (Obres, Subministraments, Serveis, Consultoria i Assistència).

En molts casos, els tràmits d'aquests temes donen lloc a expedients administratius.

L'anàlisi de la Gestió d'Expedients ha començat el novembre de 2002, i és previst que finalitzi la programació el primer trimestre de 2003. L'aplicació de la Gestió d'Expedients permetrà el seguiment electrònic de la burocràcia interna i complementa de forma definitiva el procés de gestió documental.

Sistema d'Informació Geogràfica

Durant l'exercici s'ha completat la definició de diferents protocols:

- Normalització simbologia, colors, formats, sortides paper.
- Creació del manual d'estil cartogràfic de l'ATM.
- Generació automàtica d'imatges raster per als usos diversos: presentacions, web, ex. Mobilitat sostenible, Dia sense cotxes, etc.
- Definició model de dades comú.
- Definició format repositori comú.

S'han identificat diferents perfils d'usuaris en relació a les tasques que efectuen. Per una banda, perfils d'usuaris especialitzats, amb funcions d'edició i creació de dades, i per altra banda perfil d'usuaris especialitzats i no especialitzats, que consulten o realitzen anàlisis diverses però sense creació de dades noves.

Els mòduls d'accés a la informació creats per a fins

diversos s'alimenten de la cartografia de base, la infraestructura de xarxa i les dades alfanumèriques relacionades.

Donada la importància del volum assolit, s'ha introduït al sistema la informació documental, les fonts de procedència de la informació, així com d'altres paràmetres que ajuden a descriure-la, -àmbit, data, atributs, etc-, tant des del punt de vista alfanumèric com gràfic -vista ràpida- en l'aplicatiu del SIG destinat a tal fi -catàleg-. La finalitat ha estat tenir un coneixement ràpid de quina és la informació continguda a la Base de Dades del SIG i quin és el seu estat d'actualització.

En relació al tractament de la informació per l'usuari que genera mapes, s'han realitzat arxius de simbolització que, entre d'altres avantatges, suposen la estandarització de la simbologia final.

Pel que fa a la infraestructura ferroviària (Metro, FGC...), s'ha realitzat segons el manual d'estil propi de cada operador.

Com a conseqüència d'aquest procés de consolidació que s'està portant a terme, s'ha produït, per una banda, la generació d'un document d'especificacions tècniques dels arxius gràfics en format digital (CAD o GIS) integrats en els treballs encarregats per l'ATM a tercers, i per l'altra, l'interès per part del projecte IDEC d'Infraestructura de Dades Espacials de Catalunya -que es troba en fase final d'implementació per part de la Generalitat de Catalunya, per tal que l'ATM hi estigui integrada.

Intranet

Tots els usuaris de l'ATM poden accedir al SIG via un navegador Intranet amb funcions de consulta, anàlisi i presentació proporcionades per un servidor de mapes desenvolupat específicament per a l'ATM.

S'ha inclòs la consulta de les metadades de la base de dades del SIG.

Finalment l'enllaç SIG-SGD permet associar la documentació i la informació gràfica representada en els mapes, per tal que sigui accessible per a tots els usuaris i des d'ambdós entorns.

Enllaç SIG-SGD

S'ha implementat la funció d'enllaç entre el SIG i el SGD.

La característica principal és l'associació entre la documentació i la informació gràfica representada en i pels mapes, -arxiu de visualització, imatge, arxiu de plot-teig...-, amb la possibilitat de conèixer amb quina informació i amb quina versió de la Base de Dades s'ha generat el mapa.

Tenint en compte que és accessible per a tots els usuaris i des d'ambdós entorns, un aspecte interessant és la possibilitat que qualsevol usuari de l'ATM pugui plotejar un mapa realitzat amb el SIG, tenint en compte que podrà consultar la mida paper i dispositiu d'impressió addient.

La consulta d'informació documental associada a objectes gràfics visualitzables amb la Intranet, també s'ha fet realitat.

Enllaç ATMAX-SIG

S'ha realitzat la implementació d'assistents per a l'execució d'algorismes d'anàlisi de xarxes amb l'ATMax amb la tecnologia del programari GIS de base de l'ATM amb la finalitat principal de facilitar l'accés a càlculs complexos de persones no necessàriament coneixedores del funcionament de l'ATMax, visualitzar-los en el SIG i amb els resultats obtinguts de l'ATMax editar mapes de qualitat.

Integració del SAE amb el SIG

Consistent en l'intercanvi bidireccional d'elements de la base de dades del SAE i la corporativa de l'ATM amb la finalitat d'assegurar el treball de forma transparent amb dades procedents del SAE per a tasques de planificació de serveis, d'anàlisis diverses: assignació de

trànsits, utilització de dades de demanda a partir de la informació recollida procedent dels autobusos gestionats remotament, etc.

L'aparició de la nova versió del vialer navegable de Teleatlas ha suposat el replanteig de les rutines implementades per a l'intercanvi bidireccional d'elements de la base de dades del SAE i el SIG de l'ATM, ja que presenta diferències estructurals imprevisibles respecte de l'anterior. Aquesta casuística ha ocasionat, així mateix, que calgui adequar el desenvolupament de l'ATMax a tal fi.

En el futur no es preveu cap altra tasca d'aquestes característiques, donat que s'ha assolit ja el 100% de recobriment de l'àrea de gestió del SAE.

Enllaç SIG-SGIT

En un context de consolidació d'ambdós sistemes, s'ha realitzat una primera versió d'explotació d'informació al SIG, procedent del Sistema de Gestió de la Integració Tarifària, consistent en la possibilitat de generar temàtics de les validacions i vendes mensuals efectuades en les estacions ferroviàries de l'RMB.

7.5 CARTOGRAFIA

Inmersos en un procés d'actualització i millora constants, s'ha anat completant la base d'informació geogràfica, destacant el cobriment a escala 1:5000 de tot l'àmbit de l'ATM amb ortofoto color. En relació a la informació de base del transport públic col·lectiu destaca la substitució de la infraestructura ferroviària d'FGC i Renfe per la subministrada pels mateixos operadors, generant-se el corresponent versionat de la Base de Dades per tal de permetre l'accés a la documentació històrica de l'ATM.

Un altre impacte important ha estat la càrrega d'una nova versió del vialer que cobreix ja el 100% de l'àmbit de l'ATM, i és el que ha servit de base per a la generació de la informació necessària per al SAE.



8. ÀMBIT DEL SERVEI D'ADMINISTRACIÓ

8.1 ASSESSORIA JURÍDICA

En primer lloc, s'ha exercit la secretaria del Consell d'Administració, del Comitè Executiu, de la Comissió Econòmica i de la Comissió Tècnica de l'ATM. En l'exercici d'aquesta actuació s'han elaborat les actes, s'han certificat i notificat els acords i s'han custodiat.

També, s'ha donat suport al Director General en el seguiment dels acords del Consell d'Administració. En aquest sentit, s'han preparat requeriments als responsables del compliment dels acords; s'han fet gestions prop d'altres secretaries generals, etc.

Pel que fa a la Comissió Jurídica de l'ATM, en la qual hi estan representats responsables de les assessories jurídiques de les administracions consorciades, se n'ha coordinat l'actuació. En l'exercici d'aquesta tasca s'han preparat les ordres del dia, les actes i, s'ha tingut cura de fer les propostes de dictamen.

S'ha format part del grup de treball que proposa mesures contra el frau en els transports públics. S'ha tingut cura, especialment, de proposar les mesures de caire jurídic.

En el camp de l'assessoria jurídica cal remarcar una primera tasca en la vessant dels processos de contractació. En l'exercici 2002, els expedients que han comportat una càrrega de treball més important han estat: el seguiment de les incidències jurídiques del contracte del Tramvia Diagonal-Baix Llobregat; el procediment de contractació del Tramvia Sant Martí-Besòs i el procediment de contractació del material mòbil de les línies 5 i 9 del metro de Barcelona.

Una segona vessant són els processos d'expropiació que tenen com a beneficiària l'ATM. Són especialment destacables els expedients d'expropiació que s'ha portat a terme durant l'any 2002, en els termes municipals

per on transcorre el Tramvia del Baix Llobregat.

Igualment s'ha prestat assessorament jurídic en la redacció dels acords del Consell d'Administració que ho han requerit i s'ha tingut cura del corresponent expedient administratiu.

Finalment l'assessoria jurídica dona suport al Director i a la resta de serveis de l'ATM en la redacció dels convenis que se signen amb d'altres administracions o amb operadors de transport públic i s'ha tingut cura de la seva adequació a dret.

8.2 COMPTABILITAT I TRESORERIA

Execució del pressupost del 2002 : control i seguiment de les diverses partides pressupostàries per a cadascuna de les classificacions orgàniques vinculades als diferents serveis de l'ATM.

Preparació pressupost 2003: d'acord amb les necessitats de cada servei, Administració elabora l'avantprojecte de despesa. Amb la previsió de les Administracions Consorciades i les previsions del Sistema d'Integració Tarifària es calcula l'avantprojecte d'ingressos. Aquests documents es presenten a la Comissió Econòmica i al Comitè Executiu per a la seva valoració. Posteriorment el Consell d'Administració procedeix a l'aprovació del Pressupost.

Pel que fa a la tresoreria, s'han rendibilitzat al màxim els excedents derivats dels desfasaments entre el cobrament de les administracions i el pagament als operadors, durant els tres primers trimestres de l'any. A partir del mes d'octubre, l'excedent ha disminuït considerablement atesa la liquidació del Contracte Programa 1998-2001.

Pel que fa al control de saldos bancaris, es realitza un seguiment sistemàtic de tots els ingressos i els pagaments que es produeixen periòdicament, obtenint d'aquesta manera una informació actualitzada dels saldos reals i els saldos futurs a curt termini.

Manteniment de les operacions de Tresoreria per un import total de 39 milions d'euros amb quatre entitats financeres.

Un indicador de l'increment de l'activitat pressupostària és el nombre d'assentaments comptabilitzats, que per a l'exercici 2002 s'estima en 7.100, que suposen un increment del 70% respecte a l'any 2001.

8.3 CONTRACTACIÓ I TRAMITACIÓ ADMINISTRATIVA

- Suport als tràmits de contractació del Consorci: 25 procediments negociats i 10 concursos convocats i el contracte de concessió del sistema de tramvia Sant Martí-Besòs (Estació del Nord - Glòries - Gran Via - Fòrum 2004 - Sant Adrià de Besòs - Badalona).
- Redacció dels plecs administratius de tots els concursos.
- Exercici de la secretaria de les meses de contractació.
- Control i revisió dels expedients de subvencions.
- Suport a l'auditoria externa per a l'elaboració dels comptes anuals i a la Sindicatura de Comptes per a la seva revisió.

8.4 PERSONAL

Durant l'exercici 2002 la plantilla de personal ha experimentat un increment de 3 treballadors.

En data 11 de febrer s'aprova el calendari laboral, jornada i vacances per a l'exercici 2002, amb una fixació de la jornada setmanal en 37,5 hores.

En data 26 de juliol se signà un acord en matèria de retribucions, que estableix les condicions de l'increment salarial i les seves revisions per als anys 2002 i 2003, l'esquema de futurs increments, la implantació del tiquet restaurant, i finalment la concessió de bestretes i altres tipus de mesures de conciliació del treball amb la vida familiar.



8.5 FINANÇAMENT DEL SISTEMA

• Contracte-Programa AGE-ATM i Conveni de Finançament 1999-2001

S'han elaborat informes sobre els pressupostos de l'any 2002 tramesos pels dos operadors públics. Aquest informe serveix d'eina per verificar els pressupostos de les dues empreses i validar que segueixen les previsions que estableix el Contracte-Programa, així com per estimar el càlcul de les aportacions de les diferents administracions.

Així mateix s'han realitzat les propostes de liquidació de l'exercici 2001, i de l'acumulat del període 1998-2001, dels dos Contrates-Programa.

• Conveni de Finançament 2002-2005

L'esborrany del nou Conveni de Finançament 2002-2005 s'ha actualitzat, dissenyant-lo com a refosa dels anteriors Contracte-Programa AGE - ATM i Conveni de Finançament ATM - Ad. Consorciades.

S'ha realitzat el seguiment trimestral de l'evolució de les principals magnituds econòmiques dels Plans d'Empresa 2002-2005 i de l'evolució de les subvencions rebudes per l'ATM de les diferents Administracions compromeses.

8.6 DADES D'ACTIVITAT

Al llarg de l'any s'han realitzat 6 Consells Administració i 11 Comitès Executius. La Comissió Tècnica i la Comissió Econòmica s'han reunit en 10 ocasions. La Comissió Jurídica ha celebrat 4 reunions i finalment el Comitè de Seguiment de la Integració s'ha reunit 11 vegades.

9. INCORPORACIÓ DE L'AMTU AL SI DE L'ATM

El dia 18 de novembre de 2002 es va signar el conveni d'adhesió de l'Agrupació de Municipis titulars de serveis de Transport Urbà de la regió metropolitana de Barcelona (AMTU) a l'ATM, en compliment de l'acord del Consell d'Administració de l'ATM de 13 de desembre de 2001, que va modificar els Estatuts de l'ATM, per possibilitar la representació dels Ajuntaments amb serveis de transport urbà exteriors a la primera corona a través d'aquesta Entitat.

La finalitat del conveni és la de permetre a l'ATM el poder consultar, informar, coordinar i participar de les seves accions envers el transport públic metropolità amb aquells ajuntaments titulars de transport urbà adherits a l'AMTU; i a aquests, el de tenir informació, poder participar, ésser escoltats i prendre part en la presa de decisions de l'ATM.

A tal fi, l'AMTU ha designat representants en tots els òrgans de govern i consulta de l'Autoritat del Transport Metropolità.







Informe d'Auditoria

3

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

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

**Informe d'auditoria dels Estats i Comptes Anuals
de l'exercici 2002**

Febrer 2003

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

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

Julian Hernandez, 8, haison, esp.
Tel. 91 388 21 80 - Fax 91 759 96 12
28043 Madrid

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

INFORME D'AUDITORIA DELS ESTATS I COMPTES ANUALS

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

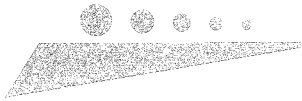
- 1 - Hem auditat els estats i comptes anuals de l'AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ, CONSORCI PER A LA COORDINACIÓ DEL SISTEMA METROPOLITÀ DE TRANSPORT PÚBLIC DE L'ÀREA DE BARCELONA (en endavant ATM), que comprenen el balanç de situació al 31 de desembre de 2002, el compte de resultats, la liquidació del pressupost i la memòria corresponents a l'exercici anual acabat en la data esmentada, la formulació dels quals és responsabilitat dels Administradors de l'ATM. La nostra responsabilitat és expressar una opinió sobre els esmentats estats i comptes anuals en el seu conjunt, basada en el treball realitzat d'acord amb les normes d'auditoria generalment acceptades que requereixen l'examen, mitjançant la realització de proves selectives, de l'evidència justificativa dels estats i comptes anuals i l'avaluació de la seva presentació global, dels principis comptables aplicats en l'àmbit de les administracions públiques i de les estimacions realitzades.
- 2 - Els administradors de l'ATM presenten, a efectes comparatius, amb cadascuna de les parts del balanç, del compte de resultats i del quadre de finançament, a més de les xifres de l'exercici 2002, les corresponents a l'exercici anterior. La nostra opinió es refereix exclusivament als estats i comptes anuals de l'exercici 2002. Amb data 26 de març de 2002 vàrem emetre el nostre informe d'auditoria sobre els estats i comptes anuals de l'exercici 2001, en el qual vàrem expressar una opinió favorable.
- 3 - Tal i com s'esmenta en la Nota 12.3 de la memòria que s'adjunta, actualment està en negociació entre l'ATM, l'Administració General de l'Estat i les Administracions Consorciades, el Contracte-Programa que hauria de preveure les aportacions de les Administracions per cobrir les necessitats de finançament del transport metropolità per al període 2002-2005 així com la liquidació del Contracte-Programa anterior. Només per a l'exercici 2002 l'ATM tenia previst avançar als operadors públics un total de 35,8 milions d'euros en excés respecte de les aportacions consignades a compte per les diferents Administracions, import que per a l'exercici 2003 arriba fins als 86 milions d'euros en total. En espera del desenllaç d'aquestes negociacions el Consell d'Administració de l'ATM ha aprovat realitzar aquestes aportacions mitjançant la disposició d'operacions de tresoreria.
- 4 - En la nostra opinió professional, llevat de l'efecte dels ajustaments que poguessin ser necessaris si es conegués el desenllaç final de la incertesa descrita en el paràgraf anterior, els estats i comptes anuals de l'exercici 2002 adjunts expressen, en tots els aspectes significatius, la imatge fidel del patrimoni i de la situació financera de l'ATM al 31 de desembre de 2002, dels resultats de les seves operacions reflectits en el compte de resultats i en la liquidació de pressupost adjunts i dels recursos obtinguts i aplicats durant l'exercici anual acabat en aquesta data, i contenen la informació necessària i suficient per a la seva interpretació i comprensió adequades, de conformitat amb els principis i normes de comptabilitat per a les administracions públiques, que guarden uniformitat amb els de l'exercici anterior.

Barcelona, 25 de febrer de 2003

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

Enric Ribas i Miràngels





ESTATS I COMPTES ANUALS DE L'EXERCICI 2002



AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

BALANÇOS DE SITUACIÓ A 31-12-2002 I 31-12-2001

ACTIU		
	2.002	2.001
IMMOBILITZAT MATERIAL	5.643.558,80	6.346.278,96
CONSTRUCCIONS	309.881,96	309.881,96
MAQUINÀRIA, INSTALL·LACIONS I ESTRIS	50.519,33	49.646,70
MOBILIARI	72.784,59	70.685,18
EQUIPS PER A PROCESSOS D'INFORMACIÓ	207.705,58	162.225,17
INSTALL·LACIONS COMPLEXES ESPECIALITZADES	5.942.982,18	5.916.729,71
AMORTITZACIÓ ACUMULADA DE L'IMMOBILITZAT MATERIAL	-940.314,84	-162.889,76
IMMOBILITZAT IMMATERIAL	781.946,72	728.196,82
SOFTWARE	880.629,84	800.962,24
ALTRE IMMOBILITZAT IMMATERIAL	22.926,81	12.416,46
AMORTITZACIÓ ACUMULADA DE L'IMMOBILITZAT IMMATERIAL	-121.609,93	-85.181,88
INVERSIONS INFR. I BENS US GENERAL	0,00	4.831.878,67
INFRAESTRUCTURA I BENS DESTINATS A L'ÚS GENERAL	0,00	4.831.878,67
DEUTORS	23.041.105,82	34.383.873,48
DEUTORS PER DRETS RECONEGUTS.PRESSUPOST CORRENT	22.831.141,07	26.559.535,10
DEUTORS PER DRETS RECONEGUTS.PRESSUPOSTOS TANCATS	29.946,10	7.454.173,66
HISENDA PUBLIC. DEUTORA PER IVA	0,00	297.435,69
ALTRES DEUTORS NO PRESSUPOSTARIS	180.018,65	72.729,03
COMPTES FINANCERS	23.286.173,48	18.653.724,05
FIANCES A CURT TERMINI	18.888,24	18.888,25
ENTREGUES EN EXECUCIÓ D'OPERACIONS	8.808.015,20	0,00
CAIXA	0,00	0,00
ALTRES PARTIDES PENDENTS D'APLICACIÓ	400,03	400,03
BANCs I INSTITUCIONS DE CRÉDIT. COMPTES OPERATIUS	13.079.485,41	5.025.412,74
BANCs I INSTITUCIONS DE CRÉDIT. COMPTES RESTINGITS DE RECA	211.010,11	0,00
BANCs I INSTITUCIONS DE CRÉDIT. COMPTES FINANCERS	1.168.374,49	13.609.023,03
FORMALITZACIÓ	0,00	0,00
AJUSTOS PER PERIODIFICACIÓ	3.026.031,06	521.077,49
DESPESES AVANÇADES		0,00
INGRESSOS DIFERITS	3.026.031,06	521.077,49
RESULTAT DE L'EXERCICI	453.631,82	
TOTAL ACTIU	56.232.447,70	65.465.029,48
COMPTES CONTROL PRESSUPOSTARI	956.157,70	0,00
PRESSUPOST DE DESPESES D'EXERCICIS POSTERIORs	956.157,70	0,00
COMPTES D'ORDRE	7.048.145,98	7.894.232,37
AVALS REBUTS	7.031.317,98	7.894.232,37
AVALS PROVISIONALS	16.828,00	0,00

El Director General,

La Cap d'Administració,



AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

BALANÇOS DE SITUACIÓ A 31-12-2002 I 31-12-2001

PASSIU		
	2.002	2.001
PATRIMONI I RESERVES	5.334.882,99	3.258.868,04
PATRIMONI	5.334.882,99	3.258.868,04
SUBVENCIIONS DE CAPITAL	5.263.686,40	8.653.062,85
DEL SECTOR ESTATAL	4.831.840,76	5.352.754,44
DE COMUNITATS AUTÒNOMES	431.845,64	3.300.308,41
DEUTES A CURT TERMINI	30.036.074,42	37.454.222,87
CREDITORS PER OBLIG. REC. I PAG.ORDENATS PRESS.C	21.522.257,04	30.639.224,15
CREDITORS PER OBLIG. RECONEG. PRESS.TANCATS	81.049,97	97,38
HISENDA PÚBLICA, CREDITORA PER CONCEP. FISCALS	36.670,54	69.266,15
SEGURETAT SOCIAL, CREDITORA	5.224,51	4.655,49
HISENDA PÚBLICA, CREDITORA PER IVA	316.113,62	
ALTRES CREDITORS NO PRESSUPOSTARIS	176.409,79	383.325,44
FIANCES A CURT TERMINI	25.742,99	55.741,16
CREDITORS PER DEVOLUCIONS D'INGRESSOS	0,00	68,23
OPERADORS PER INTEGRACIÓ TARIFÀRIA	7.872.605,96	6.301.844,88
AJUSTOS PER PERIODIFICACIÓ	15.597.803,89	14.022.860,76
DESPESES DIFERIDES	5.033.888,48	759.369,30
INGRESSOS AVANÇATS	10.563.915,41	13.263.491,46
RESULTAT DE L'EXERCICI		2.076.014,95
TOTAL PASSIU	56.232.447,70	65.465.029,48
COMPTES CONTROL PRESSUPOSTARI	956.157,70	0,00
DESPESES COMPROMESSES D'EXERCICIS POSTERIORIS	956.157,70	0,00
COMPTES D'ORDRE	7.048.145,98	7.894.232,37
AVALISTES	7.031.317,98	7.894.232,37
DEPOSITANTS D'AVALS PROVISIONAL	16.828,00	0,00

El Director General,

La Cap d'Administració



AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

COMPTES DE RESULTATS CORRESPONENTS ALS EXERCICIS ACABATS EL 31-12-2002 I 31-12-2001

	2002	2001
INGRESSOS EXPLOTACIÓ	518.895.288,49	443.528.372,98
VENDES DE SERVEIS	260.135.189,94	218.211.085,40
INGRESSOS FINANCERS	635.659,12	1.342.501,30
INDEMNITZACIONS	0,00	0,00
TRANSFERÈNCIES DE L'ADM. GENERAL DE L'ESTAT	105.171.430,87	83.139.880,42
TRANSFERÈNCIES DE COMUNITATS AUTÒNOMES	78.715.200,79	74.320.235,42
TRANSFERÈNCIES D'ENTITATS LOCALS	74.049.835,07	66.495.636,38
TRANSFERÈNCIES DE L'EXTERIOR	0,00	12.529,50
REINTEGRAMENTS DE PRESSUPOSTOS TANCATS	186.388,57	0,00
ALTRES INGRESSOS	1.584,13	6.504,57
DESPESES D'EXPLOTACIÓ	519.336.807,59	447.774.108,17
SOUS I SALARIS	1.280.925,46	1.078.412,50
INDEMNITZACIONS PER RAÓ DE SERVEI	49.079,57	49.542,10
COTITZACIONS SOCIALS A CÀRREC DE L'ENTITAT	279.292,12	238.393,61
ALTRES DESPESES SOCIALS	8.191,93	3.870,52
ARRENDAMENTS	115.186,85	78.268,92
REPARACIONS I CONSERVACIÓ	298.066,75	61.514,60
SUBMINISTRAMENTS	19.351,92	18.618,92
COMUNICACIONS	52.176,94	41.711,22
TREBALLS REALITZATS PER ALTRES EMPRESES	258.348.358,02	215.232.398,29
PRIMES D'ASSEGURANCES	13.851,81	7.761,02
MATERIAL D'OFICINA	75.351,46	83.131,07
DESPESES DIVERSES	486.266,47	1.344.003,08
TRANSFERÈNCIES A OPERADORS PÚBLICS	216.875.209,57	192.345.635,67
TRANSFERÈNCIES A ENTITATS LOCALS	26.083.520,49	22.431.596,51
TRANSFERÈNCIES A INSTITUCIONS SENSE FINAL. LUCRE	2.500,00	1.202,02
TRANSFERÈNCIES A OPERADORS PRIVATS	14.948.551,74	14.414.400,12
TRIBUTS ESTATALS	400.926,49	343.647,98
MARGE BRUT	-441.519,10	-4.245.735,19
DESPESES FINANCERES	410,39	0,00
ALTRES DESPESES FINANCERES	410,39	
AMORTITZACIONS I PROVISIONS	813.853,15	96.668,18
AMORTITZACIÓ DE L'IMMOBILITZAT MATERIAL	777.425,09	75.606,13
AMORTITZACIÓ DE L'IMMOBILITZAT IMMATERIAL	36.428,06	21.062,05
RESULTAT NET	-1.255.782,64	-4.342.403,37
RESULTATS EXTRAORDINARIS	802.150,82	6.418.418,32
MODIFICACIÓ OBLIGACIONS PRESSUPOSTOS TANCATS	0,00	0,00
RESULTAT DE L'EXERCICI	-453.631,82	-4.342.403,37

El Director General,

La Cap d'Administració



AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

Exercici comptable : 2002

24/02/02

RESUM DE LIQUIDACIÓ DEL PRESSUPOST 2002

CAPÍTOL	CONSIGNACIÓ INICIAL	MODIFICACIONS	CONSIGNACIÓ DEFINITIVA	DRETS RECONEGUTS	DRETS RECAPTATS	PENDENT COBRAMENT	ESTAT D'EXECUCIÓ	%
3: Taxes i altres ingr.	243.983.541,24	15.992.401,56	259.975.942,80	260.322.923,51	259.899.017,21	423.906,30	-346.980,71	100,13%
4: Transfer. corrents	267.254.272,81	-15.421.978,86	251.832.293,95	251.066.953,68	229.636.364,58	21.430.589,10	765.340,27	99,70%
5: Ingressos patrimon.	400.875,08	0,00	400.875,08	635.658,98	635.658,98	0,00	-234.783,90	158,57%
7: Transferències capital	0,00	3.906.578,68	3.906.578,68	3.906.578,68	2.929.933,01	976.645,67	0,00	100,00%
8: Rom. Tres.fin.IRC	0,00	14.164.768,80	14.164.768,80	0,00	0,00	0,00	14.164.768,80	0,00%
TOTAL INGRESSOS	511.638.689,13	18.641.770,18	530.280.459,31	515.932.114,85	493.100.973,78	22.831.141,07	14.348.344,46	97,29%
CAPÍTOL	CONSIGNACIÓ INICIAL	MODIFICACIONS	CONSIGNACIÓ DEFINITIVA	OBLIGACIONS RECONEGUDES	OBLIGACIONS PAGADES	PENDENT PAGAMENT	ESTAT D'EXECUCIÓ	%
1: Personal	1.730.103,08	-26.000,00	1.704.103,08	1.565.197,34	1.538.606,49	26.590,85	138.905,74	91,85%
2: Compra béns i serveis	244.527.484,26	16.939.678,90	261.467.163,16	258.054.998,07	257.212.464,62	842.533,45	3.412.165,09	98,69%
3: Despeses financeres	123.207,48	0,00	123.207,48	410,36	410,36	0,00	122.797,12	0,33%
4: Transfer. corrents	259.186.470,01	-3.708.202,95	255.478.267,06	255.043.321,23	234.522.047,48	20.521.273,75	434.945,83	99,83%
6: Inversions	662.315,35	4.158.814,81	4.821.130,16	164.882,87	140.586,05	24.296,82	4.656.247,29	3,42%
7: Transfer. Capital	5.409.108,94	1.277.479,38	6.686.588,32	398.149,63	290.587,46	107.562,17	6.288.438,69	5,95%
TOTAL DESPESES	511.638.689,12	18.641.770,14	530.280.459,26	515.226.959,50	493.704.702,46	21.522.257,04	15.053.499,76	97,16%

El Director General,

La Cap d'Administració,



[Handwritten signature]

AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

Exercici comptable : 2002
24/02/02

RESUM DE LIQUIDACIÓ D'AGRUPACIÓ D'EXERCICIS TANCATS

CAPÍTOL	CONSIGNACIÓ INICIAL	MODIFICACIONS	CONSIGNACIÓ DEFINITIVA	DRETS RECONEGUTS	DRETS RECAPTATS	PENDENT COBRAMENT	ESTAT D'EXECUCIÓ	%
0.- Exercicis tancats	34.013.708,79	0,00	34.013.708,79	34.013.708,79	33.983.762,69	29.946,10	0,00	100,00%
TOTAL INGRESSOS	34.013.708,79	0,00	34.013.708,79	34.013.708,79	33.983.762,69	29.946,10	0,00	100,00%
CAPÍTOL	CONSIGNACIÓ INICIAL	MODIFICACIONS	CONSIGNACIÓ DEFINITIVA	OBLIGACIONS RECONEGUDES	OBLIGACIONS PAGADES	PENDENT PAGAMENT	ESTAT D'EXECUCIÓ	%
0.- Exercicis tancats	30.639.321,46	0,00	30.639.321,46	30.639.321,46	30.558.271,49	81.049,97	0,00	100,00%
TOTAL DESPESES	30.639.321,46	0,00	30.639.321,46	30.639.321,46	30.558.271,49	81.049,97	0,00	100,00%
DIFERÈNCIES INGIDESP	3.374.387,33	0,00	3.374.387,33	3.374.387,33	3.425.491,20	-51.103,87		

El Director General,

La Cap d'Administració,



AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

Exercici comptable : 2002

ROMANENT LÍQUID DE TRESORERIA A 31-12-2002

1. (+) DEUTORS PENDENTS DE COBRAR A FINAL DE L'EXERCICI		31.868.409,29
De Pressupost d'Ingressos. Exercici Corrent	22.831.141,07	
De Pressupost d'Ingressos. Pressupostos tancats	29.946,10	
D'operacions comercials	0,00	
D'altres operacions no pressupostàries	9.007.322,12	
Menys = Saldos de cobrament dubtós	0,00	
Menys = Ingressos realitzats pendents d'aplicació definitiva	0,00	
2. (-) CREDITORS PENDENTS DE PAGAMENT A FINAL DE L'EXERCICI		30.036.074,42
De Pressupost de despeses. Exercici Corrent	21.522.257,04	
De Pressupost de despeses. Pressupostos tancats	81.049,97	
De pressupost d'ingressos	0,00	
D'operacions comercials	0,00	
D'altres operacions no pressupostàries	8.432.767,41	
Menys = Pagaments realitzats pendents d'aplicació definitiva	0,00	
3. (+) FONS LÍQUIDS EN LA TRESORERIA A FINALS DE L'EXERCICI		14.458.870,01
4. ROMANENT DE TRESORERIA AFECTAT A DESPESES AMB FINANÇAMENT FINALISTA		13.115.102,36
5. ROMANENT DE TRESORERIA PER A DESPESES GENERALS (1-2+3-4)		3.176.102,52
ROMANENT DE TRESORERIA TOTAL		16.291.204,88

El Director General,

La Cap d'Administració



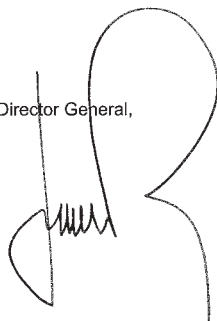
AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

Exercici comptable : 2002

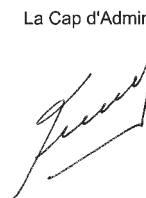
RESULTAT PRESSUPOSTARI A 31-12-2002

1. DRETS RECONEGUTS NETS	515.932.114,85	
2. OBLIGACIONS RECONEGUDES NETES	515.226.959,50	
3. RESULTAT PRESSUPOSTARI (1-2)		705.155,35
4. DESVIACIONS POSITIVES DE FINANÇAMENT	14.054.506,24	
5. DESVIACIONS NEGATIVES DE FINANÇAMENT	0,00	
6. DESPESES FINANÇADES AMB ROMANENTS LÍQUIDS DE TRESORERIA	13.045.881,06	
7. RESULTAT D'OPERACIONS COMERCIALS	0,00	
8. RESULTAT PRESSUPOSTARI AJUSTAT (3-4+5+6+7)		-303.469,83

El Director General,



La Cap d'Administració,






**MEMÒRIA DE L'EXERCICI 2002 DE
L'AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ, CONSORCI
PER A LA COORDINACIÓ DEL SISTEMA METROPOLITÀ DE
TRANSPORT PÚBLIC DE L'ÀREA DE BARCELONA**



Nota 1 - INFORMACIÓ GENERAL

1.1 - Naturalesa de l'Entitat

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

1.2 - Objectiu

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

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

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





- Gestió del finançament del sistema per part de les administracions i control dels ingressos, costos i inversions de les empreses prestadores del servei.
- Ordenació de tarifes.
- La publicitat, la informació i les relacions amb els usuaris.
- Altres referents al marc normatiu futur.

1.3 - Organització

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

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

Nota 2 - BASES DE PRESENTACIÓ

2.1 - Règim comptable

D'acord amb pronunciaments de la "Intervención General de la Administración del Estado", són aplicables als Consorcis les normes de caràcter general vigents per a l'administració local, amb aquelles particularitats que puguin fixar els Estatuts. Per aquest motiu, els estats i comptes anuals de l'ATM de l'exercici 2002 han estat preparats d'acord amb la normativa principal recollida a la següent legislació:



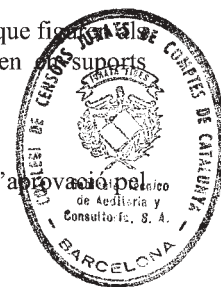
- a) Llei 39/1988 de 28 de desembre, reguladora de les Hisendes Locals.
- b) R.D. 500/1990 de 20 d'abril, pel qual es desenvolupa el capítol primer del títol sisè de la Llei 39/1988.
- c) Instrucció de Comptabilitat de l'Administració Local (ICAL), de 17 de juliol de 1990.
- d) Documents sobre principis comptables, emesos per la Comissió de Principis i Normes Comptables Públiques, creada per Resolució de la Secretaria d'Estat d'Hisenda de 28 de desembre de 1990.

2.2 - Estats i comptes anuals

- a) Els estats i comptes anuals de l'exercici 2002 són els següents:

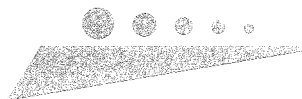
- Liquidació del Pressupost.
- Balanç de Situació.
- Compte de Resultats.
- Memòria.

- b) Els saldos dels estats i comptes anuals són coincidents amb els que figuren als registres de comptabilitat de l'ATM, els quals s'instrumenten en suports informatitzats.
- c) Els estats i comptes anuals de l'exercici 2002 resten pendents d'aprovació pel Consell d'Administració.



2.3 - Imports monetaris

A manca d'indicació en contrari, els imports monetaris d'aquesta memòria s'expressen en euros.



Nota 3 - NORMES DE VALORACIÓ

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

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

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

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

- Construccions
- Maquinària, instal·lacions i estris
- Mobiliari
- Equips procés informació
- Instal·lacions complexes especialitzades



8

8

10

4

4-10

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

- e) Les inversions de l'exercici es comencen a amortitzar des del moment en què entren en funcionament.
- f) La baixa de les inversions en infraestructures i béns destinats a l'ús general, amb càrrec al compte de "Patrimoni lliurat a l'ús general", es registra comptablement quan les inversions han finalitzat totalment.

3.2 - Immobilitzat immaterial

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

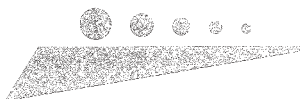
3.3 - Deutors

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

3.4 - Subvencions de capital i ingressos avançats

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





3.5 - Deutes a curt termini

Reflecteixen el valor nominal de les obligacions pendents de pagament, les quals són en tots els casos, amb venciment inferior a dotze mesos.

3.6 - Ingressos i despeses

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

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

3.7 - Impost sobre Societats

D'acord amb la naturalesa de l'ATM i en aplicació de la Llei 43/95, de l'Impost sobre Societats, aquesta es troba exempta de l'Impost i no està subjecta a retencions a compte pels rendiments financers que obtingui.

Nota 4 - IMMOBILITZAT MATERIAL I INVERSIONS EN INFRAESTRUCTURA I BENS DESTINATS A L'ÚS GENERAL

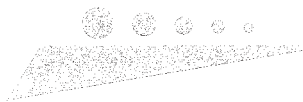
- 4.1 - Els moviments comptables registrats pels comptes que integren l'immobilitzat material de l'ATM al llarg de l'exercici 2002 es detallen en el quadre que s'insereix en la pàgina següent.



- Construccions
- Maquinària, instal·lacions i estris
- Mobiliari
- Equips procés informació
- Instal·lacions complexes especialitzades
- IMMOBILITZAT MATERIAL

Jul 2

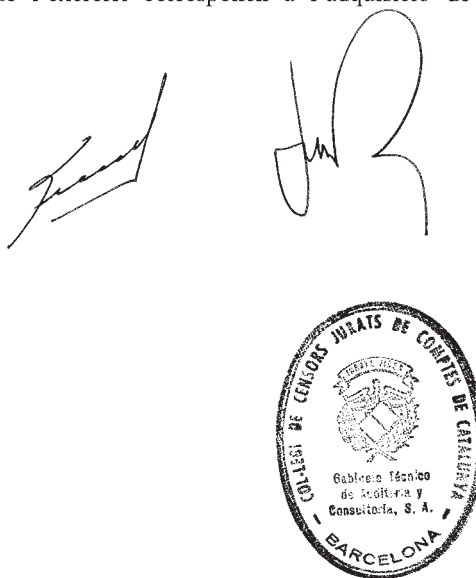




- 4.2 - Les inversions de l'exercici corresponen bàsicament a la resta del desenvolupament del Sistema de Gestió i Ajuda a l'explotació (SAE) i del sistema de validació i venda integrat, així com a l'adquisició de diversos equips informàtics.
- 4.3 - En data 5 de desembre de 2001 es va formalitzar un conveni entre l'ATM i Gestió d'Infraestructures, S.A. (GISA) pel qual aquesta empresa adquireix a l'ATM, per compte de la Generalitat de Catalunya, els treballs tècnics i estudis en relació al projecte de la línia 9 de metro. Aquesta operació s'ha formalitzat en l'exercici 2002 i s'abona per GISA en els anys 2002 i 2003 per un import total de 2.076 milers d'euros (IVA exclòs). En l'exercici 2002 s'han rebut 1.518 milers d'euros per aquest concepte i en l'exercici 2003 es rebran els 558 milers d'euros restants, havent-se registrat per l'ATM com a ingressos diferits. En virtut d'aquest conveni s'ha registrat una baixa per l'import total de 4.832 milers d'euros a l'epígraf d'inversions en infraestructures i béns destinats a ús general, que en part s'han compensat amb baixes de subvencions de capital per 2.736 milers d'euros, i s'ha reconegut un resultat extraordinari negatiu de 20 milers d'euros (Nota 9.2).

Nota 5 - IMMOBILITZAT IMMATERIAL

- 5.1 - Els moviments comptables registrats pels comptes que componen l'epígraf d'immobilitzat immaterial es detallen en el quadre que s'insereix en la pàgina següent.
- 5.2 - Les inversions més importants de l'exercici corresponen a l'adquisició de programes informàtics diversos.



IMMOBILITZAT IMMATRIAL

VALOR DE COST		FONS D'AMORTITZACIÓ		Valor Net
Saldo 1.1.2002	Inversions	Saldo 1.1.2002	Dotacions	31.12.2002
800.962,24	79.667,60	74.627,88	33.754,15	772.247,81
12.416,46	10.510,35	10.553,99	2.673,91	9.698,91
813.378,70	90.177,95	85.181,87	36.428,06	781.946,72

- Software
- Altre immobilitzat immaterial

[Handwritten signature]



Nota 6 - DEUTORS

- 6.1 - El saldo al 31 de desembre de 2002 de l'epígraf de Deutors per drets reconeguts presenta la següent composició (Nota 12.3):

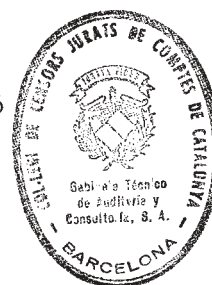
• Contracte-Programa:		
- Generalitat de Catalunya	20.055.733,91	
- Ajuntament de Barcelona	<u>1.374.815,19</u>	21.430.549,10
• Ministerio de Fomento		976.645,67
• Altres		<u>453.892,40</u>
		<u>22.861.087,17</u>

- 6.2 - El saldo del Ministerio de Fomento correspon a l'import pendent de cobrament de la seva aportació 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 (Conveni del 8 de maig del 2002). L'aportació total prevista per part del Ministerio de Fomento, 3.907 milers d'euros, resta pendent d'aplicació a despeses a 31 de desembre de 2002 i es troba registrada a l'epígraf d'ingrés avançat.

Nota 7 - COMPTES FINANCERS

- 7.1 - L'epígraf "Bancs i Institucions de Crèdit" presenta el següent detall al tancament de l'exercici:

• Comptes operatius:		<u>13.079.485,41</u>
• Comptes restringits de recaptació		<u>211.010,11</u>
• Comptes financers:		
- Banesto (cessió pagaré)		529.892,12
- Bankprime (cessió deute)		<u>638.482,37</u>
		<u>1.168.374,49</u>
		<u>14.458.870,01</u>



- 7.2 - El saldo de l'epígraf "Lliuraments en Execució d'Operacions" correspon als pagaments efectuats als operadors TMB i FGC en concepte d'aportacions del Contracte-Programa 2002-2005, amb el següent detall (Nota 12.3):

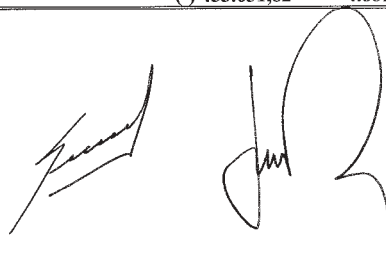
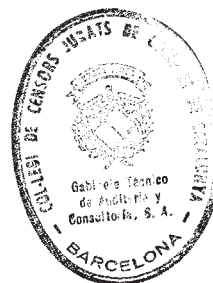
• Transports de Barcelona, S.A. i Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. (TMB)	7.387.114,35
• Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC)	1.420.900,85
	<u>8.808.015,20</u>

- 7.3 - L'ATM té concertades diverses operacions de tresoreria amb entitats de crèdit fins un límit de 27 milions d'euros que a 31 de desembre de 2002 no estaven disposades.

Nota 8 - PATRIMONI I RESERVES I RESULTAT DE L'EXERCICI

Els fons propis de l'ATM han tingut el següent moviment durant l'exercici 2002:

	Saldo 1.1.2002	Aplicació Resultat 2001	Resultat 2002	Saldo 31.12.02
• Patrimoni	3.258.868,04	2.076.014,95	-	5.334.882,99
• Resultat de l'exercici	2.076.014,95	(-) 2.076.014,95	(-) 453.631,82	(-) 453.631,82
	<u>5.334.882,99</u>	-	<u>(-) 453.631,82</u>	<u>4.881.251,17</u>

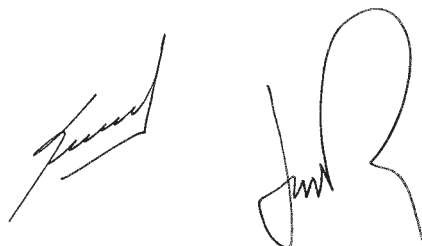
Nota 9 - SUBVENCIONS DE CAPITAL I INGRESSOS AVANÇATS

- 9.1 - Les subvencions procedents del sector estatal corresponen a fons del Contracte-Programa (Nota 12.3) aplicats al desenvolupament d'un sistema de gestió i ajut a l'exploració a l'ATM i a les empreses de transport públic en règim de gestió indirecta (veure Nota 4.1, epígraf d'Instal·lacions complexes especialitzades),

• Saldo a 1 de gener de 2002	<u>5.352.754,44</u>
• Inversió de l'exercici 2002	<u>16.376,81</u>
• Aplicació a resultats (amortització econòmica)	<u>(-) 537.290,49</u>
• Saldo a 31 de desembre de 2002	<u>4.831.840,76</u>

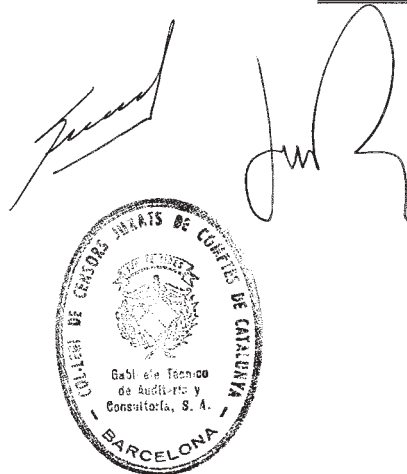
- 9.2 - Les subvencions de Comunitats Autònomes inclouen el finançament de les inversions realitzades per l'ATM relatives al sistema de validació i venda integrat. En aquest exercici s'han cancel·lat la totalitat de subvencions rebudes pel finançament d'actuacions de la línia 9 del metro de Barcelona (Nota 4.3).

• Saldo a 1 de gener de 2002	<u>3.300.308,41</u>
• Baixa subvencions línia 9 metro de Barcelona	<u>(-) 2.736.333,15</u>
• Inversió de l'exercici 2002	<u>9.875,66</u>
• Aplicació a resultats (amortització econòmica)	<u>(-) 142.005,28</u>
• Saldo a 31 de desembre de 2002	<u>431.845,64</u>




9.3 - Els ingressos avançats tenen la següent composició:

• Transferències de Contracte-Programa 2002-2005 pendents d'aplicació (Nota 12.3)		<u>4.674.456,48</u>
• Transferències de Contracte-Programa 1998-2001 pendents d'aplicació (Nota 12.3)		<u>(-) 264.659,17</u>
• Transferència de l'INRSO pel desenvolupament d'un programa d'accessibilitat en les renovacions de flota de les línies regulars d'autobusos:		
- Aportació total 2000	480.809,68	
- Aplicat a ingressos exercici 2000	(-) 11.192,77	
- Aplicat a ingressos exercici 2001	(-) 283.444,13	
- Ingres avançat any 2000	<u>186.172,78</u>	
- Aportacions totals 2001 i 2002	<u>961.619,36</u>	<u>1.147.792,14</u>
• Transferència relativa al conveni de 2 de juny de 2000 entre la Generalitat de Catalunya i l'ATM pel finançament del sistema de validació i venda integrat a les empreses operadores en règim de gestió indirecta dins l'àmbit de l'ATM:		
- Aportació total	7.212.145,25	
- Aplicat a ingressos d'exercici 2000	(-) 131.351,20	
- Aplicat a Subvencions de capital a l'exercici 2001	(-) 558.145,44	
- Aplicat a ingressos d'exercici 2001	(-) 5.273.034,29	
- Aplicat a Subvencions de capital a l'exercici 2002	(-) 9.875,66	
- Aplicat a ingressos d'exercici 2002	<u>(-) 139.991,38</u>	<u>1.099.747,28</u>
• Aportació del Ministerio de Fomento per al pas sota la A-2 (Nota 6.2)		<u>3.906.578,68</u>
		<u>10.563.915,41</u>



Nota 10 - CREDITORS

- 10.1 - El saldo a 31 de desembre de 2002 de l'epígraf de Creditors per obligacions reconegudes i pagaments ordenats presenta la següent composició (Nota 12.3):

• TMB	12.656.470,72
• FGC	8.270.285,34
• Altres	676.550,95
	<u>21.603.307,01</u>

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

- 10.2 - L'epígraf d'"operadors 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 (Nota 12.2). El detall del saldo net es el següent:

<u>OPERADOR</u>	<u>Saldo a pagar (a cobrar)</u>
• TMB	8.390.836,25
• FGC	(-) 3.849.579,47
• RENFE	6.642.968,59
• Logista, S.A.	(-) 1.542.464,16
• Comercial Servicio Quinielas	(-) 651.039,84
• Altres operadors i comercialitzadors	(-) 1.118.115,41
	<u>7.872.605,96</u>



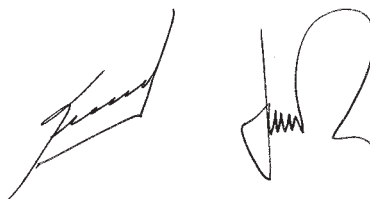


10.3 - El saldo de l'epígraf "despeses diferides" inclou els següents conceptes:

• Despeses a liquidar a l'exercici 2003 per Integració Tarifària (Nota 12.2)	2.551.186,75
• Compensacions per Integració Tarifària del més de desembre de 2002 (Nota 12.2)	2.468.310,94
• Altres conceptes	14.390,79
	<u>5.033.888,48</u>

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 2002, les quals han estat ingressades per l'ATM el 20 de gener de 2003.
- 11.3 - El saldo del compte Hisenda Pública creditora per I.V.A. correspon a la liquidació de desembre de 2002, ingressada el 30 de gener de 2003.




Nota 12 - INGRESSOS I DESPESES

12.1 - Ingressos per vendes de serveis

Al 31 de desembre de 2002 aquest epígraf presenta la següent composició:

• Venda de títols integrats	244.617.642,87
• Repercussió de les despeses de gestió del sistema tarifari integrat	11.779.600,44
Ingressos del sistema tarifari integrat (Nota 12.2)	<u>256.397.243,31</u>
• Serveis de planificació i coordinació. Participació en les despeses de funcionament de l'ATM:	
– Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A.	1.199.955,84
– Transports de Barcelona, S.A.	1.199.955,84
– Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya	1.028.533,68
	<u>3.428.445,36</u>
• Facturacions a tercers del Centre d'Informació TransMet	<u>309.501,27</u>
	<u>260.135.189,94</u>

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 i T-DIA) i repercuteix als operadors les despeses de gestió del sistema. Per altra banda l'ATM es fa càrrec de liquidar els ingressos assignats a cada operador en funció dels viatgers transportats (validacions i enquestes), de les despeses de gestió del sistema (edició dels títols, comissions de comercialització, rebuig, auditoria, enquestes i comunicació) i de les compensacions econòmiques acordades amb els operadors.



b) El detall de despeses incorregudes en l'exercici 2002, en virtut de l'exposat, és el següent:

• Despeses per serveis de transport de viatgers (ingressos assignats als operadors)	<u>243.347.426,76</u>
• Despeses de gestió del sistema	
– Comissions de comercialització de títols	9.988.734,96
– Edició de títols	766.884,81
– Altres	<u>785.229,73</u>
	<u>11.540.849,50</u>
• Despesa neta no repercutida al sistema (prorrata provisional I.V.A. no deduïble i altres)	<u>(-) 282.850,40</u>
• Despeses pendents de liquidar de l'exercici anterior	<u>(-) 759.369,30</u>
• Periodificació de despeses a liquidar a l'exercici 2003:	
– Despeses per serveis de transport de viatgers	2.369.649,22
– Despeses de gestió	<u>181.537,53</u>
	<u>2.551.186,75</u>
• Despeses del sistema tarifari integrat (Nota 12.1)	<u>256.397.243,31</u>

c) Addicionalment l'ATM liquida, amb el finançament rebut del Contracte-Programa 2002-2005 (Nota 12.3), les següents compensacions per integració tarifària, a les empreses operadores (epígraf de transferències a operadors privats):

• Compensacions Integració Tarifària	9.468.721,20
• Compensacions servei nocturn	2.853.369,97
• Compensacions Integració Tarifària mes de desembre 2002 (Nota 10.3)	<u>2.468.310,94</u>
	<u>14.790.402,11</u>





En el decurs de l'exercici 2003 està previst que es pugui tancar l'import de l'eventual compensació a liquidar a RENFE en concepte d'Integració Tarifària dels exercicis 2001 i 2002, despesa que en tot cas estaria coberta amb el finançament del Contracte-Programa 2002-2005.

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

- a) En data 14 de desembre de 1999 es va signar el Contracte Programa període 1999-2001 entre l'Administració General de l'Estat (AGE) i l'ATM que tenia per objecte regular les relacions recíproques relatives al finançament del transport públic regular de viatgers en l'àmbit geogràfic d'actuació, de les empreses públiques (en endavant empreses): Transports de Barcelona, S.A., Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. i Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, departament de Ferrocarrils, línies: Catalunya-Sarrià i Catalans, donant continuïtat a diversos aspectes dels Contractes-Programa relatius al trienni precedent 1995-1997.

Adicionalment, contemplava diverses actuacions a emprendre per l'ATM en relació als operadors de transport públic interurbà de superfície en l'àmbit geogràfic de continu urbà connex a Barcelona.

En la mateixa acta de signatura d'aquest contracte també es va formalitzar el conveni de finançament entre l'ATM i les Administracions Consorciades, pel qual aquestes cobreixen les aportacions a què es va comprometre l'ATM en el Contracte-Programa subscrit amb l'AGE.

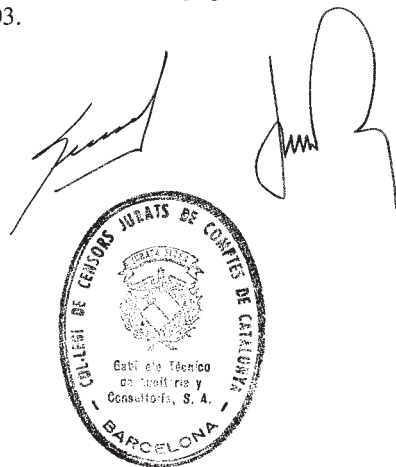
- b) El 27 d'abril de 2000 es van formalitzar els Contractes-Programa de l'ATM amb les empreses operadores, en virtut dels quals l'ATM aplicava els fons rebuts de les Administracions en el nivell necessari per a la total cobertura del compte de resultats i del finançament de les inversions de FGC i TMB (inclòs el compromís de finançament del material mòbil de la línia II, associat al Contracte-Programa 1995-97). Adicionalment l'ATM també realitzava les aportacions previstes per al sanejament financer de TMB i per a l'amortització del deute d'FGC.



- c) Pel que fa a les aportacions als operadors del transport públic interurbà de superfície en l'àmbit geogràfic de continu urbà connex a Barcelona (gestió indirecta), l'ATM i l'EMT van formalitzar en data 27 d'abril de 2000 un conveni que regulava les relacions interinstitucionals entre ambdues administracions durant el període de vigència del Contracte-Programa abans esmentat.
- d) A la data de tancament de l'exercici 2002 es trobaven en curs les negociacions entre les diferents administracions implicades, del Contracte-Programa i Convenis de Finançament relatius al període 2002-2005. Per a l'exercici 2002 i, d'acord amb els contractes vigents fins a l'exercici 2001, l'AGE i les Administracions Consorciades han inclòs una partida per al finançament del transport en els seus pressupostos atès que es intenció de totes les administracions el donar continuïtat a aquest marc de finançament.

Com a conseqüència del desfasament produït entre les necessitats de finançament dels operadors i les aportacions consignades de les diferents administracions, el Consell d'Administració de l'ATM, en sessió de 4 de juliol, acorda entre d'altres:

- Autoritzar l'ATM a fer ús d'operacions de tresoreria per fer front al dèficit d'aportacions de les administracions de l'exercici 2002 per import de 35.824 milers d'euros.
- Sol·licitar a les Administracions Consorciades que en el Contracte-Programa 2002-2005 incloguin una partida específica per afrontar el pagament a l'ATM del capital i les despeses financeres generades per aquesta operació.
- Sol·licitar als operadors TMB i FGC que limitin les seves despeses corrents de l'any 2002 i, difereixin el pagament i execució d'inversions fins a l'any 2003.





Posteriorment, el Consell d'Administració de l'ATM, en sessió de 12 de desembre de 2002, va aprovar ampliar l'acord d'utilització d'operacions de tresoreria fins a 86 milions d'euros, per tal de cobrir addicionalment una part del dèficit d'aportacions per a l'exercici 2003. També es va acordar encomanar als serveis de l'ATM el disseny d'un Pla de finançament que permeti donar compliment als compromisos adquirits per les Administracions Consorciades, en relació amb els diferents operadors de transport, i a les actuacions d'ampliació d'oferta ja acordades i incloses en la proposta de nou Contracte-Programa, actualment en negociació amb l'AGE.

Les administracions consorciades, Generalitat de Catalunya, en sessió de Govern del dia 4 de febrer de 2003, Ajuntament de Barcelona, per resolució d'Alcaldia de 24 de febrer de 2003 i EMT per acord del Consell Metropolità de 13 de febrer de 2003, han ratificat els acords del Consell d'Administració de l'ATM de 4 de juliol de 2002 i 12 de desembre de 2002 pels quals s'autoritza l'ATM a concertar i fer us de les operacions de tresoreria esmentades.

Fins a 31 de desembre de 2002 l'ATM ha lliurat als operadors un import de 8.808 milers d'euros per aquest concepte, sobre el total de 35.824 milers d'euros previstos per a l'exercici 2002. Aquest lliurament s'ha registrat a l'epígraf de "Lliuraments en Execució d'Operacions", Nota 6.2.

- e) En el quadre resum que segueix, es detallen les transferències rebudes a l'exercici 2002 per l'ATM de les Administracions, pel Contracte-Programa 1999-2001 (inclòs 1998) i per l'exercici 2002, així com les aportacions que aquesta ha realitzat als operadors en virtut dels acords amb cadascun d'ells i les despeses relatives a les actuacions en relació als operadors de transport públic interurbà en règim de gestió indirecta. El resum previ és el següent, en milers d'euros:

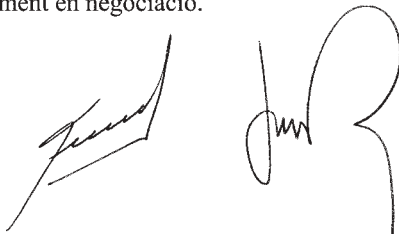


	<u>Ingressos</u>	<u>Despeses</u>
• Contracte – Programa	257.937 (1)	257.767 (1)
• Altres	-	143
• Compte de resultats	257.937	257.910

Les despeses per contracte programa que es reflecteixen en el quadre resum posterior inclouen un import liquidat per l'ATM per inversions en el Sistema de Gestió i Ajuda a l'Explotació (S.A.E.) de 16 milers d'euros (Nota 4.3). El finançament corresponent a aquesta inversió s'ha imputat com a subvencions de capital (Nota 9.1).

- f) Com a conseqüència del retall pressupostari aplicat en l'exercici 2001 per les diferents administracions, l'ATM va aportar als operadors TMB i FGC un import inferior al previst en els Contractes-Programa corresponents.

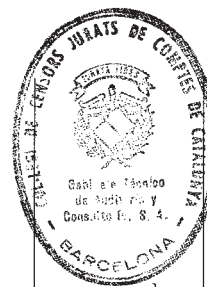
Una vegada tancades les necessitats de finançament reals dels diferents operadors per al període 1998-2001, tant per l'ATM com per l'AGE (subjecte a la revisió de la IGAE), s'ha determinat un defecte d'aportació a TMB i FGC per aquest concepte de 13.541 milers d'euros i de 5.863 milers d'euros respectivament. En l'exercici 2002, l'ATM ha aportat en concepte de avançament a compte d'aquesta liquidació del Contracte-Programa 1999-2001, un import de 12.092 milers d'euros (8.439 milers d'euros a TMB i 3.653 milers d'euros a FGC) que correspon pràcticament amb l'import que per aquest concepte tenia pendent d'aplicació a 31 de desembre de 2001. La diferència pendent de liquidar per l'ATM als operadors (7.312 milers d'euros) haurà de ser finançada dins el marc del nou Contracte-Programa actualment en negociació.



- (1) Inclouen a ingrés i a despesa un total 2.468 milers d'euros corresponents a les compensacions per integració tarifària de desembre 2002 pendents d'aplicar a pressupost (Nota 10.3 i 12.2). La periodificació de despeses s'ha registrat amb abonament a l'epígraf de "Despeses Diferents" i la periodificació d'ingressos amb càrrec a l'epígraf d'Ingressos Diferits.
- (2) No inclouen les transferències corrents i de capital aplicades a resultats extraordinaris (Nota 12.5).



RESUM APORTACIONS CONTRACTE-PROGRAMA (milers d'euros)				
	Drets reconeguts		Cobraments	
	2002	2002	2002	Pendent de cobrament al 31.12.2002
INGRESSOS				
2002				
• AGE	92.364		92.364	-
• Generalitat de Catalunya	80.234 (2)		60.178	20.056
• Ajuntament de Barcelona	47.871		46.496	1.375
• EMT	27.598		27.598	-
	248.067		226.636	21.431
TOTAL	248.067		226.636	21.431
	Obligacions liquidades		Pagaments	Pendent de pagament al 31.12.2002
DESPESES	2002	2002		
2002 (3)				
• TMB	159.731		147.480	12.251
• FGC	45.052		36.782	8.270
• EMT (Gestió indirecta)	26.084		26.084	-
• Execució directa ATM	12.526		12.500	26
Liquidació 1998-2002	243.393		222.846	20.547
• TMB	8.439		8.439	-
• FGC	3.653		3.653	-
	12.092		12.092	-
TOTAL	255.485		234.938	20.547
INGRESSOS ANTICIPATS (Nota 9.2)	11.828 (1)			4.410



(1) Correspon al total d'ingressos pendents d'aplicar corresponents al Contracte-Programa 1999-2001 a 31 de desembre de 2001.
 (2) No inclouen les aportacions de capital efectuades directament per la Generalitat de Catalunya a FGC i previstes en el Contracte-Programa (23.139 milers d'euros).
 (3) No s'inclouen les aportacions realitzades extrapressupostàriament de les quals s'han pagat un total de 8.808 milers d'euros dels 35.824 milers d'euros compromesos (Nota 6.2).

12.4 - Despeses de personal

La plantilla de l'ATM al 31 de desembre de 2002 distribuïda per categories professionals, incloent una persona en comissió de serveis de TMB es detalla a continuació:

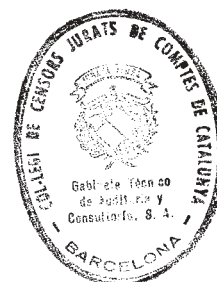
<u>Categoria</u>	<u>Nombre d'empleats</u>
• Director General	1
• Director Tècnic	1
• Secretaria General	1
• Cap de Servei	5
• Cap d'unitat	5
• Tècnic superior	4
• Tècnic grau mitjà	8
• Secretaria de Direcció	2
• Administratius	7
• Auxiliar Administratius	2
	<u>36</u>

Durant l'exercici 2002 l'ATM ha disposat d'un empleat adscrit en comissió de serveis (d'acord amb el conveni subscrit a l'efecte amb TMB). En aquest sentit l'epígraf de treballs realitzats per altres empreses inclou un total de 50 milers d'euros corresponents a aquest concepte.

12.5 - Resultats extraordinaris

Aquest epígraf del Compte de resultats té la següent composició:

- Transferència de capital aplicada a atorgar transferències de capital a empreses operadores (Nota 9.3)
- Subvencions de capital aplicades, correlacionades amb l'amortització econòmica (Nota 9.1 i 9.2)
- Altres

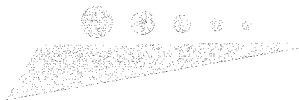


139.991,38

679.295,77

(-) 17.136,33

802.150,82

**Nota 13 - ALTRES CONSIDERACIONS**

- 13.1 - 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.

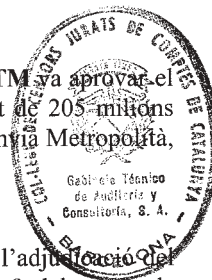
En el decurs de l'exercici 2002 el Consell d'Administració de l'ATM ha aprovat la incorporació de modificacions en obres d'urbanització del projecte que sumen 10,5 milions d'euros, així com una modificació del traçat inicial que suposa una inversió addicional de 6,1 milions d'euros. Tot això ha incrementat el pressupost del projecte constructiu, aprovat pel Consell d'Administració de l'ATM del 13 de juny de 2001, dels 230,8 milions d'euros inicials a 247,4 milions d'euros (I.V.A. inclòs).

Actualment les obres estan en procés d'execució per part de l'adjudicatari (Tramvia Metropolità, S.A.).

Els terrenys afectats per les expropiacions relatives a aquest projecte formen part del domini públic del Consorci de l'ATM, que actua com a beneficiari en atenció al risc assumit en relació amb 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 aquesta inversió fins al moment de la seva reversió.

- 13.2 - El 12 de desembre de 2002, el Consell d'Administració de l'ATM va aprovar el projecte constructiu del Tramvia Glòries-Besòs, per un import de 205 milions d'euros, així com el contracte definitiu amb l'adjudicatari (Tramvia Metropolità, S.A.).

- 13.3 - En aquest mateixa data el Consell d'Administració va aprovar l'adjudicació del concurs per al subministrament de trens per a les línies 5 i 9 del metro de Barcelona, per un valor total dels trens de 464 milions d'euros. Cal esmentar que aquests trens no seran adquirits per l'ATM sinó que en disposarà mitjançant un contracte de "renting".



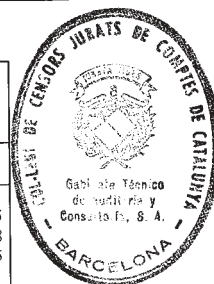
Nota 14 - QUADRE DE FINANÇAMENT

Els recursos obtinguts durant els exercicis 2002 i 2001, 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	2002	2001	ORÍGENS	2002	2001
Recursos aplicats en l'exercici	299.322,72		Recursos generats en l'exercici	-	1.707.920,28
Adquisicions d'immobilitzat			Subvencions de capital	26.252,47	5.812.350,74
Material i Infraestructura	74.704,93	7.373.399,60	Alienacions d'immobilitzat	2.075.793,80	-
Immaterial	90.177,96	494.970,26	Disminució del capital circulant	-	348.098,84
Augment del capital circulant	1.637.840,66	-			
	2.102.046,27	7.868.369,86		2.102.046,27	7.868.369,86

VARIACIONS DEL CAPITAL CIRCULANT				
	2002		2001	
	AUGMENTS	DISMINUCIONS	AUGMENTS	DISMINUCIONS
Deutors	-	11.342.767,66	-	13.037.579,73
Comptes financers	4.632.449,43	-	-	21.110.330,60
Deutes a curt termini	7.418.148,45	-	19.966.664,47	-
Ajustaments per periodificació	930.010,44	-	13.833.147,02	-
	12.980.608,32	11.342.767,66	33.799.811,49	34.147.910,33
Variació del capital circulant	-	1.637.840,66	348.098,84	-
	12.980.608,32	12.980.608,32	34.147.910,33	34.147.910,33

CONCILIACIÓ DEL RESULTAT DE L'EXERCICI AMB ELS RECURSOS GENERATS/(APLICATS)		
	2002	2001
Resultat de l'exercici segons Compte de Resultats	(-) 453.631,82	2.076.014,95
Dotacions a l'amortització	813.853,15	96.668,18
Resultats extraordinaris	19.751,72	(-) 464.762,85
Subvencions de capital aplicades	(-) 679.295,77	-
RECURSOS GENERATS/(APLICATS) EN L'EXERCICI	(-) 299.322,72	1.707.920,28



[Handwritten signatures]





Estadístiques del Sistema:
Transmet Xifres
Indicadors del transport
EMQ 2001

4

Estadístiques del Sistema TransMet Xifres 2002

El Transmet Xifres és una estadística oficial inclosa en el Pla estadístic de Catalunya 2002-2005, aprovat a la llei 8/2001 de juny, i recull les principals dades de la xarxa de transport públic col·lectiu de la Regió Metropolitana de Barcelona: oferta (nombre de línies, longitud de la xarxa, cotxes-km, etc.) i demanda (viatges i recaptació).

La xarxa ferroviària de transport públic amb les seves 11 línies, té una longitud de més de 650 km i un total de 290 estacions (117 a la xarxa de metro i funicular, 70 a FGC i 103 a Rodalies Renfe). La xarxa d'autobús, per altra banda, s'estén per més de 7.000 km de xarxa en gairebé 440 línies, que comptabilitzen un total de més de 7.000 parades.

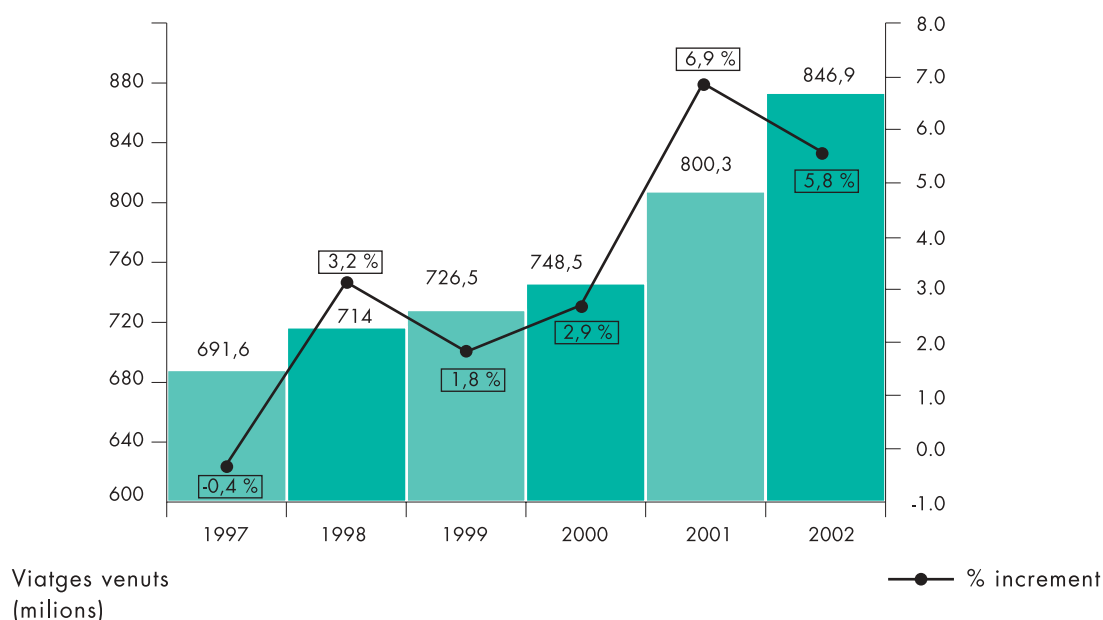
El Sistema Tarifari Integrat ja comptava, al finals de l'any 2001, amb la majoria dels operadors metropolitans, tant urbans com interurbans. Cal destacar que l'1 de gener del 2002 es culminà tot el procés d'incorpo-

ració de la xarxa de Rodalies Renfe al Sistema. En aquesta mateixa data també s'hi incorporaren els transports urbans de Castellbisbal i de Mataró.

Durant l'any 2002 s'han comptabilitzat 800,05 milions de viatges en transport públic col·lectiu regular dins l'àmbit de la regió metropolitana ampliada fins als límits de Rodalies. Aquest nombre global de viatges es compon dels viatges realitzats amb títols integrats més aquells realitzats amb els títols de caràcter monomodal dels mateixos operadors.

La transformació de títols venuts a viatges, per tal de poder comparar l'evolució en els darrers anys, dona una xifra de viatges totals venuts de 846,9 milions, que representa un increment respecte del 2001 de 5,8%. Aquesta xifra suposa que s'ha produït un increment acumulat de viatgers del 12,7% respecte a la situació anterior a la integració tarifària.

Evolució de viatgers en transport públic col·lectiu a la RMB 1997 - 2002





DADES BÀSIQUES 2002

	Línies	Longitud xarxa (km)	Vehicles-km (millions)	Viatges (milions) 2002	Δ 02/01 (%)	Recaptació (ME)
FMB (metro)	5	84	61,0	322,0	5,3%	138,35
FGC (1a Corona)	2	24	11,6	40,1	8,9%	13,25
Rodalies Renfe (1a Corona)	4	94	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
TB (autobusos)	103	879	40,0	189,8	1,4%	82,72
Autobusos EMT	67	848	19,2	52,6	10,1%	23,27
Total 1a Corona STI		1.929	-	-	-	-
Autobusos Generalitat	196	4910	24,4	24,1	8,8%	20,43
FGC (Resta STI)	2	120	16,2	29,9	13,6%	25,54
Rodalies Renfe (Resta STI)	4	332	61,8 ⁽¹⁾	110,9 ⁽¹⁾	7,0%	87,52 ⁽¹⁾
Altres autobusos urbans	72	521	9,5	30,6	3,5%	15,13
Total Resta STI		5.883	-	-	-	-
TOTAL STI		7.813	243,8	800,05	5,8%	406,19

(1) Dada Total operador n.d. No disponible.

TRANSPORT FERROVIARI. 2002

Primera Corona STI	Cotxes-km (millions)	Δ 02/01 (%)	Viatges (milions) 2002	Δ 02/01 (%)	Trens/hora punta i sentit
Metro					
Línia 1	15,7	-0,1%	62,7	3,2%	16
Línia 2	6,5	20,1%	47,9	10,5%	16
Línia 3	13,5	15,6%	96,5	8,8%	16
Línia 4	12,4	-12,6%	47,8	-3,8%	13
Línia 5	12,9	2,2%	66,5	6,1%	18
Total	61,0	2,3%	322,0	5,3%	
FGC					
Línia Barcelona-Vallès	7,0	0,5%	29,6	7,5%	30
Línia Llobregat-Anoia	4,6	3,2%	10,6	13,0%	11
Total	11,6	1,6%	40,1	8,9%	
Rodalies RENFE					
C-1	n.d.	-	n.d.	-	10
C-2	n.d.	-	n.d.	-	14
C-3	n.d.	-	n.d.	-	2
C-4	n.d.	-	n.d.	-	13
Total	n.d.	-	n.d.	-	
Total 1a Corona STI	-	-	-	-	

Resta STI					
Ferrocarrils suburbans i de rodalia					
FGC					
Línia Barcelona-Vallès	8,8	0,5%	24,0	14,9%	15
Línia Llobregat-Anoia	7,4	6,5%	5,9	1,0%	11
Total	16,2	3,1%	29,9	13,6%	
Rodalies RENFE ⁽¹⁾					
C-1	18,4 ⁽¹⁾	10,7%	30,9 ⁽¹⁾	12,9%	10 1
C-2	18,9 ⁽¹⁾	0,6%	37,4 ⁽¹⁾	8,9%	14
C-3	5,5 ⁽¹⁾	2,8%	6,7 ⁽¹⁾	2,1%	2
C-4	19,3 ⁽¹⁾	2,8%	35,6 ⁽¹⁾	0,8%	13
Total	62,2 ⁽¹⁾	4,5%	110,9 ⁽¹⁾	7,0%	
Total Resta STI	-	-	-	-	
Total sist. ferroviari metropolità	151,0	3,29%	502,9	6,58%	

Quadre resum	Cotxes-km (millions)	Δ 02/01 (%)	Viatges (milions) 2002	Δ 02/01 (%)	Recaptació (ME)
Metro	61,0	2,3%	322,0	5,3%	138,35
FGC	27,8	2,5%	70,0	10,8%	38,78
Rodalies RENFE	62,3	4,6%	110,9	7,0%	87,59
Total	151,0	3,26%	502,9	6,57%	264,73

n.d. No disponible. (1) Dada Total operador



TRANSPORT EN AUTOBÚS. ANY 2002

Primera Corona STI

	Vehicles-km (millions)	Viatges (millions)2002	Δ 02/01 (%)	Recaptació (ME)
TMB				
Transports de Barcelona	40,02	189,83	1,4%	82,72
Total	40,02	189,83	1,4%	82,72
EMT				
Authosa	0,31	2,15	31,0%	0,54
Mohn, SL	4,62	9,19	14,4%	3,57
Oliveras, SA	1,53	3,91	10,6%	1,29
Rosanbus, SL	1,55	4,72	17,6%	1,71
TCC, SA	1,39	1,96	9,7%	4,40
Tusgsal	9,29	29,80	6,7%	11,48
Altres (2)	0,53	0,91	3,4%	0,27
Total	19,23	52,64	10,1%	23,27
Total 1ª Corona STI	59,25	242,47	4,58%	105,98

Resta STI

Transport interurbà

Asistencia y Servicios, SL	1,66	1,07	59,7%	0,84
Autocars R. Font, SA	0,73	0,83	13,9%	0,63
Empresa Casas, SA	2,90	2,34	11,6%	2,04
Empresa Sagalés, SA	3,22	3,15	5,5%	2,54
Empresa Plana	1,09	1,76	1,4%	1,25
La Hispano Igualadina, SA	3,00	1,33	19,2%	2,04
FY TSA	2,19	2,04	51,9%	2,03
La Vallesana, SA	0,83	0,89	9,2%	0,60
Sarbus (Martí i Renom, SA)	3,16	4,91	0,2%	3,58
Soler i Sauret, SA	1,91	3,05	6,0%	1,96
Altres (14)	3,72	2,68	0,8%	2,92
Total transport interurbà	24,41	24,05	8,83%	20,43

Transport urbà de competència municipal

Altres autobusos urbans

Autobusos de Granollers	0,33	0,94	-10,1%	0,58
CTSA-Mataró Bus	1,15	4,38	7,9%	2,00
Transports Públics, SA (Rubí)	0,56	1,26	2,1%	0,53
TUS, S.Coop CL (Sabadell)	2,64	12,08	1,0%	5,56
Sarbus+Sáiz (Sant Cugat)	0,69	0,92	82,1%	0,28
TMESA (Terrassa)	2,55	9,30	1,5%	5,10
TCC (Vilanova i la Geltrú)	0,24	0,47	1,0%	0,27
Altres (24)	1,35	1,28	9,2%	0,80
Total transport urbà	9,51	30,64	3,45%	15,13





Estadístiques del Sistema

Indicadors d'activitat 2002

Des de l'any 1999 es porta a terme una estadística que recull els principals indicadors del Sistema Metropolità de Transport Públic Col·lectiu de la RMB amb periodicitat semestral.

A continuació es defineixen els paràmetres que componen el conjunt d'indicadors d'activitat del transport públic metropolità:

Nivell d'oferta

1.- Nombre de línies

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

2.- Longitud de xarxa (Km)

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

3.- Cotxe - Km útils recorreguts

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

4.- Places-Km ofertades

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

5.- Estacions/parades

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

6.- Parc mòbil

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

Relació amb el territori

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

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

8.- Cobertura territorial de la xarxa d'autobusos

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

Nivell de demanda

9.- Viatgers totals transportats

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

10.- Trajecte mig mitjà per viatger

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

11.- Viatger-km

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

12.- Viatges- / habitant

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

Qualitat del servei

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

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

14.- Interval mitjà de pas

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

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

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

16.- Antiguitat del parc mòbil

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

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

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

18.- Percentatge parc mòbil adaptat a PMR's

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

19.- Percentatge parc mòbil combustibles no contaminants

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

20.- Nivell d'ocupació:

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

21.- Velocitat comercial

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

Preu

22.- Tarifa mitjana per viatger de pagament directe

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

23.- Tarifa mitjana per viatger total transportat

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

24.- Tarifa mitjana per viatger-km recorregut

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

25.- Subvenció per viatger transportat

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

26.- Utilització títols de transport

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

27.- Seguiment utilització títols integrats:

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

28.- Seguiment nous títols integrats

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

Econòmics

29.- Ingressos tarifaris

- Definició: és la suma de la recaptació més les compensacions per títols socials. Unitat: milers d'euros.



30.- Ingressos totals

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

31.- Cost d'explotació + Amortitzacions

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

32.- Cost total

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

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

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

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

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

35.- Subvenció

- Definició: serà el total de subvencions, a càrrec del Contracte-Programa, rebudes per part de cada un dels operadors. Unitat: milers d'euros.

36.- Inversions Administracions en el SMTPC

- Definició: són les inversions que realitzen anualment les Administracions en el SMTPC no incloses en el C.P. Unitat: milers d'euros.

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

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

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

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

Es presenten a continuació els resultats de l'any 2002, que s'han pogut obtenir a partir de dades procedents dels operadors del transport i de la base de dades de l'ATM.

Indicadors del transport

INDICADOR	Unitats	Variació	Total	Metro	FGC	Renfe	Ferroviari	TB	Resta bus ⁽¹⁾	Bus
OFERTA										
1 Nombre de línies		↑	450	5	2	4	11	103	336	439
2 Longitud xarxa	km	↑	7.812,6	84,3	143,7	426,0	654,0	879,3	6.279,3	7.158,6
3 Cotxe-km. útils recorreguts	M km	↑	242,6	61,0	26,7	61,83	149,5	40,0	53,2	93,2
4 Places-km. ofertades	M plac-km	↑	23.998,0	11.193,6	3.169,1	6.006,93	20.369,7	3.628,3	-	3.628,3
5 Estacions / parades		↑	7.655	117	70	103	290	2.365	5.000	7.365
Intercanviadors		=	19	10	5		12		9	9
6 Parc mòbil		↑	2.639	581	214	162	957	1.007	675	1.682
RELACIONS AMB EL TERRITORI										
7 Cobertura territorial infr. fixa	% pobl.	=	55%							
8 Cobertura territorial autobusos	% pobl.	n.d.	n.d.							
DEMANDA										
9 Viatgers totals transportats	M viatgers	↑	800,05	322,0	70,0	110,9	502,9	189,8	107,3	297,1
10 Trajecte mig per viatger	km	↑	7,2	5,2	10,8	21,2	9,5	3,3	-	3,3
11 Viatger-km.	M viat.-km	↑	5.409,2	1.674,4	753,0	2.355,38	4.782,7	626,4	-	626,4
12 Viatges / Habitant	viat/hab-any	↑	190,4	142,4	27,2	31,4	195,5		25,4	70,6
QUALITAT										
13 Nota mitjana		n.d.	6,8	6,7	6,9		6,7	6,9	-	6,9
14 Intèrval mig de pas	min	n.d.	-	3'51" a 4'53"	2'6"	4,2/9,5	-	10,3'	20'	-
15 Intèrval mig de pas en hora punta	min	n.d.	-	3'25" a 4'32"	2'5'30"	3/7,5	-	9,03'	18'	-
16 Antiguitat parc mòbil	anys	n.d.	-	17,41	9,9	10	14,5	6,26	-	-
17 Percent. estacions PMR's	% est. equip.	↑	32%	19%	67,1%	24%	32%		-	-
18 Percent. parc mòbil PMR	% aut.equip.	n.d.	-	19,1%	84%	0%	34%	66,7%	-	-
19 Percent. parc mòbil comb no cont.	% veh co nc	n.d.	-	100%	100%	100%	100%	6,95%	-	-
20 Nivell d'ocupació - cotxes-km	viat/veh-km	-	-	5,3	2,6		4,5	4,7	2,0	3,4
Nivell d'ocupació - places-km	viat/pla-km	n.d.	-	0,15	0,23	0,39	0,23	0,17	-	-
21 Velocitat comercial	km/h	n.d.	-	28,3	40,4	52,3	40,4	11,98	-	-

n.d. No disponible.



INDICADOR	Unitats	Variació	Total	Metro	FGC	Renfe	Ferrovitari	TB	Resta bus (1)	Bus
PREU										
22 Tarifa mitjana/ viatger p. directe	euro	n.d.	-	0,456	0,569	0,790	-	0,438	-	-
23 Tarifa mitjana/ viatger transportat	euro	n.d.	-	0,439	0,554	0,790	-	0,461	0,552	-
24 Tarifa mitj./ viatger-km recor.	euro	n.d.	-	0,084	0,052	0,037	-	0,140	-	-
25 Subvenció per viatger	euro	n.d.	-	0,097			-	0,474	-	-
ECONÒMICS										
29 Ingressos tarifaris	milers euro	n.d.	-	141.751,8	38.784,3	87.592,0	268.128,1	84.861,0	-	-
Recaptació	milers euro	↑	403.851,8	138.626,5	38.784,3	87.592,0	265.002,8	80.019,0	58.830,0	138.849,0
Compensacions socials	milers euro	↓	7.967,3	3125,3	-	-	3.125,3	4.842,0	-	4.842,0
30 Ingressos totals	milers euro	↑	440.399,9	152.393,8	46.768,8	87.592,0	286.754,6	94.815,3	58.830,0	153.645,3
31 Cost explot. + amort.	milers euro	↑	442.639,8	177.649,4	95.919,3	-	273.568,7	169.071,1	-	169.071,1
32 Cost total	milers euro	↑	488.629,2	192.278,2	101.025,6	-	293.303,8	195.325,4	-	195.325,4
33 Cost explot. + amort. / cotxe-km	euro/cotxe-km	↑	3,31	2,81	3,60	-	3,12	3,91	-	3,91
34 Cost explot. + amort. / h servei	euro / h	n.d.	-	-	-	-	-	-	-	-
35 Subvenció (Cobrades)	milers euro	↑	191.860,8	35.644,0	55.609,9	-	91.253,9	100.606,9	-	100.606,9
36 Inversions de les Admin. al SMTPC	milers euro	n.d.	-	-	-	-	-	-	-	-
37 Coef. cobertura d'explotació		n.d.	-	102,5%	70,0%	-	-	59,8%	-	-
38 Coef. cobertura total		n.d.	-	79,0%	46,3%	-	-	47,8%	-	-

n.d. No disponible.

Estadístiques del Sistema

Enquesta de mobilitat quotidiana

"EMQ 2001"

L'Enquesta de Mobilitat Quotidiana (EMQ '01) s'inclou en el Pla estadístic de Catalunya 2001-2004, aprovat a la Llei 8/2001 de juny, i es planteja per conèixer les característiques de la mobilitat a la Regió Metropolitana de Barcelona ampliada fins als límits dels serveis de rodalies, amb la finalitat de modelitzar els seus patrons bàsics i poder preveure el comportament de la demanda de desplaçaments davant l'evolució de les formes i ritmes de vida que són diacrònics amb els canvis de l'entorn urbanístic i socioeconòmic.

El treball de camp de l'enquesta de mobilitat quotidiana (EMQ '01) es va dur a terme d'octubre del 2001 a febrer del 2002, dins l'àmbit de la regió metropolitana de Barcelona ampliada fins als límits de rodalies, l'exploració de les dades es va realitzar durant el 2002.

La mostra final de l'estudi és de 16.123 llars i que han facilitat informació sociodemogràfica d'un total de 44.941 persones, de les quals 30.740 han contestat al quadern de mobilitat i s'ha recollit informació d'un total de 342.975 desplaçaments.

Aquest treball realitzat per l'Institut DYM compta amb l'assessorament de l'IDESCAT i de l'IERMB.

Els principals resultats són:

1.1 CARACTERITZACIÓ BÀSICA DE LA MOBILITAT.

El nombre total de desplaçaments setmanals realitzats pels habitants, de 4 o més anys, de la Regió Metropolitana de Barcelona ampliada fins als límits dels serveis de rodalies, és de **49.958.189 desplaçaments**.

En el període d'estudi, la població de 4 o més anys resident en aquest territori és de **4.345.435 habitants**. S'observa una mitjana d'**11,50 desplaçaments setmanals**.

Un **8,5% de la població** es caracteritza pel fet de no haver realitzat **cap desplaçament durant la setmana**. Si s'exclou de l'anàlisi aquest sector de la població, s'observa una mitjana de **12,57 desplaçaments setmanals**.

1.2 TIPOLOGIA MOBILITAT: OBLIGADA I NO OBLIGADA

El **28%** dels desplaçaments realitzats durant la setmana són per mobilitat obligada. Els desplaçaments per mobilitat obligada presenten la següent distribució segons motiu:

- El 65,1% són desplaçaments per treball.
- El 34,9% són desplaçaments per estudis.

MITJANA DESPLAÇAMENTS/SETMANA. TOTAL POBLACIÓ I POBLACIÓ AMB MOBILITAT

	Individus	Desplaçaments	Mitjana desplaçaments
Total població	4.345.435	49.958.189	11,50
Població amb mobilitat	3.974.863	49.958.189	12,57

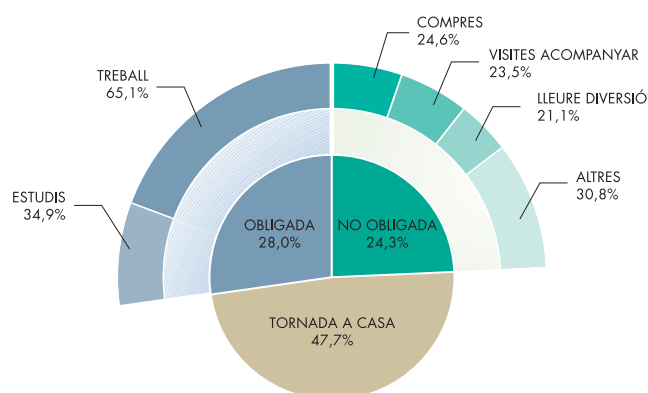


El **24,3%** dels desplaçaments realitzats durant la setmana són per **mobilitat no obligada**, que es desglossa en:

- El 24,6% són desplaçaments per compres.
- El 23,5% són desplaçaments per visites o acompanyament de persones.
- El 21,1% són desplaçaments per lleure o diversió.
- El 30,8% són desplaçaments per altres motius.

La resta, **47,7%** són desplaçaments realitzats durant la setmana per la **tornada a casa**.

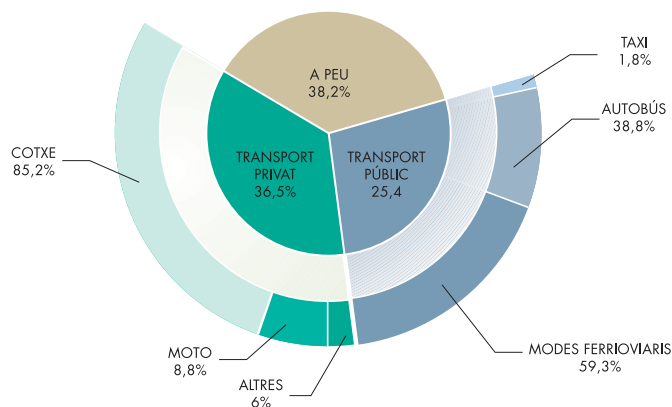
Distribució de la mobilitat segons el motiu del desplaçament



1.3 QUOTA DE MERCAT PER MODES

El desplaçament **a peu 38,2%** és el mode de transport més utilitzat, seguit del desplaçament realitzat en **vehicle privat 36,5%** i del desplaçament realitzat en **transport públic 25,4%**.

Distribució de la mobilitat segons mode principal de transport

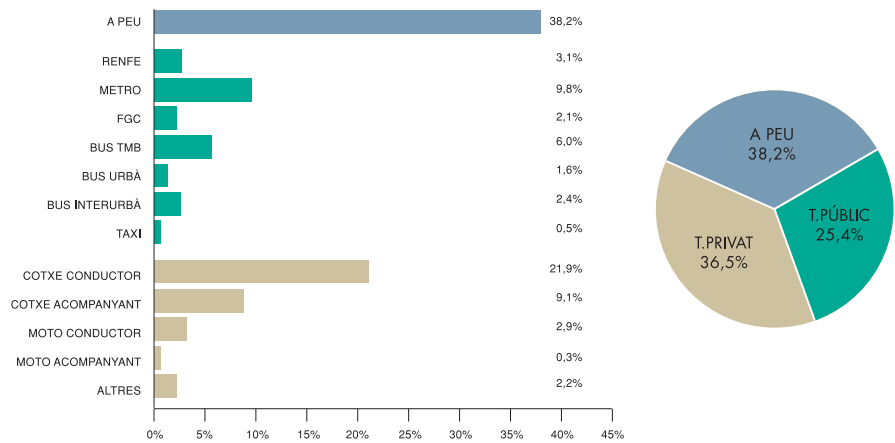


El 85,2% dels desplaçaments en vehicle privat es realitzen amb cotxe, el 8,8% amb moto i el 6% restant en altres mitjans de transport privat (camió, furgoneta, etc).

Els modes ferroviaris (59,3%) assumeixen la major part dels desplaçaments en transport públic, seguits de l'autobús (38,8%) i del taxi (1,8%).

Dintre dels modes ferroviaris, el mode més utilitzat és el metro. Per altra banda, dintre dels autobusos, el més utilitzat és l'autobús de TMB.

Distribució modal i quotes de mercat

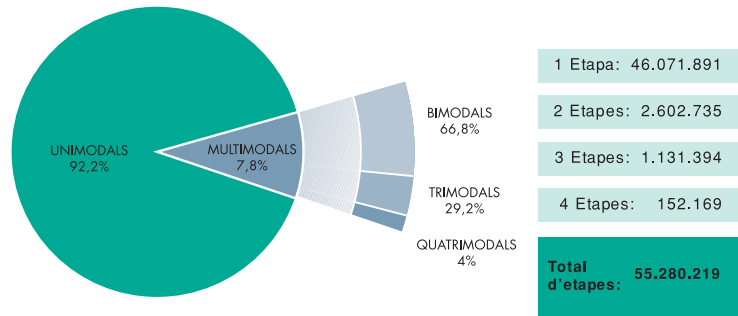


1.4 MULTIMODALITAT

El 92,2% dels desplaçaments realitzats a la RMB ampliada fins els límits dels serveis de rodalies són unimodals i el 7,8% restant són multimodals.

Un 66,8% dels desplaçaments multimodals impliquen l'ús de dos modes de transport, un 29,2% impliquen l'ús de tres modes de transport i el 4% restant de quatre modes de transport. Els 50 milions de desplaçaments, es converteixen en 55,3 milions d'etapes de viatge.

Distribució de la mobilitat segons ús de cadenes modals



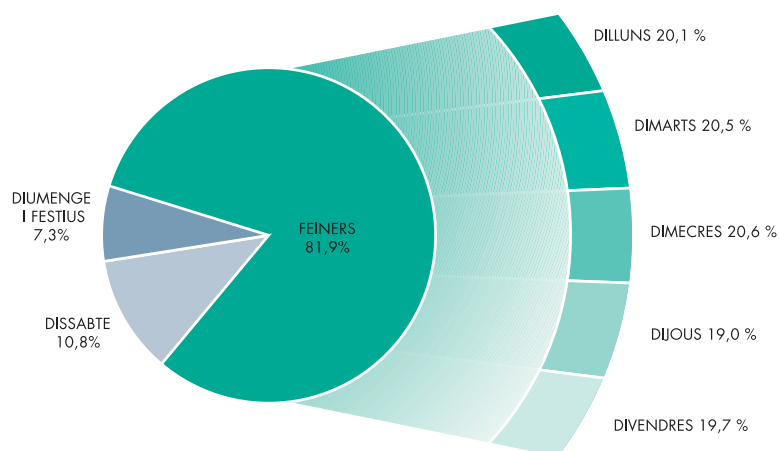


1.5 DISTRIBUCIÓ SETMANAL

El 81,9% dels desplaçaments es realitzen en dies feiners, el 10,8% es realitzen en dissabte i el 7,3% restant en diumenges i festius. En termes absoluts, són 40,9 milions de desplaçaments en dies feiners, 5,4 milions de desplaçaments en dissabte i 3,6 milions de desplaçaments en diumenges i festius.

No s'observen diferències significatives en el nombre de desplaçaments realitzats durant els cinc dies feiners: el 20,1% dels desplaçaments en dies feiners es realitzen en dilluns, el 20,6% en dimarts, el 20,5% en dimecres, el 19% en dijous i el 19,7% en divendres.

Distribució de la mobilitat segons dia del desplaçament



1.6 DISTRIBUCIÓ DE LA POBLACIÓ I DELS DESPLAÇAMENTS PER GÈNERE

Els homes presenten una major mobilitat que les dones. La ràtio de mobilitat dels homes és d'1,04 i la de les dones és de 0,97.

	Població		Desplaçaments		Ràtio de mobilitat (1)
	Freqüències	Percentatges	Freqüències	Percentatges	
Homes	2.103.912	48,4%	25.085.986	50,2%	1,04
Dones	2.241.523	51,6%	24.872.203	49,8%	0,97
Total	4.345.435	100,0%	49.958.189	100,0%	1,00

(1) Ràtio de mobilitat = % desplaçaments / % població

1.7 MITJANA DE DESPLAÇAMENTS SETMANALS SEGONS GRUP D'EDAT I MODE.

La major part dels desplaçaments dels grups d'edat més joves i més grans es realitzen caminant.

A mida que avança l'edat es redueix considerablement el nombre de desplaçaments en vehicle privat, però, el grup d'edat on el transport públic presenta un major pes relatiu és el que té entre 16 i 25 anys:

	A peu	Transport públic	Transport privat	Total mobilitat
4 a 15 anys	8,42	1,21	3,12	12,74
16 a 25 anys	3,59	4,58	5,10	13,28
26 a 35 anys	3,09	3,34	6,32	12,75
36 a 45 anys	3,74	2,95	5,78	12,47
46 a 55 anys	3,61	2,83	4,66	11,10
56 a 65 anys	4,42	2,64	2,63	9,69
Majors 65 anys	4,54	2,29	1,01	7,83
Total individus	4,39	2,92	4,19	11,50
4 a 15 anys amb mobilitat	9,46	1,36	3,50	14,32
16 a 25 anys amb mobilitat	3,73	4,76	5,30	13,80
26 a 35 anys amb mobilitat	3,27	3,53	6,68	13,47
36 a 45 anys amb mobilitat	3,99	3,14	6,17	13,31
46 a 55 anys amb mobilitat	3,93	3,08	5,07	12,08
56 a 65 anys amb mobilitat	4,93	2,94	2,93	10,80
Majors 65 anys amb mobilitat	5,43	2,74	1,21	9,37
Total ind. amb mobilitat	4,80	3,19	4,58	12,57

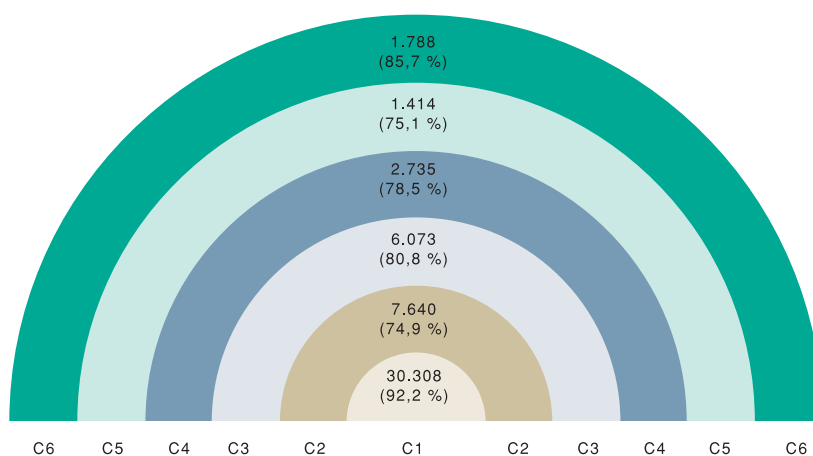
1.8 ANÀLISI DELS DESPLAÇAMENTS PER CORONES DEL SISTEMA TARIFARI INTEGRAT

S'ha realitzat una explotació de les dades sobre desplaçaments en funció de les corones del Sistema Tarifari Integrat.

La Corona 1 (92,2%) és la que presenta una major autocontenció i la Corona 2 (74,9%) i la Corona 5 (75,1%) són les que presenten una menor autocontenció.

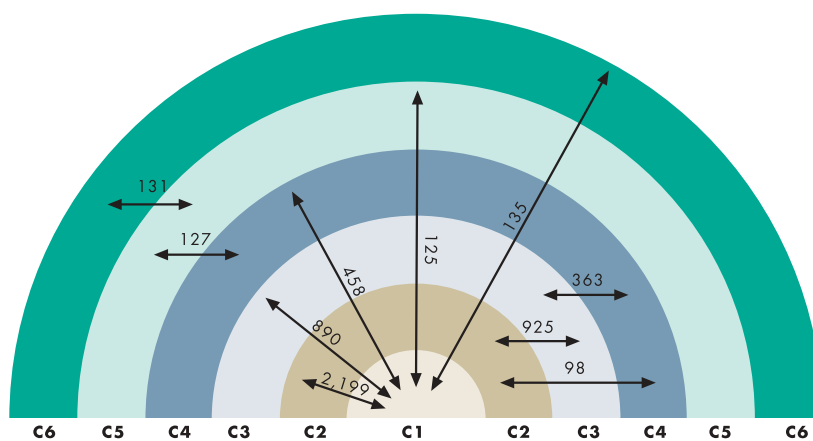


Autocontenció per corona de residència



Els desplaçaments entre corones representen l'11,4% del total. La relació més important és presenta entre la corona 1 i la 2.

Principals desplaçaments entre corones



1.9 TIPOLOGIA MOBILITAT: ANÀLISI PER COMARQUES

L'anàlisi dels desplaçaments setmanals per comarca de residència permet comprovar com les comarques on hi ha una major mobilitat són el Garraf i el Maresme, amb mitjanes de desplaçament setmanal de 12,98 i 12,27.

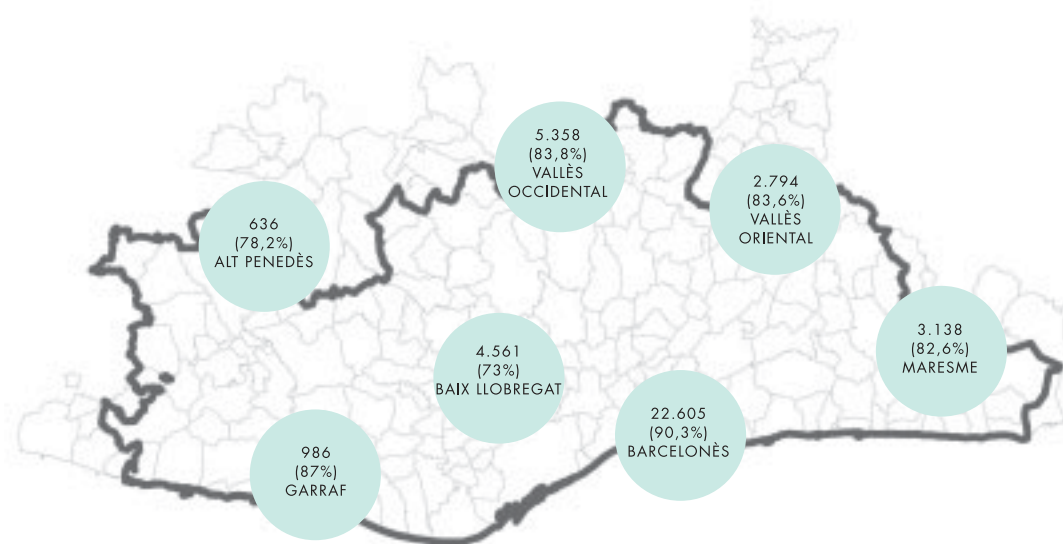
En contraposició, les comarques que presenten una menor mobilitat són el Vallès Occidental i el Baix Llobregat, amb mitjanes de desplaçament setmanal de 9,80 i 10,32.

El 84,7% del total de desplaçaments tenen origen i destinació en la mateixa comarca de residència.

La comarca que presenta un grau més alt d'autocontenció és el Barcelonès, on el 90,3% dels desplaçaments tenen origen i destinació en la mateixa comarca.

La comarca que presenta un grau més baix d'autocontenció és el Baix Llobregat, on sols el 73% dels desplaçaments tenen origen i destinació en la mateixa comarca.

Autocontenció per comarca de residència

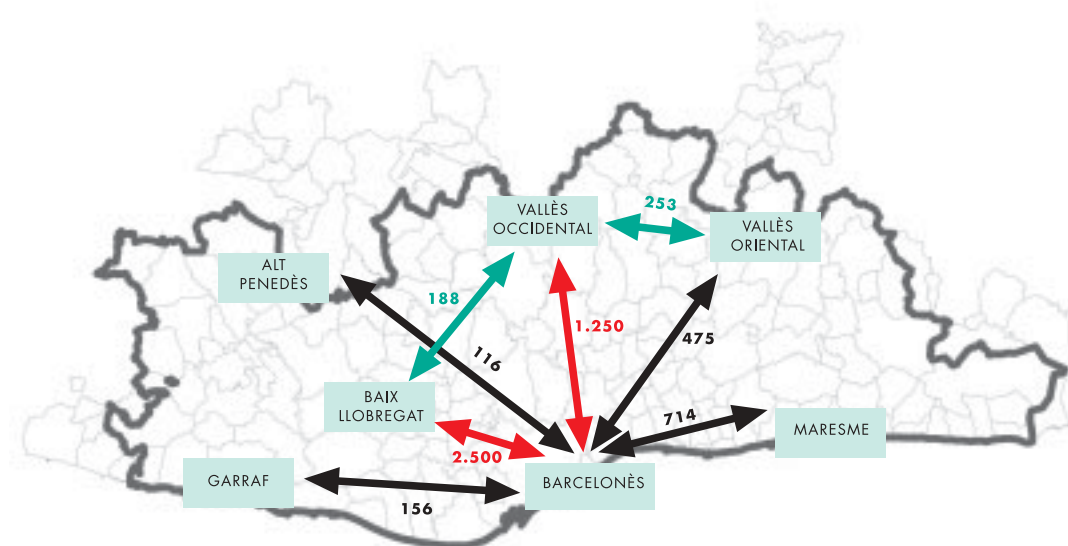


Desplaçament dintre de la comarca de residència en milers
(% sobre el total de desplaçaments de la corona de residència)



Els desplaçaments entre comarques representen el 15,3% del total de desplaçaments (7,6 milions de desplaçaments setmanals).

Principals desplaçaments intercomarcals



Desplaçament dintre de la comarca de residència en milers
(% sobre el total de desplaçaments de la corona de residència)

	Població		Desplaçaments		Mitjana desplaçaments
	n	%	n	%	
Barcelonès	2.065.496	47,5%	25.020.960	50,1%	12,11
Baix Llobregat	617.387	14,2%	6.374.022	12,8%	10,32
Maresme	309.727	7,1%	3.798.928	7,6%	12,27
Vallès Oriental	277.397	6,4%	3.342.796	6,7%	12,05
Vallès Occidental	652.749	15,0%	6.396.177	12,8%	9,80
Garraf	87.302	2,0%	1.133.578	2,3%	12,98
Alt Penedès	71.828	1,7%	814.194	1,6%	11,34
Resta STI	263.549	6,1%	3.077.533	6,2%	11,68
Total	4.345.435	100,0%	49.958.189	100,0%	11,50





Programa d'actuació 2003
Pressupost 2003

5

Programa d'actuació per a l'exercici 2003

1. Introducció

Els objectius principals d'actuació de l'ATM per l'exercici 2003 se situen en els treballs per a l'entrada en servei del tramvia del Baix Llobregat, abans de finalitzar l'exercici, i en el progrés de les obres del tramvia del Besòs, de cara a garantir la seva disponibilitat en el moment de l'inici de les activitats vinculades al Fòrum 2004.

En l'àmbit de la planificació de serveis, al llarg de l'any caldrà realitzar tota la tramitació del Pla de Serveis en l'horitzó 2005, com a eina essencial per a la coordinació de l'oferta dels diferents operadors de la Regió Metropolitana en aquest període, transcendent a causa dels efectes de les mateixes obres dels projectes d'ampliació i nova implantació de xarxes (tramvia, L9, perllongaments de L5 o L2, metro lleuger a Can Cuiàs, etc.) i de l'arribada a l'àrea de Barcelona de la línia ferroviària d'ample UIC.

Paral·lelament, els serveis de l'ATM hauran de continuar treballant en l'elaboració dels estudis de viabilitat, d'alternatives i de traçat que li han estat encomanats i col·laborar alhora en la redacció dels projectes de la Direcció General de Ports i Transports o del Ministeri de Foment, d'execució de les determinacions del Pla Director d'Infraestructures (PDI 2010), i realitzar el seguiment del seu compliment.

Pel que fa als aspectes vinculats al procés d'integració tarifària, una vegada pràcticament acabat el procés d'incorporació d'operadors, en aquest exercici caldrà consolidar la implantació dels diferents equips i programaris, que han de permetre una gestió àgil i eficaç del sistema de venda, validació, distribució d'ingressos i determinació de compensacions.

Igualment s'haurà d'actuar en tot el procés d'implementació del Sistema d'Ajut a l'Explotació dels Operadors de superfície i en l'establiment dels canals d'informació als usuaris que se'n deriven.

Però fonamentalment, i per damunt de tot, caldrà intentar fer possible conciliar els interessos de les diferents Administracions i de les empreses de transport que depenen de l'ATM, per tal de poder formalitzar els Acords de Finançament i els Contractes Programa, que donin estabilitat financera al sector en els propers exercicis. És un compromís d'aportació i utilització de recursos públics, essencial per al correcte funcionament del sistema de transport, que dóna credibilitat a totes les propostes que es deriven de l'actuació de l'ATM.

2. Àmbit de la planificació i programació d'infraestructures i serveis

2.1 PLA DIRECTOR D'INFRAESTRUCTURES 2010

Tal com es preveu en el seu articulat, en el decurs de l'exercici es procedirà a l'elaboració de l'Informe anual del grau de compliment.

2.2 ESTUDIS DE VIABILITAT I DE TRAÇAT

En compliment de l'acord del Consell d'Administració de 23 d'octubre del 2002, es realitzaran els treballs dels estudis referents a:

La nova línia ferroviària orbital Mataró-Vilanova.

El metro lleuger Badalona Centre-Can Ruti.

El perllongament del tramvia del Baix Llobregat per Sant Feliu, fins a Molins de Rei i Sant Vicenç dels Horts, i per una altra banda, fins a Cornellà Almeda i l'Hospitalet, i també el pas per l'Av. Laureà Miró a Esplugues.

El tramvia entre Cerdanyola, la Universitat Autònoma i Sant Cugat.

El metro lleuger Can Cuiàs-Ripollet.

Un nou traçat ferroviari Montcada-Sabadell.

La variant ferroviària o la permeabilització de la línia existent a Badalona.

El desplaçament de la línia ferroviària o el metro lleuger del Camí del Mig al Maresme.



El perllongament dels Ferrocarrils de la Generalitat entre Sabadell i Castellar del Vallès.

2.3 PROJECTES DE TRAÇAT I D'ESTACIONS

2.3.1 L'Hospitalet Central "la Torrassa".

Acabament dels estudis en redacció, lliurament dels treballs finals a les administracions implicades i seguiment de la incorporació de les seves determinacions al projecte de la L9, al de l'arribada de l'ample UIC a Barcelona i als instruments de planejament urbanístic municipals.

2.3.2 Corredor Sarrià Castelldefels.

Acabament del projecte, amb la incorporació de la solució definitiva del pas per Sant Feliu de Llobregat, Sant Joan Despí i/o Esplugues i la connexió amb la línia de Renfe Vilafranca i el tramvia del Baix Llobregat. Lliurament a les Administracions implicades per a la seva tramitació. Endegament de les actuacions següents, si així s'encomana.

2.3.3 Intercanviadors amb xarxa TGV (Sagrera i Passeig de Gràcia).

Col·laboració amb l'Administració General de l'Estat i les Administracions consorciades en el disseny de les estacions de correspondència, amb especial atenció als accessos als punts de connexió amb el Metro i els Ferrocarrils de la Generalitat.

2.3.4 Estació del Nord-Arc de Triomf.

Acabament del projecte d'intercanviador i proposta d'acord a les Administracions per a la seva execució.

2.3.5 Intervencions al Corredor del Vallès (el Papiol-Mollet).

En execució de les determinacions de l'estudi realitzat

l'any 2002, seguiment de les actuacions del Ministeri de Foment, Renfe i la Generalitat de Catalunya, per tal de garantir l'entrada en servei per a passatgers d'aquesta línia i l'execució dels intercanviadors de Sant Cugat i Barberà del Vallès, com també l'execució del projecte d'implantació de l'ample UIC, amb doble via segregada, deixant la via d'ample ibèric dedicada exclusivament als serveis de Rodalies. Impuls al projecte del nou túnel de Montcada, per a la millora de freqüències i velocitat comercial a la línia de Sabadell-Manresa.

2.4 PLA DE SERVEIS DE TRANSPORT DE LA REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA, 2005

Una vegada aprovat inicialment pel Consell d'Administració de l'ATM, el Pla serà sotmès a informació pública i institucional, al llarg del primer trimestre de l'exercici, per tal de recollir les observacions i esmenes que es plantegin, de manera que pugui ser aprovat, en la seva versió definitiva, dins el segon semestre.

En aquesta versió hi hauran de figurar tant una proposta de calendari d'implantació de les mesures acordades com el procediment a utilitzar per l'ATM i les Administracions titulars dels serveis i responsables de les actuacions a executar, juntament amb una valoració del cost de la seva execució.

Per tal de complementar-ne el contingut, s'inclouran també en el Pla els resultats dels estudis específics relatius a les persones amb mobilitat reduïda severa, a la millora de la mobilitat en transport públic en zones d'activitat econòmica, a la reordenació de serveis de superfície en els àmbits afectats pels tramvies del Baix Llobregat i del Besòs i, quant a actuacions infraestructurals, els d'implantació de carrils bus, zones verdes semaforiques i altres mesures d'assegurament de la velocitat comercial i de la regularitat de les flotes d'autobusos.

2.5 COMISSIÓ DE TOPONÍMIA I NOMENCLATURA

A l'acabament dels treballs del Pla de Serveis caldrà

disposar de la definició precisa dels identificatius de totes les estacions, baixadors, línies i punts de parada dels elements de la xarxa de transport que hagin d'entrar en servei al llarg del seu període de vigència.

Per a aquest fi s'elaboraran les propostes d'identificatius i noms d'estacions i baixadors dels trams pendents de la L9 i del tramvia del Besòs.

Igualment es vetllarà per la progressiva implantació del nou sistema de denominació de línies d'autobusos al conjunt de la Regió metropolitana.

3. Àmbit de l'execució de projectes

3.1 TRAMVIA DIAGONAL BAIX LLOBREGAT

Al llarg de l'exercici caldrà continuar supervisant l'execució de les obres, treballant de manera coordinada amb els responsables municipals, per intentar minimitzar els seus efectes en els ciutadans i, alhora, garantir la possibilitat d'acomplir el compromís d'iniciar el servei al final d'any.

Es tindrà una cura especial en l'execució dels trams del pont d'Esplugues, la carretera de Collblanc, el pas sota l'autopista A-2 i la zona de cotxeres, principals punts de risc del projecte.

En el terme municipal de Sant Just Desvern, es tramitaran les expropiacions pendents i s'acordarà la solució definitiva d'acabament de la fase actual del projecte i de les obres d'urbanització complementàries a l'antiga carretera N-340.

Paral·lelament es farà el seguiment del projecte de construcció de material mòbil i del lliurament de les unitats de tramvies.

En el decurs del primer semestre s'efectuarà l'estudi de reordenació de línies d'autobús coincidents i d'aporta-

ció, per a la seva tramitació i implantació, abans de l'entrada en servei del tramvia.

Igualment es realitzarà un nou estudi de demanda, a la llum de la nova oferta d'autobusos i, si és el cas, es proposarà la revisió dels paràmetres de la tarifa tècnica.

De comú acord amb el concessionari, s'intentarà fixar les condicions d'equilibri econòmic resultants de les prèrrogues concedides, els retards en l'entrada en servei de les diferents línies i les ampliacions i reduccions d'unitats d'obra acordades al llarg del procés.

Es redactarà i tramitarà l'instrument urbanístic adequat per a la redefinició de les qualificacions dels sòls afectats per les expropiacions i el traçat definitiu del projecte tramviari, tant pel que fa als sistemes viaris, ferroviari i de zones verdes com als terrenys susceptibles d'aprofitament privatiu.

3.2 TRAMVIA SANT MARTÍ BESÒS

Una vegada signat el contracte de concessió, aprovat el projecte constructiu, substanciat el tràmit de declaració d'impacte ambiental i obtinguts els terrenys necessaris per a la construcció de les cotxeres, és previst iniciar les obres en el mes de gener.

Durant l'exercici, els serveis de l'ATM hauran d'impulsar l'acceleració del ritme dels treballs, de manera que sigui possible acomplir el repte de disposar d'una línia de tramvia operativa que cobreixi la demanda generada per les activitats vinculades al Fòrum 2004.

Caldrà fer un seguiment especial a la coordinació entre el concessionari i els responsables de l'execució de les obres dels carrers Taulat i Maristany, igual que del nou pont sobre el Besòs i del cobriment parcial de la Gran Via.

En aquest sector també s'hauran d'elaborar els estudis de nova demanda i les propostes de reordenació de serveis d'autobusos, de manera que sigui possible



implantar els nous serveis coincidint amb l'acabament de les obres de la primera fase del tramvia.

3.3 SUBMINISTRAMENT DELS TRENS PER A LES LÍNIES L5 I L9 DEL METRO

Una vegada efectuada l'adjudicació del concurs, els serveis de l'ATM, conjuntament amb els responsables de TMB, hauran de dirigir i supervisar el projecte de disseny i la construcció dels nous trens, de manera que s'adeqüin a les condicions imposades pel Consell d'Administració, d'acord amb el contingut dels informes tècnics elaborats per TMB i les propostes de la Comissió Tècnica d'avaluació d'ofertes.

4. Àmbit del Finançament del Sistema

Caldrà, en primer lloc, activar tots els contactes a nivell institucional que permetin avançar en la negociació del contingut dels Contracte-Programa 2002-2005, de manera que es garanteixin els fluxos de transferències per al període per part de les Administracions Consorciades i de l'Administració General de l'Estat, i així fer possible mantenir i adequar el nivell d'oferta a les necessitats detectades en l'elaboració del Pla Director d'Infraestructures i del Pla de Serveis de transports.

Mentre no es disposi dels convenis de finançament signats amb les Administracions consorciades i l'Administració General de l'Estat, l'ATM haurà de realitzar un esforç suplementari de seguiment de la despesa per al conjunt del sistema, de disseny i concreció d'alternatives de generació de recursos, que li permetin atendre les necessitats ineludibles dels diferents operadors.

En aquest sentit, els serveis de l'ATM hauran de proposar al Consell l'adopció d'acords que els permetin d'incrementar la seva capacitat d'acudir a les entitats de crèdit per a cobrir el diferencial d'aportacions, mentre no s'hagin formalitzat els esmentats Convenis.

D'altra banda, els serveis de l'ATM continuaran el procés

iniciat per tal de promoure la constitució d'un vehicle de finançament específic, per a la culminació del concurs de subministrament de trens per a les línies L5 i L9, amb les diferents entitats financeres que hi han participat.

I, finalment, s'hauran de realitzar també aquells estudis que puguin permetre aplicar un model de recepció de fons públics i transferències als operadors que generi el menor impacte possible en la fiscalitat suportada per la pròpia ATM o els diferents operadors.

En l'execució del pressupost anual, els serveis de l'ATM vetllaran pel sotmetiment estricte a la utilització dels crèdits autoritzats per les Administracions consorciades, com també de les operacions de tresoreria extrapressupostàries que han de permetre cobrir un percentatge suficient de les necessitats manifestades pels diferents operadors.

5. Àmbit de les tecnologies de la informació

5.1 ADMINISTRACIÓ DE SISTEMES

Les activitats previstes per l'any 2003, seran similars pel que fa a l'administració de tots els sistemes i l'assistència a usuaris.

Es potenciaran les eines de supervisió i monitoratge de la instal·lació tant externes com internes:

Als actuals contractes de supervisió remota de la base de dades Oracle, la supervisió del cluster i sistema operatiu dels Sistemes d'Integració Tarifària (SGIT) i d'Informació Geogràfica i Documental (SGI-SGD), es preveu la incorporació del Sistema d'Ajut a l'Explotació (SAE), però amb un suport "in-situ" a l'ATM, de 24 hores per als 365 dies de l'any, per assegurar la continuïtat del servei del SAE als operadors tots els dies i hores de l'any.

Igualment es disposarà de la Virtual Private Network (VPN), que des de fora de l'ATM permetrà la supervisió

remota i segura dels sistemes per als administradors i per als usuaris de l'ATM.

5.2 GESTIÓ DE LA INTEGRACIÓ TARIFÀRIA (SGIT)

5.2.1 Manual de títols integrats

Es farà el seguiment dels sistemes de venda i validació dels operadors integrats, en particular dels d'autobús, per incorporar els nous títols en les dates previstes del 2003: 1 de març, les dobles bandes i el Passi-emplats, i 1 de maig, la T-Esdeveniment.

Prèviament es coordinaran totes les proves necessàries per al correcte funcionament integrat dels nous títols.

5.2.2 Grup Tècnic d'Integració Tarifària

Durant l'exercici, es mantindran les reunions, amb periodicitat mensual, per definir i resoldre els diferents aspectes tècnics del SVV.

5.3 PROJECTE TARGETA XIP SENSE CONTACTE

El projecte de Sistema de Venda i Validació Sense Contacte (SVVSC) té com a objectiu la introducció de títols sense contacte en l'àmbit de la Integració Tarifària i actualitzar els sistemes actuals de Venda i Validació per emprar aquesta tecnologia en el període del 2003 al 2005.

Durant l'exercici, es finalitzaran els plecs d'especificacions i es concursarà la Fase 1 d'implantació reduïda del sistema.

La Fase I del Projecte d'Introducció de la targeta sense contacte en l'àmbit de la Integració Tarifària té com a objectiu dur a terme una implantació reduïda del sistema, incorporant nous equips i/o modificacions dels existents, per efectuar l'operativa de validació de títols sense contacte.

- Hi haurà una instal·lació parcial de validadores sense contacte a diferents modalitats de transport i operadors:

- METRO: Zona Universitària, Palau Reial, Maria Cristina, Diagonal, Catalunya, Sants Estació, Passeig de Gràcia, Arc de Triomf, Clot, Espanya.
- FGC: Catalunya, Provença, Gràcia, Muntaner, Sarrià, Sant Cugat, Universitat Autònoma, Sabadell Rambla, Terrassa.
- TB: Autobusos de la línia L7.
- RENFE: Sants, Catalunya, Passeig de Gràcia, Arc de Triomf, Clot Aragó, Cerdanyola Universitat Cerdanyola del Vallès, Badalona.
- ALTRES: Operadors d'autobusos interurbans, 2 línies.

- S'hauran de modificar algunes de les aplicacions informàtiques dels operadors i ATM.

- Aquesta fase es portarà a terme sota un col·lectiu de 1000 usuaris seleccionats i controlats.

- Es farà una distribució i una recàrrega de 1000 targetes ATM als Centres d'Atenció al Client i en alguns punts de venda.

Igualment es farà un concurs d'assistència tècnica a la direcció d'obra per recolzar les tasques de coordinació del projecte per part de l'ATM.

5.4 SISTEMA D'AJUT A L'EXPLOTACIÓ

5.4.1 Consolidació de la posada en explotació del SAE

Seguiment de la posada en explotació durant tot l'exercici dels sistemes instal·lats als operadors integrats.

Creació i seguiment d'un grup de treball d'operadors amb SAE i constitució, si és el cas, d'una societat mixta per a l'operació i el manteniment preventiu i pal·liatiu dels equips.

5.4.2 Intercanvi d'informació amb altres operadors (Infomodalitat)

Un altre camí a consolidar és intercanviar informació



entre aquest i altres sistemes paral·lels d'altres operadors, i canalitzar aquesta informació creuada cap a l'usuari final de transport públic i altres serveis.

Caldrà enllestir el desenvolupament del protocol d'intercanvi de comunicació entre els diferents sistemes de gestió i explotació del TPC de viatgers, fruit de les reunions amb FGC, TMB, TUSGSAL, Tramvia i RENFE Rodalies i amb l'objectiu principal fixat en les correspondències multimodals.

5.4.3 Intercanvi d'informació amb Ajuntaments

Igualment important és establir un protocol entre l'ATM i els Ajuntaments per tal que aquests comuniquin amb l'anticipació òptima qualsevol canvi en la circulació viària, independentment de la durada i els motius d'aquest.

5.4.4 Prioritat semafòrica

En l'exercici està previst efectuar una prova de prioritat semafòrica en determinats punts quilomètrics interurbans, mitjançant les capacitats tècniques dels equips embarcats.

5.5 GESTIÓ DEL MANTENIMENT DELS SISTEMES EMBARCATS ALS AUTOBUSOS INTEGRATS

És previst el desenvolupament de les activitats d'una societat mixta ATM-FECAV per a la gestió del manteniment dels SVV i SAE amb les funcions següents:

- Gestió del manteniment del SVV: Gestió centralitzada d'avaries, gestió del manteniment global, gestió conjunta dels recanvis, generació i càrrega de paràmetres.
- Gestió del manteniment del SAE: Gestió centralitzada d'avaries, gestió del manteniment global, gestió conjunta dels recanvis, manteniment de parades i línies, gestió dels sistemes d'informació al públic, coordinació dels Centres de Gestió dels operadors.

- Contractació de les tasques associades als punts anteriors.

5.6 SISTEMA D'INFORMACIÓ GEOGRÀFICA I DOCUMENTAL (SIG-SGD)

5.6.1 Sistema d'Informació Geogràfica

La consolidació dels mòduls funcionals actuals i l'aparició de nous desenvolupaments obligarà a realitzar una tasca important de coordinació dels processos que comparteixen i actualitzen la informació continguda a la base de dades corporativa de l'ATM, per tal d'assegurar-ne la integritat, la traçabilitat i la seguretat.

Eixos d'actuació:

- Generar i coordinar els protocols de manteniment i actualització de la base de dades per tal que hi sigui implicat, de manera natural, tot el personal de l'ATM i els agents externs (altres Administracions, operadors...), susceptibles de generar informació georeferenciable.
- Consolidar el SIG de manera que esdevingui una eina de veritable ús corporatiu diari a tots nivells respectant les diverses tipologies dels usuaris amb relació al seu accés a la informació i la seva gestió.
- Consolidar els enllaços del SIG en relació amb els altres sistemes de l'ATM -SAE, SGIT, SGD- per tal que s'accedeixi a la informació des d'un portal gràfic comú.

5.6.2 Base de dades corporativa del SIG

Des del punt de vista de l'ATM, la fita més important serà la inclusió de la informació gràfica i alfanumèrica de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana 2001 i de la informació de l'EMO 2001.

En paral·lel, es preveu l'actualització de la informació topogràfica a escala 1:5000, amb la nova informació generada per l'Institut Cartogràfic de Catalunya, i la

inclusió de nova cartografia generada per a fins especials (L12...).

5.6.3 Intranet

Es crearà un mòdul funcional destinat a la consulta i explotació de la informació del SAE en mode diferit. Els avantatges de generar els desenvolupaments amb aquesta tecnologia són, principalment, que el seu accés serà per a tot el personal de l'ATM, sense que calgui fer particularitzacions, que suposen un sobrecost en temps i en diners, quant a la dedicació i el manteniment.

Durant l'any 2003 s'inclourà la consulta de la base de dades del SIG des de la Intranet, destinada a consolidar l'ATM en el projecte IDEC, d'Infraestructura de Dades Espacials de Catalunya.

Quant a la generació de mapes, s'hi inclouran més funcionalitats, entre elles la principal de gestió amb SIG de la informació gràfica, mitjançant les eines de dibuix reservades fins ara al CAD, de manera que s'obriran més possibilitats destinades a millorar dia a dia la qualitat dels mapes i plànols generats a l'ATM.

5.6.4 Enllaç SIG-SGIT-SAE

Està previst per al 2003 la realització d'un mòdul funcional per a l'intercanvi automàtic de dades de demanda amb informació proporcionada pel SAE i el Sistema Tarifari Integrat, un cop assolida l'estabilitat en la seva implantació a la RMB.

5.6.5 Gestió d'expedients de l'ATM

Durant el primer trimestre de 2003 es desenvoluparà la Gestió d'Expedients, analitzada al final de l'exercici anterior, i que ve suportada pel sistema de Gestió Documental.

Aquesta Gestió d'Expedients permet realitzar el seguiment acurat, entre d'altres, dels:

- Tràmits del Registre d'Entrada a l'ATM
- Acords del Comitè Executiu i Consell d'Administració
- Seguiment de Convenis
- Seguiment de les Subvencions
- Documents regulats per la Llei de Contractació de les Administracions Públiques.

Es preveu també depurar completament la Base de Dades de contactes de l'ATM i completar les funcionalitats que se'n derivin.

S'implantarà igualment l'aplicació Base de Dades de Visites per al registre i el seguiment de les tasques a l'efecte.

6. Àmbit de les relacions amb els operadors

6.1 CONTRACTES-PROGRAMA AMB TMB I FGC

Es negociaran i aprovaran, si s'escau, els nous Contractes-Programa 2005, un cop signats els Convenis de finançament amb les Administracions.

Mentre no es disposi d'aquest instrument de finançament estable, s'arbitraran les mesures adients per tal de garantir als operadors les aportacions públiques suficients per a permetre'ls mantenir el nivell de servei ofert als usuaris.

Pel que fa al seguiment del nivell d'execució dels C-P, a banda dels controls d'ordre intern i del seguiment de la informació tramesa pels operadors, fet al si del Comitè Executiu, l'ATM encarregarà les corresponents auditories externes de validació de resultats.

6.2 OPERADORS A RISC I VENTURA

D'acord amb el que es recull a la proposta de Conveni de finançament amb les Administracions, es continuarà amb el programa de renovació de material mòbil i amb els ajuts a la integració tarifària; l'ele-



ment nou més important derivarà de l'aplicació del Pla de Serveis i, especialment, de la implantació de nous serveis interurbans per carretera (així com de la continuïtat de les línies metropolitanes de transport nocturn).

Durant el primer semestre, s'integraran els diferents modes de compensació (integració tarifària, serveis nocturns, nova oferta de serveis...) en un únic sistema, dins del marc contractual dels convenis d'adhesió al sistema tarifari integrat.

6.3 CONVENI AMB RENFE

Se seguirà efectuant el seguiment del Conveni ATM-Renfe, especialment en els aspectes lligats a la integració tarifària -s'haurà d'efectuar la liquidació del primer exercici del Conveni d'integració signat a l'abril de 2001-, la coordinació de serveis, els aparcaments de dissuasió i la utilització conjunta de la informació als usuaris.

7. Àmbit de l'ordenació i de la integració tarifària

7.1 INTEGRACIÓ DE NOUS OPERADORS URBANS

Amb data 1 de gener s'integraran els serveis de transport urbà de Terrassa, Granollers i el Papiol. Es continuarà el procés d'incorporació del serveis de transport urbà de la resta de municipis.

7.2 COMISSIÓ DE SEGUIMENT DE LA INTEGRACIÓ TARIFÀRIA I CAMBRA DE DISTRIBUCIÓ D'INGRESSOS

Es continuarà el procés de recepció i distribució dels ingressos per la venda i la utilització de títols integrats, entre els diferents operadors, aplicant les regles de distribució acordades en cada un dels convenis formalitzats.

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

7.3 BIT DE SEGUIMENT

A partir del mes de gener, es procedirà a realitzar la distribució d'ingressos per títols ATM, mitjançant la informació subministrada per les validacions; així s'obtidran les cadenes modals en base a l'aplicació generalitzada a tot el sistema del bit de seguiment.

7.4 CANALS DE DISTRIBUCIÓ DE TÍTOLS

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

7.5 SEGUIMENT DE LA TARIFA INTEGRADA PONDERADA I PROPOSTA DE PREUS I CONDICIONS PER A L'ANY 2004

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

En el darrer trimestre de l'any s'elevà a la Comissió de Seguiment d'Integració Tarifària i al Consell d'Administració la proposta de títols, prestacions i preus que hauran de regir l'any 2004.

7.6 CERTIFICACIÓ DE QUALITAT

Es pretén obtenir un certificat de qualitat (ISO 9001-2000) per a tot el Sistema Tarifari Integrat, que abasti des de la definició dels procediments per a la creació de nous títols i actualització de preus, passant per les relacions contractuals de venda, utilització de títols o transmissió d'informació, fins a la distribució d'ingressos.

El Comitè de Qualitat reportarà de forma periòdica al CSIT l'evolució d'aquest procés de certificació.

7.7 GRUP DE TREBALL SOBRE FRAU

Es vetllarà per la implantació dels acords adoptats en el Consell d'Administració del passat 23 d'octubre, tant els referents a les modificacions de la normativa vigent com als de coordinació dels plans d'inspecció i polítiques comunes d'actuació dels diferents operadors.

Durant l'exercici es realitzarà una enquesta per tal de determinar el nivell de frau a tot el sistema i obtenir informació suficient per planificar l'actuació d'inspecció.

8. Àmbit d'estudis i comunicació

8.1 ENQUESTA DE MOBILITAT QUOTIDIANA

En el primer trimestre de l'exercici es realitzarà una jornada per a difondre els resultats de l'enquesta de l'any 2001.

S'editarà una publicació divulgativa dels principals resultats i del contingut de l'enquesta.

Durant aquest exercici es realitzaran tots els treballs complementaris de les explotacions bàsiques realitzades en el darrer exercici.

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

S'establiran convenis amb les entitats interessades en explotacions particulars.

8.2 ENQUESTA DE MOBILITAT A L'ÀREA DE BARCELONA

Durant aquest exercici, l'ATM, per primera vegada i per encàrrec de l'Ajuntament de Barcelona i l'EMT, es responsabilitzarà de l'elaboració de l'estudi anual de mobilitat.

8.3 ESTUDI SOBRE ELS COMPTES DE TRANSPORT

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

8.4 ESTADÍSTIQUES DE TRANSPORT PÚBLIC

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

8.5 PLA DE GUIES

S'elaborarà el Projecte del Pla de Guies del Sistema Metropolità de Transport Públic Col·lectiu, d'acord amb les directrius acordades en el Comitè de Màrqueting i Comunicació, on hi ha representats les Administracions consorciades i els operadors.

8.6 INFORMACIÓ AL CIUTADÀ

8.6.1 Web ATM.

Es mantindrà activa i amb renovació de continguts, en el format actual.

8.6.2 Centre d'Informació TransMet.

Es continuarà donant el servei en suport radiofònic i mitjançant teletext i el web de TV3.

8.6.3 Webs de mobilitat.

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

8.6.4 Publicacions.

S'editarà la versió definitiva del Pla de Serveis 2005, la



Memòria d'activitat de l'exercici, l'actualització de l'estudi sobre els comptes de transport, les explotacions de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana i la resta de publicacions periòdiques de l'ATM.

8.6.4 Servei d'atenció personalitzada al ciutadà.

S'atendran les qüestions que es formulin directament al servei d'atenció de l'ATM (de manera personal, telefònica o via web), que ens siguin derivades pels serveis 010 i 012 o per les oficines d'atenció al client dels operadors.

Pressupost ATM 2003

ESTAT DE DESPESES

Art.	Denominació	Import 2003 (€)
CAPÍTOL 1 - DESPESES DE PERSONAL		
10	Alts càrrecs	50.000,00
12	Personal funcionari	58.149,02
13	Personal laboral	1.323.648,69
16	Quotes, prestacions i despeses socials	390.000,00
TOTAL CAPÍTOL 1		1.821.797,71
CAPÍTOL 2 - DESPESES DE BÉNS CORRENTS I DE SERVEIS		
20	Arrendaments	122.000,00
21	Reparacions, manteniment i conservació	732.020,00
22	Material, subministraments i altres	257.019.668,97
23	Indemnitzacions per raó del servei	60.000,00
24	Despeses de publicacions	95.000,00
TOTAL CAPÍTOL 2		258.028.688,97
CAPÍTOL 3 - DESPESES FINANCERES		
31	De préstecs de l'interior	2.167.117,32
34	De dipòsits, fiances i altres	6.000,00
TOTAL CAPÍTOL 3		2.173.117,32
CAPÍTOL 4 - TRANSFERÈNCIES CORRENTS		
44	A Empreses Públiques i altres ens públics	213.215.000,00
46	A Entitats Locals	34.425.605,00
47	A Empreses Privades	17.835.000,00
TOTAL CAPÍTOL 4		265.475.605,00
CAPÍTOL 6 - INVERSIONS REALS		
62	Inversió nova associada al funcionament operatiu dels serveis	684.396,00
TOTAL CAPÍTOL 6		684.396,00
CAPÍTOL 7 - TRANSFERÈNCIES DE CAPITAL		
77	A empreses privades	23.483.771,49
TOTAL CAPÍTOL 7		23.483.771,49
TOTAL ESTAT DE DESPESES		551.667.376,49



ESTAT D'INGRESSOS

Art.	Denominació	Import 2003 (€)
CAPÍTOL 3 - TAXES I ALTRES INGRESSOS		
33	Venda de béns i serveis	210.000,00
34	Preus públics	259.000.000,00
TOTAL CAPÍTOL 3		259.210.000,00
CAPÍTOL 4 - TRANSFERÈNCIES CORRENTS		
40	De l'Estat	94.211.000,00
45	De Comunitats Autònomes	94.331.000,00
46	D'entitats locals	81.695.959,00
TOTAL CAPÍTOL 4		270.237.959,00
CAPÍTOL 7 - TRANSFERÈNCIES DE CAPITAL		
75	De Comunitats Autònomes	22.219.417,49
TOTAL CAPÍTOL 7		22.219.417,49
TOTAL ESTAT D'INGRESSOS		551.667.376,49





Estatuts
Reglament de Règim Interior
Base d'execució del pressupost 2002
Principals Acords del Consell d'Administració 2002

6

Estatuts

I. Disposicions generals

ARTICLE 1.

Naturalesa, finalitat i administracions participants

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

Aquest Consorci té caràcter voluntari i es crea per temps indefinit. S'hi poden adherir totes les administracions titulars de serveis públics de transports col·lectius, individualment o a través d'entitats que les agrupin i representin, que pertanyin a l'àmbit format per les comarques de l'Alt Penedès, el Baix Llobregat, el Barcelonès, el Garraf, el Maresme, el Vallès Occidental i el Vallès Oriental. És una entitat de dret públic, amb personalitat jurídica i patrimoni propis creada a l'empara del que disposa l'article 7 de la Llei 30/1992 de 26 de novembre, de Règim Jurídic de les Administracions Públiques i del Procediment Administratiu Comú.

ARTICLE 2.

Denominació i domicili

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

ARTICLE 3.

Objectiu

L'ATM té com a finalitat articular la cooperació entre les administracions públiques titulars dels serveis i de les infraestructures del transport públic col·lectiu de l'àrea de Barcelona que en formen part, la col·laboració amb

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

ARTICLE 4.

Funcions

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

1. Planificació d'infraestructures i serveis

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

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

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



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

2. Relacions amb operadors de transport col·lectiu

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

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

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

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

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

3. Finançament del sistema per les administracions

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

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

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

4. Ordenació de tarifes

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

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

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

5. Comunicació

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

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

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

6. Marc normatiu futur

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

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

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

II. Règim orgànic

ARTICLE 5.

Òrgans de govern, gestió i consulta

1. Regiran el Consorci inicialment els òrgans següents:

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

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

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

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

ARTICLE 6.

El Consell d'Administració. Naturalesa i composició

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

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

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

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

d) Vuit vocals en representació i designats per la Generalitat de Catalunya, cinc en representació de les administracions locals fundadores designats de comú acord per l'Ajuntament de Barcelona i l'Entitat Metropolitana del Transport, i dos en representació de les administracions que s'adhereixin conforme al que s'estableix a l'article 1.

e) Dos vocals observadors designats per l'AGE.

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

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

ARTICLE 7.

El director general

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

ARTICLE 8.

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

1. La Ponència d'usuaris i beneficiaris del transport col·lectiu metropolità (en endavant PUB) és l'òrgan de par-



ticipació i consulta dels agents institucionals i socials en el funcionament del sistema metropolità de transport públic col·lectiu de l'àrea de Barcelona.

La PUB es compon inicialment dels membres següents:

- **President:** el vicepresident segon de l'ATM.
- **Un vocal del Consell d'Administració de l'ATM** per cadascuna de les esferes administratives integrades en el Consorci.
- **Representants de la Federació de Municipis de Catalunya i de l'Associació Catalana de Municipis.**
- **Representants de les organitzacions empresarials amb més implantació a Catalunya.**
- **Representants dels sindicats amb més implantació a Catalunya.**
- **Representants d'associacions o col·lectius d'especial rellevància per a la matèria.**
- **El director general de l'ATM.**
- **Forma part també d'aquesta ponència i n'actua com a secretari, un membre del quadre directiu del Consorci proposat a aquest efecte pel director general.**

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

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

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

ARTICLE 9.

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

1. La Ponència tècnica d'operadors del transport col·lectiu metropolità (en endavant PTO) és l'òrgan de

col·laboració i consulta del Consorci en qüestions de caràcter tècnic i econòmic.

La PTO es compon inicialment dels membres següents:

- **President:** el director general.
- **Fins a dos representants per cadascun dels tres operadors públics:**
Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, RENFE i TMB (Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. i Transports de Barcelona, S.A.).
- **Fins a dos representants de les empreses operadores de serveis urbans i interurbans concessionàries de les administracions consorciades, preferentment a través d'associacions que les agrupin.**
- **Forma part també d'aquesta Ponència i n'actua com a secretari, un càrrec directiu del Consorci proposat a aquest efecte pel director general.**

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

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

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

ARTICLE 10.

La Comissió d'assessorament jurídic

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

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

ARTICLE 11.

Competències del Consell d'Administració

Són competències del Consell d'Administració:

- a) Aprovar els projectes de contractes-programa i convenis de finançament.
- b) Aprovar el nou model de sistema de tarifes.
- c) Exercir les potestats atribuïdes al Consorci en matèria de tarifes.
- d) Aprovar el projecte de pressupost de l'ATM i fer un seguiment periòdic d'ingressos i despeses.
- e) Aprovar els convenis d'adhesió al Consorci d'altres administracions públiques i determinar, si fa al cas, l'ampliació del Consell d'Administració.
- f) Convenir amb la Generalitat, l'Ajuntament de Barcelona, l'EMT i els altres ens adherits les aportacions a realitzar.
- g) Fer el seguiment de l'execució dels convenis i contractes-programa i rebre dels operadors tota la informació tècnica i econòmicofinancera necessària.
- h) Crear, si fa al cas, la Comissió Executiva, atribuir-li funcions i designar els seus membres.
- i) Aprovar la normativa derivada dels presents Estatuts.
- j) Nomenar el director general a proposta del president.
- k) Aprovar les despeses i autoritzar contractes sense perjudici de les facultats que el Consell d'Administració acordi atribuir a altres òrgans de govern del Consorci.

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

ARTICLE 12.

Competències del president del Consell d'Administració

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

- a) Exercir la representació de l'ATM davant dels òrgans

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

- b) Convocar les sessions ordinàries i extraordinàries del Consell d'Administració i fixar-ne els ordres del dia, tenint en compte, si fa al cas, les peticions de la resta de membres efectuades oportunament. Presidir les sessions, moderar-ne el desenvolupament i suspendre-les motivadament.
- c) Visar les actes i certificacions dels acords del Consell.
- d) Proposar al Consell d'Administració el nomenament del director general del Consorci.
- e) Expedir els nomenaments dels titulars dels òrgans de l'ATM.
- f) Exercir les competències que li delegui el Consell d'Administració.
- g) Assegurar el compliment de les lleis i dels presents Estatuts.

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

ARTICLE 13.

Competències del director general

Correspon al director general:

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



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

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

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

III. Règim funcional

ARTICLE 14.

Règim general de funcionament

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

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

ARTICLE 15.

Sessions

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

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

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

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

5. Dins del primer trimestre de cada any, el Consell d'Administració ha de considerar la memòria de gestió i rendició de comptes de l'any anterior. En la reunió que s'ha de celebrar dins de l'últim trimestre de cada any, el Consell d'Administració haurà de considerar el programa d'actuacions i el pressupost de l'any següent.

ARTICLE 16.

Acords

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

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

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

b) Aprovació de les revisions de tarifes.

c) Aprovació dels esquemes globals de finançament del SMTPC.

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

e) Nomenament i separació del Director General.

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

ARTICLE 17.

Eficàcia dels acords per a les entitats consorciades

Les decisions i acords del Consorci obliguen les administracions consorciades.

IV. Règim financer

ARTICLE 18.

Règim economicofinancer

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

- a) En tot cas les aportacions de l'AGE, la Generalitat de Catalunya, l'Ajuntament de Barcelona, l'EMT i les altres administracions, o entitats que les agrupin, que posteriorment s'adhereixin al Consorci, d'acord amb els convenis de finançament o contractes-programa subscrits entre aquestes institucions i l'ATM.
- b) Subvencions, aportacions o donacions d'entitats de dret públic o privat.
- c) Si fa al cas, les cessions del producte d'impostos finalistes.
- d) Ingressos obtinguts per la prestació de serveis, del rendiment del seu patrimoni i de qualssevol altres que li puguin correspondre d'acord amb les lleis.

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

- a) Les de tota mena convingudes amb els operadors per la producció i prestació de serveis en els respectius contractes-programa.
- b) Les pròpies de funcionament i les inversions necessàries per al normal exercici de les seves funcions.
- c) Qualsevol altra derivada de l'elaboració, gestió i execució del Pla de la SMTPC que hagi d'anar a càrrec seu.

3. Si de cas alguna de les entitats consorciades incomplís les seves obligacions financeres envers l'ATM, el Consell d'Administració ha de procedir a requerir-li'n el

compliment. Si passat el termini d'un mes des del requeriment no s'haguessin realitzat les aportacions previstes, el Consell d'Administració, un cop escoltada l'entitat afectada, pot suspendre-la de la seva participació en l'ATM.

ARTICLE 19.

Fiscalització

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

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

- a) D'una manera anual, de l'1 de febrer al 31 de març, amb referència a l'exercici anterior; l'informe de l'auditoria s'haurà de lliurar abans del 30 d'abril següent.
- b) D'una forma periòdica, però no prefixada, almenys una vegada cada any segons els criteris que establirà la intervenció.

ARTICLE 20.

Comptabilitat

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

ARTICLE 21.

Dotació fundacional

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



V. Règim del personal

ARTICLE 22.

Règim del personal

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

VI. Règim jurídic

ARTICLE 23.

Règim jurídic

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

2. L'ATM es regeix per aquests Estatuts i el seu Reglament de règim interior, i supletòriament per la Llei estatal 30/1992 de 26 de novembre, i les lleis de Catalunya 13/1989 de 18 de maig, 7/1985 de 2 d'abril, 7/1987 de 4 d'abril i 8/1987 de 15 d'abril i les disposicions que les despleguen.

VII. Modificació, dissolució, liquidació

ARTICLE 24.

Modificació dels estatuts

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

ARTICLE 25.

Separació de membres del Consorci

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

- a) Avisar previ d'un any adreçat al president del Consorci.
- b) Estar al corrent del compliment de les obligacions i dels compromisos anteriors i garantir el compliment de les obligacions pendents.

2. La separació voluntària de l'ATM de qualsevol de les administracions consorciades haurà de comunicar-se formalment al Consell d'Administració a través del seu president, amb una antelació mínima d'un any i prèvia liquidació de les obligacions pendents. A més a més, les mencionades entitats solament podran retirar-se de l'ATM si ha transcorregut un termini mínim de cinc anys des que entraren a formar-ne part.

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

ARTICLE 26.

Dissolució i liquidació del Consorci

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

- a) Per acord del Consell d'Administració amb el quòrum establert en l'article 16,2 d'aquests Estatuts, que haurà de ser ratificat per les entitats públiques consorciades.
- b) Per transformació del Consorci en una altra entitat i per acord del Consell d'Administració, també ratificat per les entitats públiques consorciades de la manera establerta en el supòsit anterior.

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

Reglament de règim interior

1. Disposicions generals

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

2. Organització

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

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

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

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

2.1. EL COMITÈ EXECUTIU

2.1.1. Finalitat i funcions generals

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

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

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

2.1.2. Composició

El Comitè Executiu es compon de sis membres que han de ser membres del Consell d'Administració, tres en representació de l'Administració de la Generalitat, dos en representació de les Administracions locals constituents i un en representació de l'Agrupació de municipis de l'àmbit exterior a l'EMT titulars de serveis de transport urbà (AMTU), que són designats pel mateix Consell d'Administració. El presideix el membre del Comitè Executiu que designi el president de l'ATM. Hi assisteix amb veu i sense vot el Director General i actua com a secretari el que ho sigui del Consell d'Administració.

2.1.3. Atribucions

El Comitè Executiu té atribuïdes les funcions següents:

- a) Fer el seguiment de l'execució dels convenis i contractes de l'ATM amb administracions i operadors.
- b) Requerir a les entitats consorciades el compliment de les seves obligacions financeres envers l'ATM i proposar al Consell d'Administració la suspensió de la participació.
- c) Autoritzar despeses en aquells supòsits no atribuïts al Director General i fins al límit de 500.000.000 de pessetes.
- d) Autoritzar contractes l'import dels quals superi, per raó de la quantia, les atribucions del Director General i fins al límit de 500.000.000 milions de pessetes.
- e) Fer el seguiment de l'execució del pressupost i l'aprovació de les seves modificacions, llevat de les reservades al Consell d'Administració.

2.1.4. Adopció d'acords

El Comitè Executiu adopta els seus acords per majoria simple llevat dels referits a aquelles matèries en les quals els Estatuts exigeixen majoria qualificada, que s'han d'adoptar respectant el quòrum especial previst als Estatuts.



2.2. EL DIRECTOR GENERAL

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

1) Patrimoni

- a) Adquirir, gravar i alienar béns quan la quantia no sobrepassi els 50.000.000 de pessetes. Per imports superiors a 10.000.000 de pessetes en donarà compte al Comitè Executiu.
- b) Administrar el patrimoni.

2) Personal

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

3) Contractació

- a) Contractar obres, consultoria i assistència, serveis i subministraments quan la quantia no sobrepassi els 50.000.000 de pessetes. Per imports superiors a 10.000.000 de pessetes en donarà compte al Comitè Executiu.
- b) Formalitzar actes de recepció i lliurament d'obres, treballs de consultoria i subministraments, en desenvolupament dels acords dels òrgans competents.

4) Serveis

- a) Formular propostes de reglaments.
- b) Atorgar llicències i autoritzacions.

- c) Realitzar l'activitat inspectora i de control.
- d) Resoldre expedients sancionadors.

5) Actuacions jurídicoadministratives

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

6) Actuacions econòmicofinanceres

- a) Autoritzar despeses fins al límit de 50.000.000 de pessetes.
- b) Disposar despeses fins al límit de 50.000.000 de pessetes. Per imports superiors a 10.000.000 de pessetes, en donarà compte al Comitè Executiu.
- c) Ordenar pagaments.
- d) Aprovar la liquidació del pressupost.
- e) Donar de baixa i anul·lar drets.
- f) Reconèixer bonificacions i exempcions en aplicació de la normativa vigent.
- g) Dictar providències de constrenyiment.
- h) Aprovar liquidacions d'ingressos.
- i) Obrir i administrar els comptes bancaris de titularitat de l'Entitat.

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

3. Funcionament

3.1. LLOC DE CELEBRACIÓ DE LES SESSIONS

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

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

3.2. CLASSES DE SESSIONS

Les sessions poden ser ordinàries i extraordinàries.

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

Totes les sessions han de ser objecte de convocatòria única.

3.3. PERIODICITAT I CONVOCATÒRIA

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

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

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

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

3.4. FORMA I TERMINI DE LES CONVOCATÒRIES

Les sessions ordinàries i extraordinàries dels òrgans col·legiats han de ser convocades pel seu President o pel Secretari per ordre d'aquest. La convocatòria ha d'anar acompanyada per l'ordre del dia.

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

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

3.5. QUÒRUM DE CONSTITUCIÓ

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

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

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

3.6. QUÒRUM DE VOTACIÓ

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

El vot de qualitat del President desfà l'empat.

3.7. ACTES

El Secretari eixeca acta de les sessions del Consell d'Administració i del Comitè Executiu, que ha de ser aprovada en la sessió següent. Les actes les signa el Secretari amb el vistiplau del President.

3.8. EFICÀCIA DELS ACORDS

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

4. Classificació i registre de documents

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

Els expedients estan sotmesos a les normes del procediment administratiu comú de les administracions públi-



ques o, en el seu cas, a la legislació de contractes de les administracions públiques.

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

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

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

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

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

5. Règim jurídic

Els acords adoptats pels òrgans resolutoris de l'ATM són immediatament executius, amb excepció del que es preveu als articles 11 i 138 de la Llei de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú, i en aquells casos en què una disposició estableixi el contrari o necessitin aprovació o autorització d'altri.

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

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

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

6. Programa d'actuacions i memòria de gestió anuals

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

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

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

7. Règim pressupostari i comptable

7.1. RÈGIM PRESSUPOSTARI

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

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

El pressupost del Consorci inclou la documentació següent:

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

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

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

7.2. RÈGIM COMPTABLE

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

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

L'ATM se sotmet al règim de comptabilitat pública.

8. Disposició final

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



Base d'execució del pressupost 2002

Àmbit i vigència d'aplicació

BASE 1

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

Estructura del pressupost

BASE 2

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

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

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

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

BASE 3

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

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

Modificacions del pressupost

BASE 4

1. La vinculació jurídica dels crèdits serà:

- a) Respecte la classificació funcional: grup de funció.
- b) Respecte la classificació econòmica: capítol.

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

BASE 5

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

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

- a) El Consell d'Administració quan les modificacions afectin al grup de funció, o bé quan representin transferències des del Capítol 6è o 7è a despesa corrent.
- b) El Director General en els altres casos, que actuarà per delegació del Comitè Executiu.

BASE 6

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

- a) Les aportacions de l'AGE, la Generalitat de Catalunya, l'Ajuntament de Barcelona, l'EMT i altres administracions que s'adhereixin al Consorci, d'acord amb els convenis de finançament o contractes programa.
- b) Les subvencions, aportacions o donacions d'entitat de dret públic o privat.
- c) Les cessions del producte d'impostos finalistes.
- d) La prestació de serveis i el rendiment del patrimoni.
- e) L'alienació de béns del Consorci.
- f) Els reintegraments de pagaments indeguts amb càrrec al pressupost corrent, que reposaran crèdit en la corresponent partida pressupostària.

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

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

4. L'alienació de béns immobles serà aprovada pel Consell d'Administració.

BASE 7

1. Es consideraran crèdits ampliables aquells la quantia dels quals vingui determinada en funció de l'ingrés obtingut per un concepte específic directament vinculat a aquells crèdits. Es declaren crèdits ampliables els següents:

Concepte	Partida Despesa	Partida Ingres
Serveis Transport/ edició,Comerc. i Distrib. Títols	22709	34000
	22708	
Contr.Progr. ATM-TMB/FGC/ Operadors gestió inter.	44001	40001
	44101	45501
	46400	46201
	47000	46301
	47001	
	21601	
	62701	
	77000	
	77002	
	77003	
	77004	
	70005	

2. Els increments d'ingrés vinculats a més d'una partida de despesa es distribuïran entre elles per acord del Comitè Executiu.

3. Serà competència del Director General la modifica-

ció de l'Estat d'Ingressos del Pressupost quan calgui, per permetre les ampliacions de crèdit.

Execució dels ingressos

BASE 8

El reconeixement de drets es farà en el moment en què es conegui l'existència d'una liquidació a favor de l'ATM.

BASE 9

Els ingressos que rebí l'ATM es formalitzaran mitjançant un Manament d'Ingres, aplicats a la corresponent partida pressupostària i expedits en el moment en què el Servei d'Administració tingui coneixement que s'ha produït l'ingrés.

Execució de les despeses

BASE 10

Per a l'aplicació de les despeses consignades en el Pressupost de l'ATM, s'observaran, a més de les prescripcions legals i reglamentàries aplicables, les normes específiques que per a cada tipus de despeses es detallen en les presents Bases d'Execució.

BASE 11

1. Amb càrrec als crèdits de l'estat de despeses només es podran contreure obligacions derivades de les adquisicions, serveis o altres despeses en general realitzades dins l'exercici pressupostari.

2. Es podran aprovar despeses plurianuals d'acord amb els supòsits que preveu la llei.

3. Les factures recepcionades hauran de reunir les condicions reglamentàries.



BASE 12

La gestió del Pressupost de despeses es realitzarà atenent a les fases següents:

- a) Autorització de la despesa.
- b) Disposició de la despesa.
- c) Reconeixement de l'obligació.
- d) Ordenació del pagament.

BASE 13

Les propostes de despeses seran formulades pel Director Tècnic o pel cap de servei que la tingui encomanada.

BASE 14

1. L'autorització d'una despesa és l'acte pel qual s'acorda la realització d'una despesa determinada per una quantia certa o aproximada, reservant per a aquesta finalitat el crèdit pre-supostari que sigui necessari. Es formalitza en document A.

2. L'autorització de la despesa correspondrà a:

- a) El Consell d'Administració: quan l'import sobrepassi els 500.000.000 Ptes.
- b) El Comitè Executiu: per imports superiors a 50.000.000 Ptes i fins a 500.000.000 Ptes.
- c) El Director General quan l'import no sobrepassi els 50.000.000 Ptes.

BASE 15

1. La disposició d'una despesa és l'acte pel qual s'acorda la realització d'una despesa prèviament autoritzada, per un import exactament determinat. Es formalitza en document D.

2. Quan en el moment d'iniciar la tramitació es coneixen la quantia i el nom del perceptor, s'acumulen les fases d'autorització i disposició. Es formalitza en document AD.

3. La disposició de la despesa correspon a:

- a) El Consell d'Administració: per imports superiors a 500.000.000 Ptes.
- b) El Comitè Executiu: per imports superiors a 50.000.000 Ptes. i fins a 500.000.000 Ptes.
- c) El Director General: Fins a 50.000.000 Ptes. Per import superior a 10.000.000 Ptes., en donarà compte, amb caràcter previ, a la Comitè Executiu.

BASE 16

El Director Tècnic i els caps de servei podran disposar despeses fins a imports de 100.000 Pessetes. a càrrec de les partides dels capítols 2 i 6.

Aquesta facultat s'atribueix en concepte de delegació pel Consell d'Administració i sense perjudici de les facultats reconegudes al Director General per aquestes mateixes bases. La delegació podrà ser revocada o limitada en qualsevol moment pel Director General.

BASE 17

1. El reconeixement de l'obligació és l'acte pel qual es declara l'existència d'un crèdit exigible contra l'ATM derivat d'una despesa autoritzada o compromesa. Es formalitza en document O.

2. Poden acumular-se en un sol tràmit les fases d'autorització, disposició i reconeixement de l'obligació. Es formalitza en document ADO.

BASE 18

Les obligacions (factures, certificacions, minutes o documents equivalents), un cop conformades pel Servei/Àrea responsable de les mateixes, es remetraran al Servei d'Administració, el qual les comptabilitzarà i prepararà les relacions d'obligacions per tal que siguin aprovades pel Director General.

BASE 19

Es consideren documents suficients pel reconeixement de l'obligació:

- a) Capítol 1: nòmines mensuals i liquidacions de la Seguretat Social.
- b) Capítol 2: la corresponent factura.
- c) Capítol 3: les liquidacions bancàries.
- d) Capítol 4: els acords que en aquesta matèria prengui el Consell d'Administració, pel que fa a les aportacions derivades dels Contractes-Programa amb els operadors. Per a la resta de partides, les resolucions que pugui dictar el Director General.
- e) Capítol 6: la corresponent factura o certificació.
- f) Capítol 7: resolucions que pugui dictar el Director General.

BASE 20

L'ordenació del pagament és l'acte pel qual el director general, en base a una obligació reconeguda, expedeix l'ordre de pagament contra la Tresoreria. Es formalitza en document P.

BASE 21

S'estableix la categoria de "Factures Directes", que per l'específica naturalesa de la despesa no requereix la tramitació d'una proposta de despeses prèvia. S'inclouen com a tals:

- a) Llum, aigua, telèfon i comunicacions.
- c) Dietes i locomoció del personal.
- d) Despeses de representació.
- e) Càrrega financera.

Les despeses de llum, aigua i comunicacions, el pagament de les quals es realitza mitjançant domiciliació bancària, seran tramitades d'ofici pel Servei d'Administració per mitjà de documents ADOP-MP, en els quals no s'exigirà la signatura del Director General.

BASE 22

Les despeses corresponents al Capítol 1r seran tramitades d'ofici pel Servei d'Administració per mitjà de documents ADO, que no seguiran els circuits normals de tramitació i no s'exigirà la signatura del director general. No obstant això, cas que el règim contractual prevegi política d'incentius per objectius, el Director General n'aprovarà la meritació.

BASE 23

El Director General podrà establir límits de disposició de crèdits pressupostaris per tal d'evitar el dèficit pressupostari, tot possibilitant el normal funcionament dels serveis de l'ATM.

BASE 24

Les despeses corresponents a obres, l'import de les quals no excedeixi de 5.000.000 de pessetes, i les corresponents a subministraments, consultoria, assistència i serveis, l'import dels quals no excedeixi de 2.000.000 de pessetes, tenen la consideració de contractes menors i es poden tramitar mitjançant factura conformada, amb proposta raonada i certificat d'existència de crèdit previ o de document AD, sense necessitat de constitució de fiança, ni de formalització de contracte, ni de Resolució expressa d'aprovació.

BASE 25

La contractació d'obres, gestió de serveis públics, subministraments, consultoria, assistència i treballs específics i concrets serà competència de:

- a) El Consell d'Administració: per imports superiors a 500.000.000 Ptes.
- b) El Comitè Executiu: per imports superiors a 50.000.000 Ptes. i fins a 500.000.000 Ptes.
- c) El Director General: Fins a 50.000.000 Ptes. Per import superior a 10.000.000 Ptes., en donarà compte, amb caràcter previ, al Comitè Executiu.



BASE 26

Per a la constitució de garanties per part dels adjudicataris dels contractes, la seva devolució, així com la dispensa de les mateixes, s'ajustarà al que estableix el RDL 2/2000 de 16 de juny, pel qual s'aprova el text refós de la Llei de contractes de les Administracions Públiques.

BASE 27

La contractació pel procediment negociat sense publicitat es regirà pel que estableix el RDL 2/2000 de 16 de juny, pel qual s'aprova el text refós de la Llei de contractes de les Administracions Públiques.

BASE 28

La normativa aplicable en matèria de contractació es considerarà automàticament adaptada a les modificacions que s'estableixin en la legislació vigent.

BASE 29

1. Tindran el caràcter de "despeses a justificar" els manaments de pagament que no puguin acompanyar-se dels documents justificatius corresponents en el moment de llur expedició.

2. Els perceptors dels manaments de pagament hauran de justificar l'aplicació de les quantitats rebudes en un termini màxim de 3 mesos des de l'expedició del manament, i estaran subjectes al règim de responsabilitats que estableixi la normativa vigent, i s'hauran de reintegrar les quantitats no invertides o no justificades.

3. No s'expediran nous manaments a justificar pels mateixos conceptes pressupostaris a perceptors que tinguin fons pendents de justificació

BASE 30

1. Per tal d'atendre determinades despeses del capítol 2

de caràcter periòdic i repetitiu, altres de petit import i aquelles en què s'exigeixi pagament al comptat, es podrà utilitzar la modalitat de pagament "Bestreta de Caixa Fixa".

2. Les Bestretes de Caixa Fixa s'atorgaran amb càrrec als comptes extrapressupostaris que es determinin i els pagaments que es realitzin amb aquesta modalitat s'efectuaran a través d'un compte bancari auxiliar obert a l'efecte.

3. El procediment de gestió de les Bestretes de Caixa Fixa seguirà el que estableix la circular de Direcció General dictada a l'efecte.

BASE 31

Es delega al Director General l'aprovació de reconeixements de crèdit procedents d'obligacions d'exercicis tancats, dins els límits de competència per a l'autorització de despeses establerts en la Base 15.

Gestió de les subvencions

BASE 32

Gestió de Subvencions del Conveni de Finançament AGE-ATM i ATM-Administracions Consorciades

1. Els imports consignats en el Capítol 4 d'ingressos es corresponen al que s'espera obtenir de les diferents Administracions.

2. Els imports consignats en el Capítol 4 de despeses es corresponen amb les quantitats acordades amb els diferents operadors públics i privats (gestió indirecta), segons els acords establerts.

3. Pel que fa a les possibles diferències i a l'atorgament dels lliuraments a compte, es seguirà el que estableixin aquells documents, i en el seu defecte o complementàriament el que específicament acordi el Consell d'Administració.

4. L'ATM executarà directament la despesa necessària per tal de portar a terme els programes que afecten la gestió indirecta continguts en els Convenis de Finançament amb l'AGE i amb les Administracions Consorciades (SAE, Renovació de flota, etc.).

BASE 33:

Gestió d'altres subvencions atorgades per l'ATM

El seu tràmit correspondrà al que es contempli a les bases de les convocatòries corresponents.

BASE 34

Els perceptors de les subvencions hauran de justificar la correcta aplicació dels fons rebuts, d'acord amb els Convenis que les regulin.

2. Es consideren com a operacions extrapressupostàries:

- a) Comptabilització de l'IVA: repercutit i suportat deduïble.
- b) Descomptes de la nòmina.
- c) Fiances i dipòsits constituïts i rebuts.
- d) Bestretes de Caixa Fixa.
- e) Ingressos i despeses pendents d'aplicació
- f) Operacions amb altres deutors i creditors no pressupostaris.

BASE 38

Per a la cobertura de les places que s'incorporin a la plantilla de l'ATM a partir de l'any 2000, ja sigui en règim de contractació laboral indefinida o en règim de contracte per obra i servei, es donarà publicitat entre els operadors públics TMB i FGC i les Administracions Consorciades, quedant reservada al Director General de l'ATM la seva selecció.

Gestió dels ingressos tarifaris

BASE 35

L'ATM gestionarà els ingressos tarifaris, d'acord amb els acords del Consell d'Administració de 15/11/2000, i segons els convenis signats amb els diferents operadors.

Altres bases

BASE 36

Serà competència del Consell d'Administració dictar les normes específiques de comptabilització que permetin reflectir de forma fidel l'estat econòmic, financer i patrimonial de l'ATM.

BASE 37

1. Tindran la consideració d'operacions no pressupostàries de tresoreria, exclusivament les no derivades directament de l'execució del Pressupost o que, independentment del mateix, ajudin a la seva execució i comptabilització.



Principals acords del Consell d'Administració 2002

PDI

25/04/2002

RESOLDRE les al·legacions presentades, durant el període d'informació pública i d'audiència, a les Administracions Locals de l'àmbit territorial de l'Autoritat del Transport Metropolità i a les altres Administracions competents en matèria de transport públic, al projecte de Pla Director d'Infraestructures de transport públic col·lectiu 2001-2010 (PDI), d'acord amb l'informe tècnic que s'adjunta.

NOTIFICAR a cadascun dels interessats la resolució adoptada amb relació a la seva al·legació.

INCORPORAR les modificacions derivades de les al·legacions presentades i acceptades pel Consell d'Administració, i també les formulades en el debat de la sessió d'aprovació i esmentades anteriorment.

APROVAR la versió definitiva del PDI 2001-2010 i donar-ne trasllat a l'Honorable Conseller de Política Territorial i Obres Públiques a fi que l'elevi al Govern de la Generalitat de Catalunya per a l'aprovació definitiva. En relació a la nova línia Ferroviària Sarrià-Castelldefels, s'ACORDA:

ENCOMANAR als serveis de l'ATM l'elaboració del projecte de traçat (que incorporà l'estudi de demanda i estudis geotècnics) amb la major celeritat possible i vetllant perquè el treball inclogui l'anàlisi de la viabilitat de donar servei amb aquest model als municipis de Sant Feliu de Llobregat i Sant Just Desvern, com també el traçat més idoni en els termes municipals de Gavà i Castelldefels (ubicació tercera estació a Gavà i intercanviador amb Renfe).

23/10/2002

APROVAR el calendari per a la realització dels estudis de viabilitat en relació amb el PDI 2001-2010, d'acord amb la proposta que recull el document adjunt.

AUTORITZAR el director general per tal que procedeixi a la tramitació del corresponent expedient de contractació dels esmentats estudis.

INCORPORAR al conjunt d'estudis de viabilitat del PDI 2001-2010 el perllongament de la línia de FGC Sabadell-Castellar del Vallès, que hauria de ser redactat en col·laboració amb els ajuntaments respectius, el Consell Comarcal i el Departament de Política Territorial i Obres Públiques.

Pla de serveis

04/07/2002

DONAR-SE PER ASSABENTAT dels treballs previs realitzats i del contingut de la proposta de Pla de Serveis de transport públic col·lectiu 2002-2005 a la Regió Metropolitana de Barcelona, elaborada en base als criteris i la metodologia presentats i estudiats al si de la Comissió Tècnica i del Comitè Executiu.

AUTORITZAR els serveis de l'ATM a presentar aquesta proposta de Pla de Serveis a les Administracions consorciades, els Consells comarcals, l'AMTU i els operadors de transport per tal que se'n puguin recollir les consideracions i introduir aquelles que es considerin procedents en la versió del Pla que s'hagi de sotmetre en un futur a l'aprovació inicial del Consell.

12 /12/ 2002

S'ACORDA:

Primer.- DONAR PER REBUT el contingut del Pla de Serveis de Transport Públic Col·lectiu 2005, elaborat pels serveis tècnics de l'ATM.

Segon.- ENCOMANAR als serveis tècnics de l'ATM que convoquin reunions de treball amb els responsables de les Administracions consorciades, per tal de revisar conjuntament el contingut de la Proposta definitiva.

Tercer.- Una vegada fet aquest treball tècnic, CONVOCAR una sessió monogràfica del Consell d'Administració per aprovar, si s'escau, el Pla de Serveis de transport públic col·lectiu 2005 i sotmetre'l a informació pública general i institucional, per un període de dos mesos.

Tramvia Diagonal-Baix Llobregat

31/01/2002

APROVAR la modificació del traçat del tramvia Diagonal-Baix Llobregat, en el tram Av. Diagonal carrer Martí i Franquès-carretera de Collblanc, segons contempla el projecte adjunt.

SOTMETRE la modificació aprovada i la seva alternativa a informació pública.

ENCOMANAR a l'empresa Tramvia Metropolità, SA, el projecte constructiu del tram modificat.

SOL·LICITAR al Departament de Medi Ambient que resolgui sobre la no obligatorietat d'una nova declaració d'impacte ambiental pel que fa al tram del traçat modificat.

APROVAR l'increment del pressupost que comporta la modificació del traçat a Barcelona i acumular-lo a la part de finançament subjecte a la compensació per tarifa tècnica.

APROVAR la incorporació de modificacions en obres d'urbanització del projecte constructiu, els diferents municipis segons el document annex.

APROVAR l'increment màxim del pressupost que comporta la incorporació de modificacions en les obres d'urbanització per un import de 10.473.142,90 €, i acumular-lo, en la quantia que definitivament es produeixi, a la part de finançament subjecte a la compensació per tarifa tècnica.

INSTAR als Serveis de l'ATM la màxima restricció en l'acceptació de noves propostes, en l'àmbit del projecte, que poguessin comportar increment de despesa, i analitzar les possibilitats de reequilibri de la tarifa tècnica.

DONAR instruccions a Tramvia Metropolità, SA, per executar les obres d'urbanització corresponents amb la màxima celeritat.

25 /4/ 2002

RESOLDRE les al·legacions presentades durant el període d'informació pública i d'audiència a les Administracions locals, a la modificació del traçat del tramvia Diagonal-Baix Llobregat, en el tram Avinguda Diagonal-carrer Martí i Franquès-Carretera de Collblanc, d'acord amb l'informe tècnic que s'adjunta.

NOTIFICAR a cadascun dels interessats la resolució adoptada amb relació a la seva al·legació.

APROVAR l'alternativa B (pel c. Adolf Florensa) de la modificació del traçat del tramvia Diagonal-Baix Llobregat en el tram esmentat.

FACULTAR el director general de l'ATM per a negociar amb les Associacions de Veïns al·legants els detalls d'implantació urbanística del traçat per l'avinguda de Xile.

APROVAR el conveni de cooperació entre l'ATM i l'Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat sobre la gestió expropiatòria dels béns i drets afectats pel traçat del Tramvia Diagonal-Baix Llobregat, i AUTORITZAR el Director General la seva signatura.

AUTORITZAR al Director General la signatura de la Pròrroga, durant l'exercici 2002, dels convenis de cooperació subscrits entre l'ATM i els Ajuntaments dels municipis d'Esplugues, Cornellà i Sant Joan Despí, sobre la gestió expropiatòria dels béns i drets afectats pel traçat del Tramvia Diagonal-Baix Llobregat.



4 /7/ 2002

DESESTIMAR la sol·licitud de pròrroga i, per tant, d'increment de cost de la inversió, de les línies T1 i T2, formulada per Tramvia Metropolità, SA en relació amb el Tramvia Diagonal-Baix Llobregat, atès que en cap moment s'ha produït una paralització de les obres per part de l'empresa i que, encara avui, cap dels trams amb plena disponibilitat de terrenys d'ençà l'inici dels treballs ha estat finalitzat.

Amb relació a la línia T3, i atès que el conveni amb el Ministerio de Fomento, que ha de permetre la disponibilitat dels terrenys, es va signar el dia 8 de maig del 2002, es fa avinent que, en el seu dia, s'estudiarà la petició de pròrroga i, en el seu cas, del possible increment de cost, en funció dels treballs que s'hagin de realitzar, quan aquests es coneguin definitivament, una vegada s'hagi pres la decisió del punt final de la línia i del traçat en el municipi de Sant Just Desvern i, si és el cas, d'Esplugues de Llobregat. En aquell moment es donarà a Tramvia Metropolità, SA l'audiència sol·licitada.

AUTORITZAR el Director General i el Director Tècnic a revisar conjuntament amb la Concessionària el pla d'obres, a fi que l'empresa adjudicatària pugui acomplir els terminis i utilitzar els recursos de què disposa amb la màxima eficàcia.

AJUSTAR la secció del projecte del tramvia Diagonal-Baix Llobregat, en el terme municipal d'Esplugues de Llobregat, a l'Av. Laureà Miró, entre la Pl. Jacinto Benavente i la parada núm. 13, per tal d'evitar l'expropiació de les finques ES-20 i ES-20b, segons plànol adjunt.

COMUNICAR aquest acord a Tramvia Metropolità, SA, a l'Ajuntament d'Esplugues de Llobregat i a la Generalitat de Catalunya.

AJUSTAR la secció del projecte de tramvia Diagonal-Baix Llobregat en el terme municipal de Sant Just Desvern, fixant la vorera del costat muntanya en apro-

ximadament 4 metres, en tot el seu recorregut, i REDUIR l'afectació originària de les finques SJ-34 a 37, en la part que excedeixi l'esmentada amplada, d'acord amb el plànol adjunt.

COMUNICAR aquest acord a Tramvia Metropolità, SA, a l'Ajuntament de Sant Just Desvern i a la Generalitat de Catalunya.

AJUSTAR la secció de l'Av. Diagonal cruïlla carrer Numància, a petició de l'Ajuntament de Barcelona, mantenint els 7 carrils de circulació en el tronc central i permetent el gir a la dreta cap al carrer Numància en els dos carrils més externs, costat mar.

En qualsevol cas, la regulació semafòrica de la cruïlla Av. Diagonal-carrer Numància, ha de garantir una finestra de temps al tramvia d'un mínim de 30 segons. En aquest període, la superfície de vies afectades per la cruïlla ha d'estar expedida de vehicles.

Aquesta solució, que és definitiva, ha de permetre resoldre el flux de trànsit que es vulgui incorporar al carrer Numància. En el cas que la capacitat de la via no suportés la intensitat del trànsit, l'Ajuntament de Barcelona haurà d'implantar altres mesures de regulació del trànsit fora de l'àmbit de la cruïlla Av. Diagonal-carrer Numància.

RESTAR ASSABENTAT del resultat del període d'informació pública de l'estudi d'impacte ambiental en el tram ctra. de Collblanc-Av. de Xile-Diagonal.

DONAR CONFORMITAT a la proposta de mesures correctores per a la declaració d'impacte ambiental, redactades conjuntament pels tècnics del Departament de Medi Ambient i de l'ATM, en desplegament del conveni de col·laboració signat entre ambdues entitats.

AUTORITZAR el Director General per donar trasllat al Concessionari de les mesures correctores aprovades per la Ponència Ambiental en la Declaració d'Impacte

Ambiental, per tal que siguin incorporades al projecte constructiu en redacció i perquè aprovi definitivament l'esmentat projecte, a fi que es puguin realitzar les obres en els mesos de juliol, agost i setembre. L'aprovació del projecte constructiu restarà subjecte a la ratificació posterior del Consell d'Administració.

ACCEPTAR l'oferiment de la Universitat de Barcelona, segons comunicació de data 1 de juliol del 2002, i d'acord amb les converses mantingudes, per tal que l'ATM pugui ocupar els terrenys propietat de la Universitat, necessaris per a l'execució de les obres de pas del traçat entre l'Av. Gregorio Marañón i l'Av. Diagonal.

MANIFESTAR que, una vegada es disposi del projecte constructiu aprovat, en el tram carretera de Collblanc-avinguda Diagonal, s'hagin executat les expropiacions necessàries al conjunt del traçat i es conegui la solució definitiva del pas per la carretera N-340, en el supòsit que l'import de les obres pendents d'executar superi el valor de les aportacions a realitzar per l'ATM sota el concepte d'aportació inicial, es sol·licitarà de les Administracions Consorciades la ratificació expressa dels compromisos econòmics suplementaris que hagin d'assumir, als efectes de garantir al Concessionari la disponibilitat de fons per a fer front a l'escreix d'inversió.

23 /10/ 2002

AUTORITZAR el Director de l'ATM perquè porti a terme els tràmits necessaris per a l'ocupació temporal del tros de la finca de "Can Rigal" indispensable per a les obres d'urbanització del sistema tramviari del Baix Llobregat al seu pas per aquest terreny.

AUTORITZAR el director de l'ATM perquè signi el conveni de cessió de la parcel·la de finca de "Can Rigal" que cal per a la urbanització del sistema tramviari en aquesta zona.

Pel que fa al tram de l'Avinguda del Baix Llobregat, en

els termes municipals de Cornellà, Sant Joan Despí i Sant Just Desvern:

- SUPRIMIR els baixadors números 27 i 28 i substituir-los per un nou únic baixador situat a l'Avinguda del Baix Llobregat a l'alçada del carrer de la Font Santa, de manera que pugui donar servei també a la zona de TV3.
- PERLLONGAR el servei de la línia T2 al llarg de l'Avinguda Barcelona fins al nou baixador esmentat en el punt anterior.
- ADEQUAR la secció costat mar de l'Avinguda de Barcelona quant a la urbanització de paviments i voreres, de manera que admeti la implantació de la via del tramvia.
- EXECUTAR en via única el tram del ramal T3 entre la intersecció amb la carretera de Cornellà i el baixador esmentat, excepte en aquell àmbit necessari per a l'encreuament dels tramvies.
- CONFIRMAR el model d'explotació en tres línies (T1, T2 i T3) definit al projecte d'explotació del sistema tramviari proposat per la concessionària i acceptat per l'ATM en l'adjudicació del concurs, sense modificació del nivell de servei ni de les freqüències previstes.

Pel que fa al tram de la línia T3 en el terme municipal de Sant Just Desvern a la CN-340, Avinguda Laureà Miró:

- FIXAR com a punt final del recorregut, en aquesta fase de l'execució del projecte, el baixador número 31 situat a l'alçada del Consell Comarcal.
- ENCOMANAR als serveis tècnics de l'ATM, amb el suport d'un grup de treball en què s'incorporaran representants dels ajuntaments afectats, la redacció d'un estudi d'alternatives de traçat per a la continuïtat de la Línia T3, que doni servei als municipis de Sant Feliu de Llobregat i Molins de Rei i resolgui les connexions entre el tramvia, la futura L12, la xarxa ferroviària estatal de Renfe i els FGC a l'alçada de l'intercanviador de



Quatre Camins. Per la redacció d'aquest estudi es tindrà en compte la documentació aportada pels ajuntaments i els estudis en curs en aquest àmbit.

- L'estudi de traçat en una primera fase ha de proposar la solució més adequada per a l'acabament de la línia T3 en el municipi de Sant Feliu de Llobregat.
- Per tal de donar acompliment al contingut del conveni formalitzat entre el Ministeri de Foment, l'Ajuntament de Sant Just Desvern i l'ATM, EXECUTAR les obres d'urbanització necessàries per a la correcta integració urbana de la travessia de la CN-340 en el tram entre el baixador número 31 i el límit del terme municipal de Sant Just Desvern.

REQUERIR a l'empresa concessionària del Tramvia del Baix Llobregat que presenti en el termini més breu possible la modificació del projecte constructiu que permeti realitzar la tramitació administrativa del procés de modificació esmentat en els punts anteriors.

ENCOMANAR als serveis de l'ATM l'elaboració d'un estudi de demanda del sector que tingui en compte les modificacions acordades, l'oferta actualment existent i les previsions de nova infraestructura contingudes al PDI, als efectes d'avaluar-ne l'impacte sobre la concessió del tramvia i la possible variació en la tarifa tècnica.

DEMANAR un dictamen jurídic extern sobre el recurs de reposició interposat per l'Ajuntament d'Esplugues de Llobregat contra l'acord del Consell d'Administració de l'ATM de 4 de juliol del 2002 que permeti presentar, si és el cas, una nova proposta de resolució al proper Consell d'Administració.

ESTIMAR parcialment el recurs de reposició presentat per TRAMVIA METROPOLITÀ, SA, en data 31 de juliol del 2002, referent a la sol·licitud de pròrroga contractual i d'increment de costos d'inversió associats, i en conseqüència, atorgar a TRAMVIA METROPOLITÀ, SA, una pròrroga contractual de quatre mesos per a l'execució de les línies T1 i T2 del Sistema de tramvia/metro

lleuger Diagonal-Baix Llobregat en l'àrea de Barcelona i una pròrroga de sis mesos per a l'execució de la línia T3 de l'esmentat sistema tramviari.

INSTAR la iniciació de l'expedient administratiu corresponent a l'efecte de l'aprovació de l'explotació de les línies T1 i T2, en tot o en part, del sistema de Tramvia/Metro lleuger Diagonal-Baix Llobregat, d'acord amb el previst a la clàusula Setena.7 del Contracte Administratiu signat entre l'ATM i TRAMVIA METROPOLITÀ, SA amb data 17 de novembre del 2000, a fi i efecte de determinar la viabilitat tècnica i econòmica de l'explotació independent dels trams del sistema corresponents a aquestes línies, i si és així, establir una contraprestació econòmica a la societat operadora del sistema, consistent en la quantitat mensual fixa que compregui el cànon d'amortització, les despeses d'explotació i el benefici industrial, establerts al quadre de la tarifa tècnica aprovada.

FACULTAR el Director General perquè fixi amb el concessionari un procediment contradictori per a la determinació dels costos a què pugui donar lloc aquesta modificació del termini contractual, i per a la realització d'un estudi tècnic a fi i efecte de determinar els mitjans addicionals necessaris per a l'acompliment dels nous terminis contractuels per tal d'avaluar, si és el cas, l'increment d'inversió que són conseqüència de l'ampliació dels esmentats recursos.

IGUALMENT ACORDA:

Fer constar el malestar de totes les administracions consorciades pel retard de les obres i les molèsties que això provoca als ciutadans.

Dur a terme una reunió entre el President i els Vicepresidents de l'ATM amb l'empresa concessionària per tal d'instar l'acceleració del sistema d'execució d'aquestes obres.

APROVAR la relació definitiva de béns i serveis afectats pel traçat del tramvia Diagonal-Baix Llobregat d'acord amb el que resulta de l'informe tècnic adjunt.

ELEVAR al Departament de Política Territorial i Obres Públiques la relació definitiva de béns i serveis afectats pel tramvia Diagonal-Baix Llobregat.

Tramvia Sant Martí-Besòs

31 /01/ 2002

RESOLDRE les al·legacions presentades, durant els períodes d'informació pública i d'audiència als Ajuntaments afectats, al projecte de traçat del tramvia Glòries-Besòs, d'acord amb l'informe adjunt.

AUTORITZAR, si és el cas, el Director General perquè signi els convenis amb Infraestructures 2004, Consorci del Besòs, Generalitat de Catalunya i Ajuntament de Barcelona, relatius a la disponibilitat de parts del traçat afectades per altres obres d'infraestructures i urbanització.

APROVAR definitivament el projecte de traçat del tramvia Glòries-Besòs, així com el Plec de Prescripcions tècniques i el de Clàusules Administratives Particulars, i AUTORITZAR el Director General a procedir a la convocatòria del concurs corresponent, amb un pressupost indicatiu de 168,96 milions d'euros segons contempla el projecte de traçat.

SOL·LICITAR al Departament de Medi Ambient, en el marc del Conveni amb l'ATM, l'avaluació de la necessitat de declaració d'impacte ambiental de les obres i l'operació del tramvia Glòries-Besòs.

AUTORITZAR la creació d'una Comissió d'avaluació de les proposicions presentades al concurs, que estarà composta per un representant de cadascuna de les Administracions consorciades, un de l'Ajuntament de St. Adrià de Besòs i un de l'Ajuntament de Badalona.

NEGOCIAR amb Renfe i, en el seu cas, amb qui correspongui, la cessió, a favor de l'ATM, dels terrenys del municipi de St. Adrià de Besòs on és previst instal·lar les cotxeres.

SOL·LICITAR al Govern de la Generalitat de Catalunya l'aprovació del finançament de la concessió del sistema de tramvia Glòries-Besòs, i el programa d'aportacions a realitzar.

25 /4/ 2002

APROVAR el protocol de col·laboració entre el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, l'Ajuntament de Barcelona i l'Autoritat del Transport Metropolità, per a l'execució de les obres del tramvia Glòries-Besòs, en el tram Gran Via de les Corts Catalanes, entre la plaça de les Glòries i l'antiga carretera de Mataró.

ATRIBUIR les funcions de la Comissió d'avaluació a què fa referència el Plec de Clàusules administratives del Concurs del tramvia a les Comissions Tècnica i Econòmica de l'ATM.

4 /7/ 2002

DECLARAR la validesa del procediment del concurs públic internacional de concessió del sistema del tramvia Glòries-Besòs i adjudicar el contracte, d'acord amb la proposta de la Mesa de contractació, auxiliada per la Comissió d'avaluació, a l'únic licitador, "Grup Trammet", en la seva oferta Optimitzada 2, amb les modificacions que s'indicaran, per un pressupost d'inversió màxim de 200,0 milions d'euros (IVA exclòs), amb un termini de redacció del projecte constructiu de 4 mesos, un termini d'execució de l'obra de 21 mesos (1a fase: 15 mesos), i una durada de la concessió de 27 anys.

Dels 200,0 milions d'euros del cost d'inversió, s'imputaran com a màxim 132,8 milions d'euros al concepte d'aportació per contraprestació de serveis, corresponents a la infraestructura de línia.

La resta de la inversió, fins a 67,2 milions, corresponent al material mòbil, tallers i cotxeres, es financia a través de l'esquema de compensació tarifària per bandes,



proposat a l'oferta, amb les modificacions derivades de la disminució d'inversió, del nou model d'explotació i de l'afegit d'una 5a banda, que es descriu en l'informe tècnic adjunt. El valor de la tarifa tècnica calculat sota aquest supòsit no excedirà en cap cas, de 1,44 euros de mitjana per viatger, previstos a l'oferta Optimitzada 2.

Els pagaments a l'adjudicatari dels imports corresponents a la tarifa tècnica en les fases prèvies a la posada en servei definitiva del conjunt de les línies, s'efectuaran d'acord amb les condicions següents:

- a) En el període d'explotació de la 1a fase (març 2004-gener 2005), la concessionària rebrà una contraprestació mensual que serà equivalent a la suma del cànon, les despeses d'operació i manteniment i el benefici industrial, calculats d'acord amb el quadre B.2.4.7.A de l'oferta, ajustat a les modificacions introduïdes en l'acord d'adjudicació.
- b) En el període d'explotació de la 2a fase (gener 2005, fins entrada en servei del tram Rambla de la Mina) la tarifa tècnica, que forma part de la contraprestació del servei, a la qual tindrà dret la concessionària, serà calculada conforme al procediment utilitzat al quadre B.2.4.7.D, ajustat a les modificacions introduïdes en l'acord d'adjudicació.
- c) En el període d'explotació a partir de la 3a fase (entrada en servei del tram Rambla de la Mina) la tarifa tècnica a la qual tindrà dret la concessionària serà la calculada conforme al procediment utilitzat al quadre B.2.3.7.D. de l'oferta Optimitzada 2, ajustat a les modificacions introduïdes en l'acord d'adjudicació.

APROVAR la proposta de modificacions de l'oferta Optimitzada 2, elaborada per la Comissió d'avaluació, a introduir en el projecte constructiu i en el projecte d'explotació, d'acord amb els informes de l'Ajuntament de Barcelona (inclòs l'escrit de l'Institut Municipal d'Urbanisme, de data 2 de juliol) i la Direcció General de Ports i Transports, segons l'informe annex.

SOTMETRE l'eficàcia d'aquesta adjudicació a les condicions següents:

a) Aprovació per part de la Generalitat de Catalunya del compromís d'aportació anual per contraprestació de serveis, en el període 2004-2021, per un import màxim total de 132,8 milions d'euros, més el cost financer associat al finançament ajornat, calculat segons la fórmula proposada a l'oferta escollida.

b) Aprovació per part de les Administracions consorciades de l'esquema de compensació tarifària per bandes ofertat per l'adjudicatari a la versió Optimitzada 2 i les modificacions incorporades, com a fórmula de pagament de la inversió corresponent al material mòbil i cotxeres, per un import de 67,2 milions d'euros, com també la resta de despeses associades a la implantació i l'explotació del servei. Aquests pagaments s'hauran d'incorporar a les previsions de necessitats dels corresponents Contractes-Programes, en les mateixes proporcions que les acordades amb motiu de la concessió del tramvia Diagonal/Baix Llobregat.

c) Obtenció de l'ús dels terrenys de titularitat del Consell Comarcal del Barcelonès, necessaris per la construcció de tallers i cotxeres.

d) Acceptació del projecte de traçat per part dels Ajuntaments de Barcelona, Badalona i Sant Adrià de Besòs, als efectes urbanístics i a fi d'evitar alteracions posteriors de l'esmentat projecte.

e) Acceptació expressa de l'adjudicatari de les modificacions introduïdes per l'ATM a l'oferta Optimitzada 2.

Als efectes del calendari, s'acorda la posada en servei progressiva de la xarxa, d'acord amb les etapes següents:

- **1a Fase:** El març del 2004 es posarà en servei la línia Sant Adrià Renfe-Diagonal-Estació del Nord.
- **2a Fase:** El gener de 2005 i amb coordinació amb la construcció de les obres de remodelació i la construcció de l'obra civil del túnel del tram de la Gran Via, es posarà en servei la Línia Badalona-Gran Via-Barceloneta pel carrer Wellington.
- **3a Fase A:** Es posarà en servei el tram associat amb la Rambla de la Mina, línia Badalona-Rambla de la Mina-Diagonal-Estació del Nord.

- **3a Fase B:** El projecte d'exploració definitiu fixarà les línies i freqüències de serveis associats a cada una de les tres fases anteriors, i també aquelles altres alternatives que el concessionari pugui proposar.

RATIFICAR el protocol de col·laboració signat entre el Departament de Política Territorial i Obres Públiques, l'Ajuntament de Barcelona i l'ATM, i en exercici del pacte 5è, s'acorda:

TRASLLADAR a la Generalitat de Catalunya i a l'Ajuntament de Barcelona el projecte de traçat del tramvia Glòries-Besòs, a fi d'integrar-lo en el projecte de cobertura parcial de la Gran Via.

INICIAR la tramitació del procediment de Declaració d'Impacte Ambiental, requerint a l'adjudicatari per tal que presenti l'Estudi d'Impacte Ambiental, que haurà de ser sotmès a informació pública al més aviat possible.

23 /10/ 2002

S'ACORDA:

El Comitè Executiu pren coneixement de l'estat de tramitació de les actuacions prèvies a la signatura de contracte relatiu al Tramvia del Besòs i insta als Serveis de l'ATM, a la resta d'institucions afectades, i als Ajuntaments per on ha de transcórrer el tramvia per tal que portin a terme els tràmits necessaris amb la màxima celeritat a fi i efecte d'acomplir amb l'objectiu de tenir les obres enllestides pel Fòrum 2004.

AUTORITZAR el director general perquè signi els convenis adients per a l'obtenció de l'ús dels terrenys de cotxeres.

IMPUTAR a la Tarifa Tècnica les despeses que es puguin derivar de l'obtenció d'ús dels terrenys esmentats.

AUTORITZAR el director general de l'ATM per revisar la xifra d'adjudicació del contracte del Tramvia Glòries-Besòs fins a la quantitat màxima de 205 M€.

12 /12/ 2002

S'ACORDA:

APROVAR el projecte constructiu del Tramvia Glòries-Besòs, (d'ara endavant Sant Martí-Besòs) per un pressupost de 205 milions d'€, amb les prescripcions que es deriven de l'informe "Revisió del Projecte Constructiu", elaborat per l'Assistència Tècnica amb la conformitat dels Serveis Tècnics de l'ATM.

AUTORITZAR el Director General de l'ATM a resoldre l'expedient administratiu que resulti de la incorporació de les mesures correctores a la documentació projectual i en particular al Programa de Vigilància Ambiental i al de Seguiment Ambiental durant l'execució de les obres. APROVAR el document de contracte de concessió del sistema de tramvia Sant Martí-Besòs que s'adjunta com a annex, i

AUTORITZAR el president de l'ATM perquè signi l'esmentat document.

ELEVAR el document contractual precitat a les diferents administracions consorciades perquè en prenguin coneixement, i donin, si és el cas, el seu vistiplau.

APROVAR el Pla econòmic financer del contracte de concessió del sistema del tramvia Sant Martí-Besòs.

ACCEPTAR la cessió de les finques de titularitat de l'EMT, el Consell Comarcal del Barcelonès i l'Ajuntament de Sant Adrià de Besòs, per ser destinades a l'ús de tallers i cotxeres del tramvia Sant Martí-Besòs.

AUTORITZAR el Director General de l'ATM per redactar, juntament amb els responsables designats per les Administracions Locals, el conveni de cessió de finques, que haurà de ser formalitzat abans del 7 de gener del 2003, -i en tot cas amb anterioritat a la data fixada per a la signatura de l'acta de replanteig-, i que haurà d'incloure en el seu clausulat el compromís de l'ATM de fer front a



les despeses d'urbanització del carrer de nova creació, limitat per la Ronda del Litoral, la zona de vies de Renfe i el perímetre dels terrenys de cotxeres, d'acord amb el plànol annex, per un import màxim de 240.000 €.

Material mòbil L5 i L9 del metro de Barcelona

31 /01/ 2002

ASSUMIR totes les gestions realitzades fins ara per part de TMB per al subministrament del material mòbil de la Línia 5, en desenvolupament dels acords presos en el Consell d'Administració de l'ATM de 9 de juliol del 2001.

ADAPTAR el Plec de Prescripcions Tècniques realitzat per TMB, si s'escau, d'acord amb les especificacions contingudes a l'Estudi Bàsic Funcional de L9 elaborat per la DGPT, per tal que sigui utilitzable per a la contractació de la totalitat del material mòbil, tant el de la Línia 5 com el de la Línia 9.

Incloure com a variant del concurs les opcions de l'automatització integral del material mòbil d'ambdues línies, ja sigui com a subministrament inicial sia d'adaptació en el moment en que tècnicament sigui factible.

ENCOMANAR a TMB la gestió del procés de licitació per al subministrament del material mòbil de la línia 5 i de la línia 9 del Metro de Barcelona. Establir dues Comissions d'avaluació formades per representants de l'ATM i TMB, una de caire tècnic i una altra de caire econòmic, per al seguiment del procés de licitació i avaluació de les ofertes presentades, de manera que el Consell d'Administració de TMB pugui formular una proposta d'adjudicació del concurs al Comitè Executiu de l'ATM, per tal que posteriorment el Consell d'Administració de l'ATM n'acordi l'adjudicació definitiva.

L'objecte del Concurs és la contractació del subministrament de fins a 83 trens, 33 per a la renovació del material mòbil de la Línia 5 i 50 per a la nova Línia 9

del Metro de Barcelona, en el període 2004-2007. Aquesta quantitat es podrà ampliar, això no obstant, amb les mateixes condicions de disseny i econòmiques, en funció de les necessitats definitives de trens per a la L9, una vegada se n'haurà acabat la construcció.

El Contracte pot portar aparellat el manteniment integral dels trens i el compromís de la possible reutilització durant la seva vida útil en altres xarxes de Metro.

L'import de licitació del Contracte serà, pel que fa al valor del material mòbil, de 498 Milions €.

Les característiques tècniques del material mòbil estan definides en el Plec de Prescripcions Tècniques esmentat en els Acords precedents.

El pagament de les obligacions derivades del Contracte s'iniciarà l'any 2006 i es perllongarà fins a l'extinció del Contracte; essent a càrrec de l'operador i es computaran com una despesa més d'explotació.

ACORDAR el següent calendari del procés de licitació:

- 1a setmana de febrer del 2002. Inici del Concurs dels trens de la L9, en el marc i com ampliació del concurs per al subministrament dels trens de la L5.
- 2a setmana de febrer del 2002. Publicació de l'anunci d'ampliació del concurs.
- 1a setmana de març del 2002. Data límit de la recepció de sol·licituds de participació.
- 2a setmana de març del 2002. Invitació a presentar ofertes amb l'enviament del Plec de Condicions.
- 1a setmana de maig del 2002. Recepció d'ofertes.
- 1a setmana d'octubre del 2002. Proposta d'adjudicació i mandat per a la contractació.

SOL·LICITAR a les Administracions Consorciades,

Generalitat de Catalunya, Ajuntament de Barcelona i Entitat Metropolitana del Transport, i a l'Administració General de l'Estat, que estableixin, en el marc dels futurs Contractes-Programa i Convenis de Finançament, les transferències que facin possible atendre les obligacions econòmiques derivades de l'execució d'aquests acords.

APROVAR la constitució de les Comissions d'Avaluació pel subministrament del material mòbil de les línies 5 i 9 del Metro de Barcelona, formades per les persones següents:

Comissió Econòmica:

Per part de TMB, el senyor E. López Bailón i el senyor F. Bellver; per part de l'EMT, el senyor A. Martínez; per part de l'ATM, el senyor F. Ventura; un representant del Departament d'Economia i Finances; i el senyor L. Rams com a Secretari.

Comissió Tècnica:

Per part de TMB, el senyor A. Castillo i el senyor R. Rosell; per part de l'ATM, el senyor J. Prat; i per part de la Direcció General de Ports i Transports, el senyor M. Garcia.

25/4/2002

DONAR conformitat al contingut dels Plecs de prescripcions del concurs per al subministrament de trens de les línies 9 i 5 i d'altres prolongacions de la xarxa del ferrocarril metropolità de Barcelona.

23 /10/ 2002

FIXAR com a paràmetres d'avaluació del grau de satisfacció dels criteris d'adjudicació determinats per la Clàusula 18 del Plec de Clàusules Administratives Particulars del Concurs per al subministrament i manteniment de material mòbil per a les línies de metro L2 i L3 (3 trens), L5 (30 trens) i L9 (50 trens), i que hauran d'aplicar les Comissions d'Avaluació Tècnica i Econòmica segons correspongui, els que es defineixen a continuació juntament amb el seu corresponent barem de puntuació:

ESTABLIR que la puntuació assignada a cada paràmetre

d'avaluació i per a cada oferta resultarà de la mitjana de les puntuacions individuals de cadascun dels membres de les respectives Comissions.

ENCOMANAR al Comitè Executiu de l'ATM que, un cop rebuda per aquest òrgan la proposta d'adjudicació informada pel Consell d'Administració d'FMB, l'informi i elevi a aquest Consell d'Administració per a la resolució del concurs.

NOTIFICAR els anteriors acords al Consell d'Administració d'FMB i a les Comissions d'Avaluació Econòmica i Tècnica.

RATIFICAR els escrits del Director General de l'ATM que adreçava, respectivament, al Conseller de Política Territorial i Obres Públiques i al President de l'Entitat Metropolitana del Transport, adjuntant les propostes d'acord de delegació de competències a l'ATM per a la tramitació i resolució del concurs per al subministrament i manteniment de material mòbil per a les línies de metro L2, L3, L5 i L9.

12/12/2002

S'ACORDA

PRIMER:

- ADJUDICAR a CAF el subministrament de 27 trens per a la renovació del material mòbil de la línia L5, 3 trens per al perllongament de la línia L5, 2 trens per al perllongament de la línia L3 i un tren per al perllongament de la línia L2.

- ADJUDICAR a ALSTOM / ANSALDOBREDA el subministrament de 50 trens per la línia L9.

- CONDICIONAR l'eficàcia d'aquestes adjudicacions al compliment dels següents requeriments tècnics per tal que, respectant les especificitats de la proposta de cada adjudicatari, es pugui disposar d'un material mòbil que respongui a una imatge global i integrada del sistema, i a un concepte de tren adequat a les noves necessitats de la xarxa de ferrocarril metropolità de Barcelona:



A) Paràmetres d'avaluació tècnica de les ofertes

1. Disseny global dels trens (imatge, capacitat de viatgers, post de conducció)	0-20 punts
2. Aspectes estructurals i d'equips:	a) Caixa b) Bogie c) Equip elèctric d) Equip pneumàtic 0-20 punts
3. Aspectes tecnològics:	a) Conducció automàtica b) ATP-ATO c) Xarxa de comunicacions integrada 0-20 punts
4. Aspectes relacionats amb la seguretat (videovigilància, sistema de portes)	0-10 punts
5. Aspectes relacionats amb la percepció dels usuaris (comoditat, confort, PMR)	0-10 punts
6. Garanties	0-5 punts
7. Disponibilitat, fiabilitat	0-5 punts
8. Manteniment	0-5 punts
9. Condicions de lliurament dels trens	0-5 punts

B) Paràmetres d'avaluació econòmicofinancera de les ofertes

1. Preu ofertat (valor unitari de cada tren seleccionat, d'entre les variants proposades, una vegada introduïdes les millores ofertes)	0-20 punts
2. Valor actualitzat net de l'operació (excloso cost de manteniment i recompra de trens L5)	0-20 punts
3. Estructura proposada de l'operació de finançament (incorporació al balanç, avantatges fiscals, societat arrendadora, etc.)	0-20 punts
4. Valor residual proposat i continuïtat en la utilització dels trens	0-10 punts
5. Garanties exigides pels concursants a l'ATM i a les Administracions consorciades (ratificació acords, Contractes-Programa, qualificació financera, pignoració d'aportacions, etc.)	0-10 punts
6. Cost del manteniment preventiu i correctiu	0-10 punts
7. Oferta per la recompra dels trens actuals de l'L5	0-5 punts
8. Durada de la validesa de l'oferta	0-5 punts

1. Les caixes han de ser d'alumini, llevat del que es preveu seguidament.
2. En el cas d'Alstom, l'adjudicatari ha de ratificar el compromís d'executar una única caixa, que coincideixi amb el producte Metròpolis (alumini i acer). Pels trens de les línies L2 i L3 a subministrar per CAF, a efectes d'interoperativitat amb el parc actual, la caixa ha de ser d'acer i l'equip elèctric d'Alstom.
3. Bogie: Caldrà elaborar, sota la direcció de l'ATM i TMB, un disseny el més integrat i unitari possible dels bogies proposats per CAF i Alstom.
4. Equip elèctric: La resistència de frenat ha d'estar en el sostre sense que suposi un increment de gàlib.
5. Equips: Les propostes dels subministradors dels subsistemes se sotmetran a l'aprovació de la direcció del projecte.
6. Xarxa de comunicacions: l'oferta complirà la nova normativa europea TCN (Train Control Network).
7. Aire condicionat: s'incorporarà a tots els trens un equip redundant 100%, d'acord amb el Plec de Condicions.

Els serveis tècnics de l'ATM i TMB dirigiran i supervisaran el procés d'elaboració dels projectes de manera que es garanteixi l'acompliment dels condicionants anteriors.

SEGON:

Als efectes d'optimitzar les propostes de finançament rebudes i garantir el compliment de la finalitat de l'estructura financera escollida per a aquesta operació, ENCOMANAR als serveis de l'ATM que defineixin i concretin, amb les diverses entitats financeres incloses en les tres propostes rebudes, un vehicle de finançament específic, que hauria de recollir els punts següents:

- La participació del Banc Europeu d'Inversions (BEI) en el 50% de l'operació.
- La negociació i consecució de garanties AAA a través de l'assegurament de l'operació per una empresa asseguradora Monoline.
- La possible consideració de l'operació pel Banc d'Espanya com a coeficient de risc del 20% (risc

Administració Pública).

- L'aprofitament dels millors avantatges fiscals, de risc i altres, ofertats pels diferents constructors.
- Un valor residual d'aproximadament un 50% del valor del tren a l'inici del període d'arrendament, que correspon, segons les ofertes que han fet els constructors, al valor de mercat dels trens a la finalització del període d'arrendament, sense que l'ATM hagi de garantir aquest Valor Residual.

TERCER:

Atès que tant CAF com ALSTOM / ANSALDOBRED A han ofert un mateix preu / unitat per l'adquisició dels 25 trens de la línia L5, ACCEPTAR l'oferta de compra de CAF i ALSTOM / ANSALDOBRED A i distribuir el nombre total de trens a adquirir en la mateixa proporció que la resultant de la proposta d'adjudicació de subministrament de trens, de tal manera que ALSTOM / ANSALDOBRED A adquirirà 15 trens de la línia L5 i CAF els altres 10.

QUART:

ACCEPTAR les propostes de manteniment de trens formulades per CAF i ALSTOM / ANSALDOBRED A per als trens que respectivament hauran de subministrar. En el supòsit que l'operador decideixi utilitzar aquesta possibilitat, formalitzarà el corresponent contracte directament amb l'empresa que resulti responsable del manteniment del seu parc.

CINQUÈ:

FIXAR els següents condicionants que hauran d'ésser necessàriament assumits pels adjudicataris de manera expressa i prèviament a la formalització dels contractes:

- Acceptació pels adjudicataris dels condicionants tècnics de l'Acord segon en un termini de 20 dies, a comptar de la comunicació de l'adjudicació.
- Compromís dels adjudicataris de manteniment de l'oferta econòmica formulada pel que fa al preu base dels trens, als contractes de manteniment i al valor de recompra dels trens actuals de la línia 5, d'acord amb la



darrera oferta presentada el dia 27 de setembre del 2002, durant 4 mesos comptadors des de l'adjudicació, amb els ajustos que l'acompliment dels condicionants anteriors puguin fer necessari introduir.

- En el supòsit que es produís la cessió de la posició contractual de l'ATM a favor de l'operador o operadors corresponents, comportarà la cessió a aquests de l'obligació d'abonament de les quotes d'arrendament de la qual, per tant, quedarà alliberada l'ATM.
- El constructor, en tant que licitador adjudicatari, respondrà solidàriament del compliment de les obligacions de l'arrendador davant de l'ATM.

SISÈ:

ENCARREGAR als Serveis de l'Autoritat del Transport Metropolità, d'una banda, la valoració de l'adequació dels compromisos que els adjudicataris assumeixin en compliment de l'Acord Cinquè, com les actuacions necessàries per a la seva execució, i de l'altra, la preparació dels contractes a formalitzar amb els adjudicataris de conformitat amb els termes dels presents Acords.

SETÈ:

ESTABLIR un termini de 4 mesos des de la notificació als adjudicataris de l'Acord d'adjudicació per a la signatura dels contractes corresponents que incorporin tots els aspectes de la contractació pactats, termini que serà prorrogable de mutu acord, segons la Clàusula 18 del Plec de Condicions Particulars i la Clàusula 10 del Plec de Condicions Generals que regeixen el concurs.

VUITÈ:

RETORNAR les fiances provisionals a cada licitador, excepte en el cas dels adjudicataris, als quals no els seran retornades fins que no dipositin la fiança definitiva, d'acord amb la Clàusula 13 del Plec de Condicions Particulars, acord d'adjudicació i els compromisos econòmics que se'n derivin.

NOVÈ:

NOTIFICAR aquests Acords a tots els licitadors i a les Administracions consorciades i PUBLICAR els Acords en els diaris oficials en els quals es publicà l'anunci del contracte i en els que estableixi la normativa aplicable estableixi.

Sistema tarifari integrat

4 /7/ 2002

RATIFICAR l'acord d'aprovació de l'informe de tancament de l'any 2001, de la gestió i dels comptes del Sistema Tarifari Integrat, en els termes de l'informe que s'adjunta, que ha estat prèviament sotmès a la consideració de la Comissió de Seguiment de la Integració Tarifària, de la Comissió Econòmica i del Comitè Executiu.

ENCARREGAR a la CSIT la revisió i l'anàlisi de la metodologia de càlcul per determinar l'índex d'intermodalitat, en base al sistema d'enquestes i a l'activació de la posada en funcionament del bit de seguiment dels títols de transports.

RESTAR ASSABENTAT de l'informe de seguiment del Sistema Tarifari Integrat en els 5 primers mesos de l'any 2002.

RATIFICAR l'acord d'acceptació de la utilització de títols integrats ATM en el servei del funicular de Montjuïc en convivència amb els títols propis de l'operador.

RESTAR ASSABENTAT de les negociacions amb l'Autoritat Portuària de Barcelona per a l'adhesió del servei d'autobusos en la zona portuària al STI, i AUTORITZAR el Director General perquè signi aquest conveni en les mateixes condicions que la resta de convenis d'adhesió, sens perjudici que, en el marc del Pla de Serveis, calgui revisar les condicions de prestació del servei, per part de l'Administració que n'és titular.

APROVAR el document titulat "Introducció de títols sense contacte en l'àmbit de la Integració Tarifària" que com a annex s'adjunta, que estableix els criteris i les bases del procés per a la implantació en el conjunt dels operadors de transport de la RMB d'un nou sistema de validació, complementari del de banda magnètica, basat en la tecnologia de la targeta electrònica sense contacte.

ENCOMANAR al Comitè Executiu l'impuls i el seguiment de les actuacions necessàries per tal de dur a terme l'execució de cada una de les fases en què es divideix l'esmentat projecte.

23 /10/ 2002

APROVAR les propostes de conveni d'adhesió al Sistema Tarifari Integrat amb els operadors de transports urbans de Granollers, Terrassa, El Papiol i Capellades, i amb els ajuntaments d'aquests municipis.

RATIFICAR el conveni marc de col·laboració entre la Direcció General de Ports i Transports, l'Autoritat del Transport Metropolità i els Ajuntaments d'Igualada, Òdena, Santa Margarida de Montbui i Vilanova del Camí per a la millora i la coordinació dels serveis de transport públic de viatgers a la Conca d'Òdena.

APROVAR la creació de passis de transport al sistema tarifari integrat per als empleats de les empreses de transport adherides al sistema, d'acord amb la proposta annexa.

APROVAR l'augment de la tarifa mitjana ponderada (TMP) pel conjunt del sistema d'un 0,74%, d'acord amb el quadre següent:

EVOLUCIÓ TARIFA MITJANA PONDERADA				
	Prev.	Prev.		
	2002	2003	Diferènc.	Δ%
TMP en euros	0,564	0,569	0,004	0,74%

APROVAR els preus que regiran per l'any 2003 pels diferents títols de transport sota la potestat tarifària de l'ATM, segon el quadre següent:

ELEVAR a la Comissió de Preus de Catalunya els preus que han de regir per a l'any 2003 pels diferents títols de transport ATM, a fi i efecte que porti a terme els tràmits oportuns previs a la seva vigència.

ENCARREGAR que es porti a terme la publicació de l'estructura de títols i preus per tal que entri en vigor a partir de l'1 de gener del 2003.

AUTORITZAR el Director General a actualitzar els preus dels bitllets senzills i dels títols monomodals multiviatge dels operadors integrats en el sistema, per tal d'adequar-los als preus de referència dels títols ATM.

APROVAR la creació d'un títol de transport per a esdeveniments i encarregar al comitè de seguiment per a la integració tarifària la concreció d'aquest títol per cada cas.

PROPOSAR a l'Entitat Metropolitana del Transport que aprovi les tarifes de la targeta de 10 viatges de preu reduït T4, i de la targeta de pensionista tipus "B" de Ferrocarril de la Generalitat de Catalunya, per a l'exercici 2003, per un import de 2,45 €, que representa un increment del 2,1% respecte de l'exercici 2002.

PRENDRE CONEIXEMENT de l'informe que s'adjunta, elaborat pel grup de treball contra el frau en compliment de l'acord que aquest Consell d'Administració adoptà en la sessió celebrada el dia 13 de desembre del 2001.

APROVAR la proposta d'actuació en matèria de frau, en tot l'àmbit d'aplicació del Sistema Tarifari Integrat, d'acord amb les diverses tipologies que es descriuen en l'informe adjunt.

INSTAR a les Administracions titulars de serveis de transport públic col·lectiu a fi que, en l'àmbit del Sistema Tarifari Integrat, aprovin la proposta d'actua-



Preus 2003 (euros)						
	1 Zona	2 Zones	3 Zones	4 Zones	5 Zones	6 Zones
Bitllet Senzill	1,05	1,55	2,20	2,90	3,65	4,30
T-10	5,80	11,70	16,10	20,65	23,65	25,30
T-50/30	24,30	40,65	57,00	71,05	84,20	93,40
T- FAMILIAR	35,60	50,30	68,90	85,10	97,40	104,60
T-MES	37,65	54,20	73,30	87,30	100,50	106,70
T-TRIMESTRE	103,60	149,20	201,80	240,60	274,30	284,00
T-JOVE	88,00	126,80	171,50	204,50	233,20	241,50
T-DIA	4,40	6,90	8,80	10,00	11,30	12,50

ció, en els termes de l'informe adjunt, i, si s'escau, realitzin totes les actuacions necessàries per adaptar la seva normativa a l'esmentada proposta amb la finalitat d'homogeneïtzar la regulació del frau en l'ús del transport públic col·lectiu de viatgers.

ADREÇAR-SE a l'Administració competent per proposar una modificació normativa en l'àmbit penal que permeti perseguir les conductes que queden al marge de l'actuació administrativa, un cop s'hagi elaborat una proposta definitiva de redactat, al si de la Comissió Jurídica de l'ATM.

Subvencions

25 /4/ 2002

APROVAR el Conveni de col·laboració entre l'Institut de Migraciones y Servicios Sociales, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, i l'Autoritat del Transport Metropolità, per al desenvolupament d'un programa d'accessibilitat en línies regulars d'autobusos interurbans de la Regió Metropolitana de Barcelona.

APROVAR la convocatòria per a l'atorgament de subvencions, que inclou el document d'especificacions tèc-

niques, per un total de 3.005.060,52 €, per a la renovació i ampliació de flota, de les empreses operadores de serveis regulars de Transport Públic Col·lectiu de viatgers per carretera en règim de concessió administrativa, que s'especifiquen a les bases que s'adjunten.

DELEGAR en el Director General l'execució de l'acord de l'esmentada convocatòria i, en especial, la tramitació del procediment administratiu.

23 /10/ 2002

APROVAR la convocatòria, que consta en document adjunt, per a la concessió de subvencions destinades a la implantació de sistemes de gestió de la qualitat, per un import de CENT CINQUANTA MIL (150.000'00) EUROS, a empreses que prestin serveis regulars de Transport Públic Col·lectiu de Viatgers per carretera en règim de concessió administrativa, que actuen dins de l'àmbit competencial de l'Autoritat del Transport Metropolità.

La quantitat citada en el paràgraf anterior figurarà en el pressupost de l'ATM de l'any 2003.

DELEGAR en el director general l'execució de l'acord de l'esmentada convocatòria i, en especial, la tramitació del procediment administratiu.

Servei de transport especial a persones amb mobilitat reduïda severa

25/04/2002

Que l'ATM i l'EMT, juntament amb les associacions d'usuaris, revisin la planificació i el model de gestió del servei de transport especial a adoptar, de manera que aquesta ampliació es pugui produir a partir de l'1 de setembre.

FIXAR amb precisió el nivell de necessitat de major dotació pressupostària que caldria disposar per a la implantació del servei.

SOL·LICITAR a la Generalitat de Catalunya i a l'AGE que destinin, respectivament, les aportacions complementàries que permetin atendre aquestes majors necessitats.

En el supòsit que per a l'exercici 2002 no s'incrementin aquestes aportacions, AUTORITZAR a l'ATM per tal de disposar, en el període setembre-desembre, d'un suplement de crèdit, a la partida pressupostària 770.04, el qual serà objecte de regularització una vegada s'hagi aprovat el Contracte-Programa 2002-2005.

Identificadors de línia

4 /7/ 2002

APROVAR inicialment el document Proposta d'identificadors de les línies de transport públic regular de viatgers a l'RMB, que s'adjunta com a annex, sense perjudici de l'aprovació definitiva que haurà de fer el mateix Consell d'Administració.

ENCARREGAR als serveis de l'ATM el desenvolupament de les directrius contingudes en aquest document, fins a tenir una relació completa dels identificadors per a

cada una de les diverses línies de transport públic que operen a l'RMB.

23 /10/ 2002

APROVAR el canvi de nom de l'estació de metro: "Feixa Llarga" per "Hospital de Bellvitge".

APROVAR la denominació "El Maresme-Fòrum" per a l'estació en construcció a la Línia 4 entre Selva de Mar i Besòs Mar.

Conveni adhesió AMTU

4 /7/ 2002

ACCEPTAR la sol·licitud d'incorporació al si de l'ATM formulada per l'Agrupació de Municipis amb Transport Urbà (AMTU) i pels municipis que la integren i, en conseqüència:

SOL·LICITAR a cada una de les Administracions Consorciades i a l'AMTU que, per tal d'adequar la composició del Consell d'Administració a la previsió dels estatuts modificats pel Decret 15/2002, de 28 de maig, procedixin a designar els representants que els pertocuen.

MODIFICAR l'article 2.1.2 del Reglament de Règim Interior de l'ATM, per tal d'adequar la composició del Comitè Executiu a la nova composició del Consell d'Administració, amb la incorporació de dos nous membres, un en representació de l'AMTU i l'altre de la Generalitat de Catalunya.

REQUERIR a l'AMTU per tal que designi representants a la resta d'òrgans de col·laboració i assessorament de l'ATM.

ENCOMANAR a la Direcció General de l'ATM que, tan aviat com sigui possible, presenti una proposta de conveni entre l'ATM i l'AMTU, que reculli els compromisos



de les parts, per tal de fer efectiva la plena integració dels municipis d'aquesta organització al si de l'ATM.

23 /10/ 2002

APROVAR, per unanimitat, la proposta de conveni d'adhesió de l'Agrupació de Municipis amb Transport Urbà de fora de l'àmbit de l'EMT (AMTU) a l'Autoritat del Transport Metropolità, en els termes continguts en l'annex.

Que la signatura del conveni es faci en un acte públic per tal de difondre els acords presos.





Sagalés

Annex

Informe de Gestion

Management Report



INFORME DE GESTIÓN

ÍNDICE

1. ÁMBITO DE PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS

- 1.1 PDI 2001-2010
- 1.2 Actuaciones del PDI
- 1.3 Desarrollo de actuaciones del PDI
- 1.4 Estudios de viabilidad del PDI
- 1.5 Otros estudios y proyectos de trazado
- 1.6 Plan de Servicios de Transporte Público Colectivo 2005
- 1.7 Plan de servicios nocturnos
- 1.8 Nomenclatura e identificadores de líneas

2. ÁMBITO DE LA GESTIÓN DE PROYECTOS

- 2.1 Tranvía Diagonal - Baix Llobregat
- 2.2 Tranvía Sant Martí - Besòs

3. CONCURSO DE SUMINISTRO DE TRENES PARA EL METRO DE BARCELONA

4. ÁMBITO DE LA POTESTAD TARIFARIA

- 4.1 Sistema Tarifario Integrado
- 4.2 Títulos y Tarifas para el Ejercicio 2003
- 4.3 Actuación contra el Fraude
- 4.4 Sistema de Gestión de la Calidad

5. INDICADORES DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO

- 5.1 Evolución de las principales magnitudes del SMTPC
- 5.2 Encuesta de Movilidad Cotidiana (EMQ 2001)

6. COMUNICACIÓN Y ATENCIÓN AL CIUDADANO

- 6.1 Servicio de Atención al Ciudadano
- 6.2 Centro de información TransMet
- 6.3 Semana de la Movilidad Sostenible y Segura
- 6.4 Cumbre Europea
- 6.5 Relaciones Institucionales

7. ÁMBITO DE LOS SISTEMAS DE INFORMACIÓN

- 7.1 Gestión de la Integración Tarifaria
- 7.2 Sistema SAE
- 7.3 Proyecto tarjeta chip sin contacto
- 7.4 Sistema de Información Geográfica y Documental
- 7.5 Cartografía

8. ÁMBITO DEL SERVICIO DE ADMINISTRACIÓN

- 8.1 Asesoría Jurídica
- 8.2 Contabilidad y Tesorería
- 8.3 Contratación y Tramitación Administrativa
- 8.4 Personal
- 8.5 Financiación del Sistema
- 8.6 Datos de actividad

9. INCORPORACIÓN DE LA AMTU EN EL SENO DE LA ATM

1. ÁMBITO DE PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS

1.1 PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS 2001-2010 (PDI)

El PDI 2001-2010 constituye la respuesta consensuada de las Administraciones responsables del transporte a las necesidades de infraestructura de transporte público colectivo, a corto y a medio plazo, en la región metropolitana de Barcelona. Estructurado en cuatro Programas de actuación (Ampliación de red, Modernización y mejora de la red existente, Intercambiadores y Actuaciones en la red ferroviaria estatal), el PDI prevé una inversión total de 7.295,7 millones de €, de acuerdo con el cuadro de financiación adjunto.

Una vez estudiadas las 89 alegaciones que se presentaron durante el período de información pública, de 28 de junio a 28 de septiembre de 2001, y elaborado el informe técnico con respecto a las 72 peticiones concretas incluidas en las alegaciones, se aprobó la versión definitiva del PDI en la sesión del Consejo de Administración del 25 de abril. A dicha versión se ha incorporado un conjunto de modificaciones con relación al documento aprobado inicialmente, entre las cuales destaca la nueva línea Castelldefels-Sant Boi-Sarrià.

El Consejo de Gobierno de la Generalitat aprobó definitivamente el Plan Director de Infraestructuras 2001-2010 el 25 de junio, de manera que las actuaciones que figuran en él se deberán incluir en las programaciones temporales de infraestructuras de transporte público colectivo dentro de los Convenios de Financiación plurianuales a acordar entre la Administración de la Generalitat y la Administración General del Estado, y en los Contratos-Programa y Convenios de Financiación de la ATM con las Administraciones públicas.

1.2 ACTUACIONES DEL PDI

Las actuaciones recogidas en el documento aprobado definitivamente el 25 de junio, se han agrupado en los siguientes capítulos:

- Programa de ampliación de red: incluye las actuaciones de prolongación que se realizan sobre la red ferroviaria actual de metro y de FGC, así como la nueva línea 9 de Metro, la nueva línea ferroviaria L12 Sarrià-Castelldefels y la introducción del tranvía como nuevo modo de transporte. Dichas actuaciones se han planteado para dar cobertura con un modo de alta capacidad a aquellas zonas de alta densidad de movilidad (generación y atracción de viajes) que no disponen actualmente de un servicio rápido y eficiente para la realización de los desplazamientos metropolitanos.
- Programa de intercambiadores. Con este programa se favorecen las interconexiones entre las distintas líneas de transporte público, de manera que se incrementa el efecto red y se disminuye el efecto disuasorio de los transbordos. Hay que mencionar las actuaciones a realizar en el Intercambiador Central de Plaça Catalunya, que se convertirá en un potente nudo de transporte público, así como también los intercambiadores de Sants y Sagrera, de Sarrià, del Arc de Triomf, de la Torrassa en el Hospitalet, de Cornellà, de Martorell o de Barberà del Vallès.
- Programa de modernización y mejora. Las actuaciones incluidas

dentro de este programa se pueden dividir en tres grupos: de tipo infraestructural relacionadas con el territorio, de mejora del bienestar y de la calidad del servicio ofertado al cliente de transporte público y, finalmente, actuaciones realizadas en la red existente que faciliten su explotación. Dentro de este apartado destaca la adquisición de material móvil, la mejora de estaciones y, especialmente, su adaptación a personas de movilidad reducida.

- Actuaciones en la red ferroviaria estatal. Las actuaciones se centran en la ampliación de red, remodelación de líneas existentes, desdoblamientos parciales de vía y mejora del servicio, entre otras cosas. Las principales actuaciones incluidas en este programa están vinculadas a la implantación del TGV en el área metropolitana de Barcelona.
- El conjunto de actuaciones antes citadas recibirán una financiación diferenciada dependiente de su caracterización. Así, las fuentes de financiación se han concretado de la siguiente forma:
 - Convenios de financiación de infraestructuras (aportaciones del orden de los 2/3 por parte de la Generalitat de Cataluña y de 1/3 por parte de la Administración General del Estado) para las ampliaciones de red y actuaciones infraestructurales de mejora.
 - Contratos-Programa con participación de todas las Administraciones, para las inversiones de modernización y mejora de la red existente, por lo que respecta a las mejoras en la explotación del servicio.
 - Financiación específica del tranvía, con aportación diferida de capital por parte de la Generalitat y compensación al concesionario privado -mediante tarifa técnica- del déficit operativo más el canon de inversión.
 - Financiación propia para la línea 9 de metro, a concretar por parte de la Generalitat de Cataluña. Un sistema similar podrá ser utilizado para la financiación de la línea 12 Sarrià-Castelldefels. (ver páginas 26, 28 y 30)

1.3 DESARROLLO DE ACTUACIONES DEL PDI

A fin de desarrollar el PDI ya aprobado, la ATM ha lanzado, a lo largo del ejercicio, tres estudios, mediante concurso público de asistencia técnica:

- Estudio de alternativas de trazado de la nueva línea Castelldefels-Sant Boi-Sarrià. Concurso aprobado el 13 de junio de 2002, fue adjudicado el 29 de julio de 2002 y se han mantenido dos reuniones de la Comisión de seguimiento.
- Proyecto básico del intercambiador de la Torrassa (L'Hospitalet de Llobregat). En desarrollo de un Convenio suscrito con el Ayuntamiento, el concurso fue convocado el 13 de junio de 2002, se ha adjudicado el 29 de julio de 2002, y se han mantenido tres reuniones de la Comisión de seguimiento en Barcelona, y una en Madrid con el Ministerio de Fomento.
- Estudio de Alternativas de trazado y de punto de cambio de modo de la prolongación de la L2 con el metro ligero Barcelona Centre-Can Ruti.



Por otro lado, la ATM participa activamente en las Comisiones de seguimiento, promovidas por la DG de Puertos y Transportes, de los proyectos constructivos y estudios informativos de las actuaciones siguientes:

- Prolongación Terrassa Rambla-Can Roca (FGC)
- Prolongación Sabadell Rambla-Pl. Espanya (FGC)
- Servicio de TPC en el corredor Caldes-Mollet/Santa Perpètua de Mogoda
- Línea L9 de Metro. Tramos Aeroport-Parc Logístic, Parc Logístic-Zona Universitària y Zona Universitària-Sagrera Meridiana
- Intercambiador de Arc de Triomf-Estació del Nord
- Intercambiador Sagrera Meridiana
- Intercambiador en Quatre Camins (FGC)
- Nueva estación de la L5 en Sant Ramon
- Nuevo vestíbulo y conexión a la estación de la L1 en la Feixa Llarga
- Nueva estación en Vulpalleres (FGC)

Igualmente, la ATM ha participado en la Comisión Técnica del Plan Director de Infraestructuras y Movilidad del Vallès Occidental, promovido por el Consell Comarcal correspondiente.

1.4 ESTUDIOS DE VIABILIDAD DERIVADOS DEL PDI

Como consecuencia de las alegaciones presentadas al PDI aprobado inicialmente, se acordó someter algunas de las actuaciones derivadas de sus peticiones a estudios de viabilidad, para poder tomar la decisión de incorporarlas, si hubiere lugar a ello, a este PDI 2001-2010 (en el segundo quinquenio) o a próximos Planes, con mayor conocimiento de causa.

Los estudios de viabilidad lanzados en el presente ejercicio son los siguientes:

- Estudio conjunto de la nueva línea ferroviaria orbital Mataró-Granollers, Granollers-Sabadell, Terrassa-Martorell y Vilafranca-Vilanova
- Prolongación del tranvía Diagonal-Baix Llobregat, en el tramo Sant Feliu-Molins de Rei-Quatre Camins
- Alternativas de trazado del Tranvía Cerdanyola-Centre Direccional-UAB/Sant Cugat
- Nueva estación Institut Químic de Sarrià (FGC)

1.5 OTROS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE TRAZADO

La ATM ha encargado también el anteproyecto de soterramiento de la línea C-3 de Renfe en Mas Rampinyo (Montcada i Reixac) que, una vez completado, se ha entregado al Ayuntamiento. Por otro lado, se ha dado difusión a los estudios de las pautas de la movilidad asociada a los equipamientos sanitarios, educativos, comerciales y de ocio, iniciados en el año 2001.

1.6 PLAN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO 2005

El Plan de Servicios es un instrumento de desarrollo de la función de planificación de los servicios y de establecimiento de programas de explotación coordinada para todas las empresas que los prestan,

función que el artículo cuarto de sus Estatutos, en su punto segundo, otorga a la ATM.

La redacción de la primera versión del Plan se llevó a cabo durante la primera mitad del año 2002 y fue presentada en el Consejo de Administración del 4 de julio para su conocimiento.

A partir de dicha fecha, se inició un proceso de información y de difusión a las Administraciones, a los operadores y a los municipios a través de reuniones con los diversos Consells Comarcals, que tuvieron lugar entre los meses de julio y septiembre. Como resultado de este proceso, una treintena de municipios ha presentado comentarios o propuestas. Una tercera parte de éstas, aproximadamente, ha servido para enriquecer o matizar la redacción inicial, y se incorporan a la nueva versión.

Por otro lado, la asociación de operadores BusMet también formuló sus sugerencias, hasta 114 en total, englobadas en un informe único. Después de un análisis individualizado, se han incorporado en un porcentaje aproximado del 50%.

Además, el análisis de dichas aportaciones ha ayudado a delimitar los criterios enunciados inicialmente.

La segunda versión del Plan de Servicios 2005 se presentó al Consejo de Administración del 12 de diciembre y se encuentra actualmente pendiente de su aprobación inicial.

1.6.1 CRITERIOS BÁSICOS Y METODOLOGÍA

Para la elaboración del Plan de Servicios se ha partido de determinados aspectos básicos:

- **Ámbito territorial:** la región metropolitana de Barcelona (RMB), formada por 7 comarcas y que da servicio a una población de 4,39 millones de habitantes (año 2001).
- **Año horizonte:** 2005, coincidiendo con la finalización del límite temporal de los acuerdos de financiación de la ATM.

- **Criterios de servicio a aplicar:**

- Por razones de demanda no servida
- Por razones de cobertura territorial
- Por razones de accesibilidad universal
- Por razones de calidad de servicio

La metodología básica aplicada ha sido la siguiente:

- Identificación de la oferta y la demanda actuales.
- Estimación de la demanda horizonte para el año 2005.
- Contraste de la oferta actual con la demanda prevista: diagnosis.
- Definición de objetivos y criterios de servicio a aplicar.
- Programas de actuación elaborados de acuerdo con los criterios de servicio definidos.
- Evaluación económica de las actuaciones propuestas.

Los servicios que integran el transporte público colectivo en la RMB son de diversos tipos: ferroviarios (Metro, FGC, Renfe Cercanías y

Tranvía) y por carretera. El Plan de Servicios debe definir las características de los servicios de transporte (itinerario, número de expediciones, cobertura horaria) y establecer la coordinación de los diversos modos de transporte público colectivo, a fin de satisfacer la demanda potencial de movilidad metropolitana a través de una cobertura territorial y temporal satisfactoria y de los servicios, con un nivel adecuado de calidad y a un coste asumible para la colectividad.

El análisis detallado de los flujos intermunicipales previstos para el año 2005, puestos en relación con los actuales, conduce a la detección de déficits, que el Plan propone resolver a través de la ampliación de servicios o bien la reorganización de los existentes. Por otro lado, con la voluntad de impulsar el uso del transporte público, se proponen actuaciones de coordinación a favor de la intermodalidad, y de mejora de la calidad y las prestaciones de los servicios. (ver páginas 32)

1.6.2 CRITERIOS DE SERVICIO: INTERVALOS DE PASO, AMPLITUD HORARIA

Intervalos de paso

A efectos de definir el servicio y sus estándares, las líneas se clasifican en los grupos siguientes:

- Troncales: servicios directos o semidirectos a Barcelona
- Radiales: conexión con Barcelona con paradas frecuentes
- de Corredor/Comarcal: conexión de los municipios con la cabecera del corredor
- de Aportación: conexión de los municipios con una estación de tren o de autobús

Como norma general, el intervalo para período valle es el doble que para el período punta.

Amplitud horaria del servicio

La uniformidad absoluta en los intervalos de paso de las distintas líneas ni es posible ni es deseable, ya que deben hacer frente a volúmenes y características de demanda del todo diferentes entre sí. Pero sí que es recomendable triplicar hasta allí donde sea posible dichas magnitudes con la intención de que, posteriormente, en el momento de elaborar el programa de actuación, cada servicio propuesto se meta en una u otra categoría. (ver páginas 33 y 34)

1.6.3 PROGRAMAS DE ACTUACIÓN

Las actuaciones previstas en el Plan de Servicios se concretan en cuatro programas:

- Reorganización y ampliación de servicio, tanto ferroviarios como por carretera, diurnos y nocturnos, donde hay el mayor volumen de propuestas.

- Mejora de la integración, con especial mención a la coordinación de horarios en los aparcamientos de disuasión (52 actuaciones incluidas en el PDI 2001-2010) y en los identificadores de líneas de todos los modos.

- Mejora de la calidad del servicio, a través de la información y el bienestar en paradas y en ruta.

- Mejora de las prestaciones del servicio, velocidad y regularidad, mediante el SAE, los carriles bus de acceso a las grandes ciudades y la priorización del TPC en los cruces semaforizados.

1.6.4. REORGANIZACIÓN Y AMPLIACIÓN EN LOS SERVICIOS DE CARRETERA DIURNOS

Ámbito EMT

Las propuestas de reorganización y ampliación de líneas son aquellas que satisfacen más adecuadamente los objetivos siguientes:

- líneas que cubren la demanda que en el futuro será satisfecha por una actuación del PDI.
- líneas que cubren una demanda local, por ejemplo, de un barrio o de un núcleo de población, para acercarla a un punto de intercambio: estación de metro o tren, tranvía o línea de autobús de largo recorrido.
- Líneas que unen entre sí municipios distintos de Barcelona pero adyacentes o próximos a ella.

En el ámbito de la DGPT, a partir de:

- las insuficiencias de accesibilidad a nivel municipal.
- la identificación de los flujos servidos de manera insuficiente en autobús, es decir, con una alta ocupación de los vehículos.
- la identificación de los flujos relevantes en volumen actualmente no servidos por ningún transporte público.

Por otro lado, se constata que, bajo el punto de vista del transporte de pasajeros, la UAB reúne dos características que la hacen singular:

- es un gran polo de atracción de viajes
- ocupa una posición central dentro de la Región Metropolitana de Barcelona

Estas cualidades suponen una gran concentración de autobuses en la UAB, lo que permite realizar intercambios entre unas líneas y otras y utilizar, por tanto, dicho punto como centro intercambiador o hub para usuarios con origen y destino diferente de la misma UAB. Por ello, se propone la creación en dicho lugar del intercambiador central de autobuses de la Región Metropolitana.

1.6.5. IMPLANTACIÓN DE CARRILES BUS EN LAS VÍAS DE ACCESO A BARCELONA

Se entienden por carriles bus las plataformas viarias, total o par-



cialmente segregadas, cuya utilización está reservada o restringida a los vehículos de transporte público.

El objetivo de dichas plataformas es incrementar el número de personas que pueden utilizar el corredor en el que se implanta, en lugar de incrementar el número de vehículos que circulan por él. Por tanto, facilitar la utilización de modos de transporte público, que hacen un uso más racional de un espacio viario escaso.

Los cuatro corredores analizados han sido los siguientes:

- Avinguda Diagonal y autopista A-2
- Gran Via Sud y autopista C-31
- Av. Meridiana y autopista C-58
- Gran Via Nord y autopista C-31

Los beneficios considerados son los siguientes:

- Reducción del tiempo de viaje de los usuarios del transporte público: Los viajeros actuales de las líneas de autobús y los nuevos viajeros de las mismas, ya sean captados del vehículo privado o demanda inducida, obtendrán, en los periodos de congestión, un ahorro de tiempo de viaje. A medida que se alarguen los periodos de congestión, será superior el número de viajeros beneficiados. El número de viajeros que obtendrían ganancias de tiempo en el año 0 (en los periodos de congestión) serían 13.100 viajeros/día, que viajan en 480 autobuses. En el escenario de crecimiento de la demanda un 3% anual, el número de viajeros beneficiados se incrementaría hasta los 34.000 diarios en 710 autobuses, al final del periodo de evaluación de 30 años.

- Reducción de los costes de operación de los autobuses.
- Reducción de los costes de las externalidades: disminución de las emisiones de gases a la atmósfera y del tiempo de exposición de la población al ruido asociado a la circulación de vehículos.
- Reducción de las tasas de accidentalidad, que son inferiores utilizando el transporte público que en vehículo privado.

La determinación de la rentabilidad de las inversiones se ha realizado mediante la determinación de los flujos de costes y beneficios monetarizados para cada uno de los años del periodo de evaluación, su actualización utilizando diversas tasas de descuento y el cálculo del Valor Actualizado Neto (VAN) correspondiente a cada una de ellas. La tasa de descuento que hace el VAN = 0 es la Tasa de Rentabilidad Interna de la inversión (TIR), principal indicador de la rentabilidad de la inversión.

Las propuestas finalmente escogidas serían, además de los carriles bus que no requieran separación física, la implantación de dos carriles bus segregados:

- A-2, entre Diagonal y el enlace de Molins de Rei, con un coste de construcción de 39,3 M€ y una TIR del 18%.
- C-58, entre la Meridiana y el enlace de Cerdanyola/Ripollet, con un coste de construcción de 22,3 M€ y una TIR del 8%.

1.7 PLAN DE SERVICIOS NOCTURNOS

La red de autobuses nocturnos TPC Nit, constituida por 17 líneas que cubren más del 80% de la población de la RMB, fue inaugurada el pasado 5 de noviembre de 2001. Circulan con frecuencia horaria y cubren el periodo de 12 a 5 de la madrugada, en el que no hay servicio ferroviario; unen Barcelona (Pl. Catalunya) con los principales núcleos urbanos de la segunda corona metropolitana, con un tiempo de recorrido máximo de una hora. Se consigue así la disponibilidad permanente (24 horas al día y todos los días del año) de servicios de transporte público colectivo para la zona servida.

A lo largo del 2002 ha tenido lugar el rodaje y el asentamiento de dichos servicios. Su entrada en servicio ha permitido detectar las disfunciones y mejoras a introducir. Durante el año se han recibido peticiones de 33 municipios relativas a la modificación de alguna característica del servicio: cambio de ubicación de una parada, prolongación del recorrido, información del servicio, modificación del horario, ... De éstas, 18 se han resuelto favorablemente. (ver páginas 37 y 38)

1.8 IDENTIFICADORES DE LÍNEAS Y NOMENCLATURA DE APEADEROS Y ESTACIONES

Se ha elaborado una normativa para denominar a las líneas y servicios que permite identificar de manera unívoca a todos los ferroviarios y viarios de la Región Metropolitana de Barcelona.

Los servicios ferroviarios (Renfe, FGC, TMB y Tranvía) se identifican por un código de dos o tres caracteres, siendo el primero de ellos una letra. Para las líneas de autobús se prevé un código exclusivamente numérico de hasta tres cifras. Las líneas nocturnas llevan un identificador que empieza por la letra N.

Esta normativa fue aprobada por el Consejo de Administración del 4 de julio, y ya se ha aplicado a las líneas de TMB.

Además, se ha elaborado una propuesta, consecuente con esta normativa, que prevé un código para las diversas líneas de autobús de la DGPT que hasta ahora carecían de él o no responden a las normas. Ha sido discutida con los representantes de los operadores, y es una parte más del Plan de Servicios.

También se ha elaborado una relación de los nombres de los apeaderos del Tranvía del Baix Llobregat que incluye las enmiendas y las sugerencias aportadas por los Ayuntamientos de los municipios por los que discurre. Se aprobó en el Consejo de Administración del 23 de octubre.

Asimismo, se aprobó el cambio de nombre de la estación "Joan XXIII" de la antigua L4 por el de "Artigues | Sant Adrià" cuando dicho tramo se convirtió en parte de la L2. También se ha aprobado el cambio de nombre de la estación "Feixa Llarga" de la L1 por el de "Hospital de Bellvitge", y se ha aprobado el nombre de "El Maresme | Fòrum" para la nueva estación de la L4 entre Selva de Mar y Besòs Mar, actualmente en construcción.

Se han elaborado propuestas para todas las otras estaciones con proyecto constructivo finalizado o ya en construcción de las líneas L2 (Badalona Centre), L3 (tramo Canyelles - Trinitat Nova), L5 (tramo Horta - Vall d'Hebron), L9 (tramo Gorg y Can Zam - Sagrera) y L11 (Trinitat Nova - Can Cuiàs). Dichas propuestas han sido validadas por la mayoría de los municipios implicados, y se está a la espera de la respuesta de algunos otros para redactar la propuesta definitiva.

2. ÁMBITO DE LA GESTIÓN DE PROYECTOS

2.1 TRANVÍA DIAGONAL - BAIX LLOBREGAT

El Consejo de Administración del 31 de enero aprobó la modificación del trazado del tranvía Diagonal-Baix Llobregat en el tramo de la avenida Diagonal, calle Martí Franqués-Carretera de Collblanc y sometió dicha modificación a trámite de Información Pública (publicada en el DOGC número 3575, con fecha de 14 de febrero de 2002).

Una vez resueltas las alegaciones presentadas, se aprobó la alternativa B (por la calle Adolf Florensa) del mencionado proyecto de trazado y se facultó al Director General para negociar con las Asociaciones de Vecinos los detalles de la implantación urbanística para la avenida de Chile. Dichas negociaciones se han llevado a cabo una vez sometido el proyecto de trazado, aprobado, a Información Pública de impacto medioambiental (publicada en el DOGC número 3634, con fecha de 13 de mayo de 2002) y se ha dispuesto de la declaración de impacto ambiental favorable con fecha de 11 de julio de 2002, del Departamento de Medio Ambiente.

La aprobación definitiva del proyecto constructivo que se llevó a cabo por el Director General el 13 de noviembre, y se ratificó por el Comité Ejecutivo el 25 de noviembre.

El 8 de mayo se firmó el Convenio de cooperación entre la Autoridad del Transporte Metropolitano, el Ministerio de Fomento y los Ayuntamientos afectados para la cesión de la carretera nacional N-340 antigua y la construcción de un paso inferior bajo la autopista A-2. Como fruto inmediato del Convenio se ha empezado a trabajar en dicha vía en el término municipal de Esplugues de Llobregat y se ha iniciado el desvío de la autopista A-2 para hacer el paso inferior mencionado, una vez aprobado el proyecto el 7 de octubre.

Al inicio del último trimestre se plantearon unos cambios en el proyecto constructivo relativos al tramo final de la obra en Sant Feliu de Llobregat, en diversos apeaderos y en la urbanización en los ámbitos de Sant Joan Despí y Esplugues de Llobregat. En concreto se propuso:

- Conectar la línea T2 desde el apeadero 26, pasando por la avenida Barcelona, con la línea T3 a la altura del cruce con la avenida del Baix Llobregat, refundiendo los apeaderos 27 y 28 en un único apeadero en la avenida del Baix Llobregat y procediendo a urbanizar el lado mar de la prolongación de la línea T2.

- Ejecutada la línea T3 hasta el apeadero 31 y proceder a la urbanización del resto de la N-340 hasta los límites municipales de Sant Feliu de Llobregat, Sant Just Desvern y Sant Joan Despí en cumplimiento del "Convenio de cooperación entre la Autoritat del Transport Metropolità, el Ministerio de Fomento y los Ayuntamientos de Barcelona, l'Hospitalet de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Sant Just Desvern y Sant Joan Despí sobre la cesión de la carretera nacional N-340 antigua a los municipios, la implantación de la nueva línea de tranvía Diagonal-Baix Llobregat y la construcción de un paso inferior bajo la autopista A-2".

Estos cambios se van a aprobar en el Consejo de Administración del 25 de octubre confirmando el modelo de explotación de las tres líneas (T1, T2 Y T3) definido en el proyecto de explotación propuesto por la concesionaria y aceptado por la ATM en la adjudicación del concurso, sin modificación de su nivel de servicio ni de las frecuencias previstas.

Se ha iniciado el estudio de trazado de la prolongación de la línea hacia Sant Feliu de Llobregat-Molins de Rei que, en una primera fase, resolverá la conexión entre el apeadero 31 y el intercambiador previsto en el punto de conexión de la línea L-12 (actuación AX17 del Plan Director de Infraestructuras 2001-2010) y la línea C-4 de RENFE, a la altura de Torreblanca y se han hecho los estudios de demanda de acuerdo con los cambios mencionados.

Por lo que respecta a las obras ejecutadas por la empresa Tramvia Metropolità, S.A., cabe hacer los siguientes comentarios:

Barcelona- Las principales actuaciones se han desarrollado en la Avda. Diagonal desde la plaza Francesc Macià a Palau Reial. Durante el mes de septiembre de 2002 se realizó una parada modelo y se pudo visitar el primer tranvía.

L'Hospitalet de Llobregat- Se inició el desvío de los servicios afectados y las obras de urbanización de las aceras.

Esplugues de Llobregat- Las obras se han centrado principalmente en la Carretera de Cornellà, con la colocación de la infraestructura de vía. Se ha cambiado la pavimentación de las aceras y se han mejorado los elementos de jardinería.

Cornellà de Llobregat- Se está realizando el "intercambiador de Cornellà", que permitirá la intermodalidad entre la línea 5 de Metro, RENFE y el tranvía. El paso bajo las vías de RENFE se ha realizado por medio de un cajón empujado a fin de no interrumpir el tráfico ferroviario.

Sant Joan Despí- Se ha continuado con la ejecución de la plataforma tranviaria en la BV-2001 y con la ejecución de la zona de talleres y cocheras.

Sant Just Desvern- Se ha iniciado la ejecución del paso inferior bajo la A-2, que ha supuesto la necesidad de desviar temporalmente el tráfico de dicha autopista.

Durante el próximo 2003, los puntos críticos de la obra del Tranvía



del Baix Llobregat serán presumiblemente:

- Los desvíos de tráfico de la N-340.
- Las estructuras de la carretera de Collblanc.
- Los cruces entre la carretera de Collblanc y la Avda. Països Catalans y la de la Carretera de Cornellà y la Avda. Baix Llobregat, donde se construirá una subestación eléctrica.
- El intercambiador de Cornellà con el paso sobre los arcos del metro.
- El paso inferior bajo la A2.
- Las obras de urbanización de la N-340 en Sant Just Desvern.

La parte de Talleres y Cocheras no afectada por el desvío de la torre de Alta Tensión se encuentra en avanzado estado de construcción, con el objetivo de que en el primer cuatrimestre del año 2003 puedan llegar los primeros tranvías. Se encuentra finalizada la playa de vías, que formará las cocheras, donde se han levantado los palos de catenaria y las ménsulas. Se está trabajando en la red de agua potable, de alcantarillado, iluminación exterior y trabajos de montaje de la subestación de tracción. La nave de talleres y oficinas avanza a buen ritmo.

La estructura de la Estación de Servicio para tranvías se ha finalizado y se está trabajando en las divisorias y en los acabados interiores.

Por lo que respecta al Material Móvil, durante el año 2002, en la factoría de Alstom, en Santa Perpètua de Mogoda, se ha avanzado en los trabajos de construcción de la flota de 19 tranvías para la red Diagonal - Baix Llobregat, para tenerlos preparados para entrar en servicio a finales del año 2003. Al acabar el año se ha finalizado la construcción de los tres primeros tranvías. El primero ha superado todas las pruebas a las que ha sido sometido, incluyendo las pruebas de seguridad en presencia de los responsables de la Dirección General de Puertos y Transportes de la Generalitat. La segunda y tercera unidades se encuentran acabadas y en fase de pruebas. Los tranvías 4 y 5 están en fase de construcción. (ver páginas 40 y 42)

2.2 TRANVÍA SANT MARTÍ - BESÒS

Durante el pasado año 2001 se redactaron los documentos proyectuales de trazado y los pliegos de prescripciones para el concurso de redacción del proyecto, construcción y explotación del tramo del tranvía comprendido entre la Plaça de les Glòries y Sant Adrià de Besòs con las dos líneas siguientes:

- Estació del Nord - Glòries - Diagonal - Fòrum 2004 - Sant Adrià de Besòs.
- Vila Olímpica - Meridiana - Glòries - Gran Vía - Cristòfol de Moura - Sant Adrià de Besòs - Badalona.

Y la conexión entre ellas a través de la Rambla de la Mina.

El proyecto de trazado se sometió a Información Pública (publicada en el DOGC número 3439, de 26 de julio de 2001) y el Consejo de Administración, en sesión de 31 de enero de 2002, lo aprobó con

el correspondiente pliego de prescripciones técnicas y de cláusulas administrativas particulares para la licitación de la concesión.

Dicha concesión se acordó el 4 de julio de 2002 a favor del "Grupo TramMet" según su oferta optimizada número 2 modificando el presupuesto, que finalmente ha quedado establecido en 205 millones de euros.

A los efectos de calendario se acordó la puesta en servicio de la red, de acuerdo con las siguientes etapas:

1ª Fase: en marzo de 2004 se pondrá en servicio la línea Sant Adrià RENFE - Diagonal - Estació del Nord.

2ª Fase: en enero de 2005, y en coordinación con la construcción de las obras de remodelación y la construcción de la obra civil del túnel del tramo de la Gran Vía, se pondrá en servicio la línea Badalona - Gran Vía - Barceloneta por la calle Wellington. (ver página 43)

3. CONCURSO DE SUMINISTRO DE TRENES PARA EL METRO DE BARCELONA

El Consejo de Administración de la ATM con fecha de 31 de enero de 2002 tomó una serie de acuerdos con relación al material móvil de la línea 5 y la línea 9 del Metro de Barcelona. Dichos acuerdos iban dirigidos, por una parte, a asumir las gestiones realizadas hasta entonces por parte de TMB por lo que respetaba al suministro de material móvil para la línea 5, en desarrollo de los acuerdos tomados en el Consejo de Administración de la ATM con fecha de 9 de julio de 2001 y, por otra parte, a adaptar el pliego de prescripciones técnicas realizadas por TMB, de acuerdo con las especificaciones contenidas en el Estudio Básico Funcional de la Línea 9 elaborado por la DGPT.

De esta manera, el propio Consejo de Administración de la ATM acordó inicial el proceso de licitación para el suministro de material móvil de las líneas 5 y 9 del Metro de Barcelona. El acuerdo establecía que TMB se hiciera cargo de la gestión del proceso de licitación y que se crearan dos Comisiones, una de cariz técnico y otra de cariz económico, a fin de hacer el seguimiento del proceso de licitación y evaluación de las ofertas presentadas, de tal manera que el Consejo de Administración de FMB pudiera formular una propuesta de adjudicación del concurso al Comité Ejecutivo de la ATM, a fin de que, posteriormente, el Consejo de Administración de la ATM acordara su adjudicación definitiva.

El día 13 de febrero de 2002 se dieron por constituidas las dos Comisiones en una primera reunión celebrada conjuntamente y en la que se trató el método de trabajo a seguir y se aprobó una serie de enmiendas a la propuesta de anuncio de ampliación del concurso de trenes que TMB había preparado. Dichas Comisiones se fueron reuniendo periódicamente a lo largo del año 2002, con una última reunión que tuvo lugar el 20 de noviembre de 2002, donde se hizo el análisis de las ofertas recibidas.

El 15 de febrero se envió el anuncio del Concurso al DOCE y los días 20 y 22 de febrero se publicó, en el BOE y en el DOGC res-

pectivamente.

Mediante Acuerdo del Consejo de Administración de la ATM, con fecha de 25 de abril de 2002, se dio la conformidad al contenido del Pliego de prescripciones del concurso para el suministro de trenes. El día 1 de julio de 2002 se procedió al acta de apertura de pliegos correspondiente al concurso de suministro. Las ofertas recibidas fueron las siguientes:

- CAF
- Alstom / AnsaldoBreda
- Siemens

El Consejo de Administración de la ATM, con fecha de 12 de diciembre de 2002, procedió a adjudicar el concurso de suministro de trenes de las líneas 5 y 9 del ferrocarril metropolitano de Barcelona, de acuerdo con la información recibida por parte de las Comisiones Técnica y Económica. Los 50 trenes de la futura línea 9 se adjudicaron al consorcio formado por ALSTOM / ANSALDO-BREDA y los 33 trenes de la línea 5, 3 y 2 se adjudicaron a la empresa CAF. Dicho acuerdo de adjudicación estaba condicionado al cumplimiento de unos requerimientos de cariz técnico y económico-financiero, y se espera la formalización de los contratos definitivos de suministro durante el primer cuatrimestre del año 2003.

4. ÁMBITO DE LA POTESTAD TARIFARIA

4.1 SISTEMA TARIFARIO INTEGRADO

El proyecto de la Integración Tarifaria en el conjunto de la RMB se aprobó en el Consejo de Administración de la ATM celebrado el 15 de noviembre de 2000 y tiene como objetivos:

- Crear un sistema de tarifas fácil de entender y basado en principios aceptados por los usuarios.
- Que el sistema de transporte público metropolitano sea percibido como una red integrada.
- Contribuir a posicionar el transporte público como sistema más atractivo a los usuarios.

El calendario de implantación de este proyecto en los diferentes operadores ha sido el siguiente:

1 de enero de 2001: Las tarjetas T-Mes y T-Día entraron en vigor en la primera corona para los siguientes operadores: autobuses (Authosa, Mohn, Oliveras, Rosanbus, Soler i Sauret, TMB, Transports Lydia y Tusgsal), Metro, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya y Cercanías Renfe (excepto las estaciones de Sant Feliu de Llobregat, Gavà, Viladecans, Castelldefels y Aeropuerto).

15 enero de 2001: Los títulos T-10 y T-50/30 entraron en vigor en la primera corona en los siguientes operadores: Autobuses (TMB i Transports Lydia), Metro y Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. Se integraron tarifariamente todos los servicios de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya de fuera de la primera corona, Sarbús, La Vallesana, A. Font y Empresa Plana, concesiona-

rios de la Generalitat de Catalunya, con los títulos T-10 y T-50/30.

1 de abril de 2001: Los títulos T-10 y T-50/30 entraron en vigor en la primera corona en los siguientes operadores: Autobuses (Authosa, Mohn, Oliveras, Rosanbus, Soler i Sauret y Tusgsal) y Cercanías Renfe (excepto las estaciones de St. Feliu de Llobregat, Gavà, Viladecans, Castelldefels y Aeropuerto). Entraron en vigor los títulos T-10, T-50/30, T-Mes de 1 zona y T-Día en los servicios ofrecidos dentro del ámbito de la integración por las empresas concesionarias de la Generalitat de Catalunya: Autocorb, Empresa Casas, Autos Castellbisbal, Mohn, Transports Públics, Soler i Sauret y Transports Generals d'Olesa. También desde esta fecha se podrán utilizar las tarjetas T-Mes de 1 zona y T-Día en los servicios suburbanos y de cercanías de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, Sarbús, La Vallesana, Autocars Font y Empresa Plana.

1 de junio de 2001: Los títulos integrados entraron en vigor en las estaciones de Cercanías Renfe: St. Feliu de Llobregat, Gavà, Viladecans y Castelldefels; y la T-Mes al Aeropuerto.

30 de junio de 2001: Se integran los servicios ofrecidos, dentro del ámbito de la integración, por las empresas concesionarias de la Generalitat de Catalunya: Asser, Cingles Bus, Fytisa, E. Sagalés, Hispano Igualadina, también se integraron los servicios urbanos de Sabadell con la empresa Transports Urbans de Sabadell y el servicio urbano de Sant Cugat con la empresa Martí i Renom.

En esta fecha se integraron los servicios de transporte urbano de Sabadell y Sant Cugat del Vallès.

1 de agosto de 2001: Entra a formar parte de integración tarifaria el servicio urbano Valldoreix (Saiz Tour).

15 de agosto de 2001: Se han integrado los servicios ofrecidos, dentro del ámbito de la integración, por la empresa concesionaria de la Generalitat de Catalunya: Cinto Bus.

1 de septiembre de 2001: Se ha integrado con todos los títulos, dentro del ámbito de la integración, la empresa Martí Colomer, concesionaria de la Generalitat de Cataluña.

1 de enero de 2002: En esta fecha se han integrado todos los servicios de Cercanías Renfe y los servicios urbanos de Mataró (Mataró Bus) y Castellbisbal.

1 de febrero de 2002: Integración de los servicios interurbanos de Bus Castellví.

1 de marzo de 2002: Integración de los servicios interurbanos de Marès-Trans.

1 de abril de 2002: Integración de los servicios interurbanos de la Empresa Pous.

1 de octubre de 2002: se integra el servicio urbano de Rubí y el servicio de autobús del Port (TCC).



14 de octubre de 2002: se integra la línea de autobús lanzadera de Capellades (Montferri Hnos)

1 de enero de 2003: Fecha prevista de integración de Hispano Llacunense y de los servicios urbanos de Terrassa, Granollers y el Papiol.

Los datos de recaudación, ventas y utilización de títulos de este ejercicio ha sido:

- En el año 2002 se han recaudado por la venta de títulos integrados ATM 244,49 millones de € (sin IVA). Esto representa un crecimiento de casi un 20% con respecto a las ventas de títulos integrados del cierre del año 2001, que eran 203,92 millones de € (sin IVA).
 - Las validaciones efectuadas con títulos integrados ATM durante el año 2002 han sido de 551,995 millones de validaciones, mientras que en el año 2001 los viajeros integrados eran 461,614 millones. Este incremento con respecto al mismo período del año 2001 es del 19,58 %.
- (ver páginas 46, 47 y 48)

Distribución y compensaciones

Del total de ventas del año 2002 de 244.498.066,56 €, se han distribuido 242.188.587,32 €, la tasa de seguridad de Renfe ha supuesto 308.274,56 €, quedando en reservas por ventas no consumidas del período 2.001.204,68 €, que se distribuirán en el primer trimestre del año 2003.

Durante el año se han cursado transferencias periódicas a principios de cada mes, aparte de los pagos a cuenta, para cubrir carencias de tesorería de los operadores debido al decaído en los cierres.

Se ha conseguido que los pagos se hicieran con un plazo máximo de cinco días desde la presentación de la factura por parte de los operadores y se ha incidido en la transparencia del sistema implementando un volcado del Sistema de Integración Tarifaria hacia el sistema económico financiero.

De acuerdo con el convenio de adhesión de los operadores al STI se establece que la ATM compensará a la empresa operadora tutelada por la DGPT, a consecuencia del decrecimiento de ingresos que pueda ocasionar el impacto de la integración. Con dicha finalidad se multiplicará el número de viajeros transportados cada mes del año 2000 o la media de los meses correspondientes de los años 1998, 1999 y 2000, si resulta una cantidad superior, por la diferencia entre la tarifa media ponderada del año 2000 del conjunto de servicios interurbanos del operador, incrementada en un 10% para el año 2001 y un 7% para el año 2002, menos la tarifa media ponderada del mes correspondiente del año 2002 del operador, resultado de la utilización de los nuevos títulos de viaje creados por la ATM, y los viajes efectuados con los títulos propios del operador.

El importe anual por este concepto en el segundo año de integración tarifaria ha sido de 10.967.975,98 € sin IVA.

Las subvenciones por baja ocupación suben a 382.653,23 € y por servicios nocturnos a 3.407.712,05 €.

(ver página 49)

Índice de intermodalidad

Uno de los resultados a destacar es el incremento de la intermodalidad en los desplazamientos en transporte público: dicho índice se sitúa en el 20,94 % para el total del sistema metropolitano de transporte público, mientras que antes de la implantación de la Integración Tarifaria, el valor era de 8,3%. Si analizamos dichos datos teniendo en cuenta los títulos integrados, los valores que se obtienen se sitúan alrededor del 30%, es decir, tres de cada diez desplazamientos con títulos integrados se efectúan con más de un modo de transporte.

(ver página 49)

4.2. TÍTULOS Y TARIFAS PARA EL EJERCICIO 2003

El Consejo de Administración de la Autoritat del Transport Metropolità aprobó en la sesión del día 23 de octubre las tarifas de transporte público que regirán en el ámbito del Sistema Tarifario Integrado a partir del 1 de enero de 2003.

Los precios de los diferentes títulos de transporte se actualizan, en general, con un incremento nominal similar a la inflación de los últimos 12 meses, que es del 3,6%, redondeados a 5 cts. de euro. Al mismo tiempo, todos los precios incorporan la tasa de seguridad ferroviaria que fijó la Administración General del Estado y que para el próximo ejercicio es de 0,02 € por viaje.

Con esta actualización de precios, la tarifa media ponderada del sistema de transporte público se sitúa en 0,569€ y tiene un incremento medio del 0,74%, aumento por debajo del IPC, derivado de la generalización en la utilización de títulos ATM, un deslizamiento hacia títulos más ventajosos (abonos mensuales y trimestrales) y para el incremento de la intermodalidad del sistema (transbordos despenalizados económicamente).

Con esta nueva estructura de precios se prevé un incremento de la utilización del transporte público del orden del 3%, que supone un total de 825 millones de viajes previstos en el ejercicio próximo 2003.

(ver páginas 50 y 51)

4.3. ACTUACIÓN CONTRA EL FRAUDE

El programa de la ATM para el año 2002 contemplaba una actuación de lucha contra el fraude para la que se constituyó un grupo de trabajo que inició su actividad en el mes de abril de 2002. El grupo está formado por representantes de las administraciones con competencia en el fraude, de los operadores integrados y de la propia ATM.

El objetivo del grupo es definir y proponer líneas de actuación homogéneas ante el fraude que se produzca en toda la red del sistema tarifario integrado.

Se ha realizado un diagnóstico previo del fraude existente en el sis-

tema de transporte público colectivo en la RMB como base para definir y proponer actuaciones contra el fraude.

Hasta el momento, los avances del grupo han sido la unificación de criterios para la definición del fraude en el sistema metropolitano de transporte público colectivo (SMTPC) y sus tipologías y ha definido tres diferentes líneas de actuación: normativa, operativa y de comunicación.

Por otro lado, el grupo ha elaborado una propuesta de actuación homogénea ante la detección del fraude.

- Línea normativa: en dicha línea se pretende la formulación de propuestas para adecuar y mejorar el marco normativo que regula el fraude en todas sus tipologías.

- Línea operativa: se pretende crear una sistemática homogénea de inspección y, sobre la base del primer apartado, realizar la tarea de intervención en toda la red de manera sistemática.

- Línea de comunicación: informar al ciudadano/usuario de lo que se entiende por fraude, comunicar que se está actuando y cuáles son los resultados.

4.4. SISTEMA DE GESTIÓN DE LA CALIDAD SEGÚN NORMA ISO 9001

Dada la consolidación del Sistema Tarifario Integrado en la RMB y su creciente evolución por lo que respecta a líneas y operadores integrados, así como también por lo que se refiere a viajeros, se ha considerado conveniente implantar un sistema de gestión de la calidad que garantice internamente y ante terceros el desarrollo de todas las actividades relacionadas con el STI, en tiempo y forma, mediante los procedimientos establecidos, así como su mejora continuada.

Se planea este trabajo de implantación del sistema de gestión de calidad en los procesos involucrados en el STI como una primera fase dentro del proyecto de certificación ISO 9001 de todos los procesos que se desarrollen en la ATM.

La asistencia técnica a dicha implantación se ha adjudicado por procedimiento negociado al Instituto Catalán de Tecnología. Se prevé acceder a la certificación en el mes de septiembre de 2003.

5. INDICADORES DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO

5.1 EVOLUCIÓN DE LAS PRINCIPALES MAGNITUDES DEL SMTPC

Durante el año 2002, el total de validaciones del sistema metropolitano de transporte público colectivo se estima en 800,5 millones. Dicha cifra representa un incremento del 5,80% con respecto al año 2001. Con respecto al inicio de la integración tarifaria, el incremento acumulado es del 12,8 %.

La transformación de títulos vendidos a viajeros, a fin de poder comparar la evolución en los últimos años, da una cifra de viajes totales vendidos de 846,9 millones en el año 2002.

(ver páginas 53 y 54)

TransMet Xifres

Durante el 2002 se ha publicado el Transmet Xifres correspondiente al 2001 y al primer semestre de 2002. Dicha publicación recoge los principales datos de la red de transporte público colectivo de la Región Metropolitana de Barcelona: oferta (número de líneas, estaciones/paradas, veh.-km, etc.), demanda y recaudación.

El Transmet Xifres correspondiente al conjunto del año 2002 está detallado en el capítulo 4.

Indicadores del transporte

Asimismo, se han elaborado los indicadores del transporte correspondientes al 2001 y al primer semestre de 2002, que incluye los principales parámetros para la caracterización de la oferta, la demanda, calidad del servicio, precios y situación económica de los operadores del transporte de la región metropolitana.

Los indicadores del transporte del año 2002 aparecen en el capítulo 4 "Estadísticas del Transporte".

5.2 ENCUESTA DE MOVILIDAD COTIDIANA (EMQ 2001)

Durante el año 2002 se ha finalizado el proceso de recogida de datos de campo para la elaboración de la Encuesta de Movilidad Cotidiana 2001 (EMQ '01). El trabajo de campo se llevó a cabo durante los meses de octubre y noviembre de 2001, en la primera quincena de diciembre de 2001 se hizo la recogida de la mayoría de cuadernos y del 15 de enero al 15 de febrero de 2002 la repesca para obtener las cuotas correspondientes a cada una de las zonas de encuesta.

Posteriormente, a lo largo del año se ha realizado el proceso de tratamiento de los datos para obtener la modelización de las características de la movilidad en la Región Metropolitana de Barcelona, ampliada hasta los límites de los servicios de cercanías.

La muestra final del estudio es de 16.123 individuos seleccionados (de los que 12.427 contestaron al cuestionario de opinión) y que han facilitado información sociodemográfica de un total de 44.941 individuos, de los que 30.740 han contestado en el cuaderno de movilidad y se ha recogido información de un total de 342.975 desplazamientos.

Este trabajo realizado por el Instituto DYM cuenta con el asesoramiento del IDESCAT y del IERMB.

Los principales resultados se muestran en el capítulo 4 de la presente memoria.



6. COMUNICACIÓN Y ATENCIÓN AL CIUDADANO

6.1 SERVICIO DE ATENCIÓN AL CIUDADANO

Atención personalizada

Esta actividad, iniciada desde la implantación del Sistema Tarifario Integrado en enero del año 2001, ha continuado su tarea con un incremento progresivo durante el año 2002.

La atención al ciudadano se ha llevado a cabo mediante dos vías:

- La atención telefónica
- La respuesta a los escritos recibidos por correo electrónico y a los escritos entrantes por el registro

La temática de las consultas y escritos ha sido referida mayoritariamente a diferentes aspectos del funcionamiento del sistema tarifario integrado (70%) y a solicitudes de información sobre las diferentes actuaciones del Plan Director de Infraestructuras 2001-2010 (30%).

El volumen de consultas atendidas en este servicio ha sido de 1850 por vía telefónica y de 830 mediante el correo electrónico y el correo postal.

La actividad llevada a cabo en el servicio de biblioteca/centro de documentación durante el año 2002 ha supuesto un incremento de fondo documental, especializado en transporte, de 440 publicaciones, además de mantener la colección de 124 títulos de revista.

El número de usuarios externos atendidos ha sido de 72 personas.

Web (www.atm-transmet.org)

Las tareas de mantenimientos y actualización de los contenidos y servicios de la página web han generado un aumento del número de conexiones con respecto al año anterior. Durante el año 2002 se han contabilizado un total de 100.197 visitas.

6.2 CENTRO DE INFORMACIÓN TRANSMET

El día 29 de julio de 1998 se firmaron los protocolos de colaboración con los operadores de transporte público y con las principales emisoras de radio para ofrecer el servicio de información del estado de la red de transporte público metropolitano y las noticias que genera el sistema. Anualmente se han actualizado y ampliado estos acuerdos de colaboración.

Durante el año 2002 las emisoras de radio que realizan conexiones son: Catalunya Ràdio - Catalunya Informació, Com Ràdio, Cadena Cope, Onda Cero Ramblas, Ràdio Barcelona - Cadena Ser, Ona Catalana Barcelona - Ona Música Barcelona, RAC 1 - RAC 105, Ràdio Gràcia, Ràdio Club 25, Ràdio Ciutat Badalona, Ràdio Rubí, Ràdio Ripollet, Ràdio Hospitalet, Ràdio Sta. Perpètua, Ràdio Premià, Ràdio Florida, Ràdio Castelldefels y Ràdio Sant Feliu.

Se han realizado un total de 7.850 conexiones, emitiendo más de

3.700 informaciones de interés y, en un 20% de dichas conexiones, se ha informado de incidencias en el sistema.

El otro medio que permite hacer conexiones en directo es la televisión y durante este año Televisió de Catalunya, mediante el teletexto, hace posible un acceso más inmediato y permanente durante las 24 horas de cada día a todos los usuarios sobre las incidencias del transporte metropolitano. Dicha información también es accesible mediante la web de la ATM, la de Televisió de Catalunya.

En estas conexiones se han emitido alrededor de 2.988 informaciones de interés, de las cuales 490 han sido de incidencias del transporte metropolitano.

6.3 SEMANA DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA

La Semana de la Movilidad Sostenible y Segura se ha desarrollado por segunda vez en Cataluña entre el 16 y el 22 de septiembre, siguiendo la convocatoria europea. La semana ha acabado con la celebración del Día sin Coches el mismo día 22.

Dentro de la semana se ha desarrollado en Barcelona la Exposición de la Movilidad Sostenible y Segura, donde se reúnen diversas instituciones públicas, empresas relacionadas con el transporte y organizaciones sociales difundiendo las actuaciones que están llevando a cabo en ámbitos diferentes. Los resultados de la exposición fueron: 126.000 visitantes en el recinto ferial, el doble que en el año anterior, 24 expositores y más de 50.000 documentos repartidos.

El nivel de adhesión de los municipios ha sido muy importante: 94 ayuntamientos se han adherido al día sin coches, 14 más que en el año pasado, y 43 de ellos han organizado su propia semana de la movilidad.

La ATM participó en la organización de la exposición coordinando el stand único del transporte público.

También se editó un díptico repartido a bordo de los transportes públicos el día 16 de septiembre, día del transporte público, en el que se hacía publicidad de las mejoras recientes del transporte público.

6.4 CUMBRE EUROPEA

La reunión del Consejo Europeo en Barcelona de los días viernes 15 y sábado 16 de marzo y la cumbre social del jueves 14 llevaron a dicha ciudad a los jefes de estado y de gobierno de 28 estados, a los 15 países de la UE y a los 13 países aspirantes, así como también a los ministros de Asuntos Exteriores, de Economía y de Trabajo, a las autoridades de la Comisión Europea y Parlamento Europeo, a 1.000 delegados y a unos 3.000 periodistas que representaban a 450 medios de comunicación de 51 países.

Durante la celebración propiamente dicha de la Cumbre, desde las 10h del día 14 hasta las 16h del día 16, se diseñó una serie de medidas restrictivas que afectaban tanto al tráfico privado como al transporte público y al acceso de peatones.

La Autoritat del Transport Metropolità se encargó de diseñar y coordinar el operativo relativo al transporte público. Tenía por objeto disuadir a los conductores y usuarios de vehículo privado de utilizar su coche para ir a Barcelona, y, en el caso de que lo hicieran, de dejarlo en un aparcamiento antes de llegar a la ciudad y continuar su viaje en transporte público.

Se articulaba alrededor de tres grupos de medidas:

- Creación o habilitación de aparcamientos de disuasión a una cierta distancia de Barcelona.
- Refuerzo del transporte público. Los objetivos perseguidos eran dos:
 - Reforzar al máximo la oferta habitual a fin de que aquellos conductores que estos días decidieran dejar el vehículo en casa, tuvieran los medios necesarios para llegar a Barcelona.
- Servir con transporte público los diversos aparcamientos de disuasión habilitados a fin de que todos los que los habían estado utilizando pudieran continuar el viaje.
- Campaña informativa. A través de la Oficina de Prensa del Servei Català de Trànsit, como también del Ayuntamiento de Barcelona y del Centro de Información TransMet se emitieron consejos y recomendaciones los días previos a la cumbre. Durante la cumbre se preveía que reforzaran su servicio y dieran información puntual y continuada del estado del tráfico y del transporte público. Asimismo, se editó un folleto que se repartía a los medios de transporte público y a los automovilistas en la entrada de la ciudad, donde se repetían los mismos consejos y recomendaciones que por los medios de comunicación.

Durante los días de la celebración de la Cumbre, se habilitó un dispositivo de seguimiento del funcionamiento y utilización del transporte público con el objeto de corregir los desajustes detectados.

A lo largo de los tres días de la Cumbre se notó una disminución muy importante de la movilidad, tanto por motivos obligados (trabajo y estudio) como por movilidad no obligada (compras, ocio...). Una buena parte de los ciudadanos prefirió dejar el coche y utilizar el transporte público sin que esto provocara problemas de exceso de ocupación destacables en ningún medio de transporte. (ver página 58)

6.5 RELACIONES INSTITUCIONALES

Ponencias y conferencias

La ATM ha participado, a lo largo del año 2002, en un gran número de conferencias y encuentros para dar a conocer su labor y para compartir las últimas tendencias en el ámbito de las funciones de las Autoridades del Transporte de la planificación y ejecución de infraestructuras y servicios de transporte y de las tecnologías aplicables entre las cuales hay que destacar:

- Conferencia de Citizen's Network Benchmarking Initiative Annual Conference.

en Bruselas, sobre comparación de Sistemas de Transporte.

- Primera reunión del proyecto europeo Miracle en Roma con representantes de las diversas ciudades que intervienen en el proyecto: Roma, Barcelona, Winchester y Cork.

- Reunión en Roma de un grupo de representantes de las autoridades del transporte de París, Berlín, Frankfurt y Barcelona, sobre la accesibilidad de personas con movilidad reducida de transporte público.

- Seminario organizado por el Consorcio de Transportes de Madrid sobre "Transporte y uso del Suelo".

- Segunda reunión en la sede de la autoridad del transporte de Estocolmo del grupo EMTA sobre la accesibilidad de personas con movilidad reducida de transporte público para recibir información sobre la accesibilidad de personas con movilidad reducida en Suecia, y realizar la primera reunión con la empresa IBGM, adjudicataria del estudio de accesibilidad.

- Reuniones de la EMTA association of European Metropolitan Transport Authorities celebradas en Bolonia y Dublín.

- Participación en una jornada de trabajo en la Universidad de Florencia, donde se expone la Integración Tarifaria en la Región Metropolitana de Barcelona.

- Participación en una jornada de trabajo en la sede de la Región de Lombardía donde se expone la Integración Tarifaria en la Región Metropolitana de Barcelona.

- Participación en la Universitat Pompeu Fabra sobre la Agenda 21.

- Conferencia sobre Infraestructuras organizada por "The Economist" en Barcelona.

- Participación en el Postgrado de ingeniería municipal UPC en la "Escuela de Ingenieros de Caminos de Barcelona".

- Jornadas del Consorcio de Transportes en las Baleares sobre "la organización consorciada como forma de afrontar los problemas de la movilidad", en Palma de Mallorca.

- Asistencia a la inauguración de la línea 2 del metro de Bilbao.

- Charla en la sede del Consorcio de Transportes de Madrid, sobre el Proyecto de Tarjeta sin contacto como soporte de los títulos de transporte integrados.

- Congreso Internacional de Tarjetas, medios de pago y seguridad (cit2002 - Expocard) en el Institut for International Research España en Madrid.

- Seminario Técnico de Transporte Público Metropolitano dedicado al Sistema de Gestión y Ayuda a la Explotación en la Región Metropolitana de Barcelona, World Trade Center de Barcelona.



- Jornadas Alstom en Barcelona sobre Transporte Urbano.
- Presentación de la ATM y Proyecto de la Tarjeta Chip sin contacto como soporte de los títulos de transporte integrados en la Universitat Politècnica de Catalunya.
- Unitronics, Seminario sobre seguridad en redes informáticas en Barcelona.
- Congreso Transport Award Integrated 2002, Proyecto: La implantación del Sistema Tarifario Integrado en Barcelona. Reino Unido.
- Conferencia de Institut for International Research España en Madrid sobre "Tecnologías aplicadas a la gestión, control y explotación de Flotas de Servicios Públicos".
 - International Transport System España, III Congreso Nacional sobre Sistemas Inteligentes de Transporte: Seguridad, Información y Tecnología en Palma de Mallorca.
- Sesiones temáticas sobre tecnologías y aplicaciones de la Información Geoespacial (Forum SIG) en el Instituto Cartográfico de Catalunya.
- Conferencia Esri 2002 en Madrid, Presentación del Sistema de Información Geográfica de la ATM.
- Universitat Politècnica de Catalunya (UPC), Ponencia en el "Máster en Sistemas de Información geográfica".
- Ponencia en la "Jornada española de usuarios de Teletatlas". Celebradas en Madrid y Barcelona.
- Instituto Cartográfico de Catalunya. Presentación del Sistema de Información Geográfica y Gestión Documental de la ATM.
- Jornadas Geovirtual en Barcelona, Presentación del Sistema de Información Geográfica y Gestión Documental de la ATM.
- Nexos Geográficos en Barcelona. Presentación del Sistema de Información Geográfica y Gestión Documental de la ATM.
- Esri España Barcelona, presentación del Sistema de Información Geográfica y Gestión Documental de la ATM.
- Presentación en la sede del Consorcio de Transportes de Madrid del Sistema de Información Geográfica y Gestión Documental de la ATM.
- Presentación del Sistema de Información Geográfica de la ATM en la Universitat Autònoma de Bellaterra.
- V Congreso de Ingeniería del Transporte, celebrado en Santander.
- I Jornada sobre "El transporte Público en Áreas Metropolitanas Españolas: Situación actual y Planes de futuro" celebrada en Valencia.
- Congreso de la International Federation for Housing and Planning (IFHP) sobre "Urban conditions 21" Tianjin, China.

Visitas a la sede de la ATM

Durante el año 2002 se ha producido una serie de visitas a la sede de la ATM para conocer su actividad, entre otras cosas:

- Visita a la ATM de una delegación de METROREX de la ciudad de Bucarest para conocer el funcionamiento de la institución.
- Visita de los representantes de operadores de Keolis (Francia) para conocer la implantación de los autobuses nocturnos.
- Jornada de trabajo en Barcelona con representantes de la provincia de Turín (Italia) sobre el funcionamiento de la Autoritat del Transport Metropolità.
- Visita de técnicos de modelización del transporte de Santiago de Chile.
- Jornada de trabajo con representantes de las diversas autoridades del transporte de Suecia. Descripción de las tareas de la ATM de Barcelona.
- Visita de una delegación de la Tel-Aviv Metropolitan Mass Transit System. Presentación de la ATM y explicación del proyecto de la Integración Tarifaria.
- Visita de una delegación de Sevilla para conocer el funcionamiento de la ATM y el Sistema Tarifario Integrado.
- Charla sobre la actividad de la ATM a diversos representantes de transporte de Argelia, dentro de una semana de trabajo en Barcelona en la Universitat Pompeu Fabra.

Encuentros relacionados con la coordinación y mejora de servicios urbanos e interurbanos

Visitas a la sede de la ATM para tratar sobre coordinación, remodelación de servicios o integración tarifaria, de representantes del Consejo Comarcal del Maresme y de los Ayuntamientos de Cerdanyola, Martorell, Lliçà de Vall, Sant Cebrià de Vallalta, Sabadell, Sant Feliu de Llobregat...

Representantes de la ATM han asistido durante el año por el mismo motivo en un gran número de municipios e instituciones comarcales: Consejo Comarcal del Alt Penedès, Consejo Comarcal del Maresme, Consejo Comarcal del Vallès Occidental, Consejo Comarcal del Baix Llobregat, Ayuntamiento de Vilassar de Mar, Ayuntamiento de Sant Cugat del Vallès, Ayuntamiento de La Roca del Vallès, Ayuntamiento de Mataró, Ayuntamiento de Sabadell, Santa Eulàlia de Ronçana, Ayuntamiento de Granollers, etc.

7. ÁMBITO DE LOS SISTEMAS DE INFORMACIÓN

7.1 GESTIÓN DE LA INTEGRACIÓN TARIFARIA (SGIT)

Subvención para la adquisición de los Sistemas de Venta y Validación Magnéticos

Para llevar a cabo el pago efectivo de la subvención concedida, se ha realizado la certificación de los sistemas implantados en los operadores a través del Laboratorio General de Ensayos e Investigaciones, que ha emitido los correspondientes informes técnicos.

Manual de títulos integrados

El manual ha sido actualizado con las características de los títulos 2003.

Hay que destacar la parametrización de la doble banda para los títulos T-10 de 1 zona, T-Mes de 1 zona, T-50/30 de 1 zona, así como también de la T-Esdeveniment y Pase de empleado.

Por otro lado, las particularidades de algunos operadores y municipios de la RMB, han originado la necesidad de modificar las zonas lógicas de saltos tarifarios.

Grupo Técnico de Integración Tarifaria

Durante el ejercicio, se han desarrollado las reuniones con periodicidad mensual para definir y resolver los diferentes aspectos técnicos del Sistema de Validación y Venta (SVV).

Las temáticas abordadas por el Grupo Técnico han sido la coordinación de los calendarios y actualizaciones de los sistemas de conjunto de operadores integrados, para la implantación del bit de seguimiento al sistema, para la implantación de la doble banda, la actualización de las especificaciones técnicas del soporte de los títulos, el seguimiento de la calidad de grabación y el mantenimiento de los sistemas instalados en los operadores, las especificaciones del proyecto de tarjeta chip sin contacto, la resolución de las incidencias cruzadas entre operadores, etc.

7.2 SISTEMA DE AYUDA A LA EXPLOTACIÓN (SAE)

Coordinar la Dirección de Obra del proyecto de implantación del SAE

El seguimiento de las tareas de coordinación ha sido prioritario, por lo que respecta a la relación entre los operadores y la empresa adjudicataria para la instalación de los sistemas en los autobuses y centros de gestión de los operadores, coordinación de la asistencia a la dirección de obra por la red de radio del SAE, y la supervisión de los equipos instaladores en los autobuses de los diferentes operadores.

Finalmente, se ha realizado el seguimiento de la formación de los operadores relativa a los Centros de Gestión de Flotas, formación de conductores, mantenimiento, etc.

Obtención de líneas, paradas, trayectos y horarios de los operadores

Una vez recogidas las coordenadas de las paradas de las líneas de los operadores objeto de la implantación del SAE, se ha creado, durante el ejercicio, un equipo de trabajo en la ATM con el objetivo de generar la información requerida por el SAE relativa a líneas,

paradas, trayectos y horarios que permite efectuar la carga de datos imprescindible para iniciar el funcionamiento del SAE.

Dicha tarea ha requerido la recogida exhaustiva y en tiempo real de todos los horarios nominales para cada uno de los trayectos elementales que realizan los autobuses de los diferentes operadores, particularizando por tramos horarios (hora punta, hora valle, etc.) y variaciones de calendario (festivos, vacaciones, período universitario, nocturno, etc.).

Los servicios de autobús dentro del ámbito de integración de la ATM son del orden de 400 por cada sentido para los interurbanos dependientes de DPTOP, y 80 por sentido para los dependientes de la EMT. Ha sido necesario definir los servicios con la máxima precisión cartográfica, geográfica y topológica a 3 niveles (infraestructura, ruta y servicios).

Gestión de la información intermodal

Se ha generado una propuesta de ubicación de los Paneles Informativos al Usuario previstos en la implantación del SAE. También se ha establecido una colaboración con la DGPT y la EMT, para la instalación de paneles en las marquesinas de ambas administraciones.

Hay que destacar por innovador, el proyecto para la conexión de los sistemas de información al público de las estaciones de autobuses dependientes de la DGPT, con el SAE de la ATM. Esto permitirá tener en tiempo real, la hora de llegada de los autobuses en las mencionadas estaciones. La primera instalación dotada de dichas avanzadas funcionalidades de información al cliente será la estación de autobuses del intercambiador de Quatre Camins.

Gestión del mantenimiento de SAE 24 horas x 365 días al año

El funcionamiento del SAE, por la dependencia del mismo de los diferentes operadores, para la comunicación con los conductores, la seguridad y la monitorización de los autobuses, requiere que los sistemas comunes a todos los operadores estén operativos las 24 horas del día y los 365 días del año.

Este requerimiento ha sido el condicionante para contratar el mantenimiento en tiempo real de la gestión de las comunicaciones y los emplazamientos de la Xarxa de Ràdio Trunking del SAE, así como también la supervisión, 24x365 de la misma desde Collserola.

7.3 PROYECTO DE TARJETA CHIP SIN CONTACTO

Durante el ejercicio, se han iniciado las especificaciones del proyecto Sistema de Venta y Validación Sin Contacto (SVVSC), que tiene como objetivo la introducción de títulos sin contacto en el ámbito de la Integración Tarifaria. En el período del 2003 al 2005 está previsto aplicar dicha tecnología a los sistemas actuales de venta y validación.

El proyecto se ha estructurado en tres fases diferenciadas que son las siguientes:



Fase 1: Implantación reducida del sistema a finales de 2003.

Fase 2: Generalización del sistema en el ámbito de la IT a finales de 2004.

Fase 3: Extensión a todos los puntos de validación y venta del ámbito de la IT a finales de 2005.

7.4 SISTEMA DE INFORMACIÓN GEOGRÁFICA Y DOCUMENTAL (SIG-SGD)

Sistema de gestión documental (SGD)

Todo el personal de la ATM trabaja con el sistema desde principios del año 2002, de una forma corporativa, estructurada y ordenada.

La Gestión de Biblioteca y Hemeroteca de la ATM ha sido implantada a principios del año 2002.

Finalmente, dentro del ámbito de la gestión documental, se ha desarrollado una aplicación de Registro de entrada/salida que recoge, mediante un escáner, los documentos registrados para su posterior consulta en línea desde cualquier lugar autorizado de la organización.

Gestión de expedientes

El funcionamiento interno de la ATM está orientado a la tramitación de expedientes administrativos procedentes de dos orígenes:

1. La tramitación de documentos dentro de la organización, de los que destacamos aquí dos tipos de generadores:

- Acuerdos de las diferentes comisiones y, en particular, del Consejo de Administración y del Comité Ejecutivo, de los cuales hay que efectuar el seguimiento y generar los trámites posteriores hasta su ejecución, así como consultar su situación en cualquier momento.

- Documentos entrados en la ATM por el registro de entrada, que generan una secuencia de tareas implicadas a continuación, de los cuales es necesario saber su estado.

2. La tramitación de documentos administrativos regulados por la Ley de Contratación de las Administraciones Públicas, que pueden ser de diferentes tipos, entre los cuales destacan los Convenios, las Subvenciones y la Contratación (Obras, Suministros, Servicios, Consultoría y Asistencia).

En muchos casos los trámites de estos temas dan lugar a expedientes administrativos.

El análisis de la Gestión de Expedientes ha comenzado en noviembre de 2002, y está previsto que finalice la programación el primer trimestre de 2003. La aplicación de la Gestión de Expedientes permitirá el seguimiento electrónico de la burocracia interna y complementa de forma definitiva el proceso de gestión documental.

Sistema de Información Geográfica

Durante el ejercicio se ha completado la definición de diferentes protocolos:

- Normalización simbología, colores, formatos, salidas papel.
- Creación del manual de estilo cartográfico de la ATM
- Generación automática de imágenes raster para los usos diversos: presentaciones, web, ex. Movilidad sostenible, Día sin coches, etc.
- Definición modelo de datos común.
- Definición formato repositorio común.

Se han identificado diferentes perfiles de usuarios con relación a las tareas que efectúan. Por un lado, perfiles de usuarios especializados, con funciones de edición y creación de datos y, por otro lado, perfiles de usuarios no especializados, que consultan o realizan análisis diversos pero sin creación de datos nuevos.

Los módulos de acceso a la información creados para fines diversos se alimentan de la cartografía de base, la infraestructura de red y los datos alfanuméricos relacionados.

Dada la importancia del volumen conseguido, se han introducido en el sistema de información documental las fuentes de procedencia de la información, así como de otros parámetros que ayudan a describirla, -ámbito, fecha, atributos, etc-, tanto desde el punto de vista alfanumérico como desde el punto de vista gráfico -vista rápida- en el aplicativo del SIG destinado a tal fin -catálogo. La finalidad ha sido tener un conocimiento rápido de cuál es la información contenida en la Base de Datos del SIG y cuál es su estado de actualización.

Con relación al tratamiento de la información por el usuario que genera mapas, se han realizado archivos de simbolización que, entre otras ventajas, suponen la estandarización de la simbología final.

Por lo que respecta a la infraestructura ferroviaria (Metro, FGC.) se ha realizado según el manual de estilo propio de cada operador.

Como consecuencia de este proceso de consolidación que se está llevando a cabo se ha producido, por un lado, la generación de un documento de especificaciones técnicas de los archivos gráficos en formato digital (CAD o GIS) integrados en los trabajos encargados por la ATM a terceros y, por otro lado, el interés por parte del proyecto IDEC de Infraestructura de Datos Espaciales de Cataluña -que se encuentra en fase final de implementación por parte de la Generalitat de Catalunya-, para que la ATM esté integrada.

Intranet

Todos los usuarios de la ATM pueden acceder al SIG vía un navegador Intranet con funciones de consulta, análisis y presentación proporcionadas por un servidor de mapas desarrollado específicamente para la ATM.

Se ha incluido la consulta de los metadatos de la base de datos del SIG.

Finalmente, el enlace SIG-SGD permite asociar la documentación y la información gráfica representada en los mapas para que sea accesible para todos los usuarios y desde ambos entornos.

Enlace SIG-SGD

Se ha implementado la función de enlace entre el SIG y el SGD.

La característica principal es la asociación entre la documentación y la información gráfica representada en y por los mapas, -archivo de visualización, imagen, archivo de ploteo...-, con la posibilidad de conocer con qué información y con qué versión de la Base de Datos se ha generado el mapa.

Teniendo en cuenta que es accesible para todos los usuarios y desde ambos entornos, un aspecto interesante es la posibilidad de que cualquier usuario de la ATM pueda plotear un mapa realizado con el SIG, teniendo en cuenta que podrá consultar la medida papel y dispositivo de impresión adecuado.

La consulta de información documental asociada a objetos gráficos visualizables con la Intranet, también se ha hecho realidad.

Enlace ATMAX-SIG

Se ha realizado la implementación de asistentes para la ejecución de algoritmos de análisis de redes con el ATMax con la tecnología del programario GIS de base de la ATM con la finalidad principal de facilitar el acceso a cálculos complejos de personas no necesariamente conocedoras del funcionamiento del ATMax, visualizarlos en el SIG y con los resultados obtenidos del ATMax editar mapas de calidad.

Integración del SAE con el SIG

Consistente en el intercambio bidireccional de elementos de la base de datos del SAE y la corporativa de la ATM con la finalidad de asegurar el trabajo de forma transparente con datos procedentes del SAE para tareas de planificación de servicios, de análisis diversos: asignación de tráficos, utilización de datos de demanda a partir de la información recogida procedente de los autobuses gestionados remotamente, etc.

La aparición de la nueva versión del vialero navegable de Teleatlas ha supuesto el replanteo de las rutinas implementadas para el intercambio bidireccional de elementos de la base de datos del SAE y el SIG de la ATM, ya que presenta diferencias estructurales imprevisibles con respecto a la anterior. Esta casuística ha ocasionado, asimismo, que haya que adecuar el desarrollo del ATMax a tal fin.

En el futuro no se prevé ninguna otra tarea de estas características, dado que se ha alcanzado ya el 100% de recubrimiento del área de gestión del SAE.

Enlace SIG-SGIT

En un contexto de consolidación de ambos sistemas, se ha realizado una primera versión de explotación de información en el SIG, procedente del Sistema de Gestión de la Integración Tarifaria, consistente en la posibilidad de generar temáticos de las validaciones y ventas mensuales efectuadas en las estaciones ferroviarias de la RMB.

7.5 CARTOGRAFÍA

Inmersos en un proceso de actualización y mejora, se ha ido completando la base de información geográfica, destacando el cubrimiento a escala 1:5000 de todo el ámbito de la ATM con ortofoto color. Con relación a la información de base del transporte público colectivo destaca la sustitución de la infraestructura ferroviaria de FGC y RENFE por la suministrada por los mismos operadores, generándose el correspondiente versionado de la Base de Datos a fin de permitir el acceso a la documentación histórica de la ATM.

Otro impacto importante ha sido la carga de una nueva versión del viajero que cubre ya el 100% del ámbito de la ATM, y es lo que ha servido de base para la generación de la información necesaria para el SAE.

8. ÁMBITO DEL SERVICIO DE ADMINISTRACIÓN

8.1 ASESORÍA JURÍDICA

En primer lugar, se ha ejercido la secretaría del Consejo de Administración, del Comité Ejecutivo, de la Comisión Económica y de la Comisión Técnica de la ATM. En el ejercicio de esta actuación se han elaborado las actas, se han certificado y notificado los acuerdos y se han custodiado.

También se ha dado apoyo al Director General en el seguimiento de los acuerdos del Consejo de Administración. En este sentido, se han preparado requerimientos a los responsables del cumplimiento de los acuerdos; se han hecho gestiones cerca de otras secretarías generales, etc.

Por lo que respecta a la Comisión Jurídica de la ATM, en la que están representados responsables de las asesorías jurídicas de las administraciones consorciadas, se ha coordinado la actuación de la misma. En el ejercicio de dicha labor se han preparado las órdenes del día, las actas y se han hecho las propuestas de dictamen.

Se ha formado parte del grupo de trabajo que propone medidas contra el fraude en los transportes públicos. Se ha encargado, especialmente, de proponer las medidas jurídicas.

En el campo de la asesoría jurídica hay que remarcar una primera labor en la vertiente de los procesos de contratación. En el ejercicio 2002, los expedientes que han comportado una carga de trabajo más importante han sido el seguimiento de las incidencias jurídicas del contrato del Tranvía Diagonal-Baix Llobregat; el procedimiento de contratación del Tranvía Sant Martí-Besòs y el procedimiento de contratación del material móvil de las líneas 5 y 9 del metro de Barcelona.

Una segunda vertiente son los procesos de expropiación que tienen como beneficiaria la ATM. Son especialmente destacables los expedientes de expropiación que se ha llevado a cabo durante el año 2002, en los términos municipales por donde transcurre el Tranvía del Baix Llobregat.



Igualmente, se ha prestado asesoramiento jurídico en la redacción de los acuerdos del Consejo de Administración que lo han requerido y de los correspondientes expedientes administrativos.

Finalmente, la asesoría jurídica apoya al Director y al resto de servicios de la ATM en la redacción de los convenios que se firman con otras administraciones o con operadores de transporte público y se ha cuidado su adecuación a derecho.

8.2 CONTABILIDAD Y TESORERÍA:

Ejecución del presupuesto del 2002 o control y seguimiento de las diversas partidas presupuestarias para cada una de las clasificaciones orgánicas vinculadas a los diferentes servicios de la ATM.

Preparación presupuesto 2003: de acuerdo con las necesidades de cada servicio, Administración elabora el anteproyecto de gasto. Con la previsión de las Administraciones Consorciadas y las previsiones del Sistema de Integración Tarifaria se calcula el anteproyecto de ingresos. Estos documentos se presentan en la Comisión Económica y en el Comité Ejecutivo para su valoración. Posteriormente el Consejo de Administración procede a la aprobación del Presupuesto.

Por lo que respecta a la tesorería, se han rentabilizado al máximo los excedentes derivados de los desfases entre el cobro de las administraciones y el pago a los operadores, durante los tres primeros trimestres del año. A partir del mes de octubre, el excedente ha disminuido considerablemente dada la liquidación del Contrato Programa 1998-2001.

Por lo que respecta al control de saldos bancarios, se realiza un seguimiento sistemático de todos los ingresos y los pagos que se produzcan periódicamente, obteniendo, de esta manera, una información actualizada de los saldos reales y los saldos futuros a corto plazo.

Mantenimiento de las operaciones de Tesorería por un importe total de 39 millones de euros con cuatro entidades financieras.

Un indicador del incremento de la actividad presupuestaria es el número de asientos contabilizados, que, para el ejercicio 2002, se estima en 7.100, que suponen un incremento del 70% con respecto al año 2001.

8.3 CONTRATACIÓN Y TRAMITACIÓN ADMINISTRATIVA:

- Apoyo a los trámites de contratación del Consorcio: 25 procedimientos negociados y 10 concursos convocados y el contrato de concesión del sistema de tranvía Sant Martí-Besòs (Estació del Nord - Glòries - Gran Via - Fòrum 2004 - Sant Adrià de Besòs - Badalona).
- Redacción de los pliegos administrativos de todos los concursos.
- Ejercicio de la secretaría de las mesas de contratación.
- Control y revisión de los expedientes de subvenciones.
- Apoyo a la auditoría externa para la elaboración de las cuentas anuales y a la Sindicatura de Cuentas para su revisión.

8.4 PERSONAL

Durante el ejercicio 2002, la plantilla de personal ha experimentado un incremento de 3 trabajadores.

Con fecha de 11 de febrero se aprueba el calendario laboral, jornada y vacaciones para el ejercicio 2002, con una fijación de la jornada semanal en 37,5 horas.

Con fecha de 26 de julio se firmó un acuerdo en materia de retribuciones. Establece las condiciones del incremento salarial y sus revisiones para los años 2002 y 2003, el esquema de futuros incrementos, la implantación del tiquet restaurante y, finalmente, la concesión de adelantos y otros tipos de medidas de conciliación del trabajo con la vida familiar.

8.5 FINANCIACIÓN DEL SISTEMA

- Contrato-Programa AGE-ATM y Convenio de Financiación 1999-2001

Se han elaborado informes sobre los presupuestos del año 2002 enviados por los dos operadores públicos. Este informe sirve de herramienta para verificar los presupuestos de las dos empresas y validar que siguen las previsiones que establece el Contrato-Programa, así como para estimar el cálculo de las aportaciones de las diferentes administraciones.

Asimismo, se han realizado las propuestas de liquidación del ejercicio 2001, y del acumulado del período 1998-2001, de los dos Contratos-Programa.

- Convenio de Financiación 2002-2005

El borrador del nuevo Convenio de Financiación 2002-2005 se ha actualizado, diseñándolo como refundido de los anteriores Contratos-Programa AGE - ATM y Convenio de Financiación ATM - Ad. Consorciadas.

Se ha realizado el seguimiento trimestral de la evolución de las principales magnitudes económicas de los Planes de Empresa 2002-2005 y de la evolución de las subvenciones recibidas por la ATM de las diferentes Administraciones comprometidas.

8.6 DATOS DE ACTIVIDAD

A lo largo del año se han realizado 6 Consejos de Administración y 11 Comités Ejecutivos. La Comisión Técnica y la Comisión Económica se han reunido en 10 ocasiones. La Comisión Jurídica ha celebrado 4 reuniones y, finalmente, el Comité de Seguimiento de la Integración se ha reunido 11 veces.

9. INCORPORACIÓN DE LA AMTU EN EL SENO DE LA ATM

El día 18 de noviembre de 2002 se firmó el convenio de adhesión de la Agrupación de Municipios titulares de servicios de Transporte

Urbano de la región metropolitana de Barcelona (AMTU) a la ATM, en cumplimiento del acuerdo del Consejo de Administración de la ATM de 13 de diciembre de 2001, que modificó los Estatutos de la ATM, para posibilitar la representación de los Ayuntamientos con servicios de transporte urbano exteriores a la primera corona a través de dicha Entidad.

La finalidad del convenio es la de permitir a la ATM poder consultar, informar, coordinar y participar de sus acciones hacia el transporte público metropolitano con aquellos ayuntamientos titulares de transporte urbano adheridos a la AMTU; y a éstos, el de tener información, poder participar, ser escuchados y tomar parte en la toma de decisiones de la ATM.

A tal efecto, la AMTU ha designado representantes en todos los órganos de gobierno y consulta de la Autoridad del Transport Metropolità.