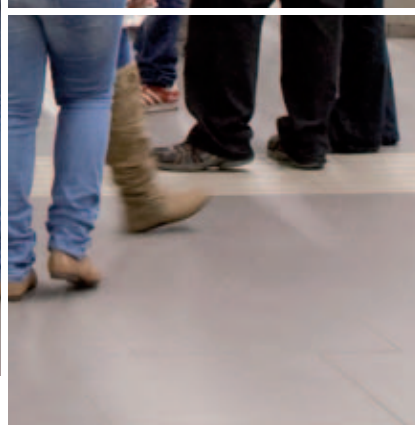
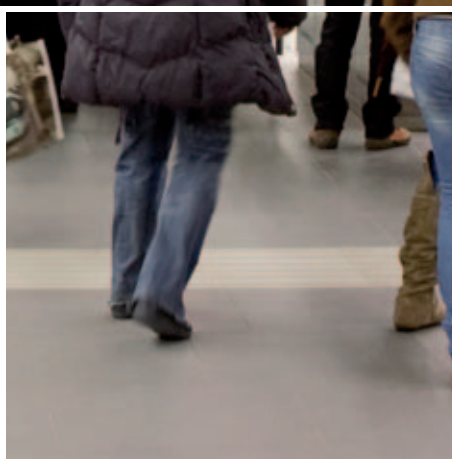


Memoria 2010



PRESENTACIÓN



LLUÍS RECODER I MIRALLES
Consejero de Territorio y Sostenibilidad
y Presidente de la Autoritat del
Transport Metropolità

El esfuerzo que está realizando el Gobierno de la Generalitat por extender la red de transporte público a nuevos puntos del territorio y por mejorar la calidad del servicio, ha contribuido notablemente a iniciar un aumento en la demanda, especialmente durante el segundo semestre de 2010. En este sentido, en el ámbito del sistema tarifario integrado del área de Barcelona se contabilizaron un total de 922,33 millones de viajes durante 2010, el 0,9% más que el año anterior, gracias, en buena parte, al crecimiento de viajes en Metro, que representó en 2010 el 5,4% más que el año anterior.

Además, esta tendencia a la alza en el número de desplazamientos en transporte público se ha visto reafirmada durante el primer trimestre de 2011, y las previsiones de cierre del ejercicio apuntan ya a alcanzar una cifra récord en el uso del transporte público.

Esta recuperación de la demanda responde, de una parte, al conjunto de actuaciones de mejora de infraestructura que está impulsando la Generalitat, con el objetivo de prolongar la red de transporte público y acercarla a nuevos núcleos de población, permitiendo así aumentar considerablemente su área de cobertura.

Precisamente en 2010, entraron en funcionamiento nuevos tramos de línea de Metro, como L9/L10 entre Gorg y La Sagrera, L5 entre Horta y Vall d'Hebron, y L2 entre Pep Ventura y Badalona Pompeu Fabra. También Ferrocarrils de la Generalitat ha estrenado en 2010 la estación de Volpelleres, de Sant Cugat del Vallès. Respecto al transporte colectivo por carretera, se han modificado y prolongado distintas líneas de autobús, para ajustar su recorrido a las nuevas necesidades de accesibilidad a equipamientos estratégicos y a otros puntos que concentran un gran número de desplazamientos.

Por tanto, garantizar una red de calidad al alcance de la ciudadanía es clave para promover una movilidad sostenible, seguir avanzando en la reducción de la emisión de gases contaminantes y mejorar la eficiencia del transporte público. Para ello, es básico mantener un equilibrio en la financiación de este sistema que, actualmente, se cubre con la aportación de las administraciones públicas en el 60% y de los usuarios en el 40%. En este sentido, en este ejercicio cabe destacar también la firma del contrato programa 2009-2010, que ha permitido la aportación de 1.465 M€ de las administraciones competentes en materia de transporte público metropolitano.

Índice

C1 Presentación del consorcio	8
El consorcio ATM	10
Órganos de gobierno, asesoramiento y consulta	11
Estructura organizativa de la ATM	13
C2 Actuación del ejercicio 2010	14
Planificación de infraestructuras	16
1. Estado de ejecución de las actuaciones del PDI	17
2. Resumen de la inversión en curso	30
3. Estudios derivados del PDI 2001-2010	31
Plan director de movilidad de la RMB	32
Gestión del sistema tranviario	35
1. Tranvía Diagonal - Baix Llobregat	35
2. Tranvía Sant Martí - Besòs	37
3. Evolución de la demanda del sistema tranviario	40
Sistema Tarifario Integrado	41
1. Calendario de implantación del Sistema Tarifario Integrado	41
2. Zonificación del Sistema Tarifario Integrado	42
3. Gama de títulos integrados y tarifas	46
4. Ventas y utilización del Sistema Tarifario Integrado	50
5. Índice de intermodalidad	55
Financiación del sistema	56
Otras actuaciones	60
1. Material móvil	60
2. Sistema de Ayuda a la Explotación - SAE	60
3. SERMETRA, SL	62
4. Proyección exterior	63
C3 Estadísticas del sistema	66
TransMet Cifras 2010	68
Encuesta de movilidad en día laborable EMEF 2010	72
C4 Informe de auditoría	80
C5 Presupuesto 2011	128



C1

Presentación del consorcio

El consorcio ATM

La Autoritat del Transport Metropolità (ATM) es un consorcio interadministrativo de carácter voluntario, creado en 1997, al que pueden adherirse todas las administraciones titulares de servicios públicos de transporte colectivo, individualmente o a través de entidades que las agrupen y representen, que pertenezcan al ámbito formado por las comarcas del Alt Penedès, el Baix Llobregat, el Barcelonès, el Garraf, el Maresme, el Vallès Occidental y el Vallès Oriental.

El consorcio está integrado por la Generalitat de Catalunya (51%) y por las administraciones locales (49%): Ayuntamiento de Barcelona, Entitat Metropolitana del Transport (EMT) y Agrupación de Municipios titulares de servicios de Transporte Urbano de la región metropolitana de Barcelona (AMTU). Cabe destacar la presencia de representantes de la Administración General del Estado en los órganos de gobierno de la ATM, en calidad de observadores.

La ATM tiene como finalidad articular la cooperación entre las administraciones públicas titulares de los servicios y de las infraestructuras del transporte público colectivo del área de Barcelona que integran la ATM, así como la colaboración con aquellas otras que, como la Administración del Estado, están comprometidas financieramente.



El tranvía a su paso por la plaza de Les Glòries.

Órganos de gobierno, asesoramiento y consulta

En los órganos de gobierno, asesoramiento y consulta de la ATM están representados los diferentes organismos y administraciones relacionados con el transporte público colectivo.

Consejo de Administración

El Consejo de Administración es el órgano rector de la ATM. Se compone de dieciocho miembros de pleno derecho –nueve en representación de la Generalitat de Catalunya, siete en representación de las administraciones locales constituyentes (Ayuntamiento de Barcelona y EMT), dos en representación de la AMTU–, y dos en representación de la Administración del Estado, con carácter de observadores.

La composición del Consejo de Administración el 18 de marzo de 2011 era la siguiente:

Presidente	Lluís Recoder i Miralles
Vicepresidente 1º	Ramon García-Bragado i Acín
Vicepresidente 2º	Antoni Poveda i Zapata
Vocales	Xavier Baiget i Cantons
	Antonio Balmon i Arévalo
	Damià Calvet i Valera
	Isabel de Diego i Levy-Picard
	Assumpta Escarp i Gibert
	Maria Assumpta Farran i Poca
	Jordi Follia i Alsina
	Ricard Font i Hereu
	Josep Mayoral i Antigas
	Lluïsa Melgares i Aguirre
	Dídac Pestaña i Rodríguez
	Jordi Portabella i Calvete
	Lluís Tejedor i Ballesteros
	Enric Ticó i Buxados
	Pau Villòria i Sistach
Observadores	Dolores Morán Laorden
	Ángel Rodríguez González
Secretaria	Carme Sardà i Vilardaga

Órganos de gobierno, asesoramiento y consulta

Comité Ejecutivo

El Comité Ejecutivo del Consejo de Administración está formado por seis miembros, tres en representación de la Generalitat de Catalunya, dos en representación de las administraciones locales constituyentes y uno en representación de la AMTU.

Tiene la función general de examinar y elevar al Consejo de Administración las propuestas sobre instrumentos de planificación del Sistema Metropolitano de Transporte Público Colectivo, convenios de financiación y contratos de servicio con administraciones y operadores, sistema tarifario y presupuestos anuales, entre otros.

El Comité Ejecutivo, a 18 de marzo de 2011, tenía la composición siguiente:

Presidente	Damià Calvet i Valera
Vocales	Assumpta Escarp i Gibert
	Ricard Font i Hereu
	Antoni Poveda i Zapata
	Antoni Prunés i Santamaria
	Enric Ticó i Buxados
Secretaria	Carme Sardà i Vilardaga

Comisión de Asesoramiento Jurídico

Esta comisión presta asistencia y asesoramiento jurídico al Consejo de Administración y a la dirección general de la ATM. Está formada por representantes de la Generalitat de Catalunya, del Ayuntamiento de Barcelona, de la EMT, de la AMTU y de la propia ATM.

Ponencia Técnica de Operadores

La Ponencia Técnica de Operadores del Transporte Colectivo Metropolitano es el órgano de colaboración y consulta del Consorcio en cuestiones de carácter técnico y está compuesta por representantes de los operadores de transporte público de la región metropolitana.

Consejo de la Movilidad

La aprobación de la Ley de la Movilidad 9/2003, de 13 de junio, comportó la modificación de los estatutos de la ATM al objeto de convertirse en Autoridad de la Movilidad. Esta Ley también prevé la constitución de consejos territoriales de la movilidad.

Los nuevos estatutos de la ATM, aprobados en junio de 2005, definen el Consejo de la Movilidad de la ATM como el órgano de consulta y participación cívica y social en el funcionamiento del sistema de transporte público colectivo y de la movilidad.

Está integrado por los siguientes miembros:

- Presidente: el vicepresidente segundo de la ATM.
- Un vocal del Consejo de Administración de la ATM por cada administración consorciada y entidad adherida.
- Representantes de la Federación de Municipios de Catalunya y de la Asociación Catalana de Municipios y Comarcas.
- Representantes de las organizaciones empresariales con más implantación en Catalunya.
- Representantes de los sindicatos con más implantación en Catalunya.
- Representantes de las asociaciones de consumidores y usuarios más representativas en Catalunya.
- Representantes de asociaciones o colectivos de especial relevancia en el transporte público y la movilidad.
- El director general de la ATM.
- Actúa como secretario del Consejo un miembro del cuadro directivo del Consorcio propuesto a tal efecto por el director general.

Estructura organizativa de la ATM

La composición de la plantilla de la ATM es la siguiente:

Directivos y responsables de gestión

Ramon Seró i Esteve
Director general

Marc A. Garcia i López
Director técnico

Lluís Alegre i Valls
Jefe del Servicio de Movilidad

Josep Caldú i Cebrián
Jefe del Servicio de Administración

Francesc Calvet i Borrull
Jefe del Servicio de Planificación

Mayte Capdet i Sorribes
Jefe del Servicio de Integración Tarifaria y Comunicación

Carme Fàbregas i Casas
Jefe del Servicio de Sistemas

Jaume Garcia i Soler
Jefe del Servicio de Asesoría Jurídica

Lluís Rams i Riera
Jefe del Servicio de Financiación del Sistema

Xavier Roselló i Molinari
Adjunto al director técnico

Àngel Sangrós i Bondia
Jefe del Servicio de Desarrollo de Proyectos

Maria Montaner i Maragall
Jefe de la Unidad de Estudios y Comunicación

Personal técnico y de soporte

Montserrat Alegri i Garcia

Xavier Andreu i Sedó

Lluís Avellana i Pla

Magda Baró i Callejas

Elisabet Bassi i Riera

Jordi Clària i Martínez

Marta De Domingo i Peña

Anna Ferrero i Vallès

Núria Fontova i Jordana

Sonia Gómez i Gil

Montserrat Hernández i Rovira

Carolina Lages i Llopis

Miquel Lamas i Sánchez

Mònica Lladó i Garcia

Josep Moya i Matas

Alfred Pallardó i Beltran

Sílvia Sanchón i Llausí

Rosa Solans i Castells



C2

Actuación del ejercicio 2010

Planificación de infraestructuras

El Consejo de Administración de la ATM aprobó el PDI 2001-2010, en su versión definitiva, el 25 de abril de 2002. El PDI se concibe como un plan flexible, deslizante, a desarrollar en programas quinquenales que sean la base de los Convenios de Financiación a firmar entre la Generalitat y la Administración General del Estado. El seguimiento se efectúa mediante informes anuales, que indican el grado de realización de las actuaciones previstas en el PDI y las ponen en contraste con la evolución de la población y la movilidad vehículo privado / transporte público en los distintos ámbitos territoriales.

Asimismo, con fecha 17 de julio de 2009, el Consejo de Administración de la ATM aprobó una memoria actualizada del PDI 2001-2010, a fin de poner en concordancia el contenido de este instrumento de planificación con su despliegue en términos técnicos y económicos.

Se ha realizado el octavo informe anual de seguimiento del PDI 2001-2010, en el que se analiza la evolución socio-económica de la región metropolitana de Barcelona (RMB), y se compara la situación actual (datos 2009-2010) de las principales magnitudes –población, índice de motorización y construcción de viviendas– con los datos de los últimos años.



Arriba, estación La Sagrera L9-L10 y L1-L5. Abajo, la línea BD6 en Can Ruti, Badalona.

1. Estado de ejecución de las actuaciones del PDI

Se describe el estado de cada una de las actuaciones incluidas en el PDI, por programas y con el detalle de la inversión ejecutada en cada actuación. Además se reseña la situación de los estudios de viabilidad de nuevas actuaciones, también previstos en el plan.

Los datos económicos que se proporcionan en este informe para cada actuación son los siguientes:

- Importe PDI 2002: es la inversión estimada cuando se aprobó el PDI, en M€ IVA excluido.
- Importe PDI 2009: es la inversión estimada en la Memoria actualizada del PDI (julio 2009), en M€ IVA excluido.
- Mejor estimación actual del coste total de la obra: es una previsión del coste total de la actuación, en M€ IVA excluido, obtenida a partir del importe de proyecto, el de licitación o el de adjudicación y del coste adicional por modificados, revisión de precios y proyectos complementarios. En el caso de las obras finalizadas, este coste total equivale al importe total liquidado. En el caso de las actuaciones sin proyecto o en estudio informativo, este importe coincide con el de la Memoria actualizada del PDI 2001-2010 de fecha julio de 2009.
- Importe de las obras licitadas: importe de licitación en M€ IVA excluido.
- Importe de las obras adjudicadas: importe de adjudicación en M€ IVA excluido.

- Modificados, revisión de precios, complementarios y otros: sobrecoste de la obra adjudicada por estos conceptos, en M€ IVA excluido.
- Pendiente de licitación y adjudicación: mejor estimación actual del coste de las obras que quedan por licitar y adjudicar, en M€ IVA excluido.

El Programa de red estatal (XE), la responsabilidad del cual corresponde a la Administración General del Estado, se ha excluido del análisis económico agregado, en tanto que no se dispone de información suficientemente detallada, aunque sí se reporta su estado de ejecución.

Los datos utilizados para confeccionar este informe han sido proporcionados principalmente por la Dirección General del Transporte Terrestre y GISA, y complementariamente por los operadores públicos TMB (actuaciones MMO1 a MMO8 del Programa de modernización y mejora) y FGC (actuaciones MMO9 a MM16). La fuente de información correspondiente a la red de tranvías es la de los propios servicios técnicos de la ATM, y los datos relativos a la red estatal de cercanías han sido facilitados por el Ministerio de Fomento.

Se describe para cada programa del PDI y actuación a actuación, su estado de realización a 31.12.2010, y se detalla el nivel de ejecución de la inversión correspondiente a cada actuación del plan, también a 31.12.2010.



Intercambiador Arc de Triomf.

Planificación de infraestructuras

Programa de ampliación de red

Actuación	Situación actual (31 de diciembre de 2010)
AX01 - Prolongación L1 Feixa Llarga - El Prat	Talleres: obra en ejecución (previsión puesta en servicio 1r semestre 2011); cola de maniobras recepcionada
AX02 - Prolongación L1 Fondo - Badalona Centro	Estudio informativo finalizado; acabada la información pública
AX03 - Conexión L2 Sant Antoni - Parc Logístic	Proyecto constructivo redactado (pendiente aprobación DGTM)
AX04 - Prolongación L2 Pep Ventura - Badalona Pompeu Fabra*	Obra en servicio desde julio de 2010
AX05 - Prolongación L3 Canyelles - Trinitat Nova*	En servicio desde octubre de 2008
AX06 - Prolongación L4 La Pau - Sagrera TAV	Pendiente proyecto constructivo estación Santander L4 y desafección L9/L10
AX07 - Prolongación L5 Horta - Vall d'Hebron*	Obra en servicio desde julio de 2010
AX13 - Prolongación FGC PI. Espanya - Gràcia	Entregado el estudio informativo y pendiente de tramitación
AX14 - Prolongación Terrassa Rambla - Can Roca	Obra en ejecución (previsión puesta en servicio: 2012)
AX15 - Prolongación FGC Sabadell Rambla - Ca n'Oriac	Obra en ejecución
AX16 - Teleférico Esparreguera - Olesa* (incluida en actuación MM11)	En servicio desde 2005
AX17 - Línea Castelldefels - Sant Boi-Sarrià	Aprobados los estudios informativos y de impacto ambiental de la prolongación de L3 de FMB Zona Universitària - Sant Feliu y prolongación de L6 de FGC Reina Elisenda - Sant Joan de Déu. El Ministerio de Fomento está redactando el estudio informativo del tramo Cornellà - Castelldefels - Zona Universitària de cercanías
AX18 - L11. Metro Ligero Trinitat Nova - Can Cuiàs*	En servicio desde 2003
AX19 - Plataforma reservada autobuses Caldes de Montbui - Mollet/Santa Perpètua	Estudio previo redactado
Línea L9 (Actuaciones AX08-11)	
L9. Tramo Sagrera Meridiana - Can Zam / Gorg	En servicio desde diciembre de 2009
L9. Tramo Parc Logístic - Sagrera Meridiana	Obras en ejecución
L9. Tramo Aeroport - Parc Logístic	Obras en ejecución
L9. Proyectos sectoriales (ascensores, escaleras mecánicas, sistemas de peaje)	Obras en ejecución. En servicio el tramo Meridiana - Can Zam / Gorg
Tranvía	
AX12a - Tranvía Diagonal - Baix Llobregat	En servicio desde 2004
AX12b - Tranvía Diagonal - Besòs	En servicio desde 2004
Material móvil (L9, renovación L5 y otros)	Recibido todo el parque adjudicado

* Actuación incluida en los Convenios de Financiación de Infraestructuras.

Programa de intercambiadores

Actuación	Situación actual (31 de diciembre de 2010)
IN01 - Intercambiador PI. Catalunya (Metro L1-L2-L3-L4, FGC y Rodalies)	Proyecto constructivo de la cola de maniobras PI. Catalunya en redacción en 2 fases (previsión inicio obras fase 1: mediados 2011)
IN02 - Intercambiador Torrasa (Metro L1-L9 y Rodalies)	Redactado proyecto básico (en colaboración con el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de L'Hospitalet)
IN03 - Intercambiador La Sagrera - Meridiana	En servicio el transbordo L1-L5 desde 2007 y con L9 en 2010. En construcción la nueva estación de cercanías
IN04 - Intercambiador Arc de Triomf*	Obra en ejecución (vestíbulo Passeig de Sant Joan en servicio). Finalización de toda la obra en 2012
IN05 - Intercambiadores relacionados con el TAV	Actuación vinculada a la construcción de la LAV
IN06 - Intercambiador Martorell Central (FGC, Rodalies y Estación Bus)	En servicio la estación FGC desde 2007
IN07 - Intercambiadores El Papiol - Mollet (Rodalies y FGC)	Estación de Volpelleres en servicio
IN08 - Intercambiadores en delta del Llobregat	Actuación vinculada a AX17
IN09 - Intercambiador Quatre Camins*	En servicio desde 2003
IN10 - FGC. Aparcamientos de disuasión	Finalizado el estudio de alternativas y demanda de la PI. Doctor Pearson en Rubí
IN11 - Nuevas estaciones de autobús y aparcamientos en estaciones de metro	Estudio informativo de la estación de Diagonal Zona Universitària sometido a información pública

* Actuación incluida en los Convenios de Financiación de Infraestructuras.



Tram, metro y bus en Badalona.

Planificación de infraestructuras

Programa de modernización y mejora

Actuación	Situación actual (31 de diciembre de 2010)
MM01 - Conversión de L4 en L2. La Pau - Pep Ventura*	En servicio
MM02 - Nuevas estaciones de Metro	Maresme (L4)*
	Ernest Lluch (L5)*
	Virrei Amat (L4)*
MM03 - Mejora de estaciones + nuevos vestíbulos (Vallcarca, Sants, Hospital de Bellvitge)	Obra en ejecución: Llacuna, Bogatell y Selva de Mar (L4). Poble Nou (L4): obra por licitar. Ciutadella - Vila Olímpica (L4): proyecto parado. Vallcarca (L3): reestudio en curso de la solución proyectada
MM04 - Adaptación estaciones Metro a PMR (Líneas L1, L3, L4 y L5)*	Adaptadas el 83% de las estaciones de Metro y el 96% de las estaciones de FGC. Proyectos pendientes de redacción: intercambiador de Urquinaona (proyecto redactado pero habrá que redactar uno nuevo). Proyectos en revisión: intercambiador Pl. de Sants (L1-L5), Rbla. Just Oliveras (L1) y Jaume I (L4), Virrei Amat (L5). Proyectos redactados: intercambiadores de Clot, Maragall, Verdaguer y Pl. Espanya (pendientes de aprobación)
MM05 - Renovación de vía de Metro	Tramos finalizados en L3. Finalizado tramo Bogatell - Selva de Mar de L4
MM06 - Mejoras en explotación y mantenimiento	A cargo de FMB
MM07 - Seguridad en la red de Metro	A cargo de FMB
MM08 - ATP-ATO línea L4	Adjudicado el pliego de bases
MM09 - Soterramiento en Pallejà (FGC)*	En servicio desde 2007
MM10 - Desdoblamiento vía El Palau - Martorell (FGC)*	En servicio desde 2007
MM11 - Desdoblamiento Martorell - Olesa (FGC)*	Obra finalizada
MM12 - Supresión pasos a nivel (FGC)*	Callús: cuatro pasos a nivel finalizados. Masquefa: dos pasos a nivel finalizados (56 y 57). Masquefa: finalizada la obra de mejora de la permeabilidad transversal. Vallbona: redactado el proyecto constructivo
MM13 - Adaptación a PMR (FGC)	Almeda: finalizado el nuevo vestíbulo y la mejora de accesibilidad. Primera fase finalizada (Valldoreix, Bellaterra y Sant Esteve de Sersovires). Segunda fase finalizada (Reina Elisenda, Pàdua, Ildefons Cerdà, Manresa Alta). Tercera fase: Finalizadas: Sant Josep, Manresa Viladordis, Can Parellada, La Pobla de Claramunt. Sarrià: en redacción el proyecto de remodelación de vías y adaptación a PMR; acceso desde c/ Cardenal Sentmenat: obra en servicio
MM14 - Prolongación de andenes y nuevos accesos (FGC)*	En servicio: Bonanova, Tres Torres y Sant Gervasi - Pl. Molina. Gràcia: proyecto finalizado, inicio de obra inminente
MM15 - Señalización y control de la circulación (FGC)	A cargo de FGC
MM16 - Nueva estación Europa/Fira	Obra finalizada en 2007

* Actuación incluida en los Convenios de Financiación de Infraestructuras.



Estación remodelada de FGC en la plaza Molina.

Estado de ejecución de las actuaciones del PDI a 31.12.2010

En la tabla resumen adjunta se indica el estado de ejecución de las distintas actuaciones del PDI a 31.12.2010, con la siguiente clasificación por grado de ejecución:

- Obras finalizadas (■)
- Obras ya licitadas y/o en ejecución (■)
- Actuaciones de las que ya se ha realizado o se está redactando el proyecto (estudio informativo o proyecto constructivo) (■)
- Actuaciones pendientes de proyecto (■)

Ampliación de red

Código	Actuación	Importe PDI 2002 (M€ IVA excl.)	Importe PDI 2009 (M€ IVA excl.)
AX01	L1. Feixa Llarga - El Prat	114,0	296,1
AX02	L1. Fondo - Badalona Centre	111,1	402,4
AX03	L2. Sant Antoni - Parc Logístic	126,6	659,5
AX04	L2. Pep Ventura - Badalona Centre	103,6	69,5
AX05	L3. Canyelles - Trinitat Nova	74,8	140,5
AX06	L4. La Pau - Sagrera TAV	69,1	277,6
AX07 ⁽¹⁾	L5. Horta - Vall d'Hebron	119,4	286,3
AX08 - AX11	L9 de Metro	1.938,3	5.510,2
	Material móvil L9	234,4	304,9
AX12a	Tranvía Diagonal - Baix Llobregat	241,2	300,4
AX12b	Tranvía Diagonal - Besòs	168,9	232,0
AX13	FGC. Pl. Espanya - Gràcia	137,6	294,8
AX14	FGC. Terrassa Rambla - Can Roca	123,3	294,3
AX15	FGC. Sabadell Rambla - Ca n'Oriac	117,8	384,5
AX16	Aeri Olesa - Esparreguera	3,1	4,5
AX17a	L3 Zona Universitària - Sant Feliu de Llobregat	554,5	1.055,3
AX17b	FGC L6 Reina Elisenda - Finestrelles	98,3	187,0
AX18	L11. Metro Liger Trinitat Nova - Can Cuiàs	33,6	49,0
AX19	Plataforma reservada bus corredor de Caldes	62,1	120,7
AX20	Material móvil	-	270,0
Subtotal		4.431,9	11.139,4

(1) Pendiente de la reposición del campo de tiro.

Planificación de infraestructuras

Intercambiadores			
Código	Actuación	Importe PDI 2002 (M€ IVA excl.)	Importe PDI 2009 (M€ IVA excl.)
IN01	Pl. Catalunya	110,2	110,2
IN02	Torrassa	26,7	69,0
IN03	Sagrada Meridiana	19,1	177,5
IN04	Arc de Triomf	8,3	43,1
IN05	Intercambiadores relacionados con el TAV	25,9	51,7
IN06	Martorell Central	2,6	44,6
IN07	Intercambiadores Papiol - Mollet	9,8	9,8
IN08	Intercambiadores en delta del Llobregat	13,0	13,0
IN09	Quatre Camins	4,6	4,6
IN10	FGC. Aparcamientos de disuasión	2,4	39,5
IN11	Nuevas estaciones de bus	3,7	22,0
Subtotal		226,2	584,9



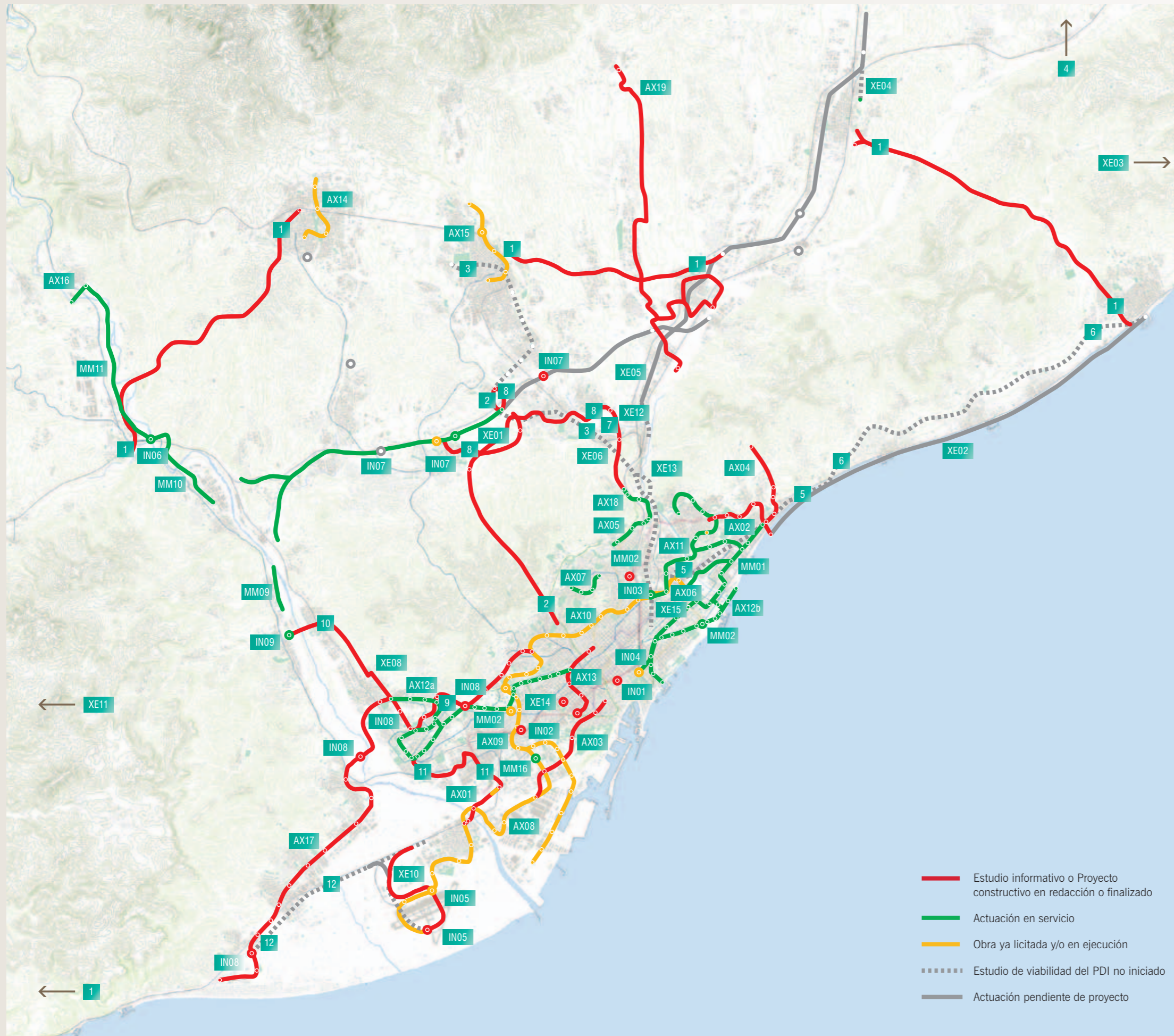
Estación Badalona Pompeu Fabra de la L2 de Metro.



Intercambiador Arc de Triomf.

Modernización y mejora			
Código	Actuación	Importe PDI 2002 (M€ IVA excl.)	Importe PDI 2009 (M€ IVA excl.)
MM01	Conversión L4 a L2	18,7	21,7
MM02	Nuevas estaciones	25,0	151,6
MM03	Mejora de estaciones	135,0	148,8
MM04	Adaptaciones a PMR	100,5	222,7
MM05	Renovación de vía	21,8	30,4
MM06	Mejoras en explotación y mantenimiento	34,7	130,2
MM07	Seguridad en la red	15,5	29,3
MM08	Conducción automática (ATO) en L4	15,5	20,0
MM09	Soterramiento en Pallegà	50,8	71,4
MM10	Desdoblamiento El Palau - Martorell	18,9	56,6
MM11	Desdoblamiento Martorell - Olesa	9,3	59,1
MM12	Supresión pasos a nivel	4,7	13,0
MM13	Adaptación a PMR	11,6	51,7
MM14	Prolongación de andenes	10,1	41,6
MM15	Señalización y control de la circulación	11,1	11,1
MM16	Nueva estación Europa/Fira	5,2	17,0
	Material móvil Metro. Renovación TMB	198,3	214,5
	Material móvil FGC	78,1	78,1
	Integración tarifaria	-	12,0
Subtotal		764,8	1.380,8
Total		5.422,9	13.105,1

Nota: Dentro del programa de modernización y mejora, las actuaciones MM01 a MM08 corresponden a la red de metro de TMB y las actuaciones MM09 a MM16 a FGC.



PDI 2001-2010

Estado de ejecución - 31 de diciembre de 2010

Actuaciones

Ampliaciones de red ferroviaria

- AX01 Metro L1 Prolongamiento Feixa Llarga - El Prat Pl. Catalunya
- AX02 Metro L1 Prolongamiento Fondo - Badalona Centre
- AX03 Metro L2 Conexión Sant Antoni - Fira 2
- AX04 Metro L2 Prolongamiento Pep Ventura - Badalona Centre - Casagomes-Morera - Can Ruti
- AX05 Metro L3 Prolongamiento Canyelles - Roquetes - Trinitat Nova
- AX06 Metro L4 Prolongamiento La Pau - Sagrera TAV
- AX07 Metro L5 Prolongamiento Horta - Vall d'Hebron
- AX08 Metro L9 Tramo Aeroport - Parc Logístic
- AX09 Metro L9 Tramo Parc Logístic - Zona Universitària
- AX10 Metro L9 Zona Universitària - Sagrera Meridiana
- AX11 Metro L9 Tramo Sagrera Meridiana - Gorg / Can Zam
- AX12a Tranvía Diagonal (Pl. Francesc Macià) - Baix Llobregat
- AX12b Tranvía Diagonal (Pl. Glòries) - Besòs
- AX13 FGC Prolongamiento Pl. Espanya - Pl. Francesc Macià - Gràcia/Provença
- AX14 FGC Prolongamiento Terrassa Rambla - Can Roca
- AX15 FGC Prolongamiento Sabadell Estació - Pi. Espanya
- AX16 FGC Aéreo Olesa - Esparreguera
- AX17 Línea Castelldefels - Sant Boi - Sarrià
- AX18 Metro ligero Trinitat Nova - Can Cuiàs
- AX19 Plataforma reservada para bus en el corredor Caldes - Mollet / Santa Perpètua

Modernización y mejora de la red (Metro y FGC)

- MM01 Metro Conversión de L4 a L2
- MM02 Metro Nuevas estaciones: Maresme - Fòrum, Virrei Amat y Cardenal Reig
- MM03 Metro Mejora de estaciones (no grafiada)
- MM04 Metro Adaptación a PMRs (no grafiada)
- MM05 Metro Renovación de vía (no grafiada)
- MM06 Metro Mejoras en explotación y mantenimiento (no grafiada)
- MM07 Metro Seguridad en la red (no grafiada)
- MM08 Metro Conducción automática de trenes (ATO) a L4 (no grafiada)
- MM09 FGC Semisoterramiento en Pallejà
- MM10 FGC Desdoblamiento El Palau - Martorell
- MM11 FGC Desdoblamiento Martorell - Olesa
- MM12 FGC Supresión pasos a nivel (no grafiada)
- MM13 FGC Adaptación PMRs (no grafiada)
- MM14 FGC Alargamiento de andenes y nuevo acceso a Reina Elisenda (no grafiada)
- MM15 FGC Señalización y control de la circulación (no grafiada)
- MM16 FGC Nueva estación en Amadeu Torner

Intercambiadores

- IN01 Intercambiador Pl. Catalunya (Metro L1-L2-L3-L4, FGC y RENFE)
- IN02 Intercambiador L'Hospitalet Centre (Metro L1-L9 y RENFE)
- IN03 Nueva estación intermodal en Sagrera Meridiana (Metro L1-L5-L9 y RENFE)
- IN04 Intercambiador Arc de Triomf (Metro L1, RENFE, Estación Bus)
- IN05 Intercambiadores relacionados con el TAV
- IN06 Intercambiador Martorell Central (FGC, RENFE y Estación Bus)
- IN07 Intercambiadores línea El Papiol - Mollet (RENFE y FGC)
- IN08 Intercambiadores en la línea Castelldefels - Sant Boi - Sarrià
- IN09 FGC Intercambiador Quatre Camins (FGC y Estación Bus)
- IN10 FGC Aparcamiento de disuasión (no grafiada)
- IN11 Nuevas estaciones de autobús y aparcamiento en estaciones de metro (no grafiada)

Ampliaciones, modernización y mejora de red ferroviaria estatal

- XE01 Reconversión en viajeros línea El Papiol - Mollet
- XE02 Ampliación de capacidad. Tramo Badalona - Mataró
- XE03 Desdoblamiento de vía Arenys de Mar - Tordera
- XE04 Conexión de las líneas de Vic y Girona
- XE05 Desdoblamiento de vía Montcada - La Garriga
- XE06 Túnel de Montcada
- XE07 Nuevas estaciones en Sabadell, Terrassa, Sant Adrià y Granollers
- XE08 Soterramiento de vía en Sant Feliu de Llobregat
- XE09 Nuevo Túnel Sants - Sagrera (Actuaciones GIF)
- XE10 Remodelación nudo Aeropuerto
- XE11 Estación de Vilafranca del Penedès
- XE12 Soterramiento parcial en Mas Rampinyo
- XE13 Servicio ferroviario en el túnel de Meridiana
- XE14 Mejora del acceso sur a la estación de Sants
- XE15 Mejora del acceso norte de la estación en Sagrera TAV
- XE16 Nuevas instalaciones logísticas (no grafiada)
- XE17 Modernización y mejora de las instalaciones de seguridad (no grafiada)
- XE18 Aparcamiento de disuasión (no grafiada)
- XE19 Nuevo material móvil de Cercanías (no grafiada)

Estudios de viabilidad y trazado de nuevas actuaciones

- 1 Estudio conjunto de nueva línea ferroviaria orbital Mataró - Granollers, Granollers - Sabadell, Terrassa - Martorell y Vilafranca - Vilanova
- 2 Nueva línea Tibidabo - UAB (FGC)
- 3 Nueva línea Montcada - Sabadell
- 4 Desdoblamiento La Garriga - Vic
- 5 Variante de Badalona (o permeabilización de la línea existente)
- 6 Estudio de desplazamiento de la línea del Maresme hacia el interior
- 7 Metro ligero Can Cuiàs - Ripolllet
- 8 Tranvía Cerdanyola - Centre Direccional - Sant Cugat
- 9 Paso del tranvía Diagonal - Baix Llobregat por Laureà Miró (Esplugues de Llobregat)
- 10 Prolongamiento tranvía Sant Feliu - Quatre Camins
- 11 Prolongamiento tranvía Cornellà Centre - Almeda
- 12 Estudio de capacidad del corredor Castelldefels - El Prat (3ª y 4ª vías)

Planificación de infraestructuras

Actuaciones finalizadas

Durante el año 2010 se ha puesto en servicio el tramo Gorg - Intercambiador La Sagrera - Meridiana de la línea L10 de Metro. En 2009 se inauguró el tramo Can Zam - Can Peixauet, por lo que el cuarto tramo de L9/L10 está ya en servicio, quedando pendientes las estaciones de Santa Rosa y La Sagrera AVE.

Cabe destacar también la entrada en servicio de la prolongación de la línea L5 desde Horta hasta Vall d'Hebron, así como la prolongación de la línea L2 entre Pep Ventura y Badalona - Pompeu Fabra.

Dentro del programa de intercambiadores destaca la finalización del nuevo vestíbulo Rodalies-Metro de la estación Arc de Triomf, salida Passeig de Sant Joan.

Actuaciones en ejecución

Dentro del programa de ampliación de red de Metro destaca la línea L9/L10. La prolongación de la línea L4 La Pau - La Sagrera-Meridiana se realizará una vez que la línea L9/L10 libere la infraestructura destinada a la línea L4.

En la red de FGC se están ejecutando las obras de la prolongación Terrassa Rambla - UPC/Vallparadís - Can Roca, la finalización de las cuales se prevé para el 2012; también prosigue la prolongación Sabadell Estación - Ca n'Oriac.

Asimismo está finalizando la adaptación de las estaciones de FGC para personas de movilidad reducida (PMR) y la supresión de los pasos a nivel de la línea Llobregat - Anoia.

En la red de FMB se está terminando la adaptación de las estaciones sin correspondencia y se ha emprendido la adaptación de las estaciones de transbordo.

Actuaciones finalizadas (en M€, IVA excluido)

Código	Actuación	Importe PDI 2002 (M€)	Importe PDI 2009 (M€)	Mejor estimación del coste total de la obra	Importe de las obras licitadas	Importe de las obras adjudicadas	Modificados, revisión de precios, complementarios y otros	Pendiente de licitación y adjudicación
AX04	L2. Pep Ventura - Badalona Pompeu Fabra	103,6	69,5	62,4	56,7	48,5	13,9	0,0
AX05	L3. Canyelles - Trinitat Nova	74,8	140,5	140,4	134,8	125,6	14,8	0,0
AX07	L5. Horta - Vall d'Hebron	119,4	286,3	311,4	304,4	254,8	53,4	3,2 ⁽³⁾
AX12a	Tranvía Diagonal - Baix Llobregat	241,2	300,4	300,4	217,3	217,3	83,1	0,0
AX12b	Tranvía Diagonal - Besòs	168,9	232,0	264,5	205,2	205,2	59,3	0,0
AX16	Aéreo Olesa - Esparreguera	3,1	4,5	4,5	4,8	4,5	0,0	0,0
AX18	L11. Metro Ligero Trinitat Nova - Can Cuiàs	33,6	49,0	49,0	42,2	42,0	7,0	0,0
AX20	Material móvil L1	0,0	77,9 ⁽¹⁾	77,9	77,9	77,9	0,0	0,0
IN03	La Sagrera - Meridiana	19,1	177,5	99,8 ⁽²⁾	93,1	78,2	21,6	0,0
IN06	Martorell Central	2,6	44,6	18,8 ⁽²⁾	16,5	15,8	3,0	0,0
IN09	Quatre Camins	4,6	4,6	4,4	3,7	3,8	0,6	0,0
MM01	Conversión L2 a L4	18,7	21,7	21,7	21,7	20,9	0,8	0,0
MM09	Soterramiento en Pallejà	50,8	71,4	71,4	72,2	63,3	8,1	0,0
MM10	Desdoblamiento El Palau - Martorell	18,9	56,6	56,6	62,8	53,4	3,2	0,0
MM11	Desdoblamiento Martorell - Olesa	9,3	59,1	59,1	62,3	56,5	2,6	0,0
MM16	Nueva estación Europa/Fira	5,2	17,0	17,0	17,0	17,0	0,0	0,0
MM17	Material móvil Metro. Renovación TMB	198,3	214,5	214,5	214,5	214,5	0,0	0,0
MM18	Material móvil. Renovación FGC	78,1	78,1	78,1	78,1	78,1	0,0	0,0
SN03	Metros comarcales	-	-	38,5	32,3	31,9	6,6	0,0
		1.150,2	1.905,2	1.890,4	1.717,5	1.609,2	278,0	3,2

(1) Incluye sólo L1 / (2) No incluye la inversión de la Administración General del Estado / (3) Pendiente de la reposición del campo de tiro olímpico.

Actuaciones en ejecución (en M€, IVA excluido)

Código	Actuación	Importe PDI 2002 (M€)	Importe PDI 2009 (M€)	Mejor estimación del coste total de la obra	Importe de las obras licitadas	Importe de las obras adjudicadas	Modificados, revisión de precios, complementarios y otros	Pendiente de licitación y adjudicación
AX01	L1 Feixa Llarga - El Prat ⁽¹⁾	114,0	296,1	298,2	66,2	56,7	0,4	241,1
AX06	L4 La Pau - Sagrera TAV	69,1	277,6	275,4	167,2	167,2	0,0	108,2
AX08-AX11	L9 de Metro ⁽²⁾	1.938,3	5.510,2	5.635,3	3.720,2	3.727,2	1.908,1	0,0
AX08-AX11	Material móvil ⁽³⁾	234,4	304,9	304,9	304,9	304,9	0,0	0,0
AX14	FGC Terrassa Rambla - Can Roca	123,3	294,3	362,5	254,8	200,8	91,9	69,8
AX15	FGC Sabadell Rambla- Ca n'Oriac ⁽⁴⁾	117,8	384,5	362,9	257,2	188,0	30,5	144,4
IN04	Arc de Triomf	8,3	43,1	37,3	37,2	28,7	2,0	6,6
IN07	Intercambiadores Papiol - Mollet	9,8	9,8	16,7	1,9	1,9	0,0	14,8
IN11	Nuevas estaciones de bus	3,7	22,0	22,0	0,2	0,2	0,0	21,8
MM02	Nuevas estaciones ⁽⁵⁾	25,0	151,6	76,9	77,3	55,5	7,9	13,5
MM03	Mejora de estaciones	135,0	148,8	217,3	123,0	114,5	2,7	100,1
MM04	Adaptaciones a PMR	100,5	222,7	213,0	145,6	80,4	47,0	85,6
MM05	Renovación de vía	21,8	30,4	39,3	34,3	33,1	0,0	6,2
MM06	Mejoras en explotación y mantenimiento ⁽⁶⁾	34,7	130,2	131,7	135,2	125,9	2,4	3,4
MM07	Seguridad en la red	15,5	29,3	31,1	22,0	22,0	0,0	9,1
MM08	Conducción automática (ATO) en L4	15,5	20,0	20,0	7,6	7,6	0,0	12,4
MM12	Supresión de pasos a nivel	4,7	13,0	13,0	10,0	7,3	1,3	4,4
MM13	Adaptación a PMR	11,6	51,7	51,8	25,6	23,7	1,2	26,9
MM14	Prolongación de andenes / nuevos accesos	10,1	41,6	41,6	33,6	18,2	1,7	21,7
MM15	Señalización y control de la circulación	11,1	11,1	11,1	5,9	5,9	0,0	5,2
SN02	Otras actuaciones en estaciones FGC ⁽⁷⁾	0,0	-	53,4	50,1	34,6	13,7	5,1
		3.004,2	7.992,9	8.215,4	5.480,0	5.204,3	2.110,8	900,3

(1) Ejecutados talleres y cola de maniobras / (2) A 31/12/10, en servicio los tramos Sagrera Meridiana - Can Zam/Gorg / (3) No incluye gastos financieros / (4) El importe pendiente de licitación y adjudicación incluye la previsión de los importes futuros de complementarios y revisión de precios / (5) La obra del segundo vestíbulo de Can Vidalet (L5) está englobada en la actuación MM03 / (6) Incluye alimentación tracción eléctrica. Se han invertido 39,4 M€ en subcentrales / (7) Actuaciones en Diagonal - Provença.

Planificación de infraestructuras

Actuaciones en proyecto

Las principales actuaciones que están en proyecto corresponden a las prolongaciones de la línea L8 por el centro de Barcelona (estudio informativo pendiente de tramitación) y de la línea L2 entre Sant Antoni y Parc Logístic (proyecto constructivo pendiente de aprobación por parte de la DGTM).

Acerca de la línea Castelldefels - St. Boi - Sarrià (actuación AX17), se han aprobado los estudios informativos y de impacto ambiental de la prolongación de la L3 de FMB Zona Universitària - Sant Feliu y la prolongación de la L6 de FGC Reina Elisenda - Sant Joan de Déu. Por su parte, el Ministerio de Fomento ha redactado el estudio informativo del

tramo Castelldefels - Cornellà - Zona Universitària de la red de cercanías de ancho ibérico.

En relación al intercambiador de Pl. Catalunya y la conexión de FGC Barcelona - Vallès, está en redacción el proyecto constructivo de la nueva cola de maniobras.

Asimismo está en trámite de aprobación el estudio informativo de la prolongación de la línea L1 hasta Badalona Centro.

Actuaciones pendientes de proyecto

En el programa de ampliación de red no queda ninguna actuación pendiente de estudio informativo o proyecto.

Actuaciones en proyecto (en M€, IVA excluido)

Código	Actuación	Importe PDI 2002 (M€)	Importe PDI 2009 (M€)	Mejor estimación del coste total de la obra	Importe de las obras licitadas	Importe de las obras adjudicadas	Modificados, revisión de precios, complementarios y otros	Pendiente de licitación y adjudicación
AX02	L1. Fondo - Badalona Centre	111,1	402,4	402,4	0,0	0,0	0,0	402,4
AX03	L2. Sant Antoni - Parc Logístic	126,6	659,5	659,5	0,0	0,0	0,0	659,5
AX13	FGC Pl. Espanya - Gràcia	137,6	294,8	294,8	0,0	0,0	0,0	294,8
AX17a	L3 Zona Universitària - Sant Feliu de Llobregat ⁽¹⁾	554,5	1.055,3	1.055,3	0,0	0,0	0,0	1.055,3
AX17b	FGC L6 Reina Elisenda - Finestrelles	98,3	187,0	187,0	0,0	0,0	0,0	187,0
AX19	Plataforma reservada bus corredor de Caldes	62,1	120,7	120,7	0,0	0,0	0,0	120,7
IN01	Pl. Catalunya	110,2	110,2	130,9	0,0	0,0	0,0	130,9
IN02	Torrassa	26,7	26,7 ⁽¹⁾	26,7	0,0	0,0	0,0	26,7
IN05	Intercambiadores relacionados con el AVE	25,9	51,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
IN08	Intercambiadores en delta del Llobregat	13,0	13,0	13,0	0,0	0,0	0,0	13,0
IN10	FGC Aparcamientos de disuasión	2,4	39,5	39,5	0,0	0,0	0,0	39,5
	Integración tarifaria	-	12,0	12,0	0,0	0,0	0,0	12,0
		1.268,4	2.972,8	2.941,8	0,0	0,0	0,0	2.941,8

(1) No incluye la inversión de la Administración General del Estado.

Programa de actuaciones en la red ferroviaria estatal

Como principal actuación, cabe destacar que el Ministerio de Fomento ha redactado el estudio informativo del nuevo tramo Castelldefels - Cornellà - Zona Universitària de la red de cercanías de ancho ibérico, el cual está en proceso de aprobación definitiva.

También cabe mencionar que la nueva estación de cercanías de La Sagrera-Meridiana estaba casi acabada a 31 de diciembre de 2010. En la estación de Pg. de Gràcia prosiguen las obras de remodelación y adaptación a PMR, así como en el conjunto de estaciones de la red.

Actuaciones en la red ferroviaria estatal

Código	Actuación	Importe Pla (M€)	Importe actualizado (M€)	Situación actual	Observaciones
XE03	Duplicación del tramo Arenys de Mar - Blanes R1	550,0	550,0	Pendiente de encargo del estudio informativo	
XE05	Duplicación del tramo Montcada - Vic de R3	650,0	689,5	Estudio informativo sometido a información pública, pendiente de la declaración de impacto ambiental DIA	
XE06	Túnel de Montcada	185,0	185,0	Pendiente de encargo del estudio informativo	
XE08	Integración urbana en Sant Feliu de Llobregat		106,8	DIA aprobada (BOE 25/12/2009). Estudio informativo aprobado (BOE 22/02/2010)	No incluida en PIFCB 2008-2015
XE09	Nueva línea Cornellà - Castelldefels - Zona Univ.	900,0	2.065,6	Estudio informativo sometido a información pública (BOE 5/10/2010), ampliado hasta Zona Universitària	
XE10	Nuevo acceso al Aeropuerto del Prat	255,0	221,8	Licitada construcción (BOE 19/12/09) por 257,37 M€. Adjudicada (BOE 8/5/2010) por 221,83 M€.	
XE14	Soterramiento de R2 en L'Hospitalet, intercambiador en la Torrassa		419,3	Estudio informativo presentado el 12/05/2009. Licitación de la obra pendiente de convenio con el Ayuntamiento	No incluida en PIFCB 2008-2015
		2.540,0	4.238,0		

PIFCB: Plan de Infraestructuras Ferroviarias de Cercanías de Barcelona 2008-2015.

Actuaciones de nuevas infraestructuras no incluidas en el PDI 2001-2010

Actuación	Situación actual	Observaciones
Línea Orbital ferroviaria	Estudio funcional adjudicado (1,1 M€) el 7/10/2010. En redacción	
Integración urbana en Sitges	Estudio licitado el 26/02/2009 por importe de 500.000 €	No incluida en PIFCB 2008-2015

PIFCB: Plan de Infraestructuras Ferroviarias de Cercanías de Barcelona 2008-2015.

Planificación de infraestructuras

2. Resumen de la inversión en curso

El resumen de la inversión realizada en el marco del PDI a 31.12.2010 es la siguiente (en M€ IVA excluido):

Programa	Importe PDI 2002 (M€)	Importe PDI 2009 (M€)	Estimación coste total	Estimación licitación	Importe de adjudicación	Complementarios y otros	Pendiente licitación
Ampliación de red ⁽¹⁾	4.431,7	11.139,4	11.169,4	5.813,8	5.620,6	2.262,4	3.286,4
Intercambiadores	226,3	584,9	409,1 ⁽²⁾	152,6	128,6	27,2	253,3
Modernización y mejora ⁽¹⁾	764,8	1.380,8	1.469,1	1.231,1	1.064,3	99,2	305,6
Total⁽¹⁾	5.422,8	13.105,1	13.047,6	7.197,5	6.813,5	2.388,8	3.845,3

(1) No incluye las inversiones de la Administración General del Estado en la red estatal / (2) Sin incluir las inversiones de la Administración General del Estado.

3. Estudios derivados del PDI 2001-2010

De los estudios de viabilidad que el Consejo de Administración de la ATM acordó que se llevaran a cabo cuando se aprobó el PDI, quedaban pendientes los siguientes a 31.12.2010:

- Nueva línea Montcada - Sabadell
- Variante de Badalona
- Estudio de desplazamiento de la línea del Maresme hacia el interior
- Estudio de capacidad del corredor Castelldefels - El Prat (3ª y 4ª vía)



Autobuses urbanos en Barcelona: bus de barrio, bus híbrido.



Nueva estación de FGC en Volpelleres (Sant Cugat).

Plan director de movilidad de la RMB

Marco legal y contenido

La Ley de la Movilidad tiene por objeto «establecer los principios y los objetivos a los que debe responder una gestión de la movilidad de las personas y del transporte de las mercancías dirigida a la sostenibilidad y la seguridad, y determinar los instrumentos necesarios para que la sociedad catalana alcance dichos objetivos y para garantizar a todos los ciudadanos una accesibilidad con medios sostenibles» (art. 1.1).

La elaboración del Plan director de movilidad de la RMB (PDM) es una consecuencia de las Directrices nacionales de movilidad, que constituyen el marco orientador para la aplicación de la Ley de la Movilidad. El plan fue aprobado por el Gobierno de la Generalitat el 2 de septiembre de 2008 y tendrá vigencia hasta el 2012.

Los objetivos generales del PDM se formulan a partir de la Ley de la Movilidad y de las directrices nacionales de movilidad, teniendo en cuenta que la RMB presenta unas características específicas respecto al resto de Catalunya. En particular, las elevadas densidades de población y equipamientos establecen un contexto favorable para alcanzar altas cotas de movilidad sostenible.

El PDM ha sido objeto de una evaluación ambiental estratégica según la legislación establecida por la autoridad medioambiental.

En octubre de 2010 se presentó al Consejo de Administración de la ATM el segundo informe de seguimiento del PDM, que contiene el estado de ejecución de las medidas del PDM y los valores de seguimiento de cada una de ellas para 2009.

El PDM contempla 9 ejes de actuación y 93 medidas.

Eje 1 - Coordinar el urbanismo con la movilidad

Eje 2 - Fomentar una red de infraestructuras de movilidad segura y bien conectada

Eje 3 - Gestionar la movilidad y favorecer el transvase modal

Eje 4 - Mejorar la calidad del transporte ferroviario

Eje 5 - Alcanzar un transporte público de superficie accesible, eficaz y eficiente

Eje 6 - Modernizar la actividad logística y acelerar las infraestructuras ferroviarias de mercancías

Eje 7 - Garantizar el acceso sostenible a los centros de trabajo

Eje 8 - Promover la eficiencia energética y el uso de combustibles limpios

Eje 9 - Realizar una gestión participativa del Plan director de movilidad

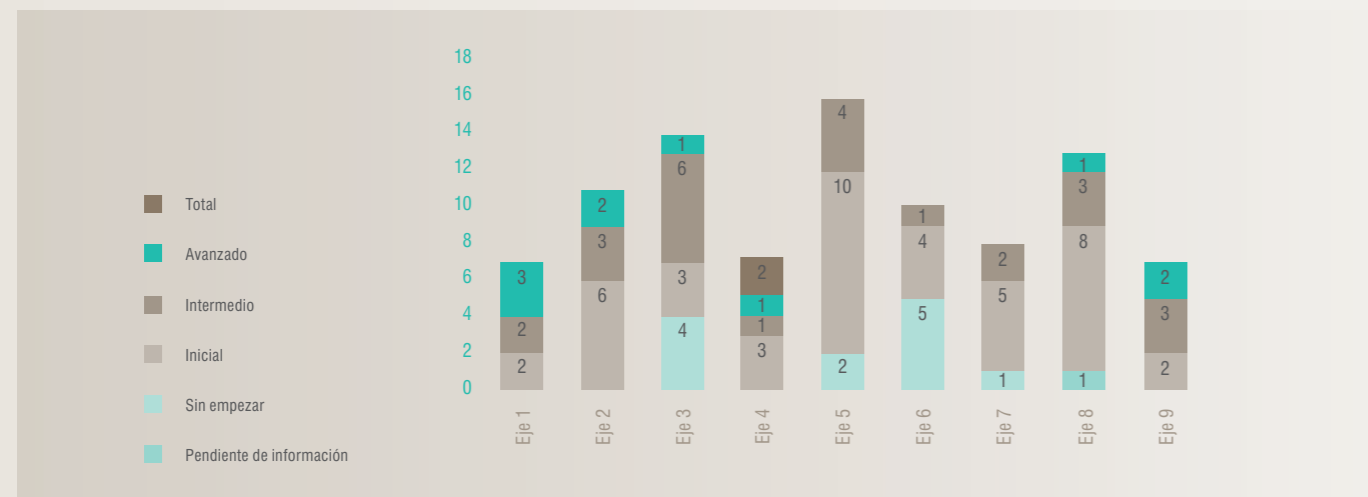
A la fecha del informe, todos los ejes del PDM estaban iniciados y 80 de sus medidas estaban en ejecución.

Los ejes 1, 2, 4 y 9 tienen todas sus medidas iniciadas, siendo los ejes 1, 4 y 9 los que presentan un mayor grado de ejecución. Los ejes 3 y 6 son los que presentan mayor número de medidas sin iniciar, 4 y 5 respectivamente. Respecto al ritmo de ejecución, el 58% de las medidas van a buen ritmo.

Los ejes 6 y 7 son los que presentan un ritmo más lento en la ejecución de sus medidas.

En la tabla siguiente se presenta el número de medidas por eje, según su grado de ejecución.

Medidas por eje según el grado de ejecución a julio de 2010



Trabajos realizados durante 2010

Al mismo tiempo que los trabajos de seguimiento del PDM, el objetivo de impulsar y profundizar en algunas de las medidas del PDM. Son los siguientes:

Título del trabajo	Descripción
Despliegue del PDM de la RMB. Seguimiento y actualización de los instrumentos de planificación de los centros generadores de movilidad, de las proyecciones de movilidad, de los consumos y emisiones y adaptación de las medidas propuestas a los resultados obtenidos.	A partir de la evolución de la ejecución de las medidas del PDM y de los resultados obtenidos en los informes de seguimiento y utilizando una metodología agregada por medidas, se establecen indicadores que permitan calcular mejor los impactos del PDM sobre la movilidad, su eficiencia y los vectores ambientales y sociales.
Despliegue del PDM de la RMB. Análisis de líneas de autobús de aportación a las estaciones ferroviarias de la región.	Estudio para proponer cuáles podrían ser las líneas más eficientes de servicio de transporte público por carretera de aportación a las estaciones ferroviarias tanto desde las poblaciones como desde los polígonos industriales de la RMB, desarrollando las medidas 3.4 y 7.4 del PDM.
Despliegue del PDM de la RMB. Estudio de propuestas de mejora de las paradas de transporte público interurbano.	El estudio formula un listado detallado de 60 paradas de transporte público interurbano que deben mejorar, teniendo en cuenta aspectos de accesibilidad, confortabilidad y visibilidad tanto en la parada como en su itinerario de acceso, desarrollando las medidas 2.5 y 5.10 del PDM.
Estudio de dimensión y diseño de carriles bus en carreteras y accesos a ciudades intermedias en la RMB.	Análisis de alternativas y propuesta de solución para la localización y diseño de pequeños carriles bus en accesos a ciudades intermedias, desarrollando las medidas 5.5 y 5.6 del PDM.
Estudio de dimensión y diseño de los aparcamientos de intercambio modal transporte público por carretera / vehículo privado.	Análisis de alternativas y propuesta de solución para la localización y diseño de aparcamiento de intercambio modal para líneas exprés de transporte público por carretera, situadas en corredores sin buena oferta ferroviaria, desarrollando la medida 3.8 del PDM.



Estación Badalona Pompeu Fabra de la L2 de Metro.

Plan director de movilidad de la RMB

Servicio de Movilidad

La ATM, de acuerdo con las funciones que le atribuye la Ley de la Movilidad, como autoridad territorial de la movilidad de la región metropolitana de Barcelona, informa los planes de movilidad urbana, los planes de servicios, los planes de desplazamientos de empresa y los estudios de movilidad generada de su ámbito.

Por lo que se refiere a planes de movilidad urbana, cabe destacar que durante el 2010 se ha informado favorablemente el PMU de la ciudad de Sabadell y se ha emitido informe de otros 4 PMU, por lo que se refiere a sus informes preliminares de sostenibilidad ambiental.

En cuanto a los planes de desplazamientos de empresa previstos en el Decreto 152/2007 que regula el Plan de actuación para la mejora de la calidad del aire en 40 municipios de la RMB, declarados zona de protección del ambiente atmosférico, se han tramitado 23 de ellos en el año 2010.

Respecto a los estudios de evaluación de la movilidad generada, regulados por el Decreto 344/2006, se han informado durante 2010 un total de 90 estudios, con la siguiente distribución:

Implantación singular	8
Planeamiento general	18
Planeamiento derivado	64
Total	90

Asimismo la ATM ha coordinado en 2010, por encargo de la Secretaría para la Movilidad de la Generalitat de Catalunya, la redacción del plan de movilidad específico relativo al centro generador de movilidad del sector de Can Ruti en Badalona.

La ATM también participa en el seguimiento de los siguientes planes de movilidad específicos en ejecución:

- Mesa del Delta (Consortio Zona Franca, Polígono Pratenc, ZAL)
- Polígonos Sud de Terrassa
- Polígono el Pla de Sant Feliu de Llobregat y Molins de Rei
- Polígonos Almeda, Est, Famades y Solanes en Cornellà de Llobregat y polígono Camí del Mig en L'Hospitalet de Llobregat
- Ciutat de la Justícia, en Barcelona y L'Hospitalet de Llobregat
- Universitat Autònoma de Barcelona, en Cerdanyola del Vallès
- Aeropuerto de El Prat de Llobregat
- Polígono Can Sant Joan en Sant Cugat del Vallès y Rubí
- Polígonos Can Mitjans, Can Mir y Can Trias en Viladecavalls



Bus interurbano, línea UAB - Santa Perpètua - Mollet.

Gestión del sistema tranviario

1. Tranvía Diagonal - Baix Llobregat

Operación

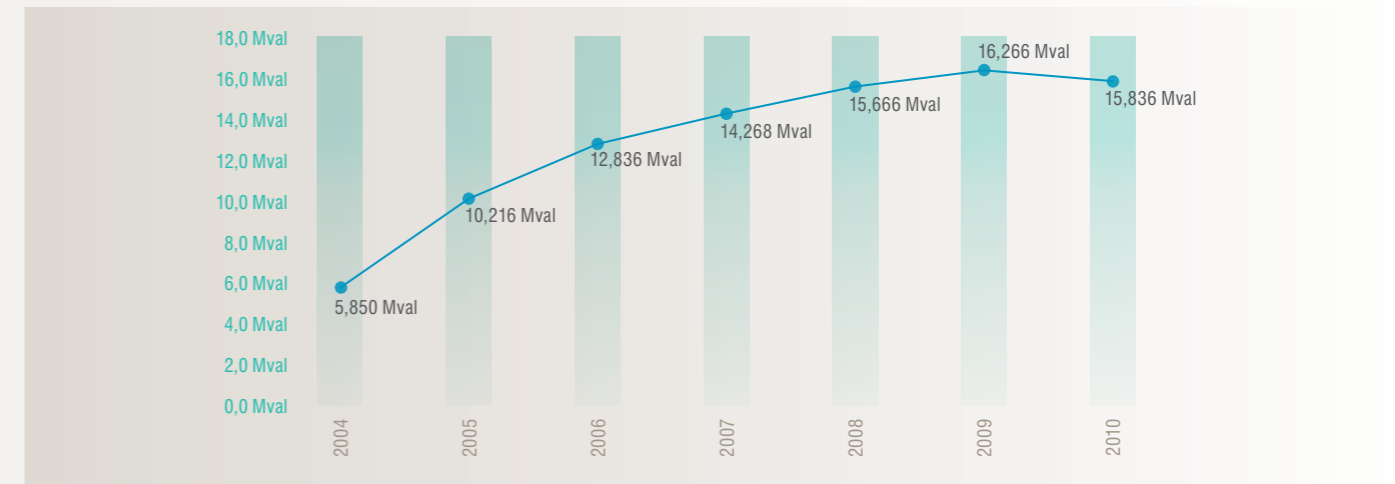
El Trambaix se ha consolidado como medio de conexión entre la ciudad de Barcelona y El Baix Llobregat.

No obstante, la tendencia al alza de los últimos años de operación se ha invertido por primera vez, posiblemente a causa de los contextos económico y laboral desfavorables. Así, en 2010 se han registrado 15.835.723 validaciones, que representan un decremento de 430.314 validaciones respecto al año anterior (-2,6%).

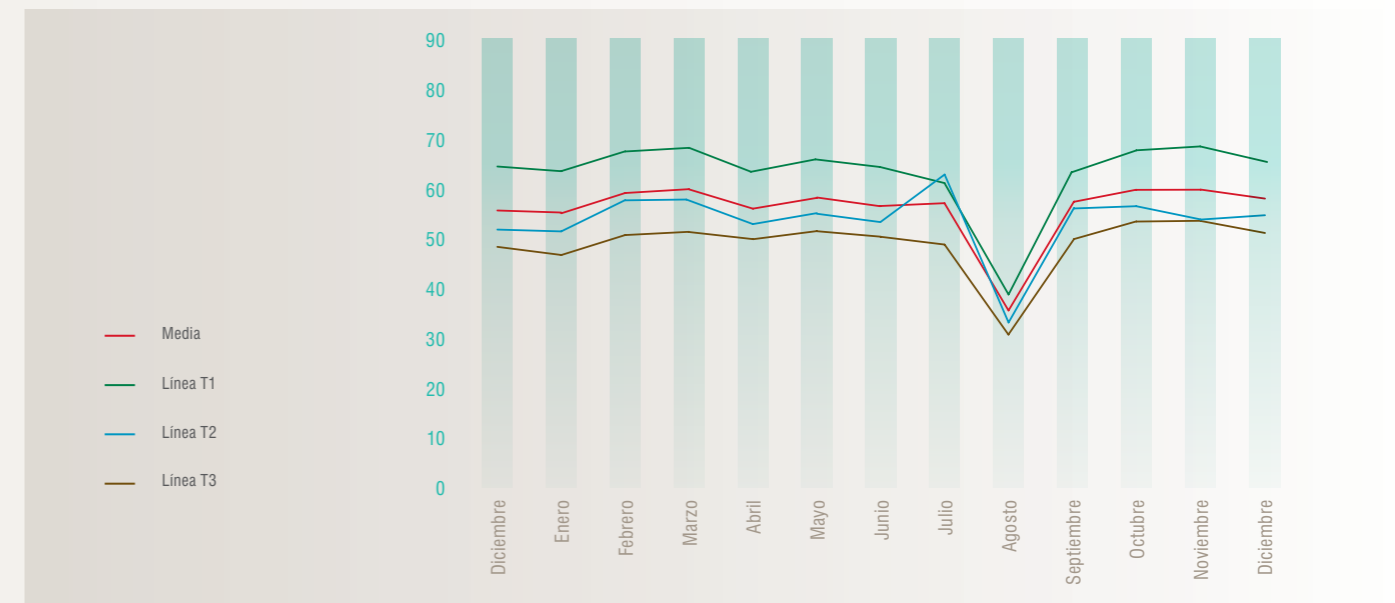
El número máximo de validaciones mensuales se alcanzó en el mes de marzo, con un total de 1.466.434 validaciones.

A continuación se adjunta una gráfica de las validaciones anuales desde la puesta en servicio del Trambaix, así como otra gráfica representativa de la evolución de la carga media mensual por expedición durante el 2010. Esta refleja la ocupación media de los tranvías, mes a mes.

Millones de validaciones anuales. Trambaix



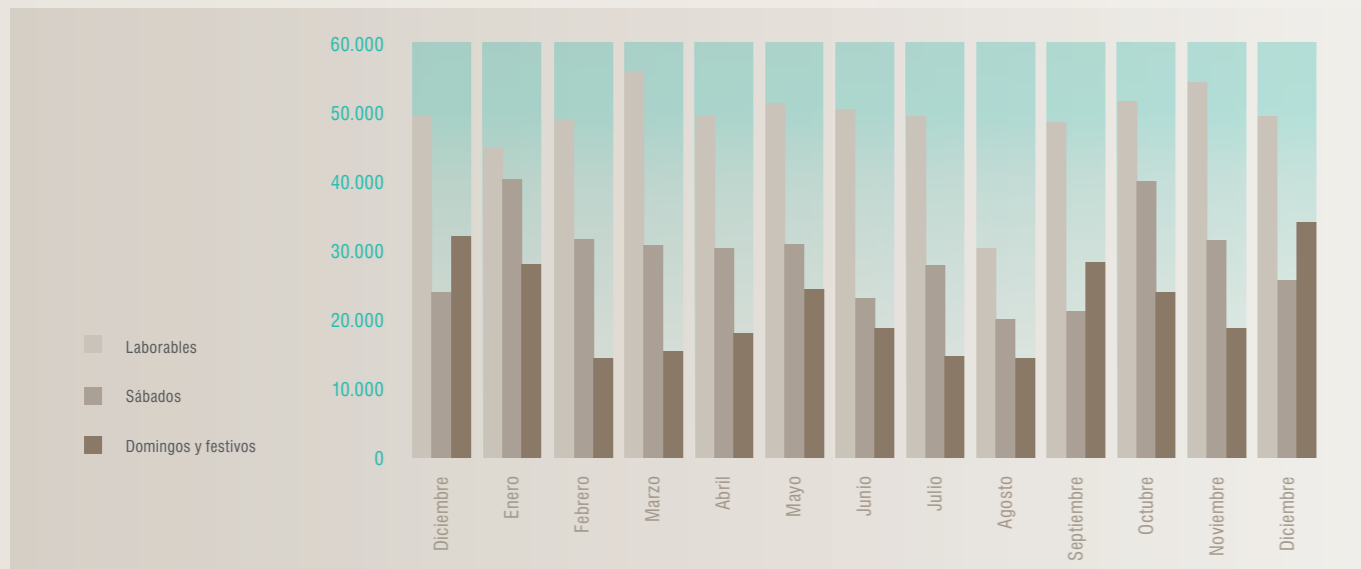
Evolución de la carga media por expedición (número de usuarios). Trambaix



Gestión del sistema tranviario

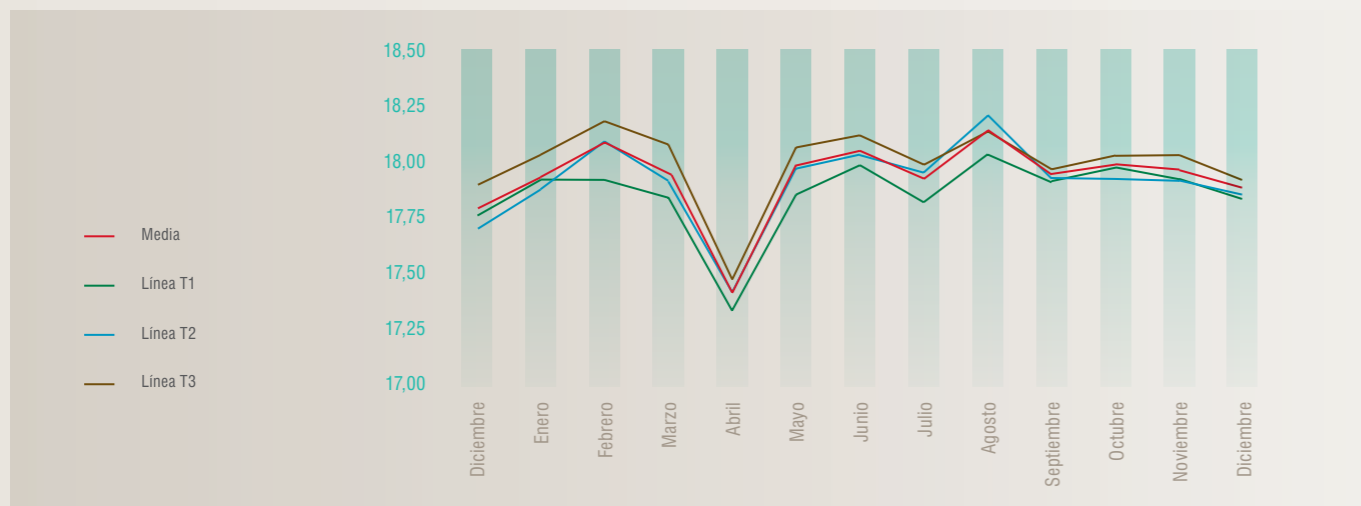
La siguiente gráfica refleja las diferencias en el número de validaciones registradas mes a mes según el tipo de día.

Validaciones por tipo de día. Trambaix



La velocidad comercial se ha mantenido bastante constante respecto al promedio de 2009, en torno a los 18 km/h. A continuación se adjunta una gráfica con la evolución de las velocidades comerciales de cada línea mes a mes, así como la velocidad media resultante de la ponderación de las tres líneas.

Velocidad comercial media. Trambaix



Durante este año 2010 cabe destacar la supervisión periódica de la explotación, por parte de la ATM. Esta supervisión incluye el seguimiento detallado del estado de la plataforma y de las instalaciones tranviarias, y un contraste de los datos clave de calidad del servicio.

El resultado más relevante de esta supervisión del servicio es la mejora en la detección y resolución de incidencias en la plataforma, y el refuerzo del mantenimiento preventivo, que es determinante en la percepción de la calidad del servicio por parte de los usuarios.

2. Tranvía Sant Martí - Besòs

Operación

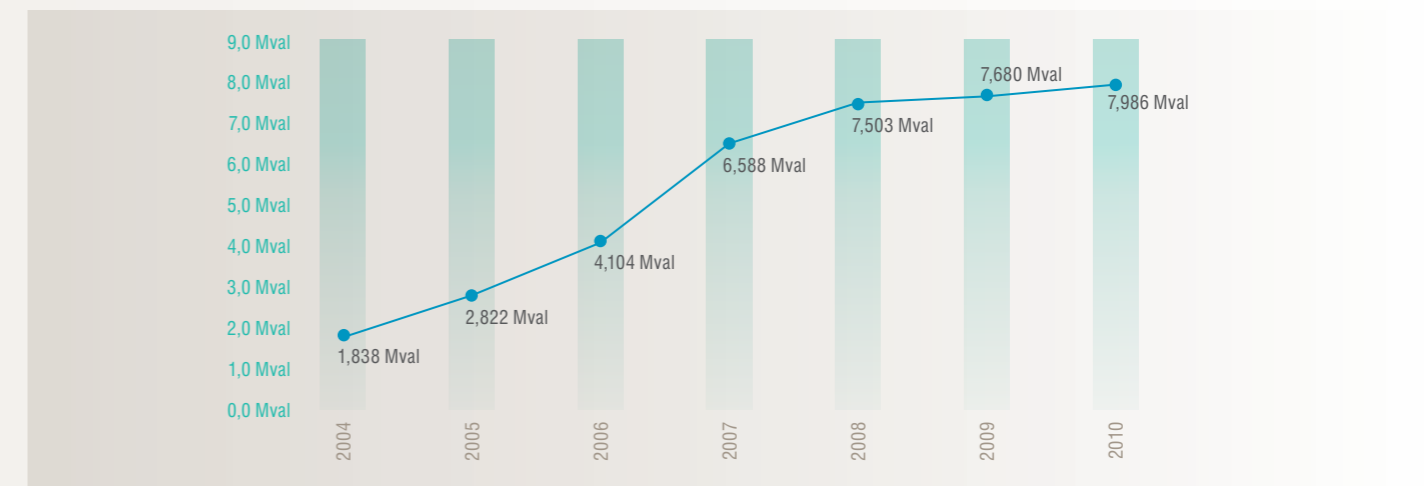
En 2010 el Trambesòs ha experimentado un aumento del número de usuarios, consiguiendo 7.985.513 validaciones, que representan un aumento de 305.957 validaciones respecto al año anterior (3,9%). Esta cifra favorable tiene relación con el refuerzo de las actividades de inspección que se han realizado en la red.

El peso de la demanda del Trambesòs recae sobre la T4, que transporta aproximadamente el 60% de los usuarios.

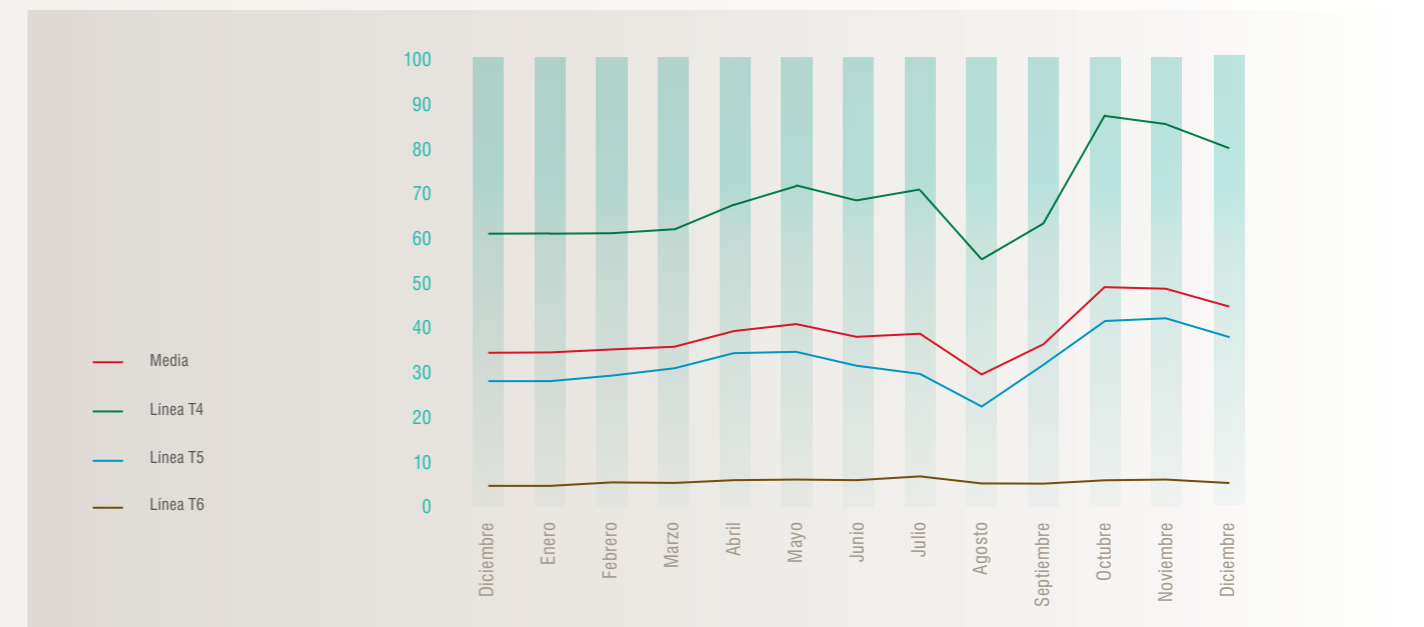
A continuación se adjunta una gráfica de las validaciones anuales desde la puesta en servicio del Trambesòs, así como otra gráfica representativa de la evolución de la carga media mensual por expedición durante el año 2010. Esta refleja la ocupación media de los tranvías mes a mes.

El número máximo de validaciones mensuales se consiguió en el mes de julio con un total de 726.279 validaciones.

Millones de validaciones anuales. Trambesòs



Evolución de la carga media por expedición (número de usuarios). Trambesòs



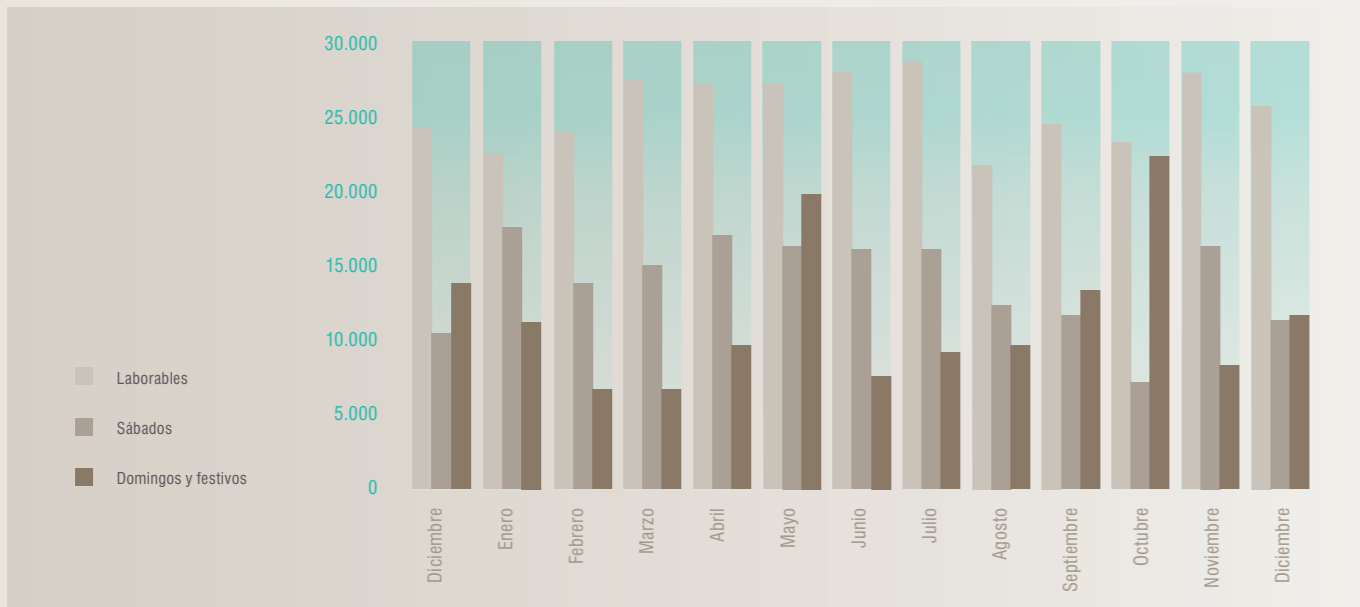
Gestión del sistema tranviario



Interior tranvía.

La siguiente gráfica refleja las diferencias existentes en el número de validaciones registradas mes a mes según el tipo de día:

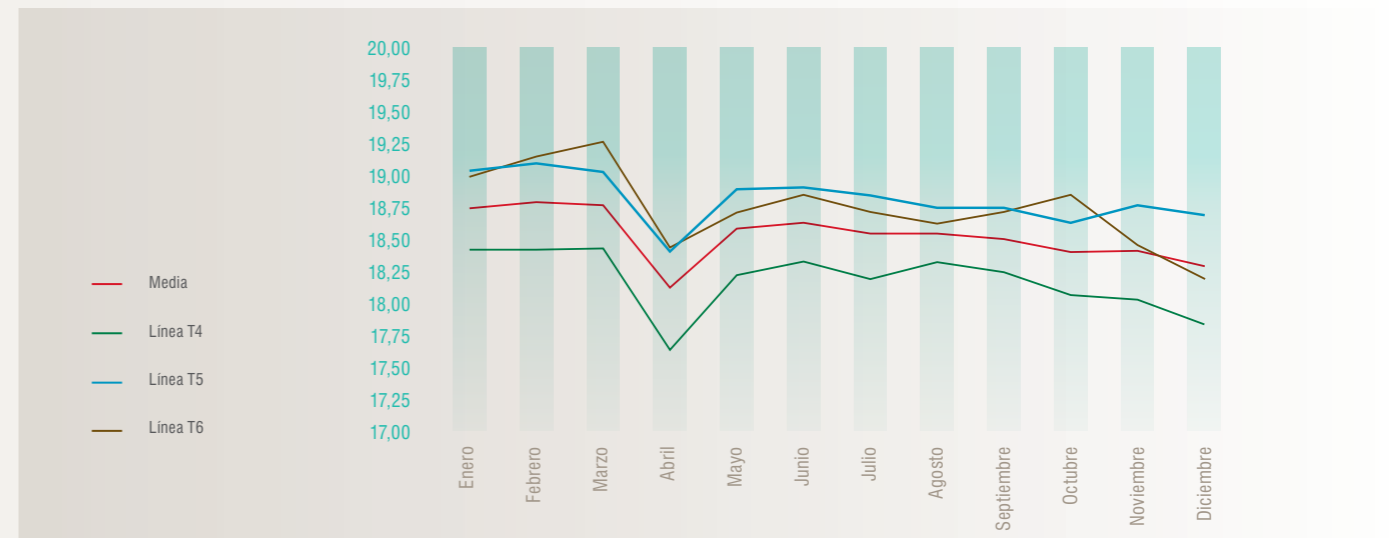
Validaciones por tipo de día. Trambesòs



Respecto a la velocidad comercial, cabe mencionar que la velocidad ha sufrido un ligero descenso gradual durante el año 2010 y el promedio anual se sitúa en torno a los 18,5 km/h. Cabe recordar que durante el mes de abril se produjo una huelga de celo de conductores que ocasionó que la velocidad comercial se deteriorara.

A continuación se adjunta una gráfica con la evolución de las velocidades comerciales de cada línea mes a mes, así como la velocidad media resultante de la ponderación de las tres líneas:

Velocidad comercial media real de cada mes. Trambesòs



Durante este año 2010 cabe destacar la supervisión periódica de la explotación por parte de la ATM. Esta supervisión incluye el seguimiento detallado del estado de la plataforma y de las instalaciones tranviarias, y un contraste de los datos clave de calidad del servicio.

El resultado más relevante de esta supervisión del servicio es la mejora en la detección y resolución de incidencias en la plataforma y el refuerzo del mantenimiento preventivo, que es determinante en la percepción de la calidad del servicio por parte de los usuarios.



Tram Zona Universitària - Francesc Macià.

Gestión del sistema tranviario

3. Evolución de la demanda del sistema tranviario

Trambaix	2009	2010	TAM (*)
Enero	1.306.267	1.301.169	16.260.939
Febrero	1.300.857	1.305.556	16.265.638
Marzo	1.462.144	1.466.434	16.269.928
Abril	1.294.320	1.328.803	16.304.411
Mayo	1.382.934	1.400.553	16.322.030
Junio	1.340.456	1.339.729	16.321.303
Julio	1.356.319	1.322.279	16.287.263
Agosto	926.978	821.816	16.182.101
Septiembre	1.492.780	1.313.491	16.002.812
Octubre	1.660.463	1.431.034	15.773.383
Noviembre	1.391.995	1.442.038	15.823.426
Diciembre	1.350.524	1.362.821	15.835.723
Total	16.266.037	15.835.723	

Trambesòs	2009	2010	TAM (*)
Enero	604.768	610.263	7.685.051
Febrero	586.967	590.292	7.688.376
Marzo	657.788	670.586	7.701.174
Abril	630.427	689.496	7.760.243
Mayo	708.357	720.377	7.772.263
Junio	678.834	698.349	7.791.778
Julio	705.847	726.279	7.812.210
Agosto	567.073	556.270	7.801.407
Septiembre	644.563	638.806	7.795.650
Octubre	680.024	717.716	7.833.342
Noviembre	595.063	700.099	7.938.378
Diciembre	619.845	666.980	7.985.513
Total	7.679.556	7.985.513	

(*) TAM: Media anual móvil, últimos 12 meses.

Sistema Tarifario Integrado

1. Calendario de implantación del Sistema Tarifario Integrado

El proyecto de la integración tarifaria en el conjunto de la región metropolitana de Barcelona, promovido por las administraciones consorciadas, fue aprobado por el Consejo de Administración de la ATM el 15 de noviembre de 2000 y tenía como objetivos:

- Crear un sistema de tarifas fácil de entender y basado en principios aceptados por los usuarios.

- Favorecer la percepción del sistema metropolitano de transporte público colectivo como una red integrada.
- Contribuir a posicionar el transporte público como un sistema atractivo para los usuarios.

El calendario de incorporación al proyecto de los distintos operadores ha sido el siguiente:

Año 2001
Barcelona Bus (antes Asser), Authosa, Autocars R. Font, Autocorb, Autos Castellbisbal, Cingles Bus, Cintoí Bus, Empresa Casas, Empresa Plana, Empresa Sagalés, FGC, Fytsa, Hispano Igualadina, La Vallesana, Martí Colomer, Mohn, Oliveras, Renfe Rodalies (primera corona), Rosanbus, Sarbus, Soler i Sauret, TMB, Transports Generals d'Olesa, Transports Lydia, Transports Públics, Tusgsal y los servicios urbanos de Sabadell (TUS) y Sant Cugat del Vallès (Sarbus y Saiz Tour).
Año 2002
Todos los servicios de Renfe Rodalies, Bus Castellví, 25 Osona Bus (antes E. Pous), Hispano Llacunense, Transports Pujol i Pujol (antes Marestrans), Montferri Hnos. y los servicios urbanos de Castellbisbal (A. Castellbisbal), Mataró (Mataró Bus) y Rubí (Transports Públics), y el servicio de autobús del Puerto de Barcelona (TCC).
Año 2003
Los servicios urbanos de Terrassa (TMESA), El Papiol (Autos Castellbisbal), Granollers (Autobusos de Granollers), Vallirana (Soler i Sauret), Molins de Rei (Molins Bus UTE), Cerdanyola del Vallès (Sarbus), Vilassar-Cabrera de Mar (Empresa Casas), Igualada (TUISA); se integraron también el servicio interurbano instado por el municipio de Mollet del Vallès y los servicios interurbanos de las empresas Hispano Llacunense y SA Masats Transports Generals.
Año 2004
Trambaix y Trambesòs. Se integraron los servicios interurbanos de CRA La Hispania, SA Autocars Vendrell, SL y La Hispano Hilariencia, SA.
Año 2005
Los servicios interurbanos de Autocars Julià, SL y los servicios urbanos de Cervelló, Sant Vicenç dels Horts, Sant Esteve Sesrovires y la lanzadera de Rubí, entre las estaciones de FGC y Renfe Rodalies de esta ciudad.
Año 2006
Los servicios urbanos de Castellar del Vallès (Martí i Renom) y de Vilanova i la Geltrú (TCC, SA) y la línea PR4 de El Prat de Llobregat a ZAL (TCC, SL).
Año 2007
Los servicios urbanos de Manresa (Manresa Bus) y Els Hostalets de Pierola (Montferri Hnos.).
Año 2008
Los servicios urbanos de Vilafranca del Penedès (La Hispano Igualadina, SA), de Sitges (TCC 2, SL), de Sant Sadurní d'Anoia (TCC 2, SL) y de El Masnou (Transports urbans del Masnou, SL), y los servicios interurbanos instados por los municipios de Barberà del Vallès (Marfina Bus, SA), Corbera de Llobregat (Autocorb, SA) y Piera (Montferri Hermanos, SL).
Año 2009
El servicio urbano de Martorell y los servicios interurbanos de TransBages, SL, Transportes Castellà, SA, Alsina Graells SA, y Polígon Can Sant Joan. Ampliación de los servicios interurbanos de Fytsa, TGO, SA, SA Masats, La Hispano Igualadina, SA, La Hispano Llacunense, SA y Montferri Hnos, SL. Ampliación de la zonificación del sistema tarifario integrado en 51 nuevos municipios, incluyendo así todos los municipios de las comarcas del Bages y Anoia.
Año 2010
El 4 de octubre se integró el servicio interurbano Bages Exprés UTE.

Sistema Tarifario Integrado

2. Zonificación del Sistema Tarifario Integrado

Actualmente el territorio del sistema tarifario integrado del área de Barcelona alcanza un total de 253 municipios y una población de más de 5,5 millones de habitantes.

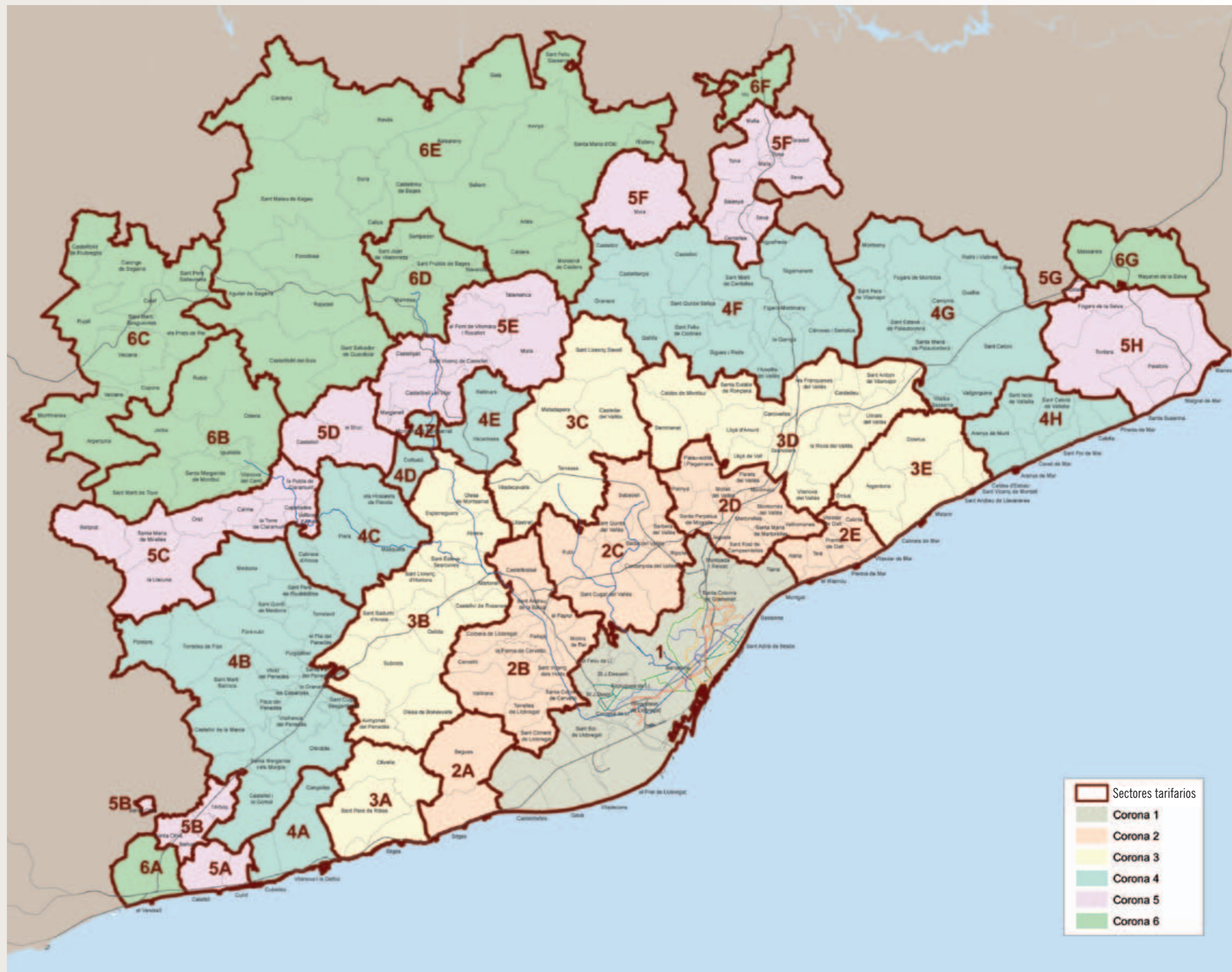
El territorio se ha dividido en 6 coronas tarifarias y distintos sectores.

Las coronas son concéntricas alrededor de la corona 1, formada por los 18 municipios del ámbito de la EMT, y se definen en función de la distancia kilométrica. Los sectores se han establecido en base a los distintos corredores de tráfico, evitando dividir las áreas de influencia de las capitales y demás polaridades comarcales.

Se denomina zona tarifaria al área resultante de la intersección de coronas y sectores.

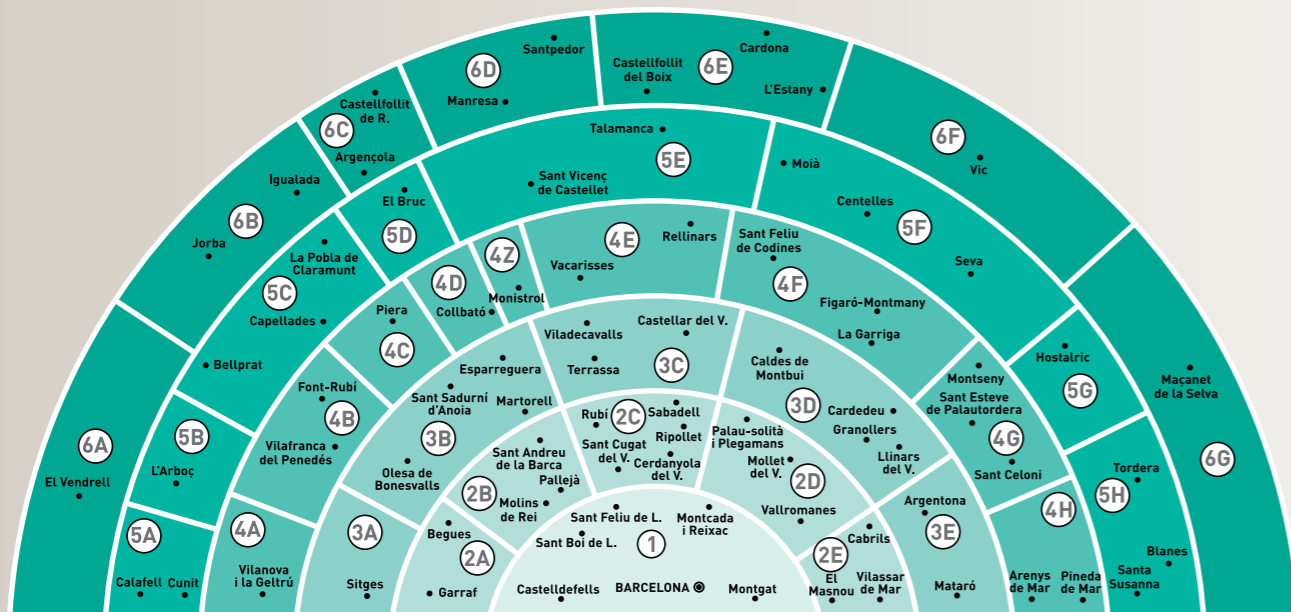


Arriba, bus interurbano de la línea Corbera - Hospital Moisès Broggi. Abajo, bus urbano en Sabadell.



Sistema Tarifario Integrado

Zonificación del STI



Relación de los municipios integrados y zona tarifaria a la que pertenecen

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

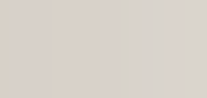









Estación Plaza Molina.

Sistema Tarifario Integrado

3. Gama de títulos integrados y tarifas

Gama de títulos

	Billete sencillo Título unipersonal, no integrado.
	T-10 10 desplazamientos integrados en todos los modos de transporte según las zonas a atravesar (de 1 a 6 zonas). Título multipersonal y horario.
	T-50/30 50 desplazamientos integrados en los diferentes modos de transporte según las zonas a atravesar (de 1 a 6 zonas). Validez: 30 días consecutivos desde la primera cancelación. Título unipersonal y horario.
	T-Familiar 70 desplazamientos integrados en todos los modos de transporte según las zonas a atravesar (de 1 a 6 zonas). Validez: 30 días consecutivos desde la primera cancelación. Título multipersonal y horario.
	T-Mes Desplazamientos ilimitados en todos los modos de transporte según las zonas a atravesar (de 1 a 6 zonas). Validez: 30 días consecutivos desde la primera cancelación. Título personalizado mediante DNI, NIE o pasaporte.
	T-Trimestre Desplazamientos ilimitados en todos los modos de transporte según las zonas a atravesar (de 1 a 6 zonas). Validez: 90 días consecutivos desde la primera cancelación. Título personalizado mediante DNI, NIE o pasaporte.
	T-Jove Desplazamientos ilimitados en todos los modos de transporte según las zonas a atravesar (de 1 a 6 zonas). Validez: 90 días consecutivos desde la primera cancelación. Título personalizado mediante DNI, NIE o pasaporte para personas menores de 25 años.
	T-Dia Desplazamientos ilimitados en todos los modos de transporte según las zonas a atravesar (de 1 a 6 zonas). Validez: 1 día desde la primera cancelación hasta la finalización del servicio de transporte. Título unipersonal.

Los precios aprobados por parte del Consejo de Administración de ATM para el ejercicio 2010 y que estuvieron vigentes hasta el 30 de junio son los siguientes:

Tarifas 2010 (hasta el 30 de junio)

	1 zona	2 zonas	3 zonas	4 zonas	5 zonas	6 zonas
T-10	7,85	15,70	21,40	27,50	31,60	33,60
T-50/30	32,10	53,85	75,60	94,00	111,00	123,50
T-Familiar	46,30	65,25	89,50	109,50	126,00	136,00
T-Mes	48,85	70,45	95,20	113,00	130,00	138,50
T-Trimestre	134,10	194,50	263,00	313,00	356,50	369,50
T-Jove	114,00	165,00	221,50	266,00	302,50	314,00
T-Dia	5,90	9,30	11,75	13,25	15,00	16,80

Dado que la Ley 26/2009, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2010 establecía en el artículo 79 la revisión del tipo impositivo del IVA reducido del 7% al 8% a partir del día 1 de julio de 2010,

se aplicó el incremento del tipo impositivo del IVA en los diferentes títulos de transporte bajo la potestad tarifaria de la ATM. Los precios fueron los siguientes:

Tarifas 2010 (a partir del 1 de julio)

	1 zona	2 zonas	3 zonas	4 zonas	5 zonas	6 zonas
T-10	7,95	15,85	21,60	27,75	31,90	33,90
T-50/30	32,40	54,35	76,30	94,90	112,00	124,50
T-Familiar	46,75	65,85	90,35	110,50	127,00	137,00
T-Mes	49,30	71,10	96,10	114,00	131,00	140,00
T-Trimestre	135,50	196,50	265,50	316,00	360,00	373,00
T-Jove	115,00	166,50	223,50	268,50	305,50	317,00
T-Dia	6,00	9,40	11,85	13,35	15,15	16,95

Tarjeta T-Jove

En los últimos años se ha ampliado la edad de utilización del abono trimestral para jóvenes, inicialmente válido hasta los 21 años, con un consiguiente incremento en su uso. Desde el 1 de enero de 2010, la tarjeta T-Jove es válida para todos los jóvenes hasta los 25 años.

Durante el 2010 se han vendido más de 44.000 títulos, suponiendo un incremento de casi el 24% respecto al año anterior. La utilización de este título de transporte casi ha alcanzado la cifra de 9,5 millones de validaciones, el 17% más que en 2009.

Títulos T-Jove	Año 2009	Año 2010	↑2010/2009	
			Abs.	%
Validaciones	8.057.356	9.459.183	1.401.827	17,4
Número de títulos adquiridos	35.660	44.121	8.461	23,7

Sistema Tarifario Integrado

Tarjetas con descuento para familias numerosas

En diciembre de 2009 el Consejo de Administración de la ATM, en desarrollo de la Orden PTO/179/2009, de 6 de abril, aprobó la creación de una gama de títulos para familias numerosas con descuentos, sobre el precio del título de referencia del sistema tarifario integrado, del 20% para familias numerosas de categoría general, y del 50% para familias numerosas de categoría especial.

La gama de títulos para familias numerosas, todos ellos personalizados mediante el DNI y el carné de familia numerosa, es la siguiente:

- T-Mes FN general
- T-Mes FN especial
- T-Trimestre FN general

- T-Trimestre FN especial
- T-Jove FN general
- T-Jove FN especial

Durante el año 2010 han sido adquiridos más de 27.000 títulos con descuento y se han realizado más de 2,8 millones de validaciones en la red de transporte.

Títulos con descuento FN	Año 2010
Validaciones	2.844.686
Número de títulos adquiridos	27.325



Estación Vall d'Hebron L5-L3.

Tarjeta T-12

La tarjeta T-12 es un título de transporte, para los niños y niñas de 4 a 12 años, que permite realizar gratuitamente un número ilimitado de viajes en la red de transporte público del sistema tarifario integrado, dentro de la misma zona tarifaria donde resida el niño o la niña.

La tarjeta T-12 tiene un coste de emisión y gestión que se repercute al usuario en su primera emisión, mientras que las renovaciones son sin coste para el beneficiario y se realizan de forma automática por parte de la Administración.

A 31 de diciembre de 2010 el número de tarjetas emitidas era de 57.898, las cuales presentan la distribución siguiente según el ámbito de residencia:

	Número de solicitudes T-12	%
Barcelona	36.747	63,5%
Resta EMT	13.353	23,1%
Resta STI	7.798	13,5%
Total	57.898	100,0%

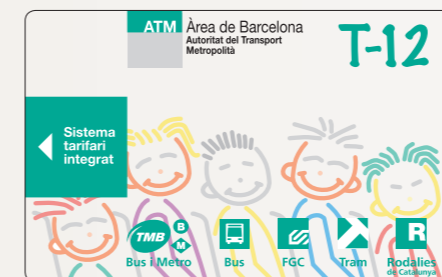


Muestra de la tarjeta T-12.

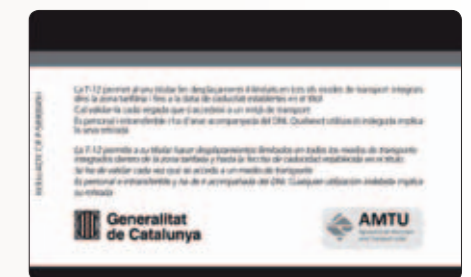
Desde el 14 de septiembre de 2009, fecha de entrada en funcionamiento de la T-12 coincidiendo con el inicio del curso escolar, hasta finales del ejercicio 2010 se han realizado 11,7 millones de validaciones con este título de transporte.

Títulos T-12	Año 2009	Año 2010	↑2010/2009	
			Abs.	%
Validaciones	2.380.335	9.290.884	6.910.549	390,3%

Por modos de transporte, el más utilizado es el autobús urbano y metropolitano, con el 53,6% de las validaciones (incluye TMB), seguido del Metro, con el 34%.



En la 1ª corona del STI.



En el resto del STI.

Sistema Tarifario Integrado

4. Ventas y utilización del Sistema Tarifario Integrado

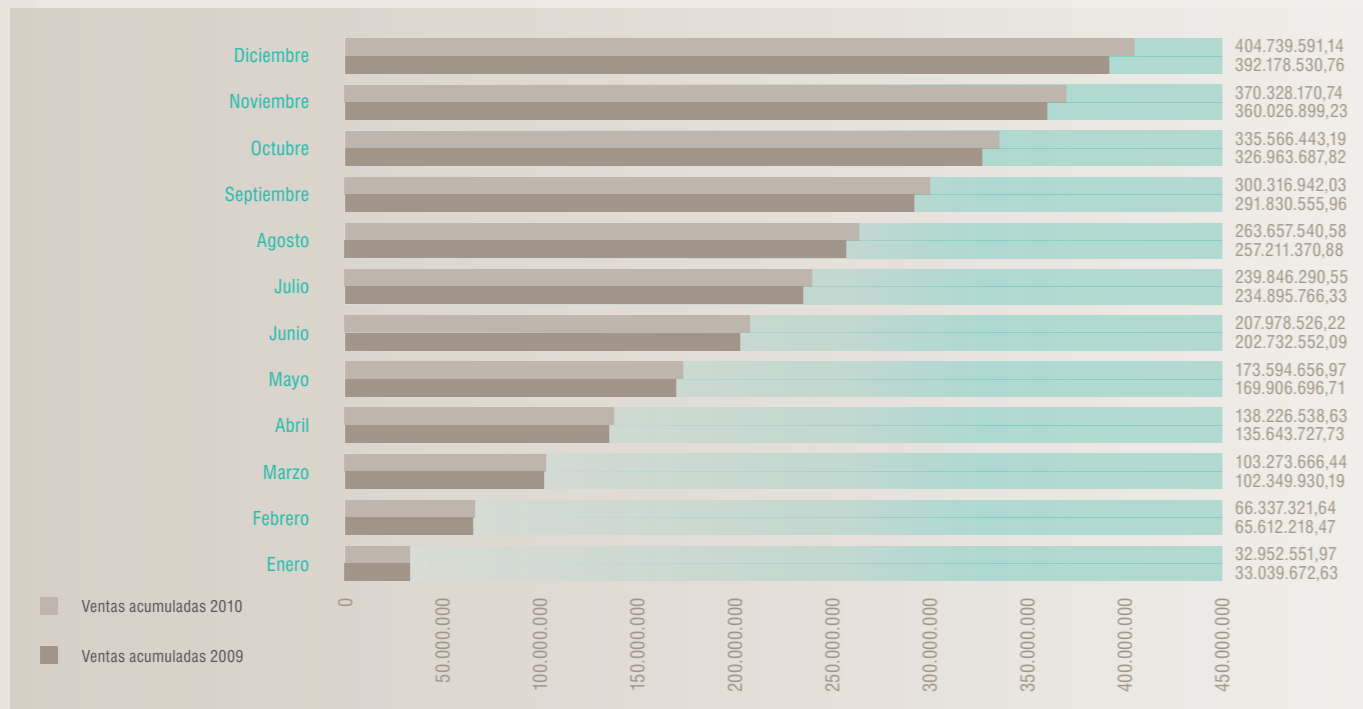
En el año 2010 se han recaudado, por la venta de títulos integrados, 404.739.591,14 € sin IVA.

La recaudación del ejercicio 2010 representa un crecimiento del 3,2% respecto al dato de venta de títulos integrados del

cierre definitivo del año 2009, que fue 392.178.530,76 € sin IVA.

La recaudación mensual acumulada del año 2010 respecto al año 2009 se representa en el siguiente gráfico:

Ventas ATM acumuladas



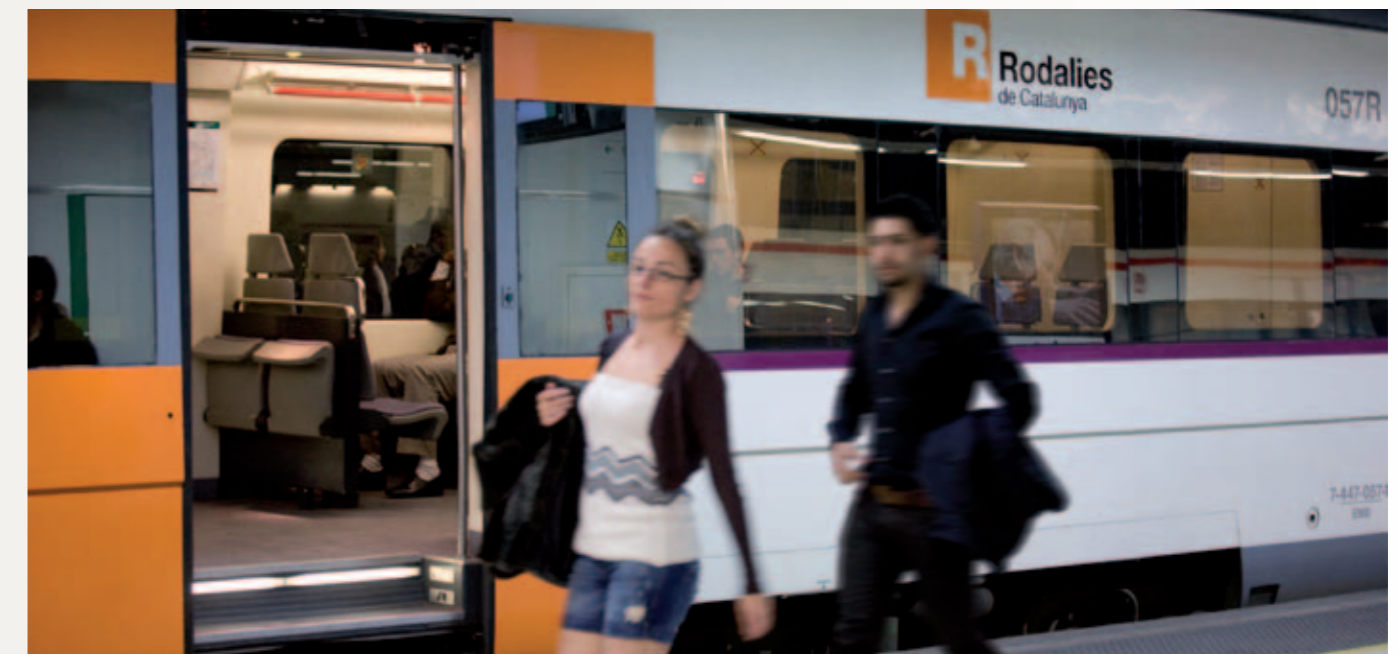
La distribución de la recaudación por títulos integrados y número de zonas ha sido la siguiente:

Venta de títulos integrados por tipo de título y número de zonas

Título	1 zona	2 zonas	3 zonas	4 zonas	5 zonas	6 zonas	Total	%
T-Dia	1.827.998,08	60.045,42	26.495,85	20.557,36	6.970,30	13.263,77	1.955.330,78	0,5%
T-10	240.565.700,95	33.859.754,54	16.968.480,00	5.048.540,28	1.613.641,25	3.751.392,76	301.807.509,79	74,6%
T-50/30	44.730.300,00	8.863.919,06	4.249.967,96	1.281.959,90	208.169,78	265.427,79	59.599.744,49	14,7%
T-Mes	24.131.114,99	2.675.046,46	801.233,65	313.159,97	91.408,16	168.123,52	28.180.086,75	7,0%
T-Esdeveniment	329.960,24	0,00	13.263,89	0,00	0,00	151.622,23	494.846,35	0,1%
T-Trimestre	1.617.649,45	487.367,11	80.626,64	40.080,13	16.662,62	30.735,71	2.273.121,66	0,6%
T-Jove	2.482.748,56	2.109.405,49	778.017,61	496.216,59	98.132,33	301.709,23	6.266.229,82	1,5%
T-Familiar	1.608.940,96	450.560,21	180.768,49	116.855,37	44.834,51	40.635,51	2.442.595,06	0,6%
T-Mes FNG	346.968,23	88.968,10	42.072,84	22.298,23	4.758,48	8.290,20	513.356,09	0,1%
T-Trimestre FNG	30.602,52	13.967,26	5.506,32	2.340,57	0,00	1.381,41	53.798,09	0,0%
T-Jove FNG	278.707,52	207.591,12	90.071,57	46.738,03	11.313,02	28.410,75	662.832,01	0,2%
T-2 comerç	8.381,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8.381,02	0,0%
T-Mes FNE	104.494,75	37.243,20	15.882,48	5.173,00	727,88	1.166,10	164.687,40	0,0%
T-Trimestre FNE	13.419,24	4.729,21	1.351,99	585,15	166,67	172,69	20.424,94	0,0%
T-Jove FNE	62.465,78	74.855,98	11.176,56	5.593,64	1.272,60	3.815,41	159.179,96	0,0%
Bescanvi X-PRESS	137.466,91						137.466,92	0,0%
Total	318.276.919,20	48.933.453,15	23.264.915,84	7.400.098,23	2.098.057,58	4.766.147,08	404.739.591,14	100,0%
Total en %	79,4%	11,7%	5,6%	1,8%	0,5%	1,1%		



Metro Badalona L2.



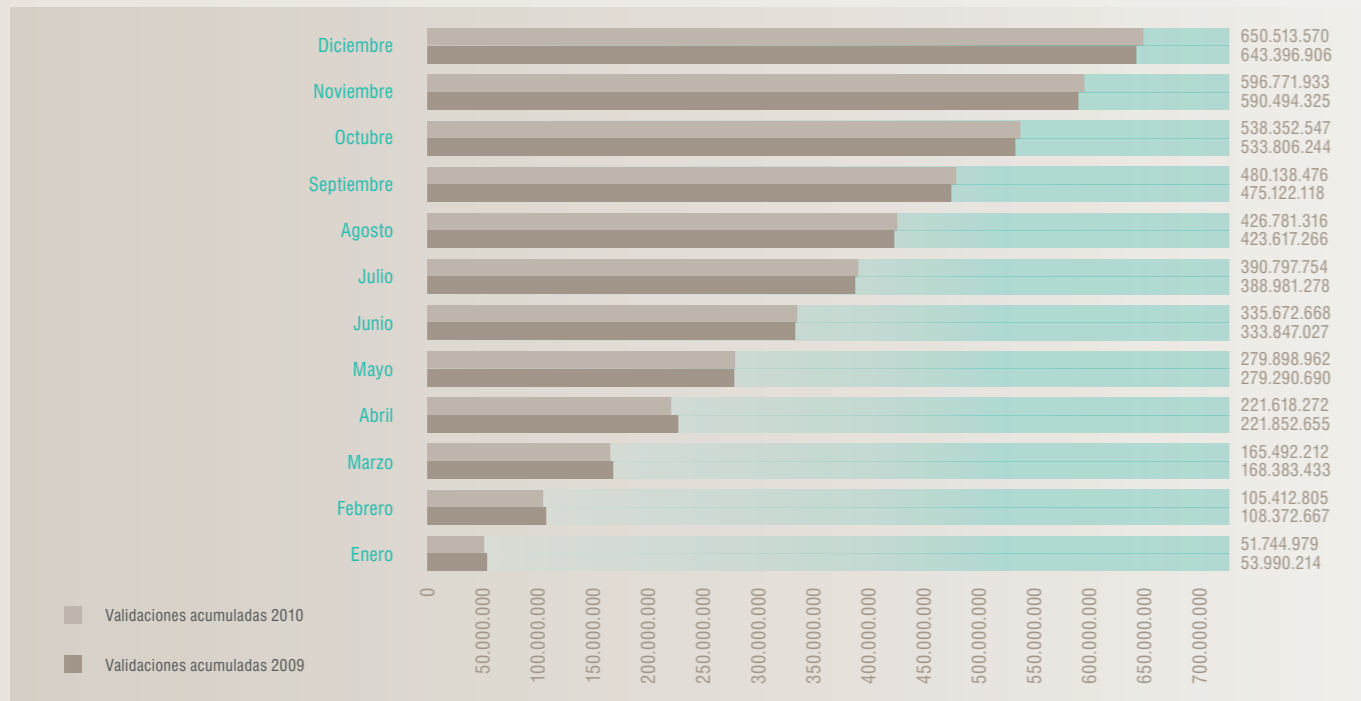
Tren de Rodalies en Sants Estació.

Sistema Tarifario Integrado

Las validaciones efectuadas con títulos integrados ATM durante el año 2010 han sido 650.513.570. Ello supone un incremento del 1,1% respecto a las validaciones del ejercicio 2009, que fueron 643.396.906.

Las validaciones mensualmente acumuladas del año 2010 respecto al año 2009 se representan en el siguiente gráfico:

Validaciones ATM acumuladas



Del total de validaciones de títulos ATM en el 2010, la T-10 representa el 69,4% de los viajes con títulos integrados, seguida de la T-50/30 que representa el 16,4% y de la T-Mes, que supone el 9,4% de las validaciones. Tal como

muestra el siguiente cuadro, los títulos de una zona representan el 86,6% de las validaciones y los de dos zonas el 8,8%.

Validaciones de títulos ATM 2010 por tipo de título y número de zonas

Título	1 zona	2 zonas	3 zonas	4 zonas	5 zonas	6 zonas	Total	%
T-Dia	1.537.329	32.425	12.799	8.433	3.147	4.464	1.598.597	0,25%
T-10	395.822.217	35.500.407	13.663.767	3.211.608	947.132	2.100.872	451.246.003	69,37%
T-50/30	88.194.097	12.432.960	4.397.785	1.084.601	186.153	166.964	106.462.560	16,37%
T-Mes	54.867.508	4.458.882	1.020.815	288.951	125.928	119.463	60.881.547	9,36%
T-Esdeveniment	371.133	0	7.424	0	0	0	378.557	0,06%
T-Trimestre	3.073.962	649.286	108.469	56.889	22.412	353.001	4.264.019	0,66%
T-Jove	5.010.680	2.922.339	842.225	391.712	75.292	216.935	9.459.183	1,45%
T-Familiar	2.981.489	707.300	223.570	96.360	37.244	34.060	4.080.023	0,63%
T-Mes FNG	832.222	128.269	48.778	18.074	3.843	13.884	1.045.070	0,16%
T-12	9.290.884	0	0	0	0	0	9.290.884	1,43%
T-Trimestre FNG	63.355	15.468	4.825	1.659	328	1.234	86.869	0,01%
T-Jove FNG	496.759	256.416	84.458	35.258	7.083	19.942	899.916	0,14%
T-2 Comerç	7.511	0	0	0	0	0	7.511	0,00%
T-Mes FNE	335.033	77.373	28.412	7.170	1.701	879	450.568	0,07%
T-Trimestre FNE	34.904	7.657	1.862	1.183	138	311	46.055	0,01%
T-Jove FNE	167.233	121.875	15.874	6.400	1.333	3.493	316.208	0,05%
Total	563.086.316	57.310.657	20.461.063	5.208.298	1.411.734	3.035.502	650.513.570	100,00%
Total	86,6%	8,8%	3,1%	0,8%	0,2%	0,5%	100,00%	

Se presenta a continuación la evolución de la distribución de validaciones entre títulos integrados desde el inicio de la integración tarifaria.

Evolución de validaciones de los títulos integrados

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
T-10	71,80%	72,34%	72,18%	71,80%	71,58%	71,39%	71,05%	69,42%	70,22%	69,37%
T-50/30	11,70%	13,33%	13,32%	13,70%	14,73%	15,73%	15,56%	18,31%	16,94%	16,37%
T-Mes	16,32%	12,30%	11,90%	11,69%	10,94%	10,06%	9,64%	9,47%	9,51%	9,36%
Otros ATM	0,18%	2,03%	2,60%	2,81%	2,75%	2,82%	3,75%	2,80%	3,34%	4,90%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%



Bus urbano en Terrassa.

Sistema Tarifario Integrado



Bus urbano en Barcelona.

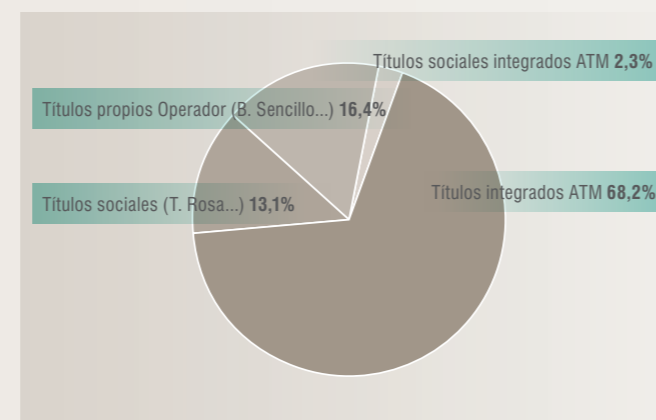
Durante 2010 la demanda de transporte público en el ámbito del sistema tarifario integrado del área de Barcelona ha ascendido a 922,3 millones, que representan casi 8 millones más de validaciones que en 2009.

La utilización de los títulos integrados ATM es el 70,5% del total de validaciones que se realizan en el sistema de transporte público.

De los 922,3 millones de viajes realizados en 2010 en el sistema de transporte público del área de Barcelona, 650,5 millones se efectuaron con títulos ATM, 121,2 millones con títulos sociales (tarjeta rosa, etc.) y 150,6 millones con títulos no integrados, propios de los distintos operadores (incluye el billete sencillo).

Cabe destacar el creciente peso de los títulos sociales ATM (T-12, T-Jove y títulos para familias numerosas), con más de 21,6 millones de viajes durante 2010.

Distribución por título de transporte. Año 2010



5. Índice de intermodalidad

La intermodalidad de los títulos integrados es bastante estable desde 2005. En 2010, de cada 100 desplazamientos realizados con títulos integrados, casi 24 realizaron cadena modal.

El índice de intermodalidad es distinto en función del título de transporte y del número de zonas del título. Para los títulos más utilizados, T-10 y T-50/30, la intermodalidad de la T-10 de una zona es del 18,34% y la de la T-10 de más de una zona, del 49,21%. Por lo que se refiere a la T-50/30, la intermodalidad es del 22,68% para la T-50/30 de una zona y del 53,65% para más de una zona.

Porcentaje %	2008	2009	2010
T-10 de una zona	18,55%	19,10%	18,34%
T-10 de más de una zona	49,20%	48,96%	49,21%
T-50/30 de una zona	22,65%	23,67%	22,68%
T-50/30 de más de una zona	53,50%	53,28%	53,65%
Intermodalidad total	23,30%	23,92%	23,68%

La evolución del índice de intermodalidad de cada uno de los títulos integrados durante los últimos ejercicios se presenta en la siguiente tabla:

Evolución del índice de intermodalidad

	Índice 2005 (%)	Índice 2006 (%)	Índice 2007 (%)	Índice 2008 (%)	Índice 2009 (%)	Índice 2010 (%)
T-Día	10,59	10,79	10,74	10,44	10,84	14,42
T-10	21,38	21,92	21,82	21,36	21,88	21,29
T-50/30	27,72	28,76	28,22	26,31	27,48	26,85
T-Mes	23,74	24,56	24,53	23,90	25,15	25,60
T-Trimestre	22,91	23,40	23,28	23,02	24,78	27,34
T-Jove	23,72	24,04	24,27	24,31	27,27	29,14
T-Familiar	22,36	23,63	23,62	22,85	23,81	24,46



Intercambiador La Sagrera.

Financiamiento del sistema

Contrato programa AGE-ATM 2009-2010

El contrato programa 2009-2010 entre la Administración General del Estado y la Autoritat del Transport Metropolità se firmó el día 26 de julio de 2010, habiéndose aprobado previamente por el Consejo de Administración de la ATM y el Consejo de Ministros, así como por los órganos de gobierno de las Administraciones Consorciadas: el Gobierno de la Generalitat de Catalunya, el Plenario del Ayuntamiento de Barcelona y el Consejo Metropolitano de la Entitat Metropolitana del Transport.

Las principales cifras del contrato programa AGE-ATM de los años 2009-2010 y su comparación con los datos de liquidación del anterior contrato programa AGE-ATM del bienio 2007-2008 se resumen a continuación:



Total contrato programa. En millones de €*	Liquidación CP 2007-2008	CP 2009-2010	% variación
Necesidades brutas (coste total)	2.134,226	2.444,520	14,5%
Ingresos tarifarios	925,133	979,386	5,9%
Necesidades netas a subvencionar	1.209,093	1.465,134	21,2%

*No incluye el coste y financiamiento de Rodalies en Catalunya.

El coste del sistema ha crecido el 14,5%, básicamente debido a la mejora y ampliación de la oferta. El incremento de los ingresos derivados de las tarifas es del 5,9%, por la situación de la demanda y por una contención de tarifas. Por ello, crecen en el 21,2% las necesidades a subvencionar por parte de las administraciones públicas.

Subvenciones de las administraciones públicas

Las subvenciones a aportar en este período por parte de las distintas administraciones, así como su aplicación en el conjunto de empresas de transporte del sistema, se recogen en el siguiente cuadro.

La ATM actúa como rúcula financiera del sistema, tanto por lo que se refiere a la recaudación de los ingresos tarifarios por títulos integrados (T-10, T-50/30, T-Mes, etc.) como por lo que respecta al reparto de las subvenciones recibidas de las administraciones entre todos los operadores del sistema.

El conjunto de subvenciones anuales de las distintas administraciones supone un incremento del 21% respecto al contrato programa 2007-2008, y del 55% respecto al contrato programa 2002-2004.



Arriba, tranvía Zona Universitària - Francesc Macià. Abajo, control en la estación de La Sagrera.

Subvenciones 2009-2010

Origen		ATM	Aplicación	
313	Estado (AGE)	→	TMB	807
571	Generalitat de Catalunya	→	FGC	164
167	Ayuntamiento de Barcelona	→	G. indirecta EMT	192
183	EMT	→	Bus DGT	63
231	Aportaciones diferidas	→	Tranvías (tarifa técnica)	95
			Buses urbanos AMTU, Renfe, otros	62
			Inversión infraestructura tranvías	82
1.465				1.465

Millones de euros.

Dentro del bloque de aportaciones diferidas están incluidos los siguientes conceptos:

- Una partida de 50 millones de euros para el año 2010, que el Estado ha abonado a la Generalitat de Catalunya. Esta partida se incluyó en el acuerdo de valoración de los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril de cercanías prestados por Renfe-Operadora en Barcelona, que se tomó en la Comisión Mixta de Asuntos Económicos y Fiscales Estado - Generalitat de Catalunya (CMAEF).
- Una partida plurianual de 25,5 millones de euros que el Pleno del Ayuntamiento de Barcelona aprobó el 26 de marzo de 2010.

Cabe señalar que dentro de las necesidades a subvencionar se incluyen nuevas inversiones de TMB y FGC, que ascienden a un importe de 254 millones de euros en el período 2009-2010 y se distribuyen en los siguientes conceptos:

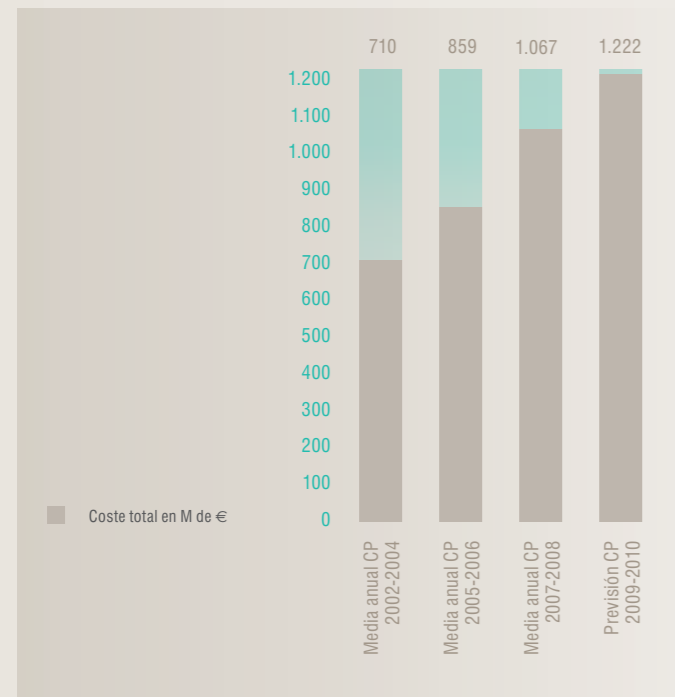
Nuevas inversiones	Millones de €
Grandes actuaciones en material móvil de metro	18,562
Estaciones y escaleras mecánicas de metro	14,738
Gran mantenimiento y seguridad de metro	19,761
Sistema de alimentación eléctrica y telecontrol de metro	13,466
Otras actuaciones en metro	16,393
Renovación de flota de bus	30,696
Cocheras de bus	6,113
Otras actuaciones en bus	2,259
Sistemas de información y telecomunicaciones de TMB	19,360
Otras inversiones de TMB	4,985
Material de transporte de FGC	68,422
Maquinaria, instalaciones y utillaje de FGC	22,128
Edificios y otras construcciones de FGC	7,555
Resto de inversiones de FGC	9,162
Total nuevas inversiones de TMB y FGC	253,600

Financiamiento del sistema

Evolución del coste del sistema de transporte público en la RMB

La comparativa entre los últimos cuatro contratos programa AGE-ATM permite ver que el coste del sistema de transporte público en la región metropolitana de Barcelona ha pasado de 710 millones de euros de media anual en el contrato programa 2002-2004 a 1.222 millones de euros de media anual en el contrato programa 2009-2010, lo que supone incrementar la cifra en el 72% en estos últimos años.

Evolución del coste del sistema



Evolución del financiamiento del sistema de transporte público en la RMB

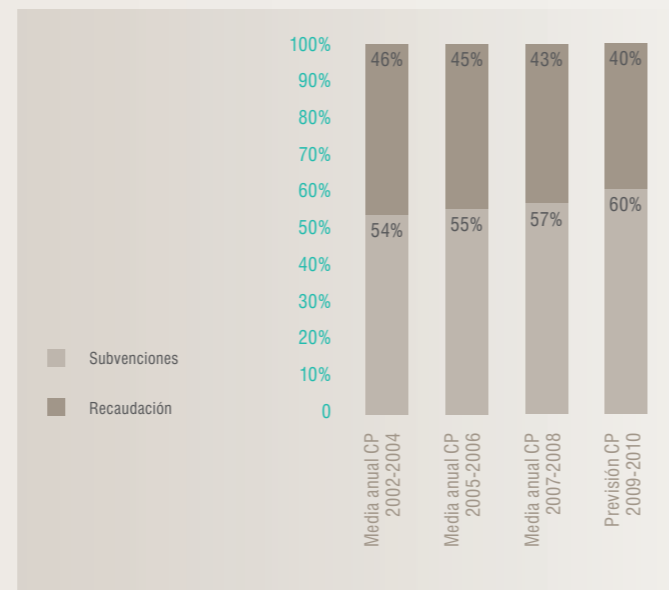
El coste del sistema de transporte público en la RMB tiene dos vías de financiamiento: la recaudación derivada de la venta de títulos de transporte y las subvenciones que aportan las administraciones públicas.

En el cuadro siguiente se detalla la evolución del financiamiento del sistema a través de las subvenciones y de la recaudación (tarifas) en los últimos contratos programa suscritos por la ATM.

Millones de €	Mediana anual CP 2002-2004	Mediana anual CP 2005-2006	Mediana anual CP 2007-2008	Mediana anual CP 2009-2010
Subvenciones	386	474	605	733
Recaudación	324	385	463	490
Coste total	710	859	1.067	1.222

Así, en los últimos años, el peso relativo de las tarifas ha pasado de ser el 46% al 40% del financiamiento del transporte público, mientras que las subvenciones de las administraciones públicas han aumentado del 54% al 60%, tal como muestra el siguiente cuadro:

Evolución de la financiación



Se pone de manifiesto el gran esfuerzo de las administraciones catalanas en el financiamiento del sistema de transporte público metropolitano que ha permitido llevar a cabo actuaciones tan importantes como la implantación del sistema tarifario integrado, la puesta en servicio de la nueva red de tranvías, el programa de renovación de material móvil, tanto en Metro de Barcelona como en FGC, y todo el conjunto de programas de mejora de las distintas redes de autobús.



Bus interurbano, línea Ripollet - Cerdanyola.

Evolución de las consignaciones presupuestarias de las administraciones en los contratos programa AGE-ATM en el período 2003-2010

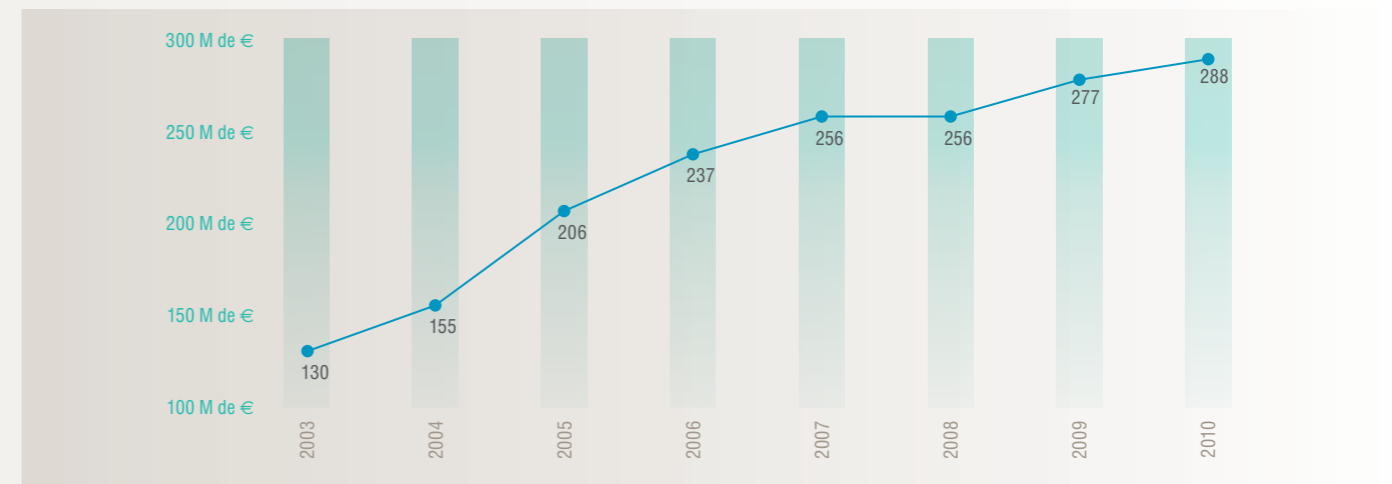
El siguiente gráfico muestra el esfuerzo presupuestario que ha realizado la Generalitat de Catalunya en el financiamiento de los contratos programa AGE-ATM de los últimos años, desde el año 2003 hasta el 2010, de las que se desprende un aumento del 122% al pasar de 130 millones de euros a 288 millones en este período.

Evolución de las consignaciones presupuestarias del resto de administraciones

La consignación presupuestaria de la Administración General del Estado ha pasado de 94 millones de euros en el año 2003 a 150 millones de euros en 2010.

Por lo que se refiere a las administraciones locales (Ayuntamiento de Barcelona y EMT), su consignación presupuestaria ha pasado de 81 millones de euros en el año 2003 a 153 millones de euros en 2010.

Evolución de las aportaciones de la Generalitat de Catalunya



Otras actuaciones

1. Material móvil

Renting de material móvil contratado por la ATM

En el transcurso de los últimos años la ATM ha formalizado las siguientes operaciones de arrendamiento operativo de material móvil, con el objetivo de ampliar y rejuvenecer la flota de trenes de la red de metro:

- Arrendamiento de 39 trenes de la serie 5.000 para las líneas L5, L2 y L3, formalizado con CAF y la Sociedad Arrendadora «Alquiler de Trenes AIE» el día 8 de agosto de 2003.
- Arrendamiento de 50 trenes de la serie 9.000 para la línea L9, formalizado con la sociedad de propósito específico «Arrendadora Ferroviaria, SA» y Alstom Transporte, SA el día 23 de julio de 2004.
- Arrendamiento de 10 trenes de la serie 6.000 para la línea L1 formalizado con CAF y la Sociedad Arrendadora «Trenes en Arrendamiento, AIE» el día 18 de abril de 2005.

El tipo de contrato es de arrendamiento operativo y se establece por un período de 18 años; una vez transcurrido este período la ATM podrá optar por prorrogar el arrendamiento o por adquirir definitivamente los trenes a un precio en torno al 50% del precio inicial.

Cabe destacar que a fecha 1 de marzo de 2010 ya se han firmado las actas de entrega de los 39 trenes de la serie 5.000, de los 10 trenes de la serie 6.000 y de los 50 trenes de la serie 9.000.

Actualmente dichos 99 trenes suministrados circulan por la red de metro de Barcelona:

50 trenes S9.000	39 trenes S5.000	10 trenes S6.000
24 en línea L2 10 en línea L4 16 en línea L9/L10	33 en línea L5 6 en línea L3	10 en línea L1

Otras adquisiciones de material móvil por parte de TMB y FGC

En diciembre de 2008 el Consejo de Administración de la ATM autorizó a FGC y a TMB la adquisición de 24 y 6 trenes respectivamente, en este último caso, destinados a la ampliación de red que supone la entrada en servicio de otros tramos de la línea L9 del metro.

2. Sistema de ayuda a la explotación - SAE

Durante 2010 el Sistema de Ayuda a la Explotación multiflota se ha posicionado como herramienta de regulación de flota plenamente consolidada en el seno de la mayoría de los operadores de transporte público por carretera.

Este sistema está formado actualmente por 933 autobuses regulados por 30 empresas y tres administraciones titulares que disponen de acceso informatizado directo a la información generada por la explotación de los servicios de sus concesionarios. En este sentido se ha producido la incorporación de flotas de grupos empresariales que operan también fuera de nuestro ámbito geográfico, sin generar ningún coste para ATM. Paralelamente se ha incorporado también una flota ajena a la ATM, con el objetivo de aprovechar las sinergias técnicas existentes, también sin coste para ATM y previa autorización de la Generalitat.

En otro orden de temas, durante el ejercicio 2010 se ha producido, por parte de administraciones u otros agentes, un importante despliegue de paneles de información en tiempo real, en paradas de autobús, la mayoría de ellas ubicadas en Barcelona y otros municipios de la EMT (1ª corona). En

todas aquellas paradas donde confluyen líneas gestionadas por el SAE multiflota, se informa de previsiones de todas las llegadas, de manera que el viajero recibe información de todos los operadores de servicio de transporte. Concretamente el SAE multiflota provee información actualmente a más de 500 paradas. Cabe tener presente que este sistema se ha normalizado conjuntamente con los principales sistemas SAE ya presentes en la región metropolitana, TMB y TUSGSAL, de forma que se ha independizado la producción de información en tiempo real de los proyectos de colocación de paneles y/o integración de información en paradas concurridas por distintos operadores. Se ha seguido, de este modo, dando impulso a las medidas del Plan director de movilidad que están relacionadas con la promoción de la gestión informativa en correspondencias.

Paralelamente, existe una demanda creciente de explotación de la información generada por el SAE, como la puntualidad, la regularidad, nuevos indicadores, etc., tanto de los operadores como de la Administración. Por ello desde ATM se

ha apostado por la implantación de un modelo de explotación de la información basada en *Business Intelligence*, que pone a disposición una plataforma sinérgica con avances técnicos de *data mining* al servicio de los usuarios (empresas, titulares) sin necesidad de ser expertos informáticos ni estadísticos. Esta herramienta permite identificar puntos de explotación que hasta el momento podían condicionar los resultados globales, aumenta la agilidad en el diagnóstico de anomalías de funcionamiento del SAE, flexibiliza la generación autónoma de indicadores y libera recursos de los departamentos de sistemas.

Finalmente señalar que el SAE multiflota participa en otros proyectos complementarios de información al viajero. El ejemplo más significativo es el *router* de transporte público de la Generalitat de Catalunya, *MOU-TE*, suministrando la información de las empresas que lo han solicitado en el formato de intercambio que se ha prescrito, poniendo de nuevo de manifiesto las ventajas del SAE multiflota en la garantía de gestión eficiente de recursos.



Estación de Martorell.



Paneles informativos en Sants Estació.

Otras actuaciones

3. SERMETRA, SL

Durante el año 2010 SERMETRA, SL ha mantenido los estándares de calidad de los distintos servicios de mantenimiento de los sistemas a bordo de los autobuses, validación y venta (SVV) y ayuda a la explotación (SAE), sin dejar de procurar la mejora continua en ambos.

Respecto a las relaciones contractuales con los proveedores, durante el último trimestre de 2010 se han llevado a cabo los procedimientos de renovación de los contratos para 2011, realizándose de acuerdo con los principios de publicidad, concurrencia, transparencia, confidencialidad, igualdad y no discriminación, siendo SERMETRA, SL el poder adjudicador. De este modo SERMETRA, SL ha seguido las instrucciones internas de contratación creadas para este proceso y próximos.

Respecto a los operadores, la cifra de clientes de SERMETRA, SL ha aumentado en una empresa, alcanzando los 31 operadores. En este sentido, el número de equipos SVV a finales de 2010 en mantenimiento de SERMETRA era de 1.812, cifra que ha aumentado el 1% respecto al año anterior. En cuanto a mantenimiento de SAE, el número de autobuses era de 688, suponiendo un aumento del 1,5% respecto al 2009.

En relación al sistema de venta y validación, el servicio de mantenimiento correctivo y mantenimiento preventivo de los equipos propone nuevos modelos de mantenimiento para afrontar el envejecimiento gradual del parque de equipos, dado que el 75% de estos tienen más de nueve años de vida. En este sentido se han continuado las actuaciones de protección, renovación y *restyling* de los equipos embarcados para alargar el final de vida útil de los mismos, consiguiendo por tanto ahorros directos en los costes y mejoras en el mantenimiento de la calidad del sistema de gestión de la integración tarifaria de la ATM.

En el sistema de ayuda a la explotación, durante el 2010 los servicios de mantenimiento de primer y tercer nivel han alcanzado un alto grado de operatividad, que se visibiliza en el reducido tiempo de respuesta en cada incidencia abierta por parte de los operadores, en un parque global de autobuses tan importante y geográficamente tan disperso.

Por otro lado SERMETRA, SL se ha involucrado muy activamente en la ayuda a la gestión de la información que proporciona el SAE multiflota en los paneles de información de las distintas administraciones y/o operadores de transporte y otros sistemas complementarios, tanto desde el punto de vista de información en tiempo real como en diferido.



Arriba, bus L97 en Castelldefels. Abajo, estación Badalona Pompeu Fabra.

4. Proyección exterior

EMTA, *European Metropolitan Transport Authorities*

La EMTA es la asociación de autoridades del transporte europeas, de la cual la ATM forma parte.

La primera Asamblea General semestral se celebró en Budapest en abril, y la ATM tuvo el honor de organizar la segunda del año en Barcelona, en noviembre. Previamente se reunió el Comité Ejecutivo de la EMTA (del cual la ATM también forma parte) como reunión preparatoria de la segunda Asamblea General.

La ATM participa también de manera activa en un grupo de trabajo sobre accesibilidad, que se reunió en París y en Madrid.

Mesa de Consorcios y Autoridades de Transporte Público de España

La Mesa de Consorcios y Autoridades de Transporte Público de España se reunió en cuatro ocasiones: Palma de Mallorca, Sevilla, Pamplona y Barcelona. Esta última reunión tuvo lugar el día anterior a la Asamblea de EMTA, organizada por la ATM en noviembre, facilitando la presencia de varias autoridades españolas miembros de ambas organizaciones.

Observatorio de la Movilidad

El Observatorio de la Movilidad es un grupo de trabajo promovido por los Ministerios de Medio Ambiente y de Fomento, que reúne las distintas autoridades del transporte españolas. Congrega cerca de veinte regiones metropolitanas. Además de ser un grupo de discusión que organiza seminarios sobre temas de interés para los participantes, edita anualmente el *Observatorio de la Movilidad*, publicación que recoge distintos indicadores de todas las regiones metropolitanas, y se presenta en una de las ciudades miembro.

En 2010 se celebró la VII Jornada, y se presentó la versión del *Observatorio* del año 2008 en Murcia.

Action COST TU0804 Shanti

La Unión Europea viene convocando las llamadas *Action COST* (Cooperación Científica y Técnica), constituidas por expertos en un determinado tema, de distintos países. Entre ellas se cuenta la *Action COST TU0804 Shanti*, acrónimo de *Survey Harmonisation with New Technologies Improvement*, que tiene por objeto el análisis y armonización de las distintas encuestas de movilidad que se llevan a cabo en países de la UE.

Otras actuaciones

En su Comité de Dirección hay un representante de la ATM. La duración prevista del grupo de trabajo es de cuatro años a partir de la reunión de apertura, que fue en 2009. En 2010 se han celebrado reuniones en Namur y Londres.

Otras actividades de proyección exterior

La ATM ha participado en los siguientes eventos:

- ESADE. Barcelona. Participación en un seminario organizado conjuntamente con la Universidad de Leeds sobre *Public Private Partnership*.
- Madrid. Firma de la Carta Europea de la Seguridad Viaria.
- Forum Centraliens sobre *Mobilité durable: une vision pour se déplacer autrement* (Rabat, Marruecos).

Por otra parte, técnicos de la ATM han impartido o participado en los siguientes cursos: Máster profesional de Estudios Territoriales y Urbanísticos de la Escuela de Administración Pública de Catalunya, Máster en Planificación y Dirección de la Movilidad organizado por la Fundación UPC y la Universidad Pompeu Fabra, Curso de Movilidad y Gestión Energética Sostenible aplicada a Centros de Trabajo, en la sede de la CONC, Curso de Planificación de la Movilidad sostenible en el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Barcelona, Curso de Formación de Gestores de Movilidad de la Diputación de Barcelona, Plan de Formación Ambiental 2010 de la Diputación de Barcelona, Cursos de verano de la Universidad del País Vasco –Seminario de Movilidad Sostenible y Movilidad y Transportes Sostenibles en San Sebastián– y Jornadas de Biodiésel 2010 en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales de Barcelona.

Visitas atendidas en la ATM

Se han recibido visitas de distintas organizaciones que han tenido por objeto conocer la actividad de la ATM. En algunos casos, la finalidad era recibir asesoramiento en temas en los que el consorcio es experto; en otros casos se trataba de visitas acogidas por otros organismos, como el Departamento de PTOF, TMB o Tramvia Metropolità, para una presentación general del sistema de transporte, dada su posición central en el entramado institucional del sistema metropolitano de transporte público colectivo.

Las delegaciones recibidas en 2010 han sido:

- Representantes del Departamento de Planificación Urbánística de la ciudad de Hamburgo (Alemania)

- Representantes de la Administración Pública de Transporte Público de California (EUA)
- Consejero de la Embajada de Francia en Madrid
- Representante del Centro de Transporte Sustentable (Méjico)
- Representantes de la división Proximités de la SNCF (Francia)
- Presidente del Parlamento de la provincia de Buenos Aires (Argentina)
- Representante de la Fundación Marshall de Berkeley, California (EUA)
- Presidente de la sociedad operadora del metro de Buenos Aires (Argentina)

- Director general de Transportes de Méjico
- Representantes de la patronal de transportes de Hungría
- Representantes del municipio de Lo Barnechea, en la conurbación de Santiago (Chile)
- Representantes de Ciudad Ho Chi Minh (Vietnam)
- Representantes del distrito de Nanhu (China)
- Representantes de Australia del Sur y la capital Adelaida (Australia)
- Representantes de la ciudad de Bergen (Noruega)
- Miembros de AMIF, Asociación de Alcaldes de Île de France (Francia)

- Sr. Curtis Johnson, experto en urbanismo de la ciudad de Seattle, Washington (EUA)
- Delegación de electos de Noruega
- Representantes políticos de la provincia de Hubei (China)



Estación de Volpelleres.



Información en la estación de Sants.

C3

Estadísticas del sistema



TransMet Cifras 2010

La oferta de transporte público ferroviario durante el año 2010 se vio notablemente mejorada con la entrada en funcionamiento, el 18 de abril, de la línea L10 de Metro, desde La Sagrera hasta Gorg, así como también con la prolongación de la línea L9 hasta La Sagrera, de la línea L2 hasta Badalona / Pompeu Fabra y de la línea L5 hasta La Vall d'Hebron, pasando por El Carmel y El Coll / La Teixonera. En la red FGC entró en servicio la estación de Volpelleres, de la línea S2, en Sant Cugat del Vallès.

En el modo autobús se prolongaron varias líneas y se modificaron itinerarios para servir nuevos equipamientos sanitarios: Hospital Moisès Broggi, en Sant Joan Despí, Parque Sanitario de Sant Joan de Déu, en Sant Boi de Llobregat; la nueva línea al Hospital Comarcal de Terrassa, la prolongación de una línea hasta Parc Taulí de Sabadell, y la creación de nuevos servicios al Hospital de Mollet. Se mejoraron también las conexiones con la Universidad Autónoma de Barcelona, ampliando y creando nuevas expediciones de autobús desde

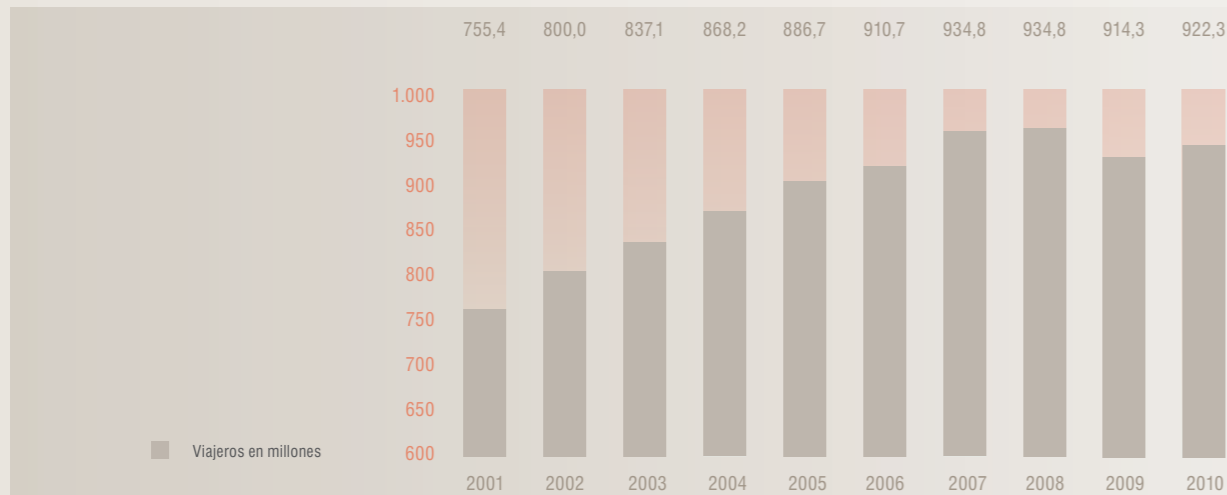
Igualada, Martorell, Granollers, Parets del Vallès, Mollet del Vallès y Santa Perpètua (nueva línea).

Durante 2010 se han contabilizado 922,3 millones de viajes en transporte público, que representa un incremento del 0,9% respecto al ejercicio anterior. La demanda de transporte público inició su recuperación durante el segundo semestre del año.

En transporte ferroviario cabe destacar el notable crecimiento del 5,4% de la demanda de Metro, así como el decremento del 5,8% en Rodalies de Catalunya (Renfe), como consecuencia de las obras en el intercambiador La Sagrera - Meridiana, afectando las líneas R3, R4 y R7 por corte temporal de servicio en el tramo Arc de Triomf - Sant Andreu Arenal.

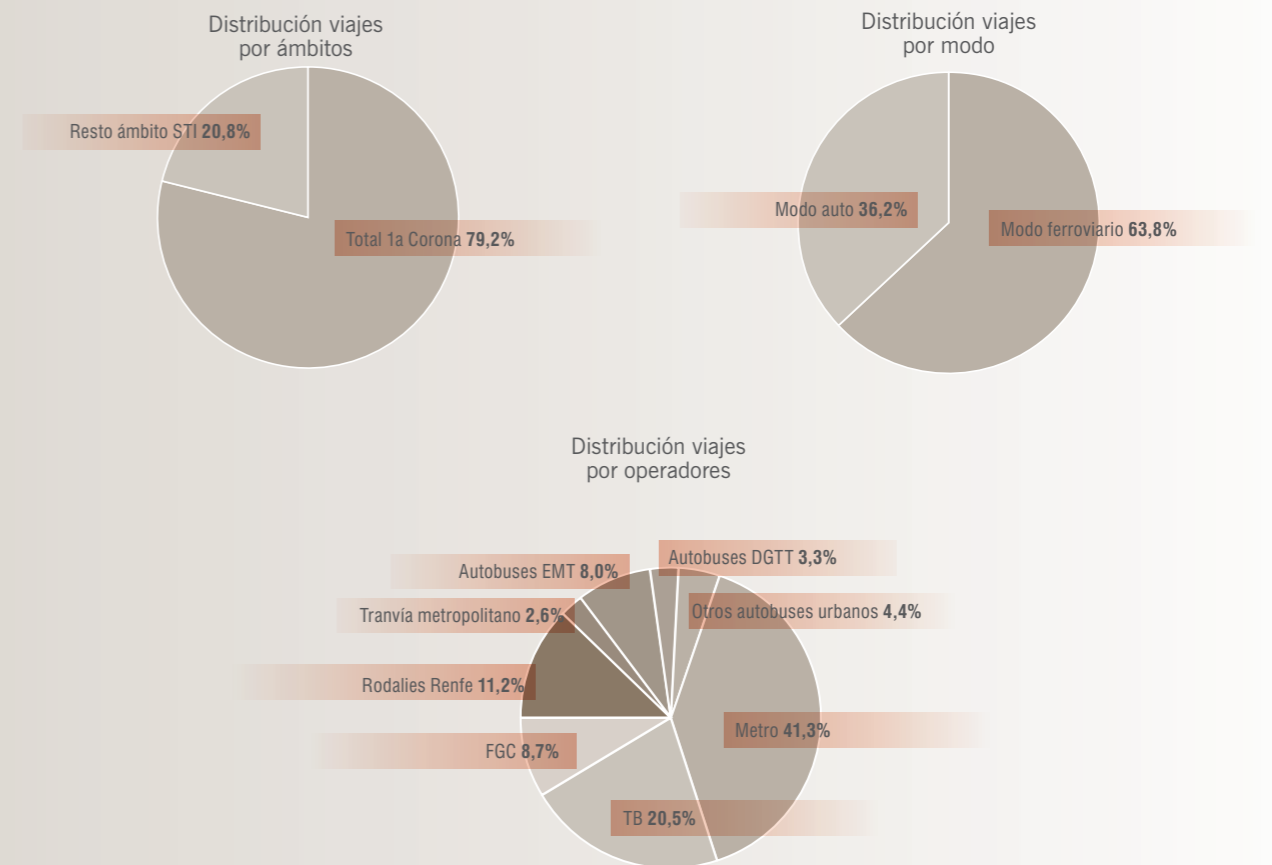
En el modo autobús se produjo una pérdida global de viajeros del 1,5% respecto al mismo período del año 2009, atribuible al incremento de oferta ferroviaria.

Evolución de la demanda de transporte público



TransMet Cifras 2010

	Líneas	Red (km)	Veh-km (millones)	Viajes (millones)	↑demanda 10/09 (%)	Recaudación (M de €)
Metro FMB	7	102,6	87,6	381,2	5,4%	214,92
FGC	2	143,9	32,6	79,9	0,0%	63,15
Rodalies Renfe	5	447,7	99,2	103,7	-5,8%	116,71
Tranvía metropolitano	6	29,1	2,6	23,8	-0,5%	11,77
Subtotal ferroviario	20	723,3	222,0	588,6	2,3%	406,55
Bus TB (Barcelona)	106	932,4	42,4	189,4	-3,3%	115,96
Otros buses 1ª corona	107	1.279,9	36,0	73,4	-0,2%	59,53
Bus interurbano	369	10.533,6	35,9	30,2	4,8%	34,50
Otros buses urbanos	124	1.149,4	14,2	40,7	0,6%	21,34
Subtotal bus	706	13.895,2	128,5	333,7	-1,5%	231,33
Total	726	14.618,5	350,5	922,3	0,9%	637,88



Modo bus	Líneas	Red (km)	Estaciones	Trenes / hora punta y sentido	Veh-km (millones)	Viajes (millones)	Recaudación (M de €)
Primera corona STI							
Metro							
L1		20,7	30	16	19,1	109,8	
L2		13,1	18	22	13,1	42,3	
L3		18,4	26	19	17,8	86,0	
L4		17,3	22	15	14,1	51,2	
L5		18,9	26	20	17,4	85,4	
L11		2,3	5	8	0,4	1,1	
L9/10		11,1	11	18	5,8	4,7	
Funicular Montjuïc		0,8	2	6	nd	0,7	
Subtotal Metro	7	102,6	140	124	87,6	381,2	214,92
FGC							
Línea Barcelona - Vallès		12,0	18	32	6,9	29,0	13,54
Línea Llobregat - Anoia		12,0	11	15	5,7	14,2	6,62
Subtotal FGC	2	24,0	29	47	12,7	43,2	20,16
Rodalies de Catalunya (Renfe)							
R1		29,1	7	10	nd	6,3	
R2		39,0	12	10	nd	7,8	
R3		3,3	6	3	nd	0,9	
R4		26,5	4	8	nd	4,3	
R7			4	nd	0,5		
Subtotal Renfe	5	97,9	29	35	-	19,8	nd
Tranvía metropolitano							
Trambaix	3	15,1	29	13	1,4	15,8	8,16
Trambesòs	3	14,0	27	8	1,3	8,0	3,61
Subtotal tranvía	6	29,1	56	20	2,6	23,8	11,77
Total primera corona STI	20	253,6	254	191	102,9	468,1	246,85
Resto STI							
FGC							
Línea Barcelona - Vallès		32,0	15	22	9,3	28,8	31,78
Línea Llobregat - Anoia		87,0	31	12	10,7	7,8	11,18
Funicular de Gelida		0,9	3	2	0,0	0,1	0,03
Subtotal FGC	2	119,9	49	36	20,0	36,7	42,99
Rodalies de Catalunya (Renfe)							
R1		61,8	16	10	23,7	29,8	
R2		94,8	20	10	36,6	26,1	
R3		56,4	12	3	8,6	4,8	
R4		119,0	28	8	27,7	21,0	
R7		17,8	3	4	2,5	2,2	
Subtotal Rodalies	5	349,8	79	35	99,2	83,9	116,71
Total resto STI	7	469,7	128	71	119,1	120,6	159,70
TOTAL SISTEMA FERROVIARIO	20	723,3	382	228	222,1	588,6	406,55

*Los datos de recaudación de Rodalies de Catalunya (Renfe) son para el total STI. Las líneas R3, R4 y R7 entre el 28 de marzo y el 5 de septiembre se han visto afectadas por el corte del tramo Arc de Triomf - St. Andreu Arenal por las obras del intercambiador La Sagrera - Meridiana.
nd: no disponible

Modo bus	Líneas	Red (km)	Vehículos en servicio	Edad media flota en servicio	Veh-km (millones)	Viajes (millones)	Recaudación (M de €)
Autobuses titularidad EMT							
Transports de Barcelona, SA	106	932,4	891	6,1	42,4	189,4	115,96
Authosa	2	9,0	8	6,3	0,4	2,3	0,82
Mohn, SL	23	405,0	129	5,9	9,6	16,1	8,38
Oliveras, SL	13	137,0	54	7,0	3,5	7,1	3,09
Rosanbus, SL	10	102,0	59	4,7	3,2	9,8	4,40
TCC2, SL	2	25,5	10	7,6	0,5	0,4	0,18
Tusgsal	42	491,0	255	4,1	13,5	31,5	13,97
Soler i Sauret, SA	7	40,0	15	5,0	0,8	1,5	0,57
SGMT, SL	2	34,0	23	1,3	3,6	3,6	16,60
Empresa Sagalés, SA	4	12,4	5	6,1	0,1	0,5	0,15
UTE Julià-Trapsa-Marfina Bus	2	24,0	36	5,1	0,9	0,6	11,37
Total primera corona STI	213	2.212,3	1.485	5,7	78,4	262,8	175,49
Resto STI: bus de titularidad DGTT - transporte interurbano							
Autocars R. Font, SA	10	163,2	11	6,0	0,8	1,0	0,87
Cingles Bus, SA	25	552,0	19	5,6	1,8	1,2	1,28
Cintoi Bus, SL	10	381,0	35	6,9	2,3	1,0	1,73
CRA La Hispania, SA	20	373,0	19	5,7	1,7	1,9	1,95
Empresa Casas, SA	17	318,0	30	8,7	3,1	3,0	3,75
Empresa Sagalés, SA	60	1.321,0	38	5,4	3,5	2,7	2,87
Empresa Plana, SL	4	146,8	11	7,0	0,8	1,3	1,20
FYTSA	30	846,0	33	5,3	3,1	2,7	3,33
La Hispano Igualadina, SA	39	1.867,0	52	4,5	2,0	1,7	3,28
La Vallesana, SA	10	179,0	13	6,5	1,3	1,1	0,98
Sarbus (Marfina Bus, SA)	15	333,0	42	6,9	4,0	4,4	4,15
Soler i Sauret, SA	26	481,0	41	3,5	2,4	2,9	2,53
Transportes Castellà, SA	18	679,0	16	6,2	0,9	0,4	0,50
Otros (19)	85	2.893,6	144	6,7	8,3	5,0	6,07
Total interurbano resto STI	369	10.533,6	504	6,1	35,9	30,2	34,50
Resto STI: bus de titularidad municipal - transporte urbano							
Autobuses de Granollers	4	20,1	7	4,6	0,5	1,4	0,97
CTSA-Mataró Bus	8	40,0	23	5,2	1,2	4,8	2,76
CTSA-Rubí Bus	6	41,7	12	6,7	0,8	1,3	0,61
Manresa Bus, SA	8	36,0	14	6,0	0,7	2,1	1,10
Sarbus+Saíz (Sant Cugat)	12	88,1	18	4,7	1,3	1,4	0,54
TCC (Vilanova i la Geltrú)	4	19,7	10	6,0	0,6	0,9	0,54
TMESA (Terrassa)	14	225,4	52	7,8	2,8	12,0	5,40
TUS, S. Coop. CL (Sabadell)	13	114,5	58	8,9	3,1	13,5	7,05
Otros (19)	55	563,9	60	5,5	3,1	3,2	2,37
Total otros autobuses urbanos	124	1.149,4	254	6,1	14,2	40,7	21,34
TOTAL SISTEMA BUS	706	13.895,2	2.243	6,0	128,5	333,7	231,33

Encuesta de movilidad en día laborable EMEF 2010

Número de desplazamientos

La encuesta de movilidad en día laborable estudia los hábitos de movilidad de la población de 16 años o más. Es una encuesta anual telefónica que en 2010 se realizó, en otoño, en el ámbito de la región metropolitana de Barcelona.

Se ha recogido información relativa a los desplazamientos realizados el último día laborable anterior a la encuesta: de lunes a viernes no festivos. Los principales resultados, sobre una muestra de 5.793 personas, se exponen a continuación.



Excluyendo los desplazamientos *in labore* –desplazamientos que se realizan en el ejercicio de la profesión, como es el caso de transportistas y mensajeros, conductores de bus y taxi, actividades comerciales, etc.–, el cómputo diario de desplazamientos realizados en la RMB es de 16.269.085. Sobre esta cifra se llevan a cabo las explotaciones de la encuesta.

Motivo de los desplazamientos

La movilidad personal significa más del doble de la movilidad ocupacional. La distribución según el motivo que da origen a los desplazamientos es la siguiente:

Motivo del desplazamiento	Desplazamiento	Porcentaje
Trabajo	2.282.232	14,0%
Estudios	605.992	3,7%
Movilidad ocupacional	2.888.224	17,8%
Compras	1.657.884	10,2%
Médico/hospital	347.419	2,1%
Visitar amistad/familia	600.236	3,7%
Acompañar personas	1.267.169	7,8%
Gestiones personales	723.681	4,4%
Ocio/diversión/comidas/deporte	1.101.217	6,8%
Pasear	686.965	4,2%
Movilidad personal	6.384.572	39,2%
Regreso al domicilio ocupacional	2.096.930	12,9%
Regreso al domicilio personal	4.899.358	30,1%
Regreso al domicilio	6.996.288	43,0%
TOTAL	16.269.085	100,0%

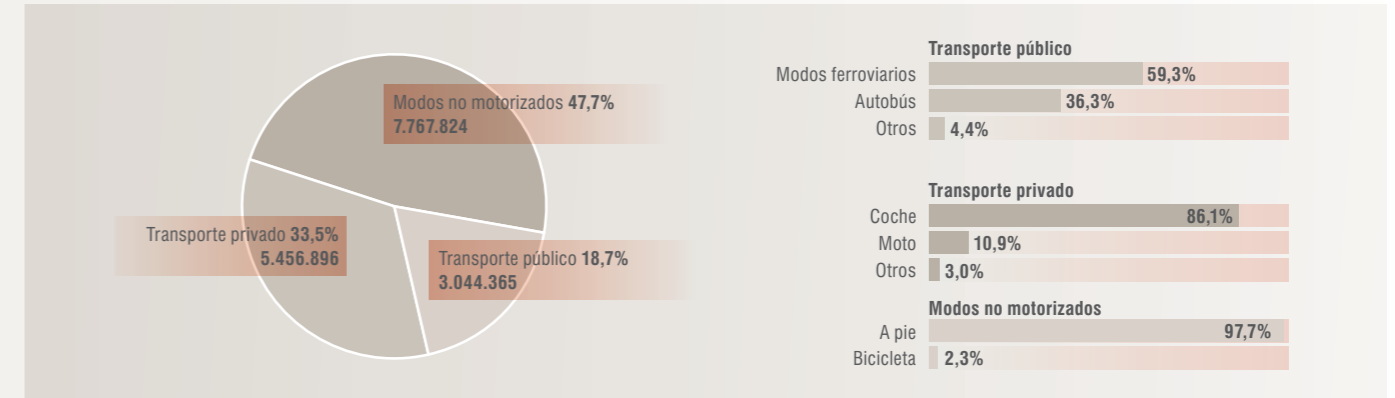
Las compras y el acompañar a personas son las dos categorías más frecuentes en los desplazamientos personales.

Los desplazamientos de regreso al domicilio se diferencian según el motivo al que van inicialmente asociados: regreso al domicilio ocupacional (regresar a casa a la salida del trabajo o de los estudios) o regreso al domicilio personal (regresar a casa desde otro destino: equipamientos comerciales, sanitarios, culturales, de ocio, etc.).

El hecho de que los regresos al domicilio no alcancen el 50% de los desplazamientos, indica que una proporción de los mismos no son pendulares (llamados así cuando el trayecto de vuelta es coincidente con el de ida), sino que hay una cierta triangulación.

Modo de los desplazamientos

El 66% de los desplazamientos que se realizan en la RMB son en modos sostenibles: a pie y en bicicleta (48%) y en transporte público (19%). El resto se realizan en vehículos privados: coches y motos (33%).



En la RMB el modo que suma más etapas de viaje es el caminar. A continuación destaca el uso del coche como conductor. En concreto, en la RMB la distribución de las etapas de viaje por modos es la siguiente:

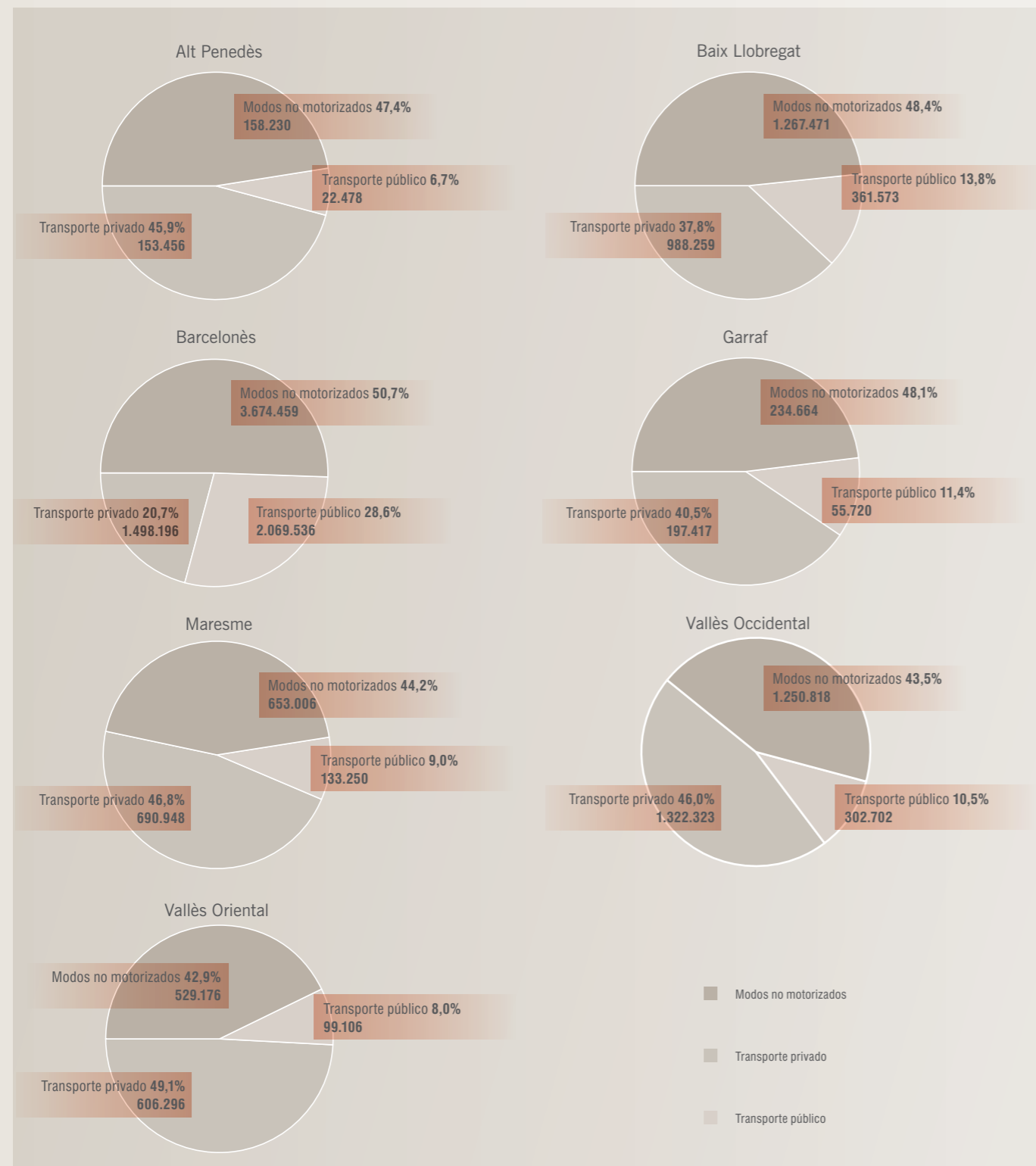
Medio de transporte RMB	Desplazamientos	Porcentaje
Caminando	8.549.409	47,4%
Bicicleta	188.560	1,0%
Total no motorizado	8.737.968	48,5%
Autobús urbano	1.181.910	6,6%
Autobús interurbano	260.251	1,4%
Metro	1.298.072	7,2%
Otros ferroviarios (FGC, Rodalies Renfe, Tranvía)	801.376	4,4%
Resto TPC	157.722	0,9%
Total TPC	3.699.331	20,5%
Coche conductor	3.914.065	21,7%
Coche acompañante	876.391	4,9%
Moto	608.147	3,4%
Resto	193.480	1,1%
Total vehículo privado	5.592.083	31,0%
Total etapas	18.029.382	100,0%
Total desplazamientos	16.269.085	
Ratio etapas/desplazamiento	1,1	

La ocupación media que se deduce de esta encuesta es de 1,2 personas/coche como promedio en la RMB.

Encuesta de movilidad en día laborable EMEF 2010

Modos de desplazamiento por ámbitos territoriales

Si se analiza la movilidad por comarcas, destaca el uso de modos sostenibles en El Barcelonès respecto al resto de comarcas de la región.



En la primera corona metropolitana (ámbito EMT), la ciudad de Barcelona tiene la mayor cuota de transporte público (30,4%). En el resto de la primera corona, por el contrario, predomina el uso del vehículo privado dentro de los modos

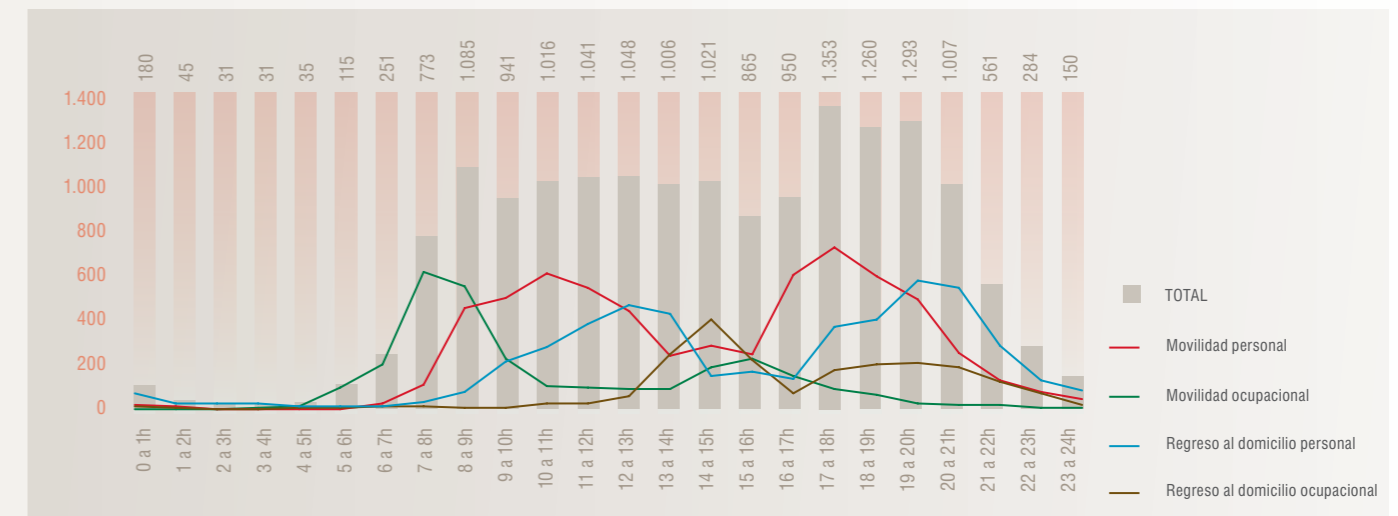
mecanizados. Fuera de la primera corona el transporte público es menos frecuente y representa el 9% de los desplazamientos, contra el 46% del vehículo privado.

Medio de transporte RMB	Residentes en				
	Barcelona	Resto primera corona	Total EMT	Resto RMB	Total RMB
Modos no motorizados	50,11%	50,5%	50,3%	44,5%	47,4%
Transporte público	30,4%	20,0%	25,9%	9,3%	18,7%
Transporte privado	19,6%	29,5%	23,8%	46,3%	33,5%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Horarios y duraciones de los desplazamientos

El 90,1% de los desplazamientos se realizan en horario diurno (7 a 21 horas). La mayor concentración de desplazamientos se produce por la tarde, entre las 17 y 20 horas (3,9 millones

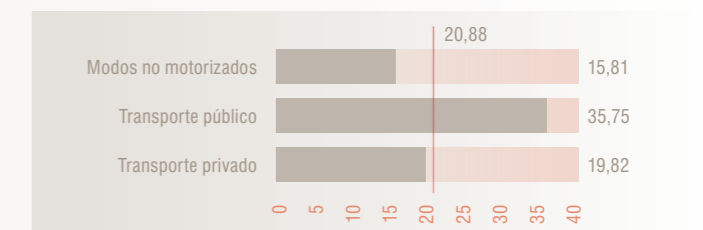
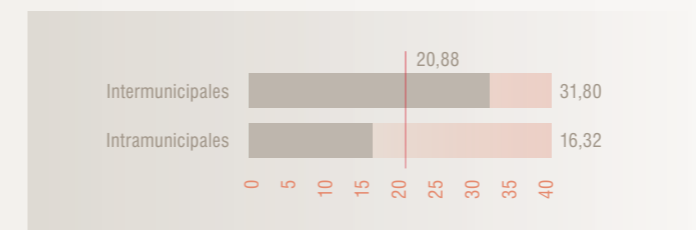
de desplazamientos, el 24,0% del total). Por la mañana se observa también una hora punta, entre las 8 y las 9 horas, cuando se producen más de un millón de desplazamientos.



La duración promedio, percibida por los residentes en la RMB, de los desplazamientos realizados es de 20,88 minutos.

La duración promedio manifestada para los desplazamientos intermunicipales es significativamente mayor que la de los desplazamientos que se realizan en el propio municipio.

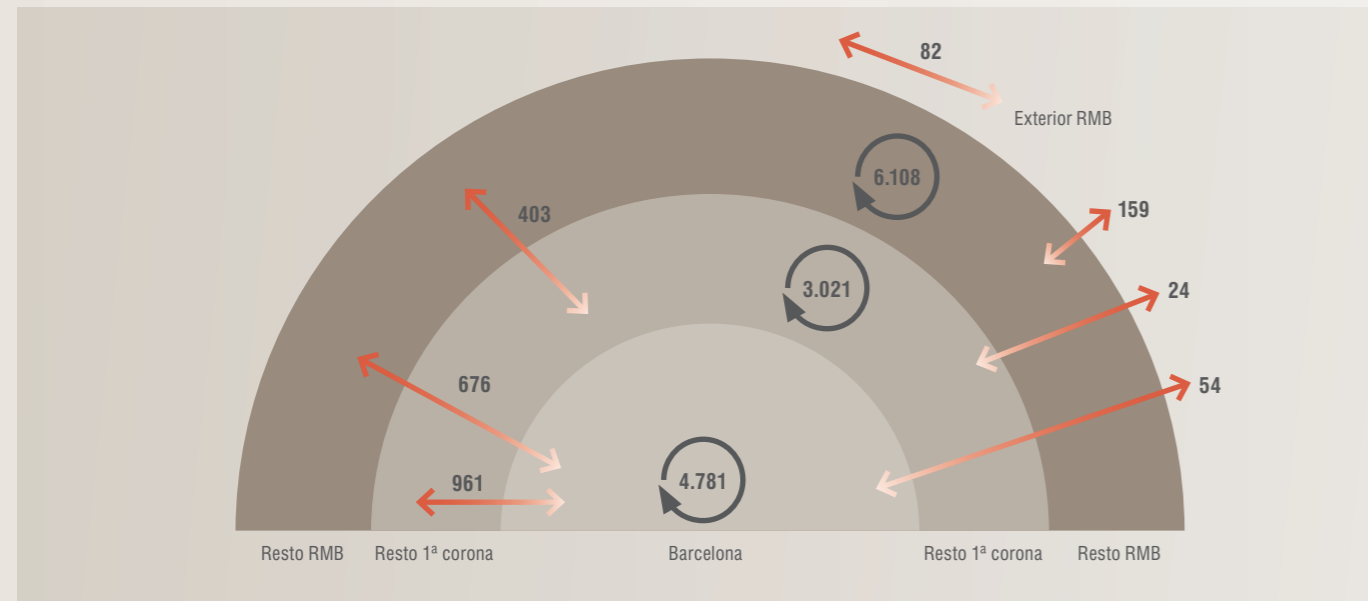
Por lo que se refiere a la durada media de los desplazamientos según el modo de transporte, los que se realizan en transporte público son los que se perciben de mayor duración. Los desplazamientos en modos no motorizados son los percibidos de menor duración.



Encuesta de movilidad en día laborable EMEF 2010

Flujos de movilidad

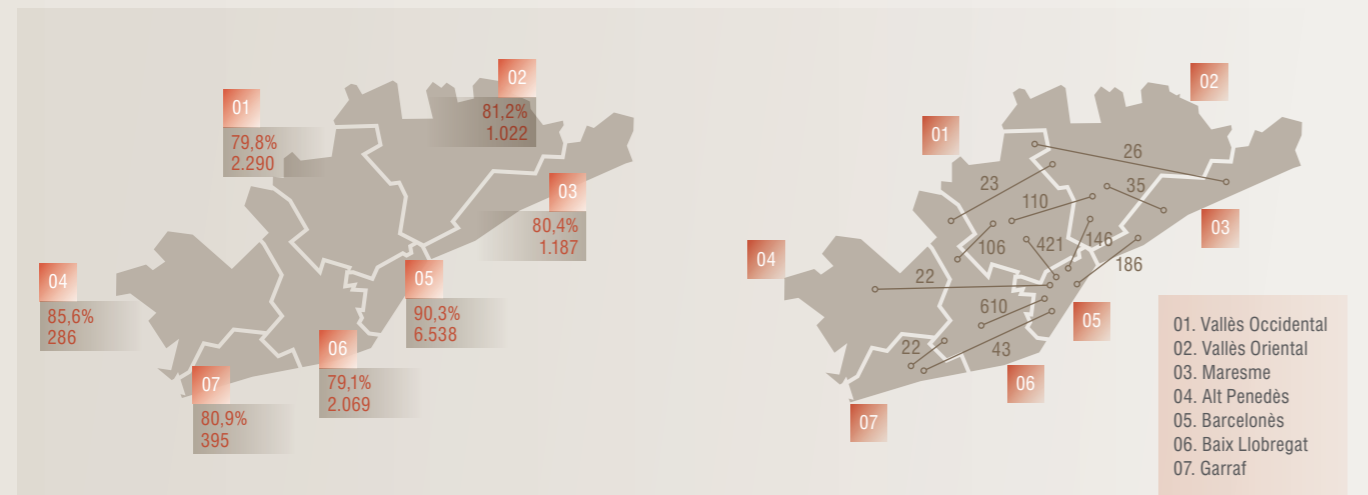
Se muestra en el siguiente diagrama el número de desplazamientos en y entre los tres ámbitos más diferenciados: Barcelona ciudad, resto de la 1ª corona metropolitana y resto del territorio de la RMB.



Desplazamientos expresados en miles.

Analizando las comarcas de la región: el 85,4% del total de desplazamientos efectuados por la población residente en la RMB en día laborable tiene origen y destino en la propia comarca de residencia.

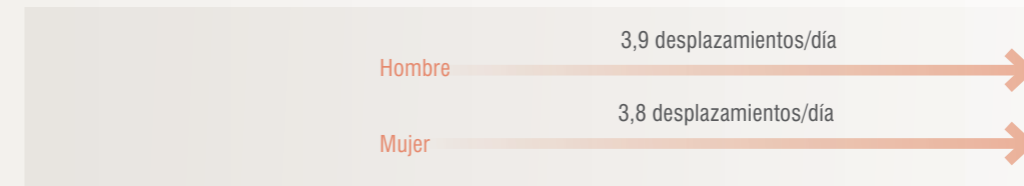
La comarca que presenta un grado más elevado de autocontención es El Barcelonès (90,3%) y la que presenta un menor grado de autocontención es El Baix Llobregat (79,1%), con una fuerte relación con El Barcelonès.



Desplazamientos expresados en miles.

Movilidad y caracterización de los individuos

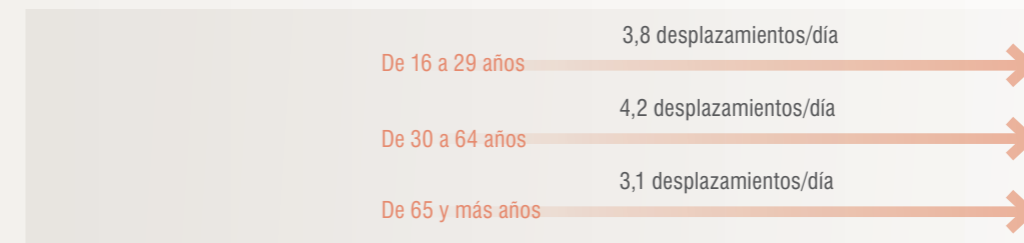
En función del género: hombre y mujer tienen movilidad diferenciada especialmente en el hecho que la mujer realiza menos desplazamientos por motivo trabajo/estudios que el hombre. El hombre es más usuario del transporte privado.



Sexo	Movilidad ocupacional	Movilidad personal	Vuelta a casa	Total
Hombre	21,3%	35,7%	42,9%	100,0%
Mujer	14,5%	42,4%	43,1%	100,0%
Total	17,8%	39,2%	43,0%	100,0%

Sexo	Modos no motorizados	Transporte público	Transporte privado	Total
Hombre	43,0%	16,5%	40,5%	100,0%
Mujer	52,0%	20,7%	27,3%	100,0%
Total	47,7%	18,7%	33,5%	100,0%

En función del grupo de edad: naturalmente la gente mayor (65 años o más) tiene baja movilidad ocupacional. Los jóvenes son los que usan más el transporte público.

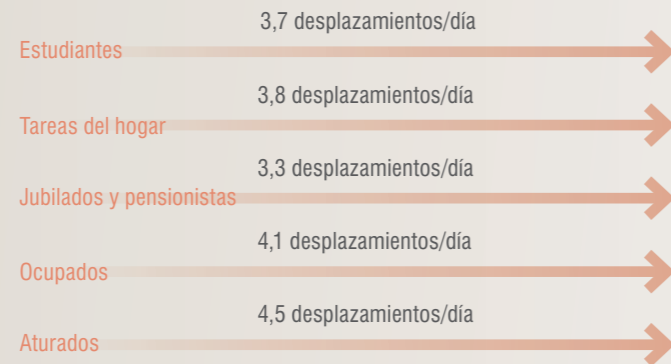


Edad	Movilidad ocupacional	Movilidad personal	Vuelta a casa	Total
De 16 a 29 años	26,5%	29,7%	43,8%	100,0%
De 30 a 64 años	19,8%	38,2%	42,0%	100,0%
De 65 y más años	1,2%	53,0%	45,7%	100,0%
TOTAL	17,8%	39,2%	43,0%	100,0%

Edad	Modos no motorizados	Transporte público	Transporte privado	Total
De 16 a 29 años	37,1%	30,6%	32,3%	100,0%
De 30 a 64 años	45,0%	16,4%	38,7%	100,0%
De 65 y más años	69,1%	15,1%	15,8%	100,0%
TOTAL	47,7%	18,7%	33,5%	100,0%

Encuesta de movilidad en día laborable EMEF 2010

En función de la situación laboral: el transporte público es el modo preferente entre los estudiantes; el vehículo privado lo es entre las personas ocupadas.



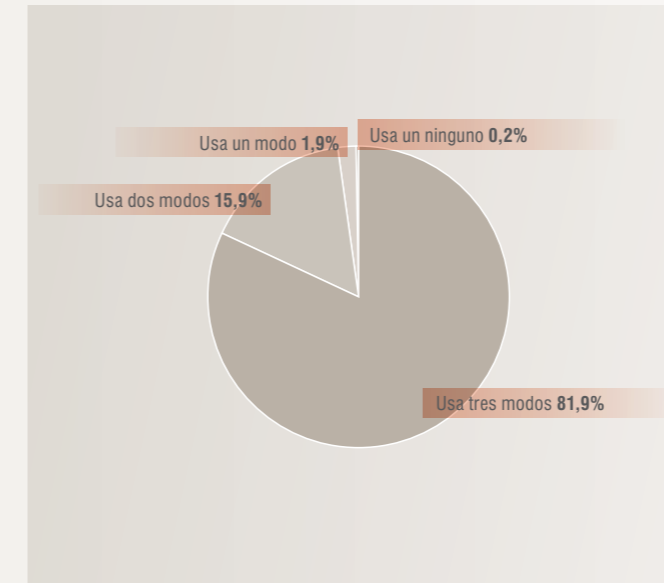
Situación profesional	Movilidad ocupacional	Movilidad personal	Vuelta a casa	Total
Estudiantes	29,1%	26,2%	44,7%	100,0%
Tareas del hogar	1,2%	55,2%	43,6%	100,0%
Jubilados y pensionistas	0,9%	53,6%	45,6%	100,0%
Ocupados	30,3%	28,3%	41,4%	100,0%
Aturados	3,9%	53,8%	42,2%	100,0%
TOTAL	17,8%	39,2%	43,0%	100,0%

Situación profesional	Modos no motorizados	Transporte público	Transporte privado	Total
Estudiantes	36,0%	36,8%	27,1%	100,0%
Tareas del hogar	62,8%	14,5%	22,7%	100,0%
Jubilados y pensionistas	66,1%	14,6%	19,3%	100,0%
Ocupados	35,8%	18,7%	45,5%	100,0%
Aturados	57,9%	13,2%	28,9%	100,0%
TOTAL	47,7%	18,7%	33,5%	100,0%

Valoración subjetiva de los modos de transporte

El 81,9% de la población se considera usuaria de los tres modos de transporte, y el 15,9% de al menos dos de los

tres modos. Los que dicen utilizar de forma exclusiva uno de los tres sistemas indicados son una minoría (1,9%).



Modo de transporte	Nota media
A pie	8,2
Moto/ciclomotor	7,8
Bicicleta	7,7
Coche	7,7
Tranvía	7,0
FGC	6,9
Taxi	6,6
Metro	6,6
Bus TMB	6,5
Rodalies	6,1
Otro bus urbano	6,0
Regional Renfe	6,0
Bus interurbano	5,9

El modo caminar es el preferido. Todos los modos de transporte público son calificados por debajo del vehículo privado, pero ninguno de ellos en promedio se cualifica como insatisfactorio.

Evolución de los resultados de la EMEF

Se constata un aumento de la movilidad respecto a los resultados del 2009: el incremento de movilidad ocupacional se debe a un aumento de estudiantes. La movilidad por trabajo permanece estable.

El incremento de movilidad personal es notable. Se explica en su mayor parte por un aumento de la movilidad de corta duración (menos de 20 minutos).

		Desplazamientos		Variación	
		2009	2010	Absolutos	%
TOTAL RMB	Movilidad ocupacional	2.758.092	2.888.224	130.132	4,7%
	Movilidad personal	5.570.164	6.384.572	814.408	14,6%
	Regreso al domicilio	6.638.582	6.996.288	357.706	5,4%
	TOTAL	14.966.837	16.269.085	1.302.248	8,7%
TOTAL RMB	Modos no motorizados	6.785.506	7.767.824	982.318	14,5%
	Transporte público	2.938.881	3.044.365	105.484	3,6%
	Transporte privado	5.242.450	5.456.896	214.446	4,1%
	TOTAL	14.966.837	16.269.085	1.302.248	8,7%


Los modos no motorizados aumentan su cuota significativamente, coincidiendo con el mencionado incremento de desplazamientos cortos. El transporte público y privado mues-

tran ligeros incrementos. En el caso del vehículo privado, la causa es un pequeño aumento de ocupación de los coches: no aumenta el número de conductores pero sí el de usuarios.

C4

Informe de auditoría



 **Gabinete Técnico
de Auditoría y Consultoría, s.a.**

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

**Informe de auditoría de Cuentas Anuales
del ejercicio 2010**

Marzo 2011



Gabinete Técnico de Auditoría y Consultoría, s.a.

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

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

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

INFORME DE AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES

Al Consejo de Administración de la AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ, CONSORCI PER A LA COORDINACIÓ DEL SISTEMA METROPOLITÀ DE TRANSPORT PÚBLIC DE L'ÀREA DE BARCELONA

Hemos auditado las cuentas anuales de la **AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ, CONSORCI PER A LA COORDINACIÓ DEL SISTEMA METROPOLITÀ DE TRANSPORT PÚBLIC DE L'ÀREA DE BARCELONA** (en adelante **ATM**), que comprenden el balance de situación al 31 de Diciembre de 2010, la cuenta de resultados, la liquidación del presupuesto y la memoria correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha. Los Administradores de la **ATM** son responsables de la formulación de las cuentas anuales de la **ATM**, de acuerdo con el marco normativo de información financiera aplicable a la entidad (que se identifica en la Nota 2 de la memoria adjunta) y, en particular, con los principios y criterios contables contenidos en el mismo. Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre las citadas cuentas anuales en su conjunto, basada en el trabajo realizado de acuerdo con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España, que requiere el examen mediante la realización de pruebas selectivas, de la evidencia justificativa de las cuentas anuales y la evaluación de si su presentación, los principios y criterios contables utilizados y las estimaciones realizadas, están de acuerdo con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación.

En nuestra opinión, las cuentas anuales del ejercicio 2010 adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera de la **ATM** a 31 de Diciembre de 2010, así como de los resultados de sus operaciones reflejados en la cuenta de pérdidas y ganancias y en el estado de liquidación del presupuesto adjuntos y de los recursos obtenidos y aplicados durante el ejercicio anual terminado en dicha fecha, de conformidad con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación y, en particular, con los principios y criterios contables contenidos en el mismo.

Barcelona, 31 de Marzo de 2011

GABINETE TÉCNICO
DE AUDITORÍA Y CONSULTORÍA, S.A.



Enrique Ribas Miràngels
Socio – Auditor de Cuentas



Miembro exercent:
GABINETE TÉCNICO DE
AUDITORIA Y
CONSULTORIA, S.A.
Any 2011 Núm. 20/11/01010
COPIA GRATUITA

Aquest informe està subjecte a la taxa aplicable establerta a la Llei 44/2002 de 22 de novembre.



CUENTAS ANUALES DEL EJERCICIO 2010





2

AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

BALANCE DE SITUACIÓN A 31-12-2010 y 31-12-2009

ACTIVO		
	2.010	2.009
INVERSIONES INFR. Y BIENES USO GENERAL	3.863.562,78	3.863.562,78
INFRAESTRUCTURA Y BIENES DESTINADOS AL USO GENERAL	3.863.562,78	3.863.562,78
INMOVILIZADO INMATERIAL	280.859,09	317.477,90
SOFTWARE	1.706.236,85	1.655.126,63
OTRO INMOVILIZADO INMATERIAL	22.794,39	22.794,39
AMORTIZACIÓN ACUMULADA DEL INMOVILIZADO INMATERIAL	-1.448.172,15	-1.360.443,12
INMOVILIZADO MATERIAL	1.647.546,84	2.243.402,21
CONSTRUCCIONES	309.881,95	309.881,95
MAQUINARIA, INSTALACIONES Y UTILLAJE	84.463,23	83.873,23
MOBILIARIO	84.276,24	83.060,19
EQUIPOS PARA PROCESOS DE INFORMACIÓN	1.014.813,57	965.229,03
INSTALACIONES COMPLEJAS ESPECIALIZADAS	7.564.127,67	7.365.897,67
AMORTIZACIÓN ACUMULADA DEL INMOVILIZADO MATERIAL	1.661,08	0,00
	-7.411.678,90	-6.564.339,86
INMOVILIZADO FINANCIERO	46.196.479,93	46.196.479,93
ACCIONES SIN COTIZACIÓN OFICIAL	30.000,00	30.000,00
INGRESOS DIFERIDOS A LARGO PLAZO	46.166.479,93	46.166.479,93
DEUDORES	84.669.883,64	77.450.205,22
DEUDORES POR DERECHOS RECONOCIDOS.PRESUPUESTO CORRIENTE	77.115.911,85	64.459.908,72
DEUDORES POR DERECHOS RECONOCIDOS.PRESUPUESTOS CERRADOS	667.962,89	692.438,97
HACIENDA PÚBLICA, DEUDORA POR IVA	6.809.029,28	12.210.757,86
OTROS DEUDORES NO PRESUPUESTARIOS	70.980,62	87.099,75
CUENTAS FINANCIERAS	95.655.009,87	11.950.657,68
FIANZAS A CORTO PLAZO	22.631,03	22.631,03
TESORERÍA	95.632.378,84	11.928.026,65
AJUSTES POR PERIODIFICACIÓN	2.529.000,00	2.489.000,00
GASTOS ANTICIPADOS		
INGRESOS DIFERIDOS	2.529.000,00	2.489.000,00
TOTAL ACTIVO	234.842.342,15	144.510.795,72

El Director General,

El Jefe de Administración,



3

AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

BALANCE DE SITUACIÓN A 31-12-2010 y 31-12-2009

PASIVO		
	2.010	2.009
PATRIMONIO Y RESERVAS	16.554.894,89	14.098.579,01
PATRIMONIO	14.096.579,01	12.058.633,00
RESULTADO DEL EJERCICIO	2.458.315,88	2.037.946,01
SUBVENCIONES DE CAPITAL	4.615.297,45	5.358.568,79
DEL SECTOR ESTATAL	4.615.297,45	5.358.568,79
DEUDAS A LARGO PLAZO	23.084.000,00	23.084.000,00
PRÉSTAMOS A LARGO PLAZO	23.084.000,00	23.084.000,00
DEUDAS A CORTO PLAZO	125.750.130,21	89.102.629,59
ACREED. POR OBLIG. RECONOCIDAS PTO. CORRIENTE	92.227.082,65	59.788.117,12
ACREED. POR OBLIG. RECONOCIDAS PTO. CERRADOS	581.004,28	581.004,28
PRÉSTAMOS A CORTO PLAZO	23.084.000,00	23.084.000,00
HACIENDA PÚBLICA, ACREEDORA POR CONCEP. FISCALES	31.350,45	40.251,01
SEGURIDAD SOCIAL, ACREEDORA	5.101,54	5.682,80
OTROS ACREEDORES NO PRESUPUESTARIOS	1.260.908,07	989.075,07
FIANZAS A CORTO PLAZO	32.693,43	50.702,49
OPERADORES POR INTEGRACIÓN TARIFARIA	8.527.949,79	4.563.986,82
AJUSTES POR PERIODIFICACIÓN	64.838.019,60	12.868.818,33
GASTOS DIFERIDOS	6.418.295,85	6.242.308,87
INGRESOS ANTICIPADOS	58.419.723,75	6.626.509,46
TOTAL PASIVO	234.842.342,15	144.510.795,72

El Director General,

El Jefe de Administración,



ATM

4

AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

CUENTA DE RESULTADOS CORRESPONDIENTES A LOS EJERCICIOS ACABADOS EL 31-12-2010 y 31-12-2009

	2010	2009
INGRESOS EXPLOTACIÓN	1.055.291.386,22	1.038.703.144,25
VENTAS DE SERVICIOS	489.629.101,02	489.363.530,97
TRANSFERENCIAS DE LA ADM. GENERAL DEL ESTADO	149.803.377,64	146.897.559,07
TRANSFERENCIAS DE COMUNIDADES AUTONOMAS	218.650.002,74	212.439.691,29
TRANSFERENCIAS DE ENTIDADES LOCALES	152.762.972,19	168.784.883,60
OTROS INGRESOS	143.753,25	868.674,58
TRANSF. CAPITAL DE COMUNIDAD AUTONOMAS	40.302.179,38	40.348.804,54
GASTOS DE EXPLOTACIÓN	1.051.448.018,82	1.034.922.309,45
SUELDOS Y SALARIOS	1.519.460,28	1.599.529,52
COTIZACIONES SOCIALES A CARGO DE LA ENTIDAD	282.084,25	282.931,46
OTROS GASTOS SOCIALES	60.952,37	65.675,79
ALQUILERES	64.556.894,48	54.866.040,22
REPARACIONES Y CONSERVACIÓN	1.102.273,33	654.595,79
SUMINISTROS	35.304,11	32.154,09
COMUNICACIONES	131.296,19	122.976,14
TRABAJOS REALIZADOS POR OTRAS EMPRESAS	423.173.147,57	411.079.271,10
PRIMAS DE SEGUROS	6.152,49	6.073,49
MATERIAL DE OFICINA	49.680,35	72.171,76
GASTOS DIVERSOS	850.269,67	719.677,16
TRANSFERENCIAS A OPERADORES PÚBLICOS	349.252.232,68	355.437.787,54
TRANSFERENCIAS A ENTIDADES LOCALES	60.072.125,04	60.783.454,96
TRANSFERENCIAS CORRIENTES A OTRAS EMPRESAS	90.054.166,63	88.765.740,69
TRANSFERENCIAS DE CAPITAL A EMPRESAS PRIVADAS	40.302.179,38	40.434.229,54
MARGEN BRUTO	3.843.367,40	3.780.834,80
INGRESOS FINANCIEROS	161.382,27	76.535,86
INGRESOS FINANCIEROS	161.382,27	76.535,86
GASTOS FINANCIEROS	1.348.078,19	1.688.365,00
INTERESES PRÉSTAMOS	1.343.591,91	1.688.155,40
OTROS GASTOS FINANCIEROS	4.486,28	209,60
RESULTADO FINANCIERO	-1.186.695,92	-1.611.829,14
AMORTIZACIONES Y PROVISIONES	945.480,60	885.037,62
AMORTIZACIÓN DEL INMOVILIZADO MATERIAL	855.955,92	769.950,31
AMORTIZACIÓN DEL INMOVILIZADO INMATERIAL	89.524,68	115.078,31
RESULTADO NETO	1.711.190,88	1.283.968,04
RESULTADO EXTRAORDINARIO	747.125,00	753.977,97
RESULTADOS EXTRAORDINARIOS	747.125,00	753.977,97
RESULTADO DEL EJERCICIO	2.458.315,88	2.037.946,01

El Director General,

El Jefe de Administración,



ATM

5

AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

Ejercicio contable: 2010

RESUMEN DE LIQUIDACIÓN DEL PRESUPUESTO 2010

CAPÍTULO	CONSIGNACIÓN INICIAL	MODIFICACIONES	CONSIGNACIÓN DEFINITIVA	DERECHOS RECONOCIDOS	DERECHOS RECAUDADOS	PENDIENTE DE COBRO	ESTADO DE EJECUCIÓN	%
3: Tasas y otros ingresos	486.977.322,00	9.498.257,01	496.475.579,01	493.576.427,32	493.400.161,32	176.266,00	2.899.151,69	99,42%
4: Transferencias corrientes	526.614.750,00	1.326.137,63	527.940.887,63	522.215.999,86	509.365.036,90	12.850.962,96	5.724.887,77	98,92%
5: Ingresos patrimoniales	30.000,00	0,00	30.000,00	161.382,27	36.199,38	125.182,89	-131.382,27	537,94%
7: Transferencias capital	41.215.679,38	0,00	41.215.679,38	91.215.679,38	27.252.179,38	63.963.500,00	-50.000.000,00	221,31%
8: Rem. Tes. Fin. IRC	0,00	11.660.341,70	11.660.341,70	0,00	0,00	0,00	11.660.341,70	0,00%
9: Pasivos Financieros	23.084.000,00	0,00	23.084.000,00	23.084.000,00	23.084.000,00	0,00	0,00	100,00%
TOTAL INGRESOS	1.077.921.751,38	22.484.736,34	1.100.406.487,72	1.130.253.488,83	1.053.137.576,98	77.115.911,85	-29.847.001,11	102,71%
CAPÍTULO	CONSIGNACIÓN INICIAL	MODIFICACIONES	CONSIGNACIÓN DEFINITIVA	OBLIGACIONES RECONOCIDAS	OBLIGACIONES PAGADAS	PENDIENTE DE PAGO	ESTADO DE EJECUCIÓN	%
1: Personal	1.916.835,07	0,00	1.916.835,07	1.784.362,06	1.764.105,62	20.256,24	132.473,01	93,09%
2: Compra bienes y servicios	484.485.416,81	15.023.152,58	499.508.569,39	489.836.966,05	488.878.744,35	958.221,70	9.671.603,34	98,06%
3: Gastos financieros	2.352.520,00	0,00	2.352.520,00	1.348.078,19	1.348.078,19	0,00	1.004.441,81	57,30%
4: Transferencias corrientes	524.473.662,00	5.773.856,13	530.247.518,13	519.338.524,35	428.100.227,52	91.238.296,83	10.908.993,78	97,94%
6: Inversiones	1.307.138,12	314.572,01	1.621.710,13	323.358,16	313.070,28	10.287,88	1.298.351,97	19,94%
7: Transferencias Capital	40.302.179,38	1.373.155,82	41.675.335,20	40.302.179,38	40.302.179,38	0,00	1.373.155,82	96,71%
9: Pasivos Financieros	23.084.000,00	0,00	23.084.000,00	23.084.000,00	23.084.000,00	0,00	0,00	100,00%
TOTAL GASTOS	1.077.921.751,38	22.484.736,54	1.100.406.487,92	1.076.017.468,19	963.790.405,54	92.227.062,65	24.389.019,73	97,78%

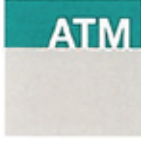
El Director General,



El Jefe de Administración,

AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

Ejercicio contable: 2010



RESUMEN DE LIQUIDACIÓN DE EJERCICIOS CERRADOS

CAPÍTULO	CONSIGNACIÓN INICIAL	MODIFICACIONES	CONSIGNACIÓN DEFINITIVA	DERECHOS RECONOCIDOS	DERECHOS RECAUDADOS	PENDIENTE DE COBRO	ESTADO DE EJECUCIÓN	%
0.- Ejercicios cerrados	65.152.347,59		65.152.347,59	65.152.347,59	64.484.384,70	667.962,89	0,00	100,00%
TOTAL INGRESOS	65.152.347,59	0,00	65.152.347,59	65.152.347,59	64.484.384,70	667.962,89	0,00	100,00%
CAPÍTULO	CONSIGNACIÓN INICIAL	MODIFICACIONES	CONSIGNACIÓN DEFINITIVA	OBLIGACIONES RECONOCIDAS	OBLIGACIONES PAGADAS	PENDIENTE DE PAGO	ESTADO DE EJECUCIÓN	%
0.- Ejercicios cerrados	60.369.121,40		60.369.121,40	60.369.121,40	59.788.117,12	581.004,28	0,00	100,00%
TOTAL GASTOS	60.369.121,40	0,00	60.369.121,40	60.369.121,40	59.788.117,12	581.004,28	0,00	100,00%
DIFERENCIAS ING/GASTOS	4.783.226,19	0,00	4.783.226,19	4.783.226,19	4.696.267,58	86.958,61		

El Director General,



El Jefe de Administración,

AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

Ejercicio contable: 2010



REMANENTE LÍQUIDO DE TESORERÍA A 31-12-2010

	AÑO 2010	AÑO 2009
1. (+) DEUDORES PENDIENTES DE COBRO A FINAL DEL EJERCICIO		
De Presupuesto de Ingresos. Ejercicio corriente	77.115.911,85	64.459.908,72
De Presupuesto de Ingresos. Ejercicios cerrados	667.962,89	692.438,87
De operaciones comerciales		0,00
De otras operaciones no presupuestarias	6.908.639,93	12.320.488,66
Menos = Saldos de cobro dudoso		
Menos = Ingresos realizados pendientes de aplicación definitiva		
	102.666.130,21	66.018.829,59
2. (-) ACREEDORES PENDIENTES DE PAGO A FINAL DEL EJERCICIO		
De Presupuesto de gastos. Ejercicio Corriente	92.227.062,65	59.788.117,12
De Presupuesto de gastos. Presupuestos cerrados	581.004,28	581.004,28
De presupuesto de ingresos		
De operaciones comerciales	9.858.063,28	5.649.708,19
De otras operaciones no presupuestarias		
Menos = Pagos realizados pendientes de aplicación definitiva		
	95.632.378,84	11.928.036,65
3. (+) FONDOS LÍQUIDOS EN LA TESORERÍA A FINALES DEL EJERCICIO		
4. REMANENTE DE TESORERÍA AFECTADO A GASTOS CON FINANCIACIÓN AFECTADA	62.309.019,58	10.379.818,82
5. REMANENTE DE TESORERÍA PARA GASTOS GENERALES (1-2+3-4)	15.349.743,72	13.002.224,49
REMANENTE DE TESORERÍA TOTAL	77.658.763,30	23.362.043,31

REMANENTE DE TESORERÍA PARA GASTOS GENERALES (1-2+3-4)	13.002.224,49
Gastos Comprometidos a 31/12/2010 (no financiación afectada)	1.280.522,88
Remanente de Tesorería Libre para Otros Gastos	11.721.701,61

El Director General,



El Jefe de Administración,

AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

Ejercicio contable: 2010



RESULTADO PRESUPUESTARIO A 31-12-2010

	AÑO 2010	AÑO 2009
1. DERECHOS RECONOCIDOS NETOS	1.130.253.488,83	1.092.567.737,60
2. OBLIGACIONES RECONOCIDAS NETAS	1.076.017.468,19	1.083.326.251,25
3. RESULTADO PRESUPUESTARIO (1-2)	54.236.020,64	9.241.486,35
4. DESVIACIONES POSITIVAS DE FINANCIACIÓN	52.301.215,36	7.374.426,78
5. DESVIACIONES NEGATIVAS DE FINANCIACIÓN		
6. GASTOS FINANCIADOS CON REMANENTE LÍQUIDO DE TESORERÍA	1.102.974,34	868.923,73
7. RESULTADO DE OPERACIONES COMERCIALES	0,00	0,00
8. RESULTADO PRESUPUESTARIO AJUSTADO (3-4+5+6+7)	3.037.779,62	2.735.983,30
	3.037.779,62	2.735.983,30



El Director General,

El Jefe de Administración,

8



MEMORIA DEL EJERCICIO 2010 DE LA AUTORITAT
DEL TRANSPORT METROPOLITÀ, CONSORCI PER
A LA COORDINACIÓ DEL SISTEMA METROPOLITÀ
DE TRANSPORT PÚBLIC DE L'ÀREA DE BARCELONA



9

ATM

10

Nota 1 - INFORMACIÓN GENERAL

1.1 - Naturaleza de la Entidad

La **AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ, CONSORCI PER A LA COORDINACIÓ DEL SISTEMA METROPOLITÀ DE TRANSPORT PÚBLIC DE L'ÀREA DE BARCELONA** (en adelante ATM), fue constituida en virtud del convenio suscrito el 19 de Marzo de 1997 por la Generalitat de Catalunya, Ajuntament de Barcelona y Entitat Metropolitana del Transport. Es una entidad de derecho público, con personalidad jurídica y patrimonio propios, de carácter voluntario y de duración indefinida. Se pueden adherir a la ATM todas las administraciones titulares de servicios públicos de transportes colectivos, individualmente o a través de entidades que las agrupen y representen, que pertenezcan al ámbito formado por las comarcas del Alt Penedès, el Baix Llobregat, el Barcelonès, el Garraf, el Maresme, el Vallès Occidental y el Vallès Oriental.

1.2 - Objetivo

La ATM tiene como finalidad articular la cooperación entre las administraciones públicas titulares de los servicios y de las infraestructuras del transporte público colectivo del área de Barcelona que forman parte de la misma, así como la colaboración con aquellas otras que, como la Administración del Estado (en adelante AGE), están comprometidas financieramente o son titulares de servicios propios o no traspasados, mediante la elaboración y el seguimiento de todos los instrumentos jurídicos, técnicos y financieros que se consideren convenientes y, en general, la realización de las funciones que le sean encargadas por las entidades que la forman.

De acuerdo con sus Estatutos, las funciones de la ATM son las siguientes:



ATM

11

- Planificación de las infraestructuras y servicios de transporte público colectivo.
- Relaciones con los operadores de transporte colectivo (concertación y seguimiento de contratos-programa y otros convenios).
- Gestión de la financiación del sistema por parte de las administraciones y el control de los ingresos, costes e inversiones de las empresas prestadoras del servicio.
- Ordenación de tarifas.
- Publicidad, información y relaciones con los usuarios.
- Marco normativo futuro.
- Otras funciones relacionadas con la movilidad.

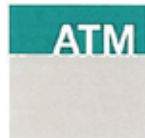
1.3 - Organización

Los Órganos de Gobierno de la ATM previstos en sus Estatutos y Reglamento de Régimen Interior son los siguientes:

- El Consejo de Administración.
- El Presidente.
- El Comité Ejecutivo.
- El Director General.



La ATM como entidad del sector público de la Generalitat de Catalunya adscrita al Departament de Política Territorial i Obres Públiques está incluida en el ámbito de los Presupuestos de la Generalitat de Catalunya.



12

La composició del Consejo de Administración en Marzo de 2011 es la siguiente:

Presidente: Sr. Lluís Recoder i Miralles
Vicepresidente 1º: Sr. Ramon García-Bragado i Acín
Vicepresidente 2º: Sr. Antoni Poveda i Zapata

Vocales:

• **Generalitat de Catalunya** (8):

Sr. Xavier Baiget i Cantons
 Sr. Damià Calvet i Valera
 Sra. Isabel de Diego i Levi-Picard
 Sra. Maria Assumpta Farran i Poca
 Sr. Ricard Font i Hereu
 Sr. Enric Ticó i Buixadós
 Sr. Pau Villòria i Sistach
 Sr. Jordi Follia Alsina

• **Administraciones locales fundadoras** (5):

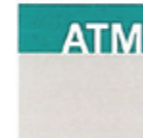
Sra. Assumpta Escarp i Gibert
 Sr. Antonio Balmon Arévalo
 Sr. Lluís Tejedor i Ballesteros
 Sr. Jordi Portabella i Calvete
 Sr. Dídac Pestaña i Rodríguez

• **AMTU** (2)

Sr. Josep Mayoral i Antigas
 Sra. Lluïsa Melgares Aguirre

• **Administración del Estado** (2 vocales observadores)

Sr. Dolores Morán Laorden
 Sr. Ángel Rodríguez González

13

• **Secretaría**

Sra. Carme Sardà i Vilardaga

La composició del Comité Ejecutivo en Marzo de 2011 de es la siguiente:

Presidente:

- Sr. Damià Calvet i Valera

Vocales:

• **Generalitat de Catalunya**

Sr. Ricard Font i Hereu
 Sr. Enric Ticó i Buixadós

• **Ajuntament de Barcelona**

Sra. Assumpta Escarp i Gibert

• **Entitat Metropolitana del Transport**

Excm. Sr. Antoni Poveda Zapata

• **AMTU**

Sr. Antoni Prunés i Santamaria

Secretaría:

- Sra. Carme Sardà i Vilardaga

El Director General de l'ATM es el Sr. Ramon Seró i Esteve



ATM

14

Nota 2 - BASES DE PRESENTACIÓN

2.1 - Régimen contable

Estas cuentas anuales se han preparado a partir de los registros contables de la ATM que toman como plan contable marco el Plan General de Contabilidad Pública de la Generalitat de Catalunya y aplicando las normas contables oportunas para conseguir que las cuentas anuales expresen la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera, de la ejecución del presupuesto y de los resultados de sus operaciones y de los recursos obtenidos y aplicados en el ejercicio.

Adicionalmente de acuerdo con pronunciamientos de la Intervención General de la Administración del Estado, son aplicables a los Consorcios las normas de carácter general vigentes para la administración local, con aquellas particularidades que puedan fijar sus Estatutos. Por este motivo, también se ha contemplado la normativa recogida en la siguiente legislación:

- a) Orden del Ministerio de Economía y Hacienda, del 6 de Mayo de 1994, de aprobación del Plan General de Contabilidad Pública.
- b) Documentos sobre principios contables, emitidos por la Comisión de Principios y Normas Contables Públicas, creada por Resolución de la Secretaría de Estado de Hacienda de 28 de Diciembre de 1990.
- c) Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de Marzo, por el cual se aprueba el Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales (LRHL).
- d) R.D. 500/1990 de 20 de Abril, por el cual se desarrolla la LRHL.

Hay que mencionar que por Orden EHA/1037/2010, de 13 de Abril, se ha aprobado un nuevo Plan General de Contabilidad Pública con carácter de plan contable marco para todas las Administraciones Públicas y que se adapta en parte a las Normas Internacionales aplicables a la contabilidad del Sector Público. La adaptación de este nuevo plan a la Administración de la Generalitat de Catalunya y a la Administración Local, está pendiente de aprobación, estando vigentes las adaptaciones anteriores en todo el que no se opongan al nuevo Plan.



ATM

15

2.2 - Cuentas anuales

a) Las cuentas anuales del ejercicio 2010 están formadas por:

- Liquidación del Presupuesto.
- Balance de Situación.
- Cuenta de Resultados.
- Memoria.

b) Los saldos de las cuentas anuales son coincidentes con los que figuran en los registros de contabilidad de la ATM.

c) Las cuentas anuales del ejercicio 2010 están pendientes de aprobación por el Consejo de Administración.

2.3 - Comparabilidad de la información

Las cuentas anuales de los ejercicios 2009 y 2010 se han formulado siguiendo en su elaboración criterios uniformes de valoración, agrupación y clasificación, de forma que la información presentada es homogénea y comparable.

2.4 - Importes monetarios

A falta de indicación en contra, los importes monetarios de las cuentas anuales se expresan en euros.

Nota 3 - NORMAS DE VALORACIÓN

Las normas de valoración más relevantes aplicadas en la preparación y presentación de las cuentas anuales son las siguientes:



ATM

16

3.1 - Inmovilizado inmaterial

Este epígrafe comprende los costes de adquisición del software informático y de la marca SMTPC y de la propia ATM. La amortización se realiza considerando unas vidas útiles de tres y cinco años respectivamente.

3.2 - Inmovilizado material e Inversiones en infraestructura y bienes destinados al uso general.

Figura valorado de acuerdo con los criterios que se indican a continuación:

- a) Las inversiones se valoran a precio de adquisición.
- b) Las reparaciones que no signifiquen una ampliación de la vida útil y los gastos de mantenimiento son cargados directamente a la cuenta de resultados. Los costes de ampliación o mejora que dan lugar a un aumento en la duración del bien son capitalizados como más valor del inmovilizado.
- c) Los estudios preliminares correspondientes a proyectos de inversión se imputan a gasto en el ejercicio que se realizan, excepto que la ATM reciba ingresos específicos para su financiación. En este caso, se registran en los epígrafes de inmovilizado (coste) y Subvenciones de capital (financiación).
- d) Los coeficientes aplicados en el cálculo de las amortizaciones son los resultantes de considerar las siguientes vidas útiles:

	Años vida útil
• Construcciones	8
• Maquinaria, instalaciones y herramientas	8
• Mobiliario	10
• Equipos proceso información	4
• Instalaciones complejas especializadas	4 – 10



ATM

17

La vida útil de las construcciones e instalaciones ordinarias se ha adecuado a la duración del contrato de arrendamiento de la finca donde están situadas.

- e) Las inversiones del ejercicio se empiezan a amortizar desde el momento en que entran en funcionamiento.
- f) Las inversiones en infraestructura y bienes destinados al uso general, se entregarán a administraciones públicas con cargo a Subvenciones de capital.

3.3 - Inmovilizado financiero

Acciones sin cotización oficial corresponde al valor nominal de la participación del 50% en el capital de la sociedad Semetra, S.L.

Los ingresos diferidos a largo plazo corresponden a las aportaciones comprometidas por las Administraciones Públicas para liquidar, inicialmente en el período 2006-2009, las insuficiencias en las consignaciones presupuestarias correspondientes al Contrato Programa 2002-2004 y la liquidación del Contrato Programa 1998-2001. Sus vencimientos se correspondían inicialmente con los del crédito de 195 millones de euros que fue concertado en el ejercicio 2005 (Nota 12.3). El saldo a 31 de Diciembre de 2010 se corresponde con las aportaciones de la Generalitat de Catalunya para los conceptos citados pendientes de recibir a esta fecha, de los cuales un importe de 2.308.400 se presenta a corto plazo. La ATM ha concertado en los años 2008, 2009 y 2010 diversas operaciones de endeudamiento mientras la Generalitat de Catalunya no hace efectivas sus aportaciones comprometidas en su día.

3.4 - Deudores

Corresponde al valor nominal de los derechos pendientes de cobro los cuales son, en todos los casos, con vencimiento a corto plazo.



ATM

18

3.5 - Subvenciones de capital y ingresos avanzados

La ATM recibe financiación de las administraciones públicas para el desarrollo de proyectos de inversión o proyectos que tienen aplicación a la cuenta de resultados. Esta financiación se registra transitoriamente en el epígrafe de ingresos avanzados. Los traspasos al epígrafe de subvenciones de capital del balance de situación, o a la cuenta de resultados se realizan de forma correlacionada con la ejecución de los proyectos de inversión o de gastos que respectivamente financian.

3.6 - Deudas a largo y corto plazo

Reflejan el valor nominal de las obligaciones pendientes de pago. Se clasifican a largo o a corto plazo en función de que su vencimiento sea superior o inferior a doce meses.

3.7 - Ingresos y gastos

Los ingresos y gastos son registrados en la contabilidad financiera atendiendo a los principios del devengo y de correlación de ingresos y gastos, independientemente del momento en que se cobran o pagan, y de aquel en que se produce el reconocimiento presupuestario.

Siguiendo el principio de prudencia, la ATM contabiliza los beneficios realizados en la fecha de cierre del ejercicio, mientras que los riesgos y pérdidas previsibles, incluidos eventuales, se contabilizan en cuanto son conocidos.

Por otro lado, los ingresos y gastos se incorporan a la Liquidación Presupuestaria en el momento en que se produce el acto administrativo de reconocimiento de los respectivos derechos y obligaciones.



ATM

19

3.8 - Impuesto sobre Sociedades

De acuerdo con la naturaleza de la ATM y en aplicación de la Ley del Impuesto sobre Sociedades, ésta se encuentra exenta del Impuesto y no está sujeta a retenciones a cuenta por los rendimientos financieros que obtenga.

3.9 - Medioambiente

Los gastos derivados de las actuaciones que tienen por objeto la protección y mejora del medio ambiente se contabilizan, si procede, como gastos del ejercicio en que se incurren. No obstante, si suponen inversiones como consecuencia de actuaciones para minimizar el impacto ambiental y la protección y mejora del medio ambiente, se contabilizan como un mayor valor del inmovilizado.

Nota 4 - INMOVILIZADO INMATERIAL

Los movimientos contables registrados por las cuentas que integran el epígrafe de inmovilizado inmaterial se detallan en el cuadro que se incluye en la página siguiente.

Las principales inversiones de este ejercicio corresponden a nuevas aplicaciones.



ATM

INMOVILIZADO INMATERIAL		FONDO DE AMORTIZACIÓN				Valor Neto
VALOR DE COSTE		Saldo	Traspasos/ Bajas	Saldo	Traspasos/ Bajas	31.12.2010
Saldo	Inversiones	1.1.2010	Dotaciones	31.12.2010	31.12.2010	31.12.2010
1.655.126,63	51.110,22	1.338.272,53	89.524,68	1.426.001,56	(-) 1.795,65	280.235,29
22.794,39	-	22.170,59	-	22.170,59	-	623,80
1.677.921,02	51.110,22	1.360.443,12	89.524,68	1.448.172,15	(-) 1.795,65	280.859,09

- Software
- Otro inmovilizado inmaterial



[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

ATM

Nota 5 - INMOVILIZADO MATERIAL E INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA Y BIENES DESTINADOS AL USO GENERAL

- 5.1 - Los movimientos contables registrados por las cuentas que integran el inmovilizado material de la ATM a lo largo del ejercicio 2010 se detallan en el cuadro que se incluye en la página siguiente.
- 5.2 - Las inversiones del ejercicio corresponden principalmente a instalaciones complejas especializadas (chip sin contacto) y equipos informáticos.

Nota 6 - DEUDORES Y AJUSTES POR PERIODIFICACIÓN DE ACTIVO

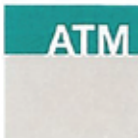
- 6.1 - El saldo al 31 de Diciembre de 2010 del epígrafe de Deudores por derechos reconocidos presenta la siguiente composición:

• Generalitat de Catalunya			
- Contrato-Programa (Nota 12.3)	13.963.500,00		
- Aportación adicional C.P. (Nota 12.3)	50.000.000,00		
- Otros	462.696,50	64.426.196,50	
• Ajuntament de Barcelona	(Nota 12.3)	5.785.750,00	
• EMT	(Nota 12.3)	6.655.916,67	
• Ajuntament de Badalona		579.827,31	
• Otros		336.184,26	
			77.783.874,74

[Handwritten signature]



[Handwritten signature]



INMOVILIZADO MATERIAL E INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA Y BIENES DESTINADOS AL USO GENERAL

	VALOR DE COSTE				FONDO DE AMORTIZACIÓN				Valor Neto 31.12.2010
	Saldo 1.1.2010	Altas	Traspasos/ Bajas	Saldo 31.12.2010	Saldo 1.1.2010	Dotaciones	Traspasos/ Bajas	Saldo 31.12.2010	
• Construcciones	309.881,95	-	-	309.881,95	307.448,22	2.433,72	-	309.881,94	0,01
• Maquinaria, instalaciones y utensilios	83.873,23	590,00	-	84.463,23	42.075,73	8.940,64	-	51.016,37	33.446,86
• Mobiliario	83.060,19	1.216,05	-	84.276,24	47.926,61	7.259,02	-	55.185,63	29.090,61
• Equipos proceso información	965.229,03	60.350,81	(-) 10.766,27	1.014.813,57	592.595,14	50.593,86	(-) 8.618,88	634.570,12	380.243,45
• Instalaciones complejas especializadas	7.365.697,67	198.430,00	-	7.564.127,67	5.574.294,16	786.666,10	-	6.360.960,26	1.203.167,41
• Otro inmovilizado material	-	1.661,08	-	1.661,08	-	62,58	-	62,58	1.598,50
INMOVILIZADO MATERIAL	8.807.742,07	262.247,94	(-) 10.766,27	9.059.223,74	6.564.339,86	855.955,92	(-) 8.618,88	7.411.676,90	1.647.546,84
INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA Y BIENES DESTINADOS AL USO GENERAL	3.863.562,78	-	-	3.863.562,78	-	-	-	-	3.863.562,78



(Handwritten signature)

(Handwritten signature)



6.2 - El epígrafe de ingresos diferidos (Ajustes por Periodificación) corresponde a la financiación a recibir en el próximo Contrato-Programa para financiar los gastos devengados por este concepto y reflejados en el epígrafe de gastos diferidos (Nota 10.4). También incluye el vencimiento 2011 de la aportación de la Generalitat de Catalunya según Acuerdo de Gobierno de 8 de Junio de 2010 por 2.308 miles de euros (Nota 10.1.b).

Nota 7 - CUENTAS FINANCIERAS

7.1 - El epígrafe "Tesorería" corresponde a las siguientes cuentas:

• Saldos disponibles en bancos e instituciones de crédito	8.900.254,65
• Cuenta corriente "Cash Pooling"	86.732.124,19
	95.632.378,84

7.2 - El mes de Mayo de 2008 se formalizó el protocolo de colaboración entre la Generalitat de Catalunya y la ATM para la adhesión de ésta al modelo de gestión de tesorería corporativa de la Generalitat de Catalunya, basado en un sistema de "Cash Pooling". Los saldos excedentes que provengan de ingresos propios desde las cuentas operativas a la cuenta tesorera corporativa se retribuyen al euríbor a un mes.

Nota 8 - PATRIMONIO Y RESERVAS

Los fondos propios de la ATM han tenido el siguiente movimiento durante el ejercicio 2010:

	Saldo 1.1.2010	Aplicación Resultado 2009	Resultado 2010	Saldo 31.12.10
• Patrimonio	12.058.633,00	2.037.946,01	-	14.096.579,01
• Resultado del ejercicio	2.037.946,01	(-) 2.037.946,01	2.458.315,88	2.458.315,88
	14.096.579,01	-	2.458.315,88	16.554.894,89

(Handwritten signature)

(Handwritten signature)



ATM

24

Nota 9 - SUBVENCIONES DE CAPITAL E INGRESOS ANTICIPADOS

9.1 - Las subvenciones procedentes del sector estatal corresponden a los siguientes conceptos:

a) Fondos de Contratos-Programas (Nota 12.3) aplicados al desarrollo de un sistema de gestión y ayuda a la explotación a la ATM y a las empresas de transporte público en régimen de gestión indirecta (ver Nota 5.1, epígrafe de Instalaciones complejas especializadas):

• Saldo a 1 de Enero de 2010	<u>1.495.006,75</u>
• Inversión del ejercicio 2010	<u>4.205,40</u>
• Aplicación a resultados (amortización económica) (Nota 12.5)	<u>(-) 747.476,74</u>
• Saldo a 31 de Diciembre de 2010	<u>751.735,41</u>

b) Fondos del Ministerio de Fomento para la ejecución de las obras de construcción de un paso bajo la autopista A-2 para permitir la circulación del Tranvía Diagonal-Baix Llobregat (Nota 5.2 y 9.2). Importe certificado total de 3.863.562,04 euros.



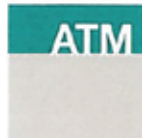
ATM

25

9.2 - Los ingresos anticipados tienen la siguiente composición:

• Contrato-Programa 2009-10 (Nota 12.3)	<u>55.982.713,81</u>
• Reserva Contrato-Programa 2007-2008 (Nota 12.3)	<u>413.946,57</u>
• Ingresos diferidos gastos de emisión y gestión T-12	<u>599.697,17</u>
• Transferencia del IMSERSO para el desarrollo de un programa de accesibilidad en las renovaciones de flota de las líneas regulares de autobuses:	
- Aportaciones totales 2001-2007	2.663.137,51
- Aplicado a ingresos ejercicio 2000-2007	(-) 1.344.887,65
- Ingreso avanzado año 2007	<u>1.318.249,86</u>
- Aportación 2008-2010	-
- Reintegros al IMSERSO	<u>(-) 101.061,53</u> <u>1.217.188,33</u>
• Transferencia relativa al convenio de 2 de Junio de 2000 entre la Generalitat de Catalunya y la ATM para la financiación del sistema de validación y venta integrada:	
- Aportación total	7.212.145,25
- Aplicado a ingresos del ejercicio 2000-2007	(-) 6.225.796,38
- Aplicado a Subvenciones de capital al ejercicio 2001-2004	<u>(-) 823.187,64</u> <u>163.161,23</u>
• Aportación del Ministerio de Fomento para el paso bajo la A-2:	3.906.578,68
- Aplicado a Subvenciones de capital al ejercicio 2003-2006	<u>(-) 3.863.562,04</u> <u>43.016,64</u>
	<u>58.419.723,75</u>





26

Nota 10 - ACREEDORES A LARGO Y CORTO PLAZO

10.1 - Las deudas a largo plazo y a corto plazo por préstamos corresponden a los siguientes conceptos:

• Royal Bank of Scotland (RBS)	-
• Institut Català de Finances (ICF)	20.775.600,00
Total largo plazo	<u>20.775.600,00</u>
• Institut Català de Finances (ICF)	2.308.400,00
• Otras deudas con entidades de crédito a corto plazo	23.084.000,00
Total corto plazo	<u>25.392.400,00</u>

a) El crédito concertado el 11 de Febrero de 2005 con el Royal Bank of Scotland, por un importe inicial a 31 de Diciembre de 2005 de 194.895 miles de euros, se amortizó mediante cuatro pagos anuales iguales en el período 2006-2009 con la cobertura de los ingresos diferidos a recibir a largo plazo de las Administraciones por este concepto (Nota 3.3 y 12.3).

En el ejercicio 2009 se realizó la cuarta y última amortización por un importe de 48.724 miles de euros.

b) El préstamo formalizado el 28 de Junio de 2010 con el Institut Català de Finances (ICF) está destinado a la financiación de las aportaciones no realizadas por la Generalitat de Catalunya a la ATM en concepto de Contrato-Programa para cubrir una parte del vencimiento 2008 del préstamo del RBS mencionado anteriormente. En los años 2008 y 2010 esta financiación se cubrió con sendas pólizas de crédito con "La Caixa" y BBVA con vencimientos 19 de Junio de 2010 y 10 de Junio de 2010 respectivamente hasta un límite de 11.542 miles de euros cada una.

Este préstamo con el ICF, por un importe total de 23.084 miles de euros, tiene un período de carencia hasta el 31 de Diciembre de 2011 y se amortiza en 10 cuotas anuales de 2.308 miles de euros hasta el 31 de Diciembre de 2020.



27

El tipo de interés de este crédito esta referenciado al euribor. Con garantía de este crédito la ATM cede irrevocablemente al ICF los derechos de cobro derivados del Acuerdo de Gobierno de la Generalitat de Catalunya de 8 de Junio de 2010 por el cual ésta abonará a la ATM un importe de 23.084.000 euros, distribuidos en 10 anualidades (2011-2020). Ver Nota 6.2.

c) Otras deudas con entidades de crédito a corto plazo corresponden a dos pólizas de crédito con "La Caixa" y BBVA con vencimientos 3 de Junio de 2011 y 4 de Junio de 2011 respectivamente hasta un límite de 11.542 miles de euros cada una y que a 31 de Diciembre de 2010 estaban totalmente dispuestas. Estos créditos se concertaron en el ejercicio 2009 para cubrir una parte del vencimiento 2009 del préstamo del RBS debido a que la Generalitat de Catalunya desplazó a ejercicios futuros el compromiso de aportación que tenía por este concepto según Contrato-Programa (Nota 3.3 y 12.3).

El tipo de interés de estos créditos está referenciado al euribor.

10.2 - El saldo a 31 de Diciembre de 2019 del epígrafe de Acreedores por obligaciones reconocidas y pagos ordenados y otros acreedores no presupuestarios, presenta la siguiente composición:

• TMB (Contrato-Programa) (1)	58.830.080,18
• FGC (Contrato-Programa) (2)	11.469.021,39
• EMT (Contrato-Programa)	6.090.708,41
• Tramvia Metropolità del Besòs, S.A.	7.072.532,10
• Tramvia Metropolità, S.A.	4.933.381,82
• RENFE operadora	3.730.320,00
• Ajuntaments de l'AMTU (3)	9.610,68
• Otros	1.933.380,42
Total (incluido 1.260.968,07 de acreedores por I.V.A.)	<u>94.069.035,00</u>

- (1) *Transports Metropolitans de Barcelona es la denominación con la que prestan sus servicios las empresas Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. y Transports de Barcelona, S.A.*
- (2) *Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.*
- (3) *Agrupación de municipios titulares de servicios de transporte urbano de la Región Metropolitana de Barcelona.*

ATM

28

El epígrafe de Otros corresponde en su mayor parte a la adquisición de bienes y servicios por parte de la ATM.

Los saldos acreedores asociados a gastos de Contrato-Programa 2009-2010 se detallan en la Nota 12.3.

- 10.3 - El epígrafe de "operadores por integración tarifaria" refleja el saldo neto acreedor relativo a importes a cobrar y a pagar a los operadores y comercializadores adheridos al Sistema Tarifario Integrado de la región metropolitana de Barcelona. El detalle del saldo neto es el siguiente:

Operador	Saldo a pagar (a cobrar)
• TMB	6.443.461,11
• FGC	(-) 125.914,43
• RENFE operadora	(-) 1.270.434,30
• ADIF	399.094,76
• Transportes Urbanos y Servicios Generales, SAL	841.947,59
• Hispano Igualadina	527.826,85
• Mohn, S.L.	458.245,24
• Soler i Sauret, S.A.	422.215,69
• Logista, S.A.	(-) 2.278.849,92
• Comercial Servicio Quinielas	(-) 741.450,43
• Otros operadores y comercializadores	4.151.807,63
	<u>8.827.949,79</u>

- 10.4 - El saldo del epígrafe "gastos diferidos" incluye los siguientes conceptos:

• Gastos a liquidar en el ejercicio 2010 por Integración Tarifaria (Nota 12.2.b)	3.788.184,16
• Resto compensación estimada a RENFE por Integración Tarifaria del ejercicio 2010 (Nota 12.2.c)	2.529.000,00
• Otros gastos	101.111,69
	<u>6.418.295,85</u>



ATM

29

La suma de los gastos diferidos por compensaciones, con un importe total de 2.529 miles de euros, están financiados por ingresos diferidos en concepto de Contrato-Programa (Nota 6.2).

Nota 11 - SITUACIÓN FISCAL

- 11.1 - De acuerdo con la legislación vigente, las liquidaciones de impuestos no pueden considerarse definitivas hasta no haber sido inspeccionadas por las autoridades fiscales o transcurrido el plazo de prescripción de cuatro años. La ATM tiene abiertos a inspección todos los ejercicios no prescritos y para todos los tributos a los que está sujeta. En opinión de los administradores de la ATM no se espera que se devenguen pasivos adicionales significativos como consecuencia de una eventual inspección.
- 11.2 - El saldo de la cuenta Hacienda Pública acreedora por conceptos fiscales refleja básicamente las retenciones practicadas a cuenta del I.R.P.F. en el mes de Diciembre de 2010.
- 11.3 - El saldo de la cuenta Hacienda Pública deudora por I.V.A. corresponde a la liquidación de Diciembre de 2010 presentada en Enero de 2011.





30

Nota 12 - INGRESOS Y GASTOS

12.1 - Ingresos por ventas de servicios

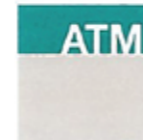
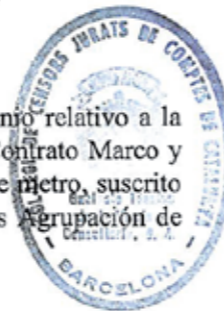
Al 31 de Diciembre de 2010 este epígrafe presenta la siguiente composición:

• Venta de títulos integrados	404.038.956,36
• Repercusión de los gastos de gestión del sistema tarifario integrado	24.398.917,87
Ingresos del sistema tarifario integrado (Nota 12.2)	428.437.874,23
• Ingresos aplicados por solicitudes T-12	618.020,15
• Cesión trenes a TMB	64.376.068,64
• Facturaciones a terceros del Centro de Información TransMet	197.138,00
• Ventas de servicios	493.629.101,02

El 25 de Julio del 2006, la ATM formalizó la cesión a Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. de la explotación y operación de los trenes objeto del Contrato Marco y de Arrendamiento, previo suministro de 39 trenes para la red de metro, suscrito en fecha 8 de Agosto de 2003 por la ATM, Alquiler de Trenes Agrupación de Interés Económico, S.A. y CAF, S.A.

Con fecha 21 de Septiembre de 2006 se formalizó otro convenio relativo a la cesión de la explotación y operación de los trenes objeto del Contrato Marco y de Arrendamiento, previo suministro de 50 trenes para la red de metro, suscrito en fecha 23 de Julio de 2004 por la ATM, Alquiler de Trenes Agrupación de Interés Económico, S.A. y ALSTOM, S.A.

Finalmente, en fecha 2 de Julio de 2007 se formalizó un convenio relativo a la cesión de la explotación y operación de los trenes objeto del Contrato Marco y de Arrendamiento, previo suministro de 10 trenes para la red de metro, suscrito en fecha 18 de Abril de 2005 por la ATM, Alquiler de Trenes Agrupación de Interés Económico, S.A. y CAF, S.A.



31

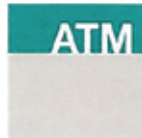
En virtud de estos acuerdos de cesión, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. tendrá que satisfacer anualmente a la ATM las contraprestaciones previstas por la cesión de la explotación y operación de los trenes, mediante la compensación con las subvenciones que TMB tenga que cobrar de la ATM anualmente por este concepto. Para el año 2010 este importe ha sido de 64.376 miles de euros.

12.2 - Gastos por trabajos realizados por otras empresas

a) En el ejercicio 2001 se puso en marcha el Sistema Tarifario Integrado de la región metropolitana de Barcelona. En virtud de los diferentes convenios firmados con los operadores y los comercializadores, la ATM realiza las ventas de títulos integrados (T-10, T-50/30, T-MES, T-DIA y otros) y repercute a los operadores los gastos de gestión del sistema. Por otra parte la ATM se hace cargo de liquidar los ingresos asignados a cada operador en función de los viajeros transportados (validaciones y encuestas), de los gastos de gestión del sistema (edición de títulos, comisiones de comercialización, rechazo, auditoría, encuestas, comunicación y otros gastos de gestión) y de las compensaciones económicas acordadas con los operadores.

b) Los gastos del Sistema Tarifario Integrado asociados en el ejercicio 2010, en virtud de lo expuesto, se obtienen a partir del cálculo siguiente:





32

• Gastos por servicios de transporte de viajeros, incentivo de seguridad y tasa de seguridad (ingresos asignados a los operadores)	403.603.794,17
• Gastos de gestión del sistema:	
– Comisiones, gastos por edición y comercialización de títulos y otros (importe neto)	18.131.235,27
– Gastos gestión ATM (1)	6.486.114,41
	<u>24.617.349,68</u>
• Otros gastos	111.727,00
• Otros ingresos del sistema	(-) 100.000,00
• Periodificación de gastos a liquidar al 31 de Diciembre de 2009	(-) 3.583.180,78
• Periodificación de gastos a liquidar al 31 de Diciembre de 2010:	
– Gastos por servicios de transporte de viajeros	3.708.740,88
– Gastos de gestión	79.443,28
	<u>3.788.184,16</u>
• Gastos del sistema tarifario integrado	<u>428.437.874,23</u>

c) Adicionalmente la ATM liquida, con la financiación recibida a cuenta del Contrato-Programa 2009-10 (Nota 12.3.e), las siguientes compensaciones por integración tarifaria, a las empresas operadoras (epígrafe de transferencias corrientes a otras empresas):

• Compensaciones Integración Tarifaria	32.265.795,77
• Compensaciones servicio nocturno	3.931.473,95
• Compensaciones por Ayuntamientos AMTU	6.222.642,37
• Compensaciones por Integración Tarifaria y servicio nocturno periodificadas a 31 de Diciembre de 2009	(-) 2.489.000,00
• Compensaciones por Integración Tarifaria del ejercicio 2010 periodificadas a 31 de Diciembre 2010 (Nota 10.4)	2.529.000,00
	<u>42.459.912,09</u>

(1) Importe presupuestado



33

Un importe de 1.096 miles de euros de estas compensaciones no se imputan a Contrato-Programa.

12.3 - Ingresos y gastos por transferencias corrientes (Contrato Programa)

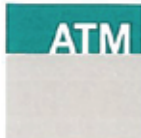
- a) El 26 de Julio de 2010 se firmó entre la AGE y la ATM el Contrato Programa 2009-2010 que tiene por objeto regular las relaciones recíprocas relativas a la financiación del transporte público regular de viajeros en el ámbito definido en el artículo 1 de los estatutos de la ATM, dando continuidad a diversos aspectos de los Contratos-Programa relativos a periodos anteriores. Este Contrato-Programa tiene vigencia del 1 de Enero de 2010 hasta el 31 de Diciembre de 2010 y regulariza sobre sus mismas bases el 2009.

El Contrato Programa recoge las necesidades del sistema de transporte gestionado por la ATM y su cobertura mediante las aportaciones de los usuarios y de las Administraciones públicas: AGE y Administraciones Consorciadas en la ATM (Generalitat de Catalunya, Ajuntament de Barcelona y Entitat Metropolitana del Transport).

Es intención de las Administraciones firmantes del Contrato Programa dar continuidad al marco de financiación del transporte y por tanto prevé que para ejercicios futuros tanto la AGE como las administraciones consorciadas sigan consignado sus aportaciones, la liquidación definitiva de las cuales queda supeditada a lo que establezcan los nuevos contratos programa a formalizar en el futuro.

- b) Con fecha 7 de Julio de 2009 la Comisión de Seguimiento del Contrato Programa 2007-2008 aprobó su liquidación, resultando un importe pendiente de aplicación de 415 miles de euros, que la ATM ha contabilizado en la cuenta de reserva correspondiente.





c) El Contrato Programa 2009-2010 recoge los criterios de liquidación de la aportación de la AGE para este período. Por otro lado la Comisión de Seguimiento del Contrato Programa es la encargada de aprobar anualmente las propuestas de liquidación presentadas por la ATM en las que se determina la aportación de la AGE y la de las Administraciones Consorciadas y que ha de cubrir la totalidad de las necesidades reales del sistema del transporte después de deducir de éstas las aportaciones devengadas por la AGE y los ingresos de los usuarios.

Este nuevo Contrato-Programa ratifica la aplicación, para cubrir las necesidades previstas por el sistema en el años 2009 y 2010, de las desviaciones del Contrato Programa 2005-2006, de parte de los remanentes en concepto de devolución de prorrata I.V.A. recuperadas por los diferentes operadores y de la concertación de endeudamiento financiero por parte de los operadores tal y como aprobó la ATM en sesiones de su Consejo de Administración de 23 de Diciembre de 2008 y 14 de Diciembre de 2009.

Adicionalmente, en sesión de 23 de Diciembre de 2008 la ATM autorizó a TMB a adquirir 6 unidades de trenes para la línea 9 por un importe estimado de 44 millones de euros. Las obligaciones económicas que se deriven de esta autorización se incorporarán a las necesidades de futuros contratos programa a suscribir entre l'ATM y la AGE.

d) En el ejercicio 2010 la ATM ha reconocido como ingreso de transferencia por Contrato-Programa un importe de 1.344 miles de euros en concepto de compensación por gastos financieros (crédito citados en la Nota 10.1) y un importe de 565 miles de euros para el mantenimiento del SAE.

e) En el cuadro resumen de la hoja siguiente, se detallan los efectos presupuestarios de las transferencias corrientes y de capital recibidas en el ejercicio 2010 por la ATM de las Administraciones, así como las aportaciones corrientes y de capital que ésta ha realizado a los operadores en virtud de los acuerdos con cada uno de ellos. Los gastos relativos a las actuaciones en relación a los operadores de transporte público interurbano en régimen de gestión indirecta y las de los sistemas tranviarios.



SITUACIÓN AL 31.12.10 DE LAS APORTACIONES A CUENTA DEL CONTRATO-PROGRAMA 2009-2010 (miles de euros)

	Derechos reconocidos		Cobros		Pendiente de cobro al 31.12.2010 (4)
	2009	2010	2009	2010	
INGRESOS					
• AGE	166.450	150.084	166.450	150.094	-
• Generalitat de Catalunya (2)	254.334	259.365	197.167	302.568	13.964
• Ajuntament de Barcelona	98.005	72.886	92.170	72.925	5.786
• EMT	78.785	79.871	78.785	73.215	6.656
• Generalitat de Catalunya (aportación para reducir deuda) (7)	-	50.000	-	-	50.000
• Generalitat de Catalunya (otras aportaciones)	160	129	-	160	129
TOTAL	597.734	612.335	534.572	598.962	76.535
	Obligaciones liquidadas		pagos		Pendiente de pago al 31.12.2010 (4)
	2009	2010	2009	2010	
GASTOS					
• TMB (6)	307.673	302.022	269.335	281.530	58.830
• FGC (6)	47.682	47.230	39.735	43.708	11.469
• EMT (Gestión indirecta) (3) (6)	80.706	79.943	80.706	73.982	5.961
• Tranvía Baix Llobregat i Gibreries-Besòs	87.324	86.747	79.356	84.135	10.580
• Gestión indirecta (Ejecución directa ATM)	36.862	37.029	36.170	36.867	854
• Cercanías RENFE (Ejecución directa ATM)	5.900	5.943	2.600	5.789	3.454
• Gastos ATM	1.768	1.343	1.768	1.343	-
• TMB (otros)	83	-	-	83	-
• EMT (otros)	77	129	-	77	129
• Amortización Crédito 195 millones euros (5)	25.640	-	25.640	-	-
TOTAL	593.715	560.386	535.310	527.514	91.277
INGRESOS ANTICIPADOS					Ingresos anticipados 31.12.10 (Nota 9.2)
					55.982

(1) Corresponde a la desviación a aplicar del Contrato-Programa 2005-2006.
 (2) No incluyen las aportaciones de capital efectuadas directamente por la Generalitat de Catalunya a FGC y previstas en el Contrato-Programa (23.000 miles de euros para el 2009 y 23.500 miles de euros para el 2010).
 (3) Cifra presupuestaria. Pendiente de recibir el certificado de aportaciones de la EMT a las líneas de la EMT bajo su tutela. Estas aportaciones determinan finalmente la cifra de gasto reconocida de la G. Indirecta de la EMT y su aportación real al Contrato-Programa.
 (4) Incluye los saldos a cobrar y a pagar forman parte respectivamente de las posiciones de "Deudores" y "Deudas a corto plazo" del pasivo del balance de situación.
 (5) Incluye la parte amortizada del préstamo que ha sido refinanciada (Nota 10.1.b) y c) y 12.3.b)). El importe de 25.640 miles de euros se ha cubierto con aportaciones de la AGE (16.591 miles de euros), Ajuntament de Barcelona (4.332 miles de euros) y EMT (2.717 miles de euros).
 (6) No incluyen las necesidades previstas a cubrir con endeudamiento financiero previsto en el C.P. para el 2009 y 2010 (84.693 y 101.847 miles de euros por TMB, 14.000 y 16.281 miles de euros por la EMT y 7.915 y 5.859 miles de euros por FGC respectivamente), las obligaciones económicas del cual se incorporaran a las necesidades de futuros contratos programas a suscribir entre la ATM y la AGE (Nota 12.3.c).
 (7) Corresponde a la aportación de la Generalitat de Catalunya destinada a la reducción del endeudamiento del sistema y que es con cargo a la dotación recibida de la AGE en virtud de la Disposición Adicional Tercera del Estatut d'Autonomia de Catalunya según convenio de 23 de Diciembre de 2010.

ATM

36

Cabe mencionar que la aportación efectuada por la Generalitat de Catalunya en el ejercicio 2010 ha sido inferior en 5.624 miles de euros a la cifra comprometida en el Contrato Programa formalizado el día 26 de Julio de 2010 como consecuencia de la resolución del Conseller de Política Territorial i Obres Públiques de 19 de octubre de 2010 (medidas de contención de gasto). Para ajustar su presupuesto la ATM ha efectuado las correspondientes retenciones de crédito de las diferentes partidas del Contrato Programa.

El resumen de los efectos en la cuenta de resultados es el siguiente, en miles de euros:

	Ingresos (1)	Gastos (1)
Contrato Programa		
• Administraciones	560.422	-
• Operadores públicos (TMB-FGC)	-	349.252
• EMT (gestión indirecta)	-	80.072
• Compensaciones para integración tarifaria, otras subvenciones a operadores y AMTU	-	41.364
• Otras transferencias	-	1.079
• Tramvia Baix Llobregat y Glòries Besòs (Nota 13)	-	86.747
Otras transferencias	1.096	1.167
Transferencias corrientes y de capital en cuenta de resultados	561.518	559.681



(1) Ingresos y Gastos incluyen un total de 2.529 miles de euros correspondientes a las compensaciones por integración tarifaria pendientes de aplicar a presupuesto (Nota 10.4 y 12.2). La periodificación de gastos se ha registrado con abono al epígrafe de Gastos Diferidos, y la periodificación de ingresos con cargo al epígrafe de Ingresos Diferidos.

ATM

37

12.4 - Gastos de personal

La plantilla de la ATM al 31 de Diciembre de 2010 distribuida por categorías profesionales, incluyendo una persona en comisión de servicios de TMB, se detalla a continuación:

Categoría	Hombre	Mujer	Número de empleados
• Director general	-	1	1
• Director técnico	-	1	1
• Jefe de Servicio	2	6	8
• Jefe de Unidad	1	-	1
• Técnico superior	1	3	4
• Técnico grado medio	4	2	6
• Administrativos	7	2	9
• Auxiliares administrativos	1	-	1
	16	15	31

Durante el ejercicio 2010 la ATM ha dispuesto de un empleado adscrito en comisión de servicios (de acuerdo con el convenio suscrito al efecto con TMB). En este sentido el epígrafe de trabajos realizados por otras empresas incluye el gasto correspondiente a este concepto.

12.5 - Resultados extraordinarios

Este epígrafe de la Cuenta de resultados tiene la siguiente composición:

• Subvenciones de capital aplicadas, correlacionadas con la amortización económica (Nota 9.1)	747.476,74
• Otros	(-) 351,74
	747.125,00



12.6 - La previsión de honorarios para la auditoría de las cuentas anuales del ejercicio 2010 es de 16.755 euros. La sociedad auditora ha facturado un importe de 10.750 euros por otros servicios.



Nota 13 - OTRAS CONSIDERACIONES

13.1 - Tranvía Baix Llobregat y Tranvía Sant Martí-Besòs

- a) El 27 de Abril de 2000 el Consejo de Administración de la ATM adjudicó la redacción del proyecto, la construcción y la explotación de un sistema de tranvía-metro ligero en el corredor Diagonal-Baix Llobregat del área de Barcelona que incluye sistema tranviario, servicios afectados y expropiaciones. El contrato correspondiente fue formalizado el 17 de Noviembre de 2000 con Tramvia Metropolita, S.A. con un presupuesto inicial de 217 millones de euros (antes de I.V.A.).

Los terrenos afectados por las expropiaciones relativas a este proyecto forman parte del dominio público del Consorcio de la ATM, que actúa como beneficiario en atención al riesgo asumido en relación con el justiprecio. El pago de éste es obligación de la empresa adjudicataria hasta el límite de la cifra de inversión prevista para las expropiaciones en el proyecto económico financiero del adjudicatario. La ATM no registrará contablemente la inversión en estos terrenos hasta el momento de su reversión. En el ejercicio 2005 la ATM comenzó a aprobar transferencias de capital por el exceso de expropiaciones respecto el límite previsto a cargo de la empresa adjudicataria, registrándolas cuando nace la obligación de pago.

- b) El 12 de Diciembre de 2002, el Consejo de Administración de la ATM aprobó el proyecto constructivo del Tranvía Sant Martí-Besòs, por un importe de 205 millones de euros (antes de I.V.A.), así como el contrato definitivo con el adjudicatario (Tramvia Metropolita del Besòs, S.A.).

- c) En el ejercicio 2004 se han puesto en servicio los dos sistemas tranviarios citados. Las transferencias corrientes y de capital entregadas por la ATM a las sociedades concesionarias de los servicios en el ejercicio 2010 se detallan en la Nota 12.3.




La ATM prevé financiar el coste de la inversión y de la explotación de los Tranvías con recursos de Contrato-Programa, que incluyen los fondos comprometidos por la Generalitat de Catalunya para este concepto según acuerdos de Gobierno de la Generalitat de Catalunya de 31 de Julio de 2000 y de 24 de Diciembre de 2002.

Desde su adjudicación el Consejo de Administración de la ATM ha aprobado diversas modificaciones en la ejecución de estas actuaciones. Para la cobertura de las mayores necesidades de financiación que suponen estas actuaciones la ATM ha formalizado diversos convenios de pago con las sociedades concesionarias con cargo a los compromisos plurianuales asumidos por la Generalitat de Catalunya por estos conceptos:

- Con fecha 4 de Julio de 2005 la ATM y Tramvia Metropolita, S.A. formalizaron un convenio por el cual la ATM abonará a la sociedad concesionaria del Tramvia Diagonal-Baix Llobregat un importe total de 36.571 miles de euros en concepto de indemnización, revisiones de precios y modificaciones del contrato inicial. Este pago lo realizará la ATM de acuerdo con las anualidades de la subvención de capital finalista aprobada por el Gobierno de la Generalitat de Catalunya en sesión de 14 de Junio de 2005 a favor de la ATM por este concepto, y que incluye la compensación financiera derivada del calendario de fraccionamiento del pago (2006-2015).
- Con fecha 5 de Septiembre de 2006 la ATM y Tramvia Metropolita, S.A. formalizaron un convenio por el cual la ATM abonará a la sociedad concesionaria del Tramvia Diagonal-Baix Llobregat un importe total de 13.505 miles de euros en concepto de modificaciones del contrato inicial. Este pago lo realizará la ATM de acuerdo con las anualidades de la subvención de capital finalista aprobada por el Gobierno de la Generalitat de Catalunya en sesión de 29 de Agosto de 2006 a favor de la ATM por este concepto, y que incluye la compensación financiera derivada del calendario de fraccionamiento del pago (2007-2015).



ATM

40

- Con fecha 5 de Septiembre de 2006 la ATM y Tramvia Metropolità del Besòs, S.A. formalizaron un convenio por el cual la ATM abonará a la sociedad concesionaria del Tramvia Sant Martí-Besòs un importe total de 29.041 miles de euros en concepto de modificaciones del contrato inicial. Este pago lo realizará la ATM de acuerdo con las anualidades de la subvención de capital finalista aprobada por el Gobierno de la Generalitat de Catalunya en sesión de 29 de Agosto de 2006 a favor de la ATM por este concepto, y que incluye la compensación financiera derivada del calendario de fraccionamiento del pago (2007-2021).
- Con fecha 26 de Junio de 2008 la ATM y Tramvia Metropolità, S.A. formalizaron un convenio por el cual la ATM abonará a la sociedad concesionaria del Tramvia Diagonal-Baix Llobregat un importe total de 8.336 miles de euros en concepto de cierre de las obras del contrato inicial. Este pago lo realizará la ATM de acuerdo con las anualidades de la subvención de capital finalista aprobada por el Gobierno de la Generalitat de Catalunya en sesión de 10 de Junio de 2008 a favor de la ATM por este concepto, y que incluye la compensación financiera derivada del calendario de fraccionamiento del pago (2009-2015).
- En fecha 19 de Marzo de 2009 se firmó el Texto Refundido del Contrato de Concesión del Tramvia Diagonal-Baix Llobregat entre la ATM y Tramvia Metropolità, S.A. El objetivo de la firma de este Texto Refundido es el siguiente:

- Incluir en un único documento todos los acuerdos del Consejo de Administración de la ATM que se han tomado después de la firma del Contrato de Concesión.
- Modificar el sistema de compensación de la tarifa técnica para bandas a través de la fijación de una nueva curva de demanda, que reduzca las incertidumbres económicas futuras tanto por parte de la Administración como por parte del concesionario.
- Incluir una inversión para la adquisición de 4 nuevos tranvías y los nuevos equipos de televigilancia sin ninguna compensación por parte de la Administración a la Operadora de Tramvia Metropolità, S.A.



ATM

41

- En fecha 28 de Diciembre de 2009 la ATM y Tramvia Metropolità del Besòs, S.A. formalizaron un convenio por el cual la ATM abonará a la sociedad concesionaria del Tramvia Sant Martí-Besòs un importe total de 32.496 miles de euros en concepto de incrementos de obra, revisión de previos, costes de incremento de plazos e intereses. Este pago lo realizará la ATM de acuerdo con las anualidades de la subvención de capital finalista aprobada por el Gobierno de la Generalitat de Catalunya en sesión de 22 de Diciembre de 2009 a favor de la ATM por este concepto, y que incluye la compensación financiera derivada del calendario de fraccionamiento del pago (2011-2021).

d) La ATM sigue el criterio de no reconocer ninguna deuda por financiación de las inversiones con los concesionarios, hasta que no llega la correspondiente financiación acordada en origen, para mantener el equilibrio presupuestario.

Los eventuales importes adicionales correspondientes serán a cargo de la financiación que por este concepto se reciba de la Generalitat de Catalunya.

La ATM no tiene concertado a 31 de Diciembre de 2010 ningún compromiso por obra ejecutada de los tranvías a financiar con recursos propios.

- 13.2 - En sesiones de 12 de Diciembre de 2002 y de 3 de Diciembre de 2004 el Consejo de Administración de la ATM aprobó la adjudicación de diversos suministros de trenes para diferentes líneas del metro de Barcelona, por un valor total de los trenes de más de 650 millones de euros. Cabe citar que estos trenes no serán propiedad de la ATM sino que dispone de ellos mediante un contrato de "renting".

En este sentido el 8 de Agosto de 2003 se suscribió entre la ATM, CAF y una agrupación de entidades financieras un primer contrato marco para el arrendamiento de 39 trenes para las líneas 2, 3 y 5 del metro de Barcelona, posteriormente el 25 de Noviembre de 2003, se formalizó el contrato de suministro asociado. El 23 de Julio de 2004 se formalizó el contrato marco y de arrendamiento y el contrato de suministro con Alstom, el otro adjudicatario, para el suministro de 50 trenes para la futura línea 9 del metro de Barcelona. Tal y como se explica en la nota 12.1 en el ejercicio 2006 se han formalizado sendos contratos de cesión de la explotación y operación de estos trenes a TMB.



ATM

42

Finalmente, el 18 de Abril de 2005 se formalizó un contrato con CAF para el suministro de 10 nuevos trenes de la línea 1 del metro de Barcelona de acuerdo con la adjudicación del Consejo de Administración de la ATM de 3 de Diciembre de 2004 mencionada, y en el ejercicio 2007 se firmó el correspondiente contrato de cesión de la explotación y operación de éstos trenes a TMB.

- 13.3 - Dada la actividad a que se dedica la ATM, la cual ha sido descrita en la Nota 1, ésta no tiene responsabilidades, gastos, activos, ni provisiones y contingencias de naturaleza medioambiental que puedan ser significativos en relación con el patrimonio, la situación financiera y los resultados de la ATM.

Por este motivo, no se incluyen desgloses en esta memoria de los estados y cuentas anuales sobre la información de cuestiones medioambientales.

- 13.4 - Valores recibidos en depósito

La ATM ha recibido avales en depósito por un importe total de 31.768 miles de euros.



ATM

43

Nota 14 - CUADRO DE FINANCIACION

Los recursos obtenidos durante los ejercicios 2010 y 2009, así como su aplicación, y el efecto que han producido estas operaciones sobre el capital circulante se reflejan en el cuadro siguiente:

FONDOS PERMANENTES					
APLICACIONES	2010	2009	ORIGENES	2010	2009
Adquisiciones de inmovilizado:			Recursos generados en el ejercicio	2.656.671,48	2.373.234,86
Inmaterial	51.110,22	121.926,09	Subvenciones de capital	4.205,40	96.702,41
Material e Infraestructura	262.247,94	359.972,11	Créditos a largo plazo	23.084.000,00	23.084.000,00
Créditos a largo plazo	25.392.400,00	71.807.750,07	Ingresos diferidos	2.308.400,00	25.641.000,00
Aumento del capital circulante	2.347.518,72	-	Disminución del capital circulante	-	21.094.711,00
	28.053.276,88	72.289.648,27		28.053.276,88	72.289.648,27

VARIACIONES DEL CAPITAL CIRCULANTE				
	2010		2009	
	AUMENTOS	DISMINUCIONES	AUMENTOS	DISMINUCIONES
Deudores	7.219.678,42	-	24.609.045,45	-
Cuentas financieras	83.704.342,19	-	-	16.562.845,57
Deudas a corto plazo	-	38.955.700,62	-	21.893.139,99
Ajustes por periodificación	-	49.620.801,27	-	7.247.770,89
	90.924.020,61	88.576.501,89	24.609.045,45	45.703.756,45
Variación del capital circulante	-	2.347.518,72	21.094.711,00	-
	90.924.020,61	90.924.020,61	45.703.756,45	45.703.756,45

CONCILIACIÓN DEL RESULTADO DEL EJERCICIO CON LOS RECURSOS GENERADOS/(APLICADOS)		
	2010	2009
Resultado del ejercicio según Cuenta de Resultados	2.458.315,88	2.037.236,01
Dotaciones a la amortización	945.480,60	885.236,62
Resultado extraordinario inmovilizado	351,74	-
Subvenciones de capital aplicadas	(-) 747.476,74	(-) 549.740,77
RECURSOS GENERADOS/(APLICADOS) EN EL EJERCICIO	2.656.671,48	2.373.234,86



C5



Venda automàtica de bitllets



Ajuda

Presupuesto 2011

Presupuesto ATM 2011

Estado de gastos

Art.	Denominación	Importe 2011 (€)
Capítulo 1 - Gastos de personal		
13	Personal laboral	1.489.072,04
16	Seguros y cotizaciones sociales	336.600,00
17	Pensiones y otras prestaciones sociales	12.790,80
	Total capítulo 1	1.838.462,84
Capítulo 2 - Gastos de bienes corrientes y de servicios		
20	Alquileres y cánones	66.678.128,00
21	Conservación y reparación	882.400,00
22	Material, suministros y otros	416.633.452,60
23	Indemnizaciones por razón del servicio	142.836,22
24	Gastos de publicaciones	132.600,00
	Total capítulo 2	484.469.416,82
Capítulo 3 - Gastos financieros		
31	De préstamos del interior	2.271.000,00
34	De depósitos, fianzas y otros	1.020,00
	Total capítulo 3	2.272.020,00
Capítulo 4 - Transferencias corrientes		
40	Transferencias corrientes	5.796.000,00
44	A empresas públicas y otros entes públicos de la Generalitat	46.061.000,00
46	A entes y corporaciones locales	372.507.000,00
47	A empresas privadas	82.215.289,10
48	A instituciones sin finalidad de lucro	54.060,00
49	Al exterior	12.852,00
	Total capítulo 4	506.646.201,10
Capítulo 6 - Inversiones reales		
62	Inversión en maquinaria, instalaciones y utillaje	30.600,00
64	Inversiones en mobiliario y enseres	6.300,00
65	Inversiones en equipos de proceso de datos y telecomunicaciones	1.260.238,12
	Total capítulo 6	1.297.138,12
Capítulo 7 - Transferencias de capital		
77	A empresas privadas	40.302.179,38
	Total capítulo 7	40.302.179,38
Capítulo 9 - Variación de pasivos financieros		
91	Amortización de préstamos en euros	23.084.000,00
	Total capítulo 9	23.084.000,00
	TOTAL ESTADO DE GASTOS	1.059.909.418,26

Estado de ingresos

Art.	Denominación	Importe 2011 (€)
Capítulo 3 - Tasas, bienes y otros ingresos		
31	Prestación de servicios	66.763.000,00
39	Otros ingresos	420.135.949,78
	Total capítulo 3	486.898.949,78
Capítulo 4 - Transferencias corrientes		
40	De los sectores públicos estatales	133.771.200,00
41	De la Administración de la Generalitat	222.153.489,10
46	De entes y corporaciones locales	152.756.100,00
	Total capítulo 4	508.680.789,10
Capítulo 5 - Ingresos patrimoniales		
52	Intereses de depósitos	30.000,00
	Total capítulo 5	30.000,00
Capítulo 7 - Transferencias de capital		
75	De comunidades autónomas	41.215.679,38
	Total capítulo 7	41.215.679,38
Capítulo 9 - Variación de pasivos financieros		
91	Préstamos en euros	23.084.000,00
	Total capítulo 9	23.084.000,00
	TOTAL ESTADO DE INGRESOS	1.059.909.418,26

Edición

Autoritat del Transport Metropolità

c/ Muntaner, 315 - 321

08021 Barcelona

Teléfono +34 93 362 00 20

Fax +34 93 362 00 22

e-mail: atm@atm.cat

web: www.atm.cat

Depósito legal: B-2116-2011

Impresión: Agpograf

Diseño, realización y producción: Pauta, Estratègies de Comunicació, S.L

Fotografía: Marc Vila

Barcelona, junio de 2011

