



INFORME DE GESTIÓN

ÍNDICE

1. ÁMBITO DE PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS

- 1.1 PDI 2001-2010
- 1.2 Actuaciones del PDI
- 1.3 Desarrollo de actuaciones del PDI
- 1.4 Estudios de viabilidad del PDI
- 1.5 Otros estudios y proyectos de trazado
- 1.6 Plan de Servicios de Transporte Público Colectivo 2005
- 1.7 Plan de servicios nocturnos
- 1.8 Nomenclatura e identificadores de líneas

2. ÁMBITO DE LA GESTIÓN DE PROYECTOS

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

3. CONCURSO DE SUMINISTRO DE TRENES PARA EL METRO DE BARCELONA

4. ÁMBITO DE LA POTESTAD TARIFARIA

- 4.1 Sistema Tarifario Integrado
- 4.2 Títulos y Tarifas para el Ejercicio 2003
- 4.3 Actuación contra el Fraude
- 4.4 Sistema de Gestión de la Calidad

5. INDICADORES DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO

- 5.1 Evolución de las principales magnitudes del SMTPC
- 5.2 Encuesta de Movilidad Cotidiana (EMQ 2001)

6. COMUNICACIÓN Y ATENCIÓN AL CIUDADANO

- 6.1 Servicio de Atención al Ciudadano
- 6.2 Centro de información TransMet
- 6.3 Semana de la Movilidad Sostenible y Segura
- 6.4 Cumbre Europea
- 6.5 Relaciones Institucionales

7. ÁMBITO DE LOS SISTEMAS DE INFORMACIÓN

- 7.1 Gestión de la Integración Tarifaria
- 7.2 Sistema SAE
- 7.3 Proyecto tarjeta chip sin contacto
- 7.4 Sistema de Información Geográfica y Documental
- 7.5 Cartografía

8. ÁMBITO DEL SERVICIO DE ADMINISTRACIÓN

- 8.1 Asesoría Jurídica
- 8.2 Contabilidad y Tesorería
- 8.3 Contratación y Tramitación Administrativa
- 8.4 Personal
- 8.5 Financiación del Sistema
- 8.6 Datos de actividad

9. INCORPORACIÓN DE LA AMTU EN EL SENO DE LA ATM

1. ÁMBITO DE PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS

1.1 PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS 2001-2010 (PDI)

El PDI 2001-2010 constituye la respuesta consensuada de las Administraciones responsables del transporte a las necesidades de infraestructura de transporte público colectivo, a corto y a medio plazo, en la región metropolitana de Barcelona. Estructurado en cuatro Programas de actuación (Ampliación de red, Modernización y mejora de la red existente, Intercambiadores y Actuaciones en la red ferroviaria estatal), el PDI prevé una inversión total de 7.295,7 millones de €, de acuerdo con el cuadro de financiación adjunto.

Una vez estudiadas las 89 alegaciones que se presentaron durante el período de información pública, de 28 de junio a 28 de septiembre de 2001, y elaborado el informe técnico con respecto a las 72 peticiones concretas incluidas en las alegaciones, se aprobó la versión definitiva del PDI en la sesión del Consejo de Administración del 25 de abril. A dicha versión se ha incorporado un conjunto de modificaciones con relación al documento aprobado inicialmente, entre las cuales destaca la nueva línea Castelldefels-Sant Boi-Sarrià.

El Consejo de Gobierno de la Generalitat aprobó definitivamente el Plan Director de Infraestructuras 2001-2010 el 25 de junio, de manera que las actuaciones que figuran en él se deberán incluir en las programaciones temporales de infraestructuras de transporte público colectivo dentro de los Convenios de Financiación plurianuales a acordar entre la Administración de la Generalitat y la Administración General del Estado, y en los Contratos-Programa y Convenios de Financiación de la ATM con las Administraciones públicas.

1.2 ACTUACIONES DEL PDI

Las actuaciones recogidas en el documento aprobado definitivamente el 25 de junio, se han agrupado en los siguientes capítulos:

- Programa de ampliación de red: incluye las actuaciones de prolongación que se realizan sobre la red ferroviaria actual de metro y de FGC, así como la nueva línea 9 de Metro, la nueva línea ferroviaria L12 Sarrià-Castelldefels y la introducción del tranvía como nuevo modo de transporte. Dichas actuaciones se han planteado para dar cobertura con un modo de alta capacidad a aquellas zonas de alta densidad de movilidad (generación y atracción de viajes) que no disponen actualmente de un servicio rápido y eficiente para la realización de los desplazamientos metropolitanos.
- Programa de intercambiadores. Con este programa se favorecen las interconexiones entre las distintas líneas de transporte público, de manera que se incrementa el efecto red y se disminuye el efecto disuasorio de los transbordos. Hay que mencionar las actuaciones a realizar en el Intercambiador Central de Plaça Catalunya, que se convertirá en un potente nudo de transporte público, así como también los intercambiadores de Sants y Sagrera, de Sarrià, del Arc de Triomf, de la Torrassa en el Hospitalet, de Cornellà, de Martorell o de Barberà del Vallès.
- Programa de modernización y mejora. Las actuaciones incluidas

dentro de este programa se pueden dividir en tres grupos: de tipo infraestructural relacionadas con el territorio, de mejora del bienestar y de la calidad del servicio ofertado al cliente de transporte público y, finalmente, actuaciones realizadas en la red existente que faciliten su explotación. Dentro de este apartado destaca la adquisición de material móvil, la mejora de estaciones y, especialmente, su adaptación a personas de movilidad reducida.

- Actuaciones en la red ferroviaria estatal. Las actuaciones se centran en la ampliación de red, remodelación de líneas existentes, desdoblamientos parciales de vía y mejora del servicio, entre otras cosas. Las principales actuaciones incluidas en este programa están vinculadas a la implantación del TGV en el área metropolitana de Barcelona.
- El conjunto de actuaciones antes citadas recibirán una financiación diferenciada dependiente de su caracterización. Así, las fuentes de financiación se han concretado de la siguiente forma:
 - Convenios de financiación de infraestructuras (aportaciones del orden de los 2/3 por parte de la Generalitat de Cataluña y de 1/3 por parte de la Administración General del Estado) para las ampliaciones de red y actuaciones infraestructurales de mejora.
 - Contratos-Programa con participación de todas las Administraciones, para las inversiones de modernización y mejora de la red existente, por lo que respecta a las mejoras en la explotación del servicio.
 - Financiación específica del tranvía, con aportación diferida de capital por parte de la Generalitat y compensación al concesionario privado -mediante tarifa técnica- del déficit operativo más el canon de inversión.
 - Financiación propia para la línea 9 de metro, a concretar por parte de la Generalitat de Cataluña. Un sistema similar podrá ser utilizado para la financiación de la línea 12 Sarrià-Castelldefels. (ver páginas 26, 28 y 30)

1.3 DESARROLLO DE ACTUACIONES DEL PDI

A fin de desarrollar el PDI ya aprobado, la ATM ha lanzado, a lo largo del ejercicio, tres estudios, mediante concurso público de asistencia técnica:

- Estudio de alternativas de trazado de la nueva línea Castelldefels-Sant Boi-Sarrià. Concurso aprobado el 13 de junio de 2002, fue adjudicado el 29 de julio de 2002 y se han mantenido dos reuniones de la Comisión de seguimiento.
- Proyecto básico del intercambiador de la Torrassa (L'Hospitalet de Llobregat). En desarrollo de un Convenio suscrito con el Ayuntamiento, el concurso fue convocado el 13 de junio de 2002, se ha adjudicado el 29 de julio de 2002, y se han mantenido tres reuniones de la Comisión de seguimiento en Barcelona, y una en Madrid con el Ministerio de Fomento.
- Estudio de Alternativas de trazado y de punto de cambio de modo de la prolongación de la L2 con el metro ligero Barcelona Centre-Can Ruti.



Por otro lado, la ATM participa activamente en las Comisiones de seguimiento, promovidas por la DG de Puertos y Transportes, de los proyectos constructivos y estudios informativos de las actuaciones siguientes:

- Prolongación Terrassa Rambla-Can Roca (FGC)
- Prolongación Sabadell Rambla-Pl. Espanya (FGC)
- Servicio de TPC en el corredor Caldes-Mollet/Santa Perpètua de Mogoda
- Línea L9 de Metro. Tramos Aeroport-Parc Logístic, Parc Logístic-Zona Universitària y Zona Universitària-Sagrera Meridiana
- Intercambiador de Arc de Triomf-Estació del Nord
- Intercambiador Sagrera Meridiana
- Intercambiador en Quatre Camins (FGC)
- Nueva estación de la L5 en Sant Ramon
- Nuevo vestíbulo y conexión a la estación de la L1 en la Feixa Llarga
- Nueva estación en Vullpalleres (FGC)

Igualmente, la ATM ha participado en la Comisión Técnica del Plan Director de Infraestructuras y Movilidad del Vallès Occidental, promovido por el Consell Comarcal correspondiente.

1.4 ESTUDIOS DE VIABILIDAD DERIVADOS DEL PDI

Como consecuencia de las alegaciones presentadas al PDI aprobado inicialmente, se acordó someter algunas de las actuaciones derivadas de sus peticiones a estudios de viabilidad, para poder tomar la decisión de incorporarlas, si hubiere lugar a ello, a este PDI 2001-2010 (en el segundo quinquenio) o a próximos Planes, con mayor conocimiento de causa.

Los estudios de viabilidad lanzados en el presente ejercicio son los siguientes:

- Estudio conjunto de la nueva línea ferroviaria orbital Mataró-Granollers, Granollers-Sabadell, Terrassa-Martorell y Vilafranca-Vilanova
- Prolongación del tranvía Diagonal-Baix Llobregat, en el tramo Sant Feliu-Molins de Rei-Quatre Camins
- Alternativas de trazado del Tranvía Cerdanyola-Centre Direccional-UAB/Sant Cugat
- Nueva estación Institut Químic de Sarrià (FGC)

1.5 OTROS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE TRAZADO

La ATM ha encargado también el anteproyecto de soterramiento de la línea C-3 de Renfe en Mas Rampinyo (Montcada i Reixac) que, una vez completado, se ha entregado al Ayuntamiento. Por otro lado, se ha dado difusión a los estudios de las pautas de la movilidad asociada a los equipamientos sanitarios, educativos, comerciales y de ocio, iniciados en el año 2001.

1.6 PLAN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO 2005

El Plan de Servicios es un instrumento de desarrollo de la función de planificación de los servicios y de establecimiento de programas de explotación coordinada para todas las empresas que los prestan,

función que el artículo cuarto de sus Estatutos, en su punto segundo, otorga a la ATM.

La redacción de la primera versión del Plan se llevó a cabo durante la primera mitad del año 2002 y fue presentada en el Consejo de Administración del 4 de julio para su conocimiento.

A partir de dicha fecha, se inició un proceso de información y de difusión a las Administraciones, a los operadores y a los municipios a través de reuniones con los diversos Consells Comarcals, que tuvieron lugar entre los meses de julio y septiembre. Como resultado de este proceso, una treintena de municipios ha presentado comentarios o propuestas. Una tercera parte de éstas, aproximadamente, ha servido para enriquecer o matizar la redacción inicial, y se incorporan a la nueva versión.

Por otro lado, la asociación de operadores BusMet también formuló sus sugerencias, hasta 114 en total, englobadas en un informe único. Después de un análisis individualizado, se han incorporado en un porcentaje aproximado del 50%.

Además, el análisis de dichas aportaciones ha ayudado a delimitar los criterios enunciados inicialmente.

La segunda versión del Plan de Servicios 2005 se presentó al Consejo de Administración del 12 de diciembre y se encuentra actualmente pendiente de su aprobación inicial.

1.6.1 CRITERIOS BÁSICOS Y METODOLOGÍA

Para la elaboración del Plan de Servicios se ha partido de determinados aspectos básicos:

- **Ámbito territorial:** la región metropolitana de Barcelona (RMB), formada por 7 comarcas y que da servicio a una población de 4,39 millones de habitantes (año 2001).
- **Año horizonte:** 2005, coincidiendo con la finalización del límite temporal de los acuerdos de financiación de la ATM.

• **Criterios de servicio a aplicar:**

- Por razones de demanda no servida
- Por razones de cobertura territorial
- Por razones de accesibilidad universal
- Por razones de calidad de servicio

La metodología básica aplicada ha sido la siguiente:

- Identificación de la oferta y la demanda actuales.
- Estimación de la demanda horizonte para el año 2005.
- Contraste de la oferta actual con la demanda prevista: diagnosis.
- Definición de objetivos y criterios de servicio a aplicar.
- Programas de actuación elaborados de acuerdo con los criterios de servicio definidos.
- Evaluación económica de las actuaciones propuestas.

Los servicios que integran el transporte público colectivo en la RMB son de diversos tipos: ferroviarios (Metro, FGC, Renfe Cercanías y

Tranvía) y por carretera. El Plan de Servicios debe definir las características de los servicios de transporte (itinerario, número de expediciones, cobertura horaria) y establecer la coordinación de los diversos modos de transporte público colectivo, a fin de satisfacer la demanda potencial de movilidad metropolitana a través de una cobertura territorial y temporal satisfactoria y de los servicios, con un nivel adecuado de calidad y a un coste asumible para la colectividad.

El análisis detallado de los flujos intermunicipales previstos para el año 2005, puestas en relación con los actuales, conduce a la detección de déficits, que el Plan propone resolver a través de la ampliación de servicios o bien la reorganización de los existentes. Por otro lado, con la voluntad de impulsar el uso del transporte público, se proponen actuaciones de coordinación a favor de la intermodalidad, y de mejora de la calidad y las prestaciones de los servicios. (ver páginas 32)

1.6.2 CRITERIOS DE SERVICIO: INTERVALOS DE PASO, AMPLITUD HORARIA

Intervalos de paso

A efectos de definir el servicio y sus estándares, las líneas se clasifican en los grupos siguientes:

- Troncales: servicios directos o semidirectos a Barcelona
- Radiales: conexión con Barcelona con paradas frecuentes
- de Corredor/Comarcal: conexión de los municipios con la cabecera del corredor
- de Aportación: conexión de los municipios con una estación de tren o de autobús

Como norma general, el intervalo para período valle es el doble que para el período punta.

Amplitud horaria del servicio

La uniformidad absoluta en los intervalos de paso de las distintas líneas ni es posible ni es deseable, ya que deben hacer frente a volúmenes y características de demanda del todo diferentes entre sí. Pero sí que es recomendable triplicar hasta allí donde sea posible dichas magnitudes con la intención de que, posteriormente, en el momento de elaborar el programa de actuación, cada servicio propuesto se meta en una u otra categoría. (ver páginas 33 y 34)

1.6.3 PROGRAMAS DE ACTUACIÓN

Las actuaciones previstas en el Plan de Servicios se concretan en cuatro programas:

- Reorganización y ampliación de servicio, tanto ferroviarios como por carretera, diurnos y nocturnos, donde hay el mayor volumen de propuestas.

- Mejora de la integración, con especial mención a la coordinación de horarios en los aparcamientos de disuasión (52 actuaciones incluidas en el PDI 2001-2010) y en los identificadores de líneas de todos los modos.

- Mejora de la calidad del servicio, a través de la información y el bienestar en paradas y en ruta.

- Mejora de las prestaciones del servicio, velocidad y regularidad, mediante el SAE, los carriles bus de acceso a las grandes ciudades y la priorización del TPC en los cruces semaforizados.

1.6.4. REORGANIZACIÓN Y AMPLIACIÓN EN LOS SERVICIOS DE CARRETERA DIURNOS

Ámbito EMT

Las propuestas de reorganización y ampliación de líneas son aquellas que satisfacen más adecuadamente los objetivos siguientes:

- líneas que cubren la demanda que en el futuro será satisfecha por una actuación del PDI.
- líneas que cubren una demanda local, por ejemplo, de un barrio o de un núcleo de población, para acercarla a un punto de intercambio: estación de metro o tren, tranvía o línea de autobús de largo recorrido.
- Líneas que unen entre sí municipios distintos de Barcelona pero adyacentes o próximos a ella.

En el ámbito de la DGPT, a partir de:

- las insuficiencias de accesibilidad a nivel municipal.
- la identificación de los flujos servidos de manera insuficiente en autobús, es decir, con una alta ocupación de los vehículos.
- la identificación de los flujos relevantes en volumen actualmente no servidos por ningún transporte público.

Por otro lado, se constata que, bajo el punto de vista del transporte de pasajeros, la UAB reúne dos características que la hacen singular:

- es un gran polo de atracción de viajes
- ocupa una posición central dentro de la Región Metropolitana de Barcelona

Estas cualidades suponen una gran concentración de autobuses en la UAB, lo que permite realizar intercambios entre unas líneas y otras y utilizar, por tanto, dicho punto como centro intercambiador o hub para usuarios con origen y destino diferente de la misma UAB. Por ello, se propone la creación en dicho lugar del intercambiador central de autobuses de la Región Metropolitana.

1.6.5. IMPLANTACIÓN DE CARRILES BUS EN LAS VÍAS DE ACCESO A BARCELONA

Se entienden por carriles bus las plataformas viarias, total o par-



cialmente segregadas, cuya utilización está reservada o restringida a los vehículos de transporte público.

El objetivo de dichas plataformas es incrementar el número de personas que pueden utilizar el corredor en el que se implanta, en lugar de incrementar el número de vehículos que circulan por él. Por tanto, facilitar la utilización de modos de transporte público, que hacen un uso más racional de un espacio viario escaso.

Los cuatro corredores analizados han sido los siguientes:

- Avinguda Diagonal y autopista A-2
- Gran Via Sud y autopista C-31
- Av. Meridiana y autopista C-58
- Gran Via Nord y autopista C-31

Los beneficios considerados son los siguientes:

- Reducción del tiempo de viaje de los usuarios del transporte público: Los viajeros actuales de las líneas de autobús y los nuevos viajeros de las mismas, ya sean captados del vehículo privado o demanda inducida, obtendrán, en los períodos de congestión, un ahorro de tiempo de viaje. A medida que se alarguen los períodos de congestión, será superior el número de viajeros beneficiados. El número de viajeros que obtendrán ganancias de tiempo en el año 0 (en los períodos de congestión) serían 13.100 viajeros/día, que viajan en 480 autobuses. En el escenario de crecimiento de la demanda un 3% anual, el número de viajeros beneficiados se incrementaría hasta los 34.000 diarios en 710 autobuses, al final del período de evaluación de 30 años.

- Reducción de los costes de operación de los autobuses.
- Reducción de los costes de las externalidades: disminución de las emisiones de gases a la atmósfera y del tiempo de exposición de la población al ruido asociado a la circulación de vehículos.
- Reducción de las tasas de accidentalidad, que son inferiores utilizando el transporte público que en vehículo privado.

La determinación de la rentabilidad de las inversiones se ha realizado mediante la determinación de los flujos de costes y beneficios monetarizados para cada uno de los años del período de evaluación, su actualización utilizando diversas tasas de descuento y el cálculo del Valor Actualizado Neto (VAN) correspondiente a cada una de ellas. La tasa de descuento que hace el VAN = 0 es la Tasa de Rentabilidad Interna de la inversión (TIR), principal indicador de la rentabilidad de la inversión.

Las propuestas finalmente escogidas serían, además de los carriles bus que no requieran separación física, la implantación de dos carriles bus segregados:

- A-2, entre Diagonal y el enlace de Molins de Rei, con un coste de construcción de 39,3 M€ y una TIR del 18%.
- C-58, entre la Meridiana y el enlace de Cerdanyola/Ripollet, con un coste de construcción de 22,3 M€ y un TIR del 8%.

1.7 PLAN DE SERVICIOS NOCTURNOS

La red de autobuses nocturnos TPC Nit, constituida por 17 líneas que cubren más del 80% de la población de la RMB, fue inaugurada el pasado 5 de noviembre de 2001. Circulan con frecuencia horaria y cubren el período de 12 a 5 de la madrugada, en el que no hay servicio ferroviario; unen Barcelona (Pl. Catalunya) con los principales núcleos urbanos de la segunda corona metropolitana, con un tiempo de recorrido máximo de una hora. Se consigue así la disponibilidad permanente (24 horas al día y todos los días del año) de servicios de transporte público colectivo para la zona servida.

A lo largo del 2002 ha tenido lugar el rodaje y el asentamiento de dichos servicios. Su entrada en servicio ha permitido detectar las disfunciones y mejoras a introducir. Durante el año se han recibido peticiones de 33 municipios relativas a la modificación de alguna característica del servicio: cambio de ubicación de una parada, prolongación del recorrido, información del servicio, modificación del horario, ... De éstas, 18 se han resuelto favorablemente. (ver páginas 37 y 38)

1.8 IDENTIFICADORES DE LÍNEAS Y NOMENCLATURA DE APEADEROS Y ESTACIONES

Se ha elaborado una normativa para denominar a las líneas y servicios que permite identificar de manera unívoca a todos los ferroviarios y viarios de la Región Metropolitana de Barcelona.

Los servicios ferroviarios (Renfe, FGC, TMB y Tranvía) se identifican por un código de dos o tres caracteres, siendo el primero de ellos una letra. Para las líneas de autobús se prevé un código exclusivamente numérico de hasta tres cifras. Las líneas nocturnas llevan un identificador que empieza por la letra N.

Esta normativa fue aprobada por el Consejo de Administración del 4 de julio, y ya se ha aplicado a las líneas de TMB.

Además, se ha elaborado una propuesta, consecuente con esta normativa, que prevé un código para las diversas líneas de autobús de la DGPT que hasta ahora carecían de él o no responden a las normas. Ha sido discutida con los representantes de los operadores, y es una parte más del Plan de Servicios.

También se ha elaborado una relación de los nombres de los apeaderos del Tranvía del Baix Llobregat que incluye las enmiendas y las sugerencias aportadas por los Ayuntamientos de los municipios por los que discurre. Se aprobó en el Consejo de Administración del 23 de octubre.

Asimismo, se aprobó el cambio de nombre de la estación "Joan XXIII" de la antigua L4 por el de "Artigues | Sant Adrià" cuando dicho tramo se convirtió en parte de la L2. También se ha aprobado el cambio de nombre de la estación "Feixa Llarga" de la L1 por el de "Hospital de Bellvitge", y se ha aprobado el nombre de "El Maresme | Fòrum" para la nueva estación de la L4 entre Selva de Mar y Besòs Mar, actualmente en construcción.

Se han elaborado propuestas para todas las otras estaciones con proyecto constructivo finalizado o ya en construcción de las líneas L2 (Badalona Centre), L3 (tramo Canyelles - Trinitat Nova), L5 (tramo Horta - Vall d'Hebron), L9 (tramo Gorg y Can Zam - Sagrera) y L11 (Trinitat Nova - Can Cuiàs). Dichas propuestas han sido validadas por la mayoría de los municipios implicados, y se está a la espera de la respuesta de algunos otros para redactar la propuesta definitiva.

2. ÁMBITO DE LA GESTIÓN DE PROYECTOS

2.1 TRANVÍA DIAGONAL - BAIX LLOBREGAT

El Consejo de Administración del 31 de enero aprobó la modificación del trazado del tranvía Diagonal-Baix Llobregat en el tramo de la avenida Diagonal, calle Martí Franqués-Carretera de Collblanc y sometió dicha modificación a trámite de Información Pública (publicada en el DOGC número 3575, con fecha de 14 de febrero de 2002).

Una vez resueltas las alegaciones presentadas, se aprobó la alternativa B (por la calle Adolf Florensa) del mencionado proyecto de trazado y se facultó al Director General para negociar con las Asociaciones de Vecinos los detalles de la implantación urbanística para la avenida de Chile. Dichas negociaciones se han llevado a cabo una vez sometido el proyecto de trazado, aprobado, a Información Pública de impacto medioambiental (publicada en el DOGC número 3634, con fecha de 13 de mayo de 2002) y se ha dispuesto de la declaración de impacto ambiental favorable con fecha de 11 de julio de 2002, del Departamento de Medio Ambiente.

La aprobación definitiva del proyecto constructivo que se llevó a cabo por el Director General el 13 de noviembre, y se ratificó por el Comité Ejecutivo el 25 de noviembre.

El 8 de mayo se firmó el Convenio de cooperación entre la Autoridad del Transporte Metropolitano, el Ministerio de Fomento y los Ayuntamientos afectados para la cesión de la carretera nacional N-340 antigua y la construcción de un paso inferior bajo la autopista A-2. Como fruto inmediato del Convenio se ha empezado a trabajar en dicha vía en el término municipal de Esplugues de Llobregat y se ha iniciado el desvío de la autopista A-2 para hacer el paso inferior mencionado, una vez aprobado el proyecto el 7 de octubre.

Al inicio del último trimestre se plantearon unos cambios en el proyecto constructivo relativos al tramo final de la obra en Sant Feliu de Llobregat, en diversos apeaderos y en la urbanización en los ámbitos de Sant Joan Despí y Esplugues de Llobregat. En concreto se propuso:

- Conectar la línea T2 desde el apeadero 26, pasando por la avenida Barcelona, con la línea T3 a la altura del cruce con la avenida del Baix Llobregat, refundiendo los apeaderos 27 y 28 en un único apeadero en la avenida del Baix Llobregat y procediendo a urbanizar el lado mar de la prolongación de la línea T2.

- Ejecutada la línea T3 hasta el apeadero 31 y proceder a la urbanización del resto de la N-340 hasta los límites municipales de Sant Feliu de Llobregat, Sant Just Desvern y Sant Joan Despí en cumplimiento del "Convenio de cooperación entre la Autoritat del Transport Metropolità, el Ministerio de Fomento y los Ayuntamientos de Barcelona, l'Hospitalet de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Sant Just Desvern y Sant Joan Despí sobre la cesión de la carretera nacional N-340 antigua a los municipios, la implantación de la nueva línea de tranvía Diagonal-Baix Llobregat y la construcción de un paso inferior bajo la autopista A-2".

Estos cambios se van a aprobar en el Consejo de Administración del 25 de octubre confirmando el modelo de explotación de las tres líneas (T1, T2 Y T3) definido en el proyecto de explotación propuesto por la concesionaria y aceptado por la ATM en la adjudicación del concurso, sin modificación de su nivel de servicio ni de las frecuencias previstas.

Se ha iniciado el estudio de trazado de la prolongación de la línea hacia Sant Feliu de Llobregat-Molins de Rei que, en una primera fase, resolverá la conexión entre el apeadero 31 y el intercambiador previsto en el punto de conexión de la línea L-12 (actuación AX17 del Plan Director de Infraestructuras 2001-2010) y la línea C-4 de RENFE, a la altura de Torreblanca y se han hecho los estudios de demanda de acuerdo con los cambios mencionados.

Por lo que respecta a las obras ejecutadas por la empresa Tramvia Metropolità, S.A., cabe hacer los siguientes comentarios:

Barcelona- Las principales actuaciones se han desarrollado en la Avda. Diagonal desde la plaza Francesc Macià a Palau Reial. Durante el mes de septiembre de 2002 se realizó una parada modelo y se pudo visitar el primer tranvía.

L'Hospitalet de Llobregat- Se inició el desvío de los servicios afectados y las obras de urbanización de las aceras.

Esplugues de Llobregat- Las obras se han centrado principalmente en la Carretera de Cornellà, con la colocación de la infraestructura de vía. Se ha cambiado la pavimentación de las aceras y se han mejorado los elementos de jardinería.

Cornellà de Llobregat- Se está realizando el "intercambiador de Cornellà", que permitirá la intermodalidad entre la línea 5 de Metro, RENFE y el tranvía. El paso bajo las vías de RENFE se ha realizado por medio de un cajón empujado a fin de no interrumpir el tráfico ferroviario.

Sant Joan Despí- Se ha continuado con la ejecución de la plataforma tranviaria en la BV-2001 y con la ejecución de la zona de talleres y cocheras.

Sant Just Desvern- Se ha iniciado la ejecución del paso inferior bajo la A-2, que ha supuesto la necesidad de desviar temporalmente el tráfico de dicha autopista.

Durante el próximo 2003, los puntos críticos de la obra del Tranvía



del Baix Llobregat serán presumiblemente:

- Los desvíos de tráfico de la N-340.
- Las estructuras de la carretera de Collblanc.
- Los cruces entre la carretera de Collblanc y la Avda. Països Catalans y la de la Carretera de Cornellà y la Avda. Baix Llobregat, donde se construirá una subestación eléctrica.
- El intercambiador de Cornellà con el paso sobre los arcos del metro.
- El paso inferior bajo la A2.
- Las obras de urbanización de la N-340 en Sant Just Desvern.

La parte de Talleres y Cocheras no afectada por el desvío de la torre de Alta Tensión se encuentra en avanzado estado de construcción, con el objetivo de que en el primer cuatrimestre del año 2003 puedan llegar los primeros tranvías. Se encuentra finalizada la playa de vías, que formará las cocheras, donde se han levantado los palos de catenaria y las ménsulas. Se está trabajando en la red de agua potable, de alcantarillado, iluminación exterior y trabajos de montaje de la subestación de tracción. La nave de talleres y oficinas avanza a buen ritmo.

La estructura de la Estación de Servicio para tranvías se ha finalizado y se está trabajando en las divisorias y en los acabados interiores.

Por lo que respecta al Material Móvil, durante el año 2002, en la factoría de Alstom, en Santa Perpètua de Mogoda, se ha avanzado en los trabajos de construcción de la flota de 19 tranvías para la red Diagonal - Baix Llobregat, para tenerlos preparados para entrar en servicio a finales del año 2003. Al acabar el año se ha finalizado la construcción de los tres primeros tranvías. El primero ha superado todas las pruebas a las que ha sido sometido, incluyendo las pruebas de seguridad en presencia de los responsables de la Dirección General de Puertos y Transportes de la Generalitat. La segunda y tercera unidades se encuentran acabadas y en fase de pruebas. Los tranvías 4 y 5 están en fase de construcción. (ver páginas 40 y 42)

2.2 TRANVÍA SANT MARTÍ - BESÒS

Durante el pasado año 2001 se redactaron los documentos proyectuales de trazado y los pliegos de prescripciones para el concurso de redacción del proyecto, construcción y explotación del tramo del tranvía comprendido entre la Plaça de les Glòries y Sant Adrià de Besòs con las dos líneas siguientes:

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

Y la conexión entre ellas a través de la Rambla de la Mina.

El proyecto de trazado se sometió a Información Pública (publicada en el DOGC número 3439, de 26 de julio de 2001) y el Consejo de Administración, en sesión de 31 de enero de 2002, lo aprobó con

el correspondiente pliego de prescripciones técnicas y de cláusulas administrativas particulares para la licitación de la concesión.

Dicha concesión se acordó el 4 de julio de 2002 a favor del "Grupo TramMet" según su oferta optimizada número 2 modificando el presupuesto, que finalmente ha quedado establecido en 205 millones de euros.

A los efectos de calendario se acordó la puesta en servicio de la red, de acuerdo con las siguientes etapas:

1ª Fase: en marzo de 2004 se pondrá en servicio la línea Sant Adrià RENFE - Diagonal - Estació del Nord.

2ª Fase: en enero de 2005, y en coordinación con la construcción de las obras de remodelación y la construcción de la obra civil del túnel del tramo de la Gran Vía, se pondrá en servicio la línea Badalona - Gran Via - Barceloneta por la calle Wellington. (ver página 43)

3. CONCURSO DE SUMINISTRO DE TRENES PARA EL METRO DE BARCELONA

El Consejo de Administración de la ATM con fecha de 31 de enero de 2002 tomó una serie de acuerdos con relación al material móvil de la línea 5 y la línea 9 del Metro de Barcelona. Dichos acuerdos iban dirigidos, por una parte, a asumir las gestiones realizadas hasta entonces por parte de TMB por lo que respetaba al suministro de material móvil para la línea 5, en desarrollo de los acuerdos tomados en el Consejo de Administración de la ATM con fecha de 9 de julio de 2001 y, por otra parte, a adaptar el pliego de prescripciones técnicas realizadas por TMB, de acuerdo con las especificaciones contenidas en el Estudio Básico Funcional de la Línea 9 elaborado por la DGPT.

De esta manera, el propio Consejo de Administración de la ATM acordó inicial el proceso de licitación para el suministro de material móvil de las líneas 5 y 9 del Metro de Barcelona. El acuerdo establecía que TMB se hiciera cargo de la gestión del proceso de licitación y que se crearan dos Comisiones, una de cariz técnico y otra de cariz económico, a fin de hacer el seguimiento del proceso de licitación y evaluación de las ofertas presentadas, de tal manera que el Consejo de Administración de FMB pudiera formular una propuesta de adjudicación del concurso al Comité Ejecutivo de la ATM, a fin de que, posteriormente, el Consejo de Administración de la ATM acordara su adjudicación definitiva.

El día 13 de febrero de 2002 se dieron por constituidas las dos Comisiones en una primera reunión celebrada conjuntamente y en la que se trató el método de trabajo a seguir y se aprobó una serie de enmiendas a la propuesta de anuncio de ampliación del concurso de trenes que TMB había preparado. Dichas Comisiones se fueron reuniendo periódicamente a lo largo del año 2002, con una última reunión que tuvo lugar el 20 de noviembre de 2002, donde se hizo el análisis de las ofertas recibidas.

El 15 de febrero se envió el anuncio del Concurso al DOCE y los días 20 y 22 de febrero se publicó, en el BOE y en el DOGC res-

pectivamente.

Mediante Acuerdo del Consejo de Administración de la ATM, con fecha de 25 de abril de 2002, se dio la conformidad al contenido del Pliego de prescripciones del concurso para el suministro de trenes. El día 1 de julio de 2002 se procedió al acta de apertura de plicas correspondiente al concurso de suministro. Las ofertas recibidas fueron las siguientes:

- CAF
- Alstom / AnsaldoBreda
- Siemens

El Consejo de Administración de la ATM, con fecha de 12 de diciembre de 2002, procedió a adjudicar el concurso de suministro de trenes de las líneas 5 y 9 del ferrocarril metropolitano de Barcelona, de acuerdo con la información recibida por parte de las Comisiones Técnica y Económica. Los 50 trenes de la futura línea 9 se adjudicaron al consorcio formado por ALSTOM / ANSALDO-BREDA y los 33 trenes de la línea 5, 3 y 2 se adjudicaron a la empresa CAF. Dicho acuerdo de adjudicación estaba condicionado al cumplimiento de unos requerimientos de cariz técnico y económico-financiero, y se espera la formalización de los contratos definitivos de suministro durante el primer cuatrimestre del año 2003.

4. ÁMBITO DE LA POTESTAD TARIFARIA

4.1 SISTEMA TARIFARIO INTEGRADO

El proyecto de la Integración Tarifaria en el conjunto de la RMB se aprobó en el Consejo de Administración de la ATM celebrado el 15 de noviembre de 2000 y tiene como objetivos:

- Crear un sistema de tarifas fácil de entender y basado en principios aceptados por los usuarios.
- Que el sistema de transporte público metropolitano sea percibido como una red integrada.
- Contribuir a posicionar el transporte público como sistema más atractivo a los usuarios.

El calendario de implantación de este proyecto en los diferentes operadores ha sido el siguiente:

1 de enero de 2001: Las tarjetas T-Mes y T-Día entraron en vigor en la primera corona para los siguientes operadores: autobuses (Authosa, Mohn, Oliveras, Rosanbus, Soler i Sauret, TMB, Transports Lydia y Tusgsal), Metro, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya y Cercanías Renfe (excepto las estaciones de Sant Feliu de Llobregat, Gavà, Viladecans, Castelldefels y Aeroport).

15 enero de 2001: Los títulos T-10 y T-50/30 entraron en vigor en la primera corona en los siguientes operadores: Autobuses (TMB i Transports Lydia), Metro y Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. Se integraron tarifariamente todos los servicios de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya de fuera de la primera corona, Sarbús, La Vallesana, A. Font y Empresa Plana, concesiona-

rios de la Generalitat de Catalunya, con los títulos T-10 y T-50/30.

1 de abril de 2001: Los títulos T-10 y T-50/30 entraron en vigor en la primera corona en los siguientes operadores: Autobuses (Authosa, Mohn, Oliveras, Rosanbus, Soler i Sauret y Tusgsal) y Cercanías Renfe (excepto las estaciones de St. Feliu de Llobregat, Gavà, Viladecans, Castelldefels y Aeroport). Entran en vigor los títulos T-10, T-50/30, T-Mes de 1 zona y T-Día en los servicios ofrecidos dentro del ámbito de la integración por las empresas concesionarias de la Generalitat de Catalunya: Autocorb, Empresa Casas, Autos Castellbisbal, Mohn, Transports Públics, Soler i Sauret y Transports Generals d'Olesa. También desde esta fecha se podrán utilizar las tarjetas T-Mes de 1 zona y T-Día en los servicios suburbanos y de cercanías de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, Sarbús, La Vallesana, Autocars Font y Empresa Plana.

1 de junio de 2001: Los títulos integrados entraron en vigor en las estaciones de Cercanías Renfe: St. Feliu de Llobregat, Gavà, Viladecans y Castelldefels; y la T-Mes al Aeropuerto.

30 de junio de 2001: Se integran los servicios ofrecidos, dentro del ámbito de la integración, por las empresas concesionarias de la Generalitat de Catalunya: Asser, Cingles Bus, Fytza, E. Sagalés, Hispano Igualadina, también se integraron los servicios urbanos de Sabadell con la empresa Transports Urbans de Sabadell y el servicio urbano de Sant Cugat con la empresa Martí i Renom.

En esta fecha se integraron los servicios de transporte urbano de Sabadell y Sant Cugat del Vallès.

1 de agosto de 2001: Entra a formar parte de integración tarifaria el servicio urbano Valldoreix (Saiz Tour).

15 de agosto de 2001: Se han integrado los servicios ofrecidos, dentro del ámbito de la integración, por la empresa concesionaria de la Generalitat de Catalunya: Cinto Bus.

1 de septiembre de 2001: Se ha integrado con todos los títulos, dentro del ámbito de la integración, la empresa Martí Colomer, concesionaria de la Generalitat de Cataluña.

1 de enero de 2002: En esta fecha se han integrado todos los servicios de Cercanías Renfe y los servicios urbanos de Mataró (Mataró Bus) y Castellbisbal.

1 de febrero de 2002: Integración de los servicios interurbanos de Bus Castellví.

1 de marzo de 2002: Integración de los servicios interurbanos de Marès-Trans.

1 de abril de 2002: Integración de los servicios interurbanos de la Empresa Pous.

1 de octubre de 2002: se integra el servicio urbano de Rubí y el servicio de autobús del Port (TCC).



14 de octubre de 2002: se integra la línea de autobús lanzadera de Capellades (Montferri Hnos)

1 de enero de 2003: Fecha prevista de integración de Hispano Llacunense y de los servicios urbanos de Terrassa, Granollers y el Papiol.

Los datos de recaudación, ventas y utilización de títulos de este ejercicio ha sido:

- En el año 2002 se han recaudado por la venta de títulos integrados ATM 244,49 millones de € (sin IVA). Esto representa un crecimiento de casi un 20% con respecto a las ventas de títulos integrados del cierre del año 2001, que eran 203,92 millones de € (sin IVA).

- Las validaciones efectuadas con títulos integrados ATM durante el año 2002 han sido de 551,995 millones de validaciones, mientras que en el año 2001 los viajeros integrados eran 461,614 millones. Este incremento con respecto al mismo período del año 2001 es del 19,58 %.
(ver páginas 46, 47 y 48)

Distribución y compensaciones

Del total de ventas del año 2002 de 244.498.066,56 €, se han distribuido 242.188.587,32 €, la tasa de seguridad de Renfe ha supuesto 308.274,56 €, quedando en reservas por ventas no consumidas del período 2.001.204,68 €, que se distribuirán en el primer trimestre del año 2003.

Durante el año se han cursado transferencias periódicas a principios de cada mes, aparte de los pagos a cuenta, para cubrir carencias de tesorería de los operadores debido al decaído en los cierres.

Se ha conseguido que los pagos se hicieran con un plazo máximo de cinco días desde la presentación de la factura por parte de los operadores y se ha incidido en la transparencia del sistema implementando un volcado del Sistema de Integración Tarifaria hacia el sistema económico financiero.

De acuerdo con el convenio de adhesión de los operadores al STI se establece que la ATM compensará a la empresa operadora tutelada por la DGPT, a consecuencia del decrecimiento de ingresos que pueda ocasionar el impacto de la integración. Con dicha finalidad se multiplicará el número de viajeros transportados cada mes del año 2000 o la media de los meses correspondientes de los años 1998, 1999 y 2000, si resulta una cantidad superior, por la diferencia entre la tarifa media ponderada del año 2000 del conjunto de servicios interurbanos del operador, incrementada en un 10% para el año 2001 y un 7% para el año 2002, menos la tarifa media ponderada del mes correspondiente del año 2002 del operador, resultado de la utilización de los nuevos títulos de viaje creados por la ATM, y los viajes efectuados con los títulos propios del operador.

El importe anual por este concepto en el segundo año de integración tarifaria ha sido de 10.967.975,98 € sin IVA.

Las subvenciones por baja ocupación suben a 382.653,23 € y por servicios nocturnos a 3.407.712,05 €.
(ver página 49)

Índice de intermodalidad

Uno de los resultados a destacar es el incremento de la intermodalidad en los desplazamientos en transporte público: dicho índice se sitúa en el 20,94 % para el total del sistema metropolitano de transporte público, mientras que antes de la implantación de la Integración Tarifaria, el valor era de 8,3%. Si analizamos dichos datos teniendo en cuenta los títulos integrados, los valores que se obtienen se sitúan alrededor del 30%, es decir, tres de cada diez desplazamientos con títulos integrados se efectúan con más de un modo de transporte.
(ver página 49)

4.2. TÍTULOS Y TARIFAS PARA EL EJERCICIO 2003

El Consejo de Administración de la Autoritat del Transport Metropolità aprobó en la sesión del día 23 de octubre las tarifas de transporte público que regirán en el ámbito del Sistema Tarifario Integrado a partir del 1 de enero de 2003.

Los precios de los diferentes títulos de transporte se actualizan, en general, con un incremento nominal similar a la inflación de los últimos 12 meses, que es del 3,6%, redondeados a 5 cts. de euro. Al mismo tiempo, todos los precios incorporan la tasa de seguridad ferroviaria que fijó la Administración General del Estado y que para el próximo ejercicio es de 0,02 € por viaje.

Con esta actualización de precios, la tarifa media ponderada del sistema de transporte público se sitúa en 0,569€ y tiene un incremento medio del 0,74%, aumento por debajo del IPC, derivado de la generalización en la utilización de títulos ATM, un deslizamiento hacia títulos más ventajosos (abonos mensuales y trimestrales) y para el incremento de la intermodalidad del sistema (transbordos despenalizados económicamente).

Con esta nueva estructura de precios se prevé un incremento de la utilización del transporte público del orden del 3%, que supone un total de 825 millones de viajes previstos en el ejercicio próximo 2003.
(ver páginas 50 y 51)

4.3. ACTUACIÓN CONTRA EL FRAUDE

El programa de la ATM para el año 2002 contemplaba una actuación de lucha contra el fraude para la que se constituyó un grupo de trabajo que inició su actividad en el mes de abril de 2002. El grupo está formado por representantes de las administraciones con competencia en el fraude, de los operadores integrados y de la propia ATM.

El objetivo del grupo es definir y proponer líneas de actuación homogéneas ante el fraude que se produzca en toda la red del sistema tarifario integrado.

Se ha realizado un diagnóstico previo del fraude existente en el sis-

tema de transporte público colectivo en la RMB como base para definir y proponer actuaciones contra el fraude.

Hasta el momento, los avances del grupo han sido la unificación de criterios para la definición del fraude en el sistema metropolitano de transporte público colectivo (SMTPC) y sus tipologías y ha definido tres diferentes líneas de actuación: normativa, operativa y de comunicación.

Por otro lado, el grupo ha elaborado una propuesta de actuación homogénea ante la detección del fraude.

- Línea normativa: en dicha línea se pretende la formulación de propuestas para adecuar y mejorar el marco normativo que regula el fraude en todas sus tipologías.

- Línea operativa: se pretende crear una sistemática homogénea de inspección y, sobre la base del primer apartado, realizar la tarea de intervención en toda la red de manera sistemática.

- Línea de comunicación: informar al ciudadano/usuario de lo que se entiende por fraude, comunicar que se está actuando y cuáles son los resultados.

4.4. SISTEMA DE GESTIÓN DE LA CALIDAD SEGÚN NORMA ISO 9001

Dada la consolidación del Sistema Tarifario Integrado en la RMB y su creciente evolución por lo que respecta a líneas y operadores integrados, así como también por lo que se refiere a viajeros, se ha considerado conveniente implantar un sistema de gestión de la calidad que garantice internamente y ante terceros el desarrollo de todas las actividades relacionadas con el STI, en tiempo y forma, mediante los procedimientos establecidos, así como su mejora continuada.

Se planea este trabajo de implantación del sistema de gestión de calidad en los procesos involucrados en el STI como una primera fase dentro del proyecto de certificación ISO 9001 de todos los procesos que se desarrollen en la ATM.

La asistencia técnica a dicha implantación se ha adjudicado por procedimiento negociado al Instituto Catalán de Tecnología. Se prevé acceder a la certificación en el mes de septiembre de 2003.

5. INDICADORES DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO

5.1 EVOLUCIÓN DE LAS PRINCIPALES MAGNITUDES DEL SMTPC

Durante el año 2002, el total de validaciones del sistema metropolitano de transporte público colectivo se estima en 800,5 millones. Dicha cifra representa un incremento del 5,80% con respecto al año 2001. Con respecto al inicio de la integración tarifaria, el incremento acumulado es del 12,8 %.

La transformación de títulos vendidos a viajeros, a fin de poder comparar la evolución en los últimos años, da una cifra de viajes totales vendidos de 846,9 millones en el año 2002.

(ver páginas 53 y 54)

TransMet Xifres

Durante el 2002 se ha publicado el Transmet Xifres correspondiente al 2001 y al primer semestre de 2002. Dicha publicación recoge los principales datos de la red de transporte público colectivo de la Región Metropolitana de Barcelona: oferta (número de líneas, estaciones/paradas, veh.-km, etc.), demanda y recaudación.

El Transmet Xifres correspondiente al conjunto del año 2002 está detallado en el capítulo 4.

Indicadores del transporte

Asimismo, se han elaborado los indicadores del transporte correspondientes al 2001 y al primer semestre de 2002, que incluye los principales parámetros para la caracterización de la oferta, la demanda, calidad del servicio, precios y situación económica de los operadores del transporte de la región metropolitana.

Los indicadores del transporte del año 2002 aparecen en el capítulo 4 "Estadísticas del Transporte".

5.2 ENCUESTA DE MOVILIDAD COTIDIANA (EMQ 2001)

Durante el año 2002 se ha finalizado el proceso de recogida de datos de campo para la elaboración de la Encuesta de Movilidad Cotidiana 2001 (EMQ '01). El trabajo de campo se llevó a cabo durante los meses de octubre y noviembre de 2001, en la primera quincena de diciembre de 2001 se hizo la recogida de la mayoría de cuadernos y del 15 de enero al 15 de febrero de 2002 la repesca para obtener las cuotas correspondientes a cada una de las zonas de encuesta.

Posteriormente, a lo largo del año se ha realizado el proceso de tratamiento de los datos para obtener la modelización de las características de la movilidad en la Región Metropolitana de Barcelona, ampliada hasta los límites de los servicios de cercanías.

La muestra final del estudio es de 16.123 individuos seleccionados (de los que 12.427 contestaron al cuestionario de opinión) y que han facilitado información sociodemográfica de un total de 44.941 individuos, de los que 30.740 han contestado en el cuaderno de movilidad y se ha recogido información de un total de 342.975 desplazamientos.

Este trabajo realizado por el Instituto DYM cuenta con el asesoramiento del IDESCAT y del IERMB.

Los principales resultados se muestran en el capítulo 4 de la presente memoria.



6. COMUNICACIÓN Y ATENCIÓN AL CIUDADANO

6.1 SERVICIO DE ATENCIÓN AL CIUDADANO

Atención personalizada

Esta actividad, iniciada desde la implantación del Sistema Tarifario Integrado en enero del año 2001, ha continuado su tarea con un incremento progresivo durante el año 2002.

La atención al ciudadano se ha llevado a cabo mediante dos vías:

- La atención telefónica
- La respuesta a los escritos recibidos por correo electrónico y a los escritos entrantes por el registro

La temática de las consultas y escritos ha sido referida mayoritariamente a diferentes aspectos del funcionamiento del sistema tarifario integrado (70%) y a solicitudes de información sobre las diferentes actuaciones del Plan Director de Infraestructuras 2001-2010 (30%).

El volumen de consultas atendidas en este servicio ha sido de 1850 por vía telefónica y de 830 mediante el correo electrónico y el correo postal.

La actividad llevada a cabo en el servicio de biblioteca/centro de documentación durante el año 2002 ha supuesto un incremento de fondo documental, especializado en transporte, de 440 publicaciones, además de mantener la colección de 124 títulos de revista.

El número de usuarios externos atendidos ha sido de 72 personas.

Web (www.atm-transmet.org)

Las tareas de mantenimientos y actualización de los contenidos y servicios de la página web han generado un aumento del número de conexiones con respecto al año anterior. Durante el año 2002 se han contabilizado un total de 100.197 visitas.

6.2 CENTRO DE INFORMACIÓN TRANSMET

El día 29 de julio de 1998 se firmaron los protocolos de colaboración con los operadores de transporte público y con las principales emisoras de radio para ofrecer el servicio de información del estado de la red de transporte público metropolitano y las noticias que genera el sistema. Anualmente se han actualizado y ampliado estos acuerdos de colaboración.

Durante el año 2002 las emisoras de radio que realizan conexiones son: Catalunya Ràdio - Catalunya Informació, Com Ràdio, Cadena Cope, Onda Cero Ramblas, Ràdio Barcelona - Cadena Ser, Ona Catalana Barcelona - Ona Música Barcelona, RAC 1 - RAC 105, Ràdio Gràcia, Ràdio Club 25, Ràdio Ciutat Badalona, Ràdio Rubí, Ràdio Ripollet, Ràdio Hospitalet, Ràdio Sta. Perpètua, Ràdio Premià, Ràdio Florida, Ràdio Castelldefels y Ràdio Sant Feliu.

Se han realizado un total de 7.850 conexiones, emitiendo más de

3.700 informaciones de interés y, en un 20% de dichas conexiones, se ha informado de incidencias en el sistema.

El otro medio que permite hacer conexiones en directo es la televisión y durante este año Televisió de Catalunya, mediante el teletexto, hace posible un acceso más inmediato y permanente durante las 24 horas de cada día a todos los usuarios sobre las incidencias del transporte metropolitano. Dicha información también es accesible mediante la web de la ATM, la de Televisió de Catalunya.

En estas conexiones se han emitido alrededor de 2.988 informaciones de interés, de las cuales 490 han sido de incidencias del transporte metropolitano.

6.3 SEMANA DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA

La Semana de la Movilidad Sostenible y Segura se ha desarrollado por segunda vez en Cataluña entre el 16 y el 22 de septiembre, siguiendo la convocatoria europea. La semana ha acabado con la celebración del Día sin Coches el mismo día 22.

Dentro de la semana se ha desarrollado en Barcelona la Exposición de la Movilidad Sostenible y Segura, donde se reúnen diversas instituciones públicas, empresas relacionadas con el transporte y organizaciones sociales difundiendo las actuaciones que están llevando a cabo en ámbitos diferentes. Los resultados de la exposición fueron: 126.000 visitantes en el recinto ferial, el doble que en el año anterior, 24 expositores y más de 50.000 documentos repartidos.

El nivel de adhesión de los municipios ha sido muy importante: 94 ayuntamientos se han adherido al día sin coches, 14 más que en el año pasado, y 43 de ellos han organizado su propia semana de la movilidad.

La ATM participó en la organización de la exposición coordinando el stand único del transporte público.

También se editó un díptico repartido a bordo de los transportes públicos el día 16 de septiembre, día del transporte público, en el que se hacía publicidad de las mejoras recientes del transporte público.

6.4 CUMBRE EUROPEA

La reunión del Consejo Europeo en Barcelona de los días viernes 15 y sábado 16 de marzo y la cumbre social del jueves 14 llevaron a dicha ciudad a los jefes de estado y de gobierno de 28 estados, a los 15 países de la UE y a los 13 países aspirantes, así como también a los ministros de Asuntos Exteriores, de Economía y de Trabajo, a las autoridades de la Comisión Europea y Parlamento Europeo, a 1.000 delegados y a unos 3.000 periodistas que representaban a 450 medios de comunicación de 51 países.

Durante la celebración propiamente dicha de la Cumbre, desde las 10h del día 14 hasta las 16h del día 16, se diseñó una serie de medidas restrictivas que afectaban tanto al tráfico privado como al transporte público y al acceso de peatones.

La Autoritat del Transport Metropolità se encargó de diseñar y coordinar el operativo relativo al transporte público. Tenía por objeto disuadir a los conductores y usuarios de vehículo privado de utilizar su coche para ir a Barcelona, y, en el caso de que lo hicieran, de dejarlo en un aparcamiento antes de llegar a la ciudad y continuar su viaje en transporte público.

Se articulaba alrededor de tres grupos de medidas:

- Creación o habilitación de aparcamientos de disuasión a una cierta distancia de Barcelona.
- Refuerzo del transporte público. Los objetivos perseguidos eran dos:
 - Reforzar al máximo la oferta habitual a fin de que aquellos conductores que estos días decidieran dejar el vehículo en casa, tuvieran los medios necesarios para llegar a Barcelona.
- Servir con transporte público los diversos aparcamientos de disuasión habilitados a fin de que todos los que los habían estado utilizando pudieran continuar el viaje.
- Campaña informativa. A través de la Oficina de Prensa del Servei Català de Trànsit, como también del Ayuntamiento de Barcelona y del Centro de Información TransMet se emitieron consejos y recomendaciones los días previos a la cumbre. Durante la cumbre se preveía que reforzaran su servicio y dieran información puntual y continuada del estado del tráfico y del transporte público. Asimismo, se editó un folleto que se repartía a los medios de transporte público y a los automovilistas en la entrada de la ciudad, donde se repetían los mismos consejos y recomendaciones que por los medios de comunicación.

Durante los días de la celebración de la Cumbre, se habilitó un dispositivo de seguimiento del funcionamiento y utilización del transporte público con el objeto de corregir los desajustes detectados.

A lo largo de los tres días de la Cumbre se notó una disminución muy importante de la movilidad, tanto por motivos obligados (trabajo y estudio) como por movilidad no obligada (compras, ocio...). Una buena parte de los ciudadanos prefirió dejar el coche y utilizar el transporte público sin que esto provocara problemas de exceso de ocupación destacables en ningún medio de transporte. (ver página 58)

6.5 RELACIONES INSTITUCIONALES

Ponencias y conferencias

La ATM ha participado, a lo largo del año 2002, en un gran número de conferencias y encuentros para dar a conocer su labor y para compartir las últimas tendencias en el ámbito de las funciones de las Autoridades del Transporte de la planificación y ejecución de infraestructuras y servicios de transporte y de las tecnologías aplicables entre las cuales hay que destacar:

- Conferencia de Citizen's Network Benchmarking Initiative Annual Conference.

en Bruselas, sobre comparación de Sistemas de Transporte.

- Primera reunión del proyecto europeo Miracle en Roma con representantes de las diversas ciudades que intervienen en el proyecto: Roma, Barcelona, Winchester y Cork.
- Reunión en Roma de un grupo de representantes de las autoridades del transporte de París, Berlín, Frankfurt y Barcelona, sobre la accesibilidad de personas con movilidad reducida de transporte público.
- Seminario organizado por el Consorcio de Transportes de Madrid sobre "Transporte y uso del Suelo".
- Segunda reunión en la sede de la autoridad del transporte de Estocolmo del grupo EMTA sobre la accesibilidad de personas con movilidad reducida de transporte público para recibir información sobre la accesibilidad de personas con movilidad reducida en Suecia, y realizar la primera reunión con la empresa IBGM, adjudicataria del estudio de accesibilidad.
- Reuniones de la EMTA association of European Metropolitan Transport Authorities celebradas en Bolonia y Dublín.
- Participación en una jornada de trabajo en la Universidad de Florencia, donde se expone la Integración Tarifaria en la Región Metropolitana de Barcelona.
- Participación en una jornada de trabajo en la sede de la Región de Lombardía donde se expone la Integración Tarifaria en la Región Metropolitana de Barcelona.
- Participación en la Universitat Pompeu Fabra sobre la Agenda 21.
- Conferencia sobre Infraestructuras organizada por "The Economist" en Barcelona.
- Participación en el Postgrado de ingeniería municipal UPC en la "Escuela de Ingenieros de Caminos de Barcelona".
- Jornadas del Consorcio de Transportes en las Baleares sobre "la organización consorciada como forma de afrontar los problemas de la movilidad", en Palma de Mallorca.
- Asistencia a la inauguración de la línea 2 del metro de Bilbao.
- Charla en la sede del Consorcio de Transportes de Madrid, sobre el Proyecto de Tarjeta sin contacto como soporte de los títulos de transporte integrados.
- Congreso Internacional de Tarjetas, medios de pago y seguridad (cit2002 - Expocard) en el Institut for International Research España en Madrid.
- Seminario Técnico de Transporte Público Metropolitano dedicado al Sistema de Gestión y Ayuda a la Explotación en la Región Metropolitana de Barcelona, World Trade Center de Barcelona.



- Jornadas Alstom en Barcelona sobre Transporte Urbano.
- Presentación de la ATM y Proyecto de la Tarjeta Chip sin contacto como soporte de los títulos de transporte integrados en la Universitat Politècnica de Catalunya.
- Unitronics, Seminario sobre seguridad en redes informáticas en Barcelona.
- Congreso Transport Award Integrated 2002, Proyecto: La implantación del Sistema Tarifario Integrado en Barcelona. Reino Unido.
- Conferencia de Institut for International Research España en Madrid sobre "Tecnologías aplicadas a la gestión, control y explotación de Flotas de Servicios Públicos".
 - International Transport System España, III Congreso Nacional sobre Sistemas Inteligentes de Transporte: Seguridad, Información y Tecnología en Palma de Mallorca.
- Sesiones temáticas sobre tecnologías y aplicaciones de la Información Geoespacial (Forum SIG) en el Instituto Cartográfico de Catalunya.
- Conferencia Esri 2002 en Madrid, Presentación del Sistema de Información Geográfica de la ATM.
- Universitat Politècnica de Catalunya (UPC), Ponencia en el "Máster en Sistemas de Información geográfica".
- Ponencia en la "Jornada española de usuarios de Teletlas". Celebradas en Madrid y Barcelona.
- Instituto Cartográfico de Catalunya. Presentación del Sistema de Información Geográfica y Gestión Documental de la ATM.
- Jornadas Geovirtual en Barcelona, Presentación del Sistema de Información Geográfica y Gestión Documental de la ATM.
- Nexos Geográficos en Barcelona. Presentación del Sistema de Información Geográfica y Gestión Documental de la ATM.
- Esri España Barcelona, presentación del Sistema de Información Geográfica y Gestión Documental de la ATM.
- Presentación en la sede del Consorcio de Transportes de Madrid del Sistema de Información Geográfica y Gestión Documental de la ATM.
- Presentación del Sistema de Información Geográfica de la ATM en la Universitat Autònoma de Bellaterra.
- V Congreso de Ingeniería del Transporte, celebrado en Santander.
- I Jornada sobre "El transporte Público en Áreas Metropolitanas Españolas: Situación actual y Planes de futuro" celebrada en Valencia.
- Congreso de la International Federation for Housing and Planning (IFHP) sobre "Urban conditions 21" Tianjin, China.

Visitas a la sede de la ATM

Durante el año 2002 se ha producido una serie de visitas a la sede de la ATM para conocer su actividad, entre otras cosas:

- Visita a la ATM de una delegación de METROREX de la ciudad de Bucarest para conocer el funcionamiento de la institución.
- Visita de los representantes de operadores de Keolis (Francia) para conocer la implantación de los autobuses nocturnos.
- Jornada de trabajo en Barcelona con representantes de la provincia de Turín (Italia) sobre el funcionamiento de la Autoritat del Transport Metropolità.
- Visita de técnicos de modelización del transporte de Santiago de Chile.
- Jornada de trabajo con representantes de las diversas autoridades del transporte de Suecia. Descripción de las tareas de la ATM de Barcelona.
- Visita de una delegación de la Tel-Aviv Metropolitan Mass Transit System. Presentación de la ATM y explicación del proyecto de la Integración Tarifaria.
- Visita de una delegación de Sevilla para conocer el funcionamiento de la ATM y el Sistema Tarifario Integrado.
- Charla sobre la actividad de la ATM a diversos representantes de transporte de Argelia, dentro de una semana de trabajo en Barcelona en la Universitat Pompeu Fabra.

Encuentros relacionados con la coordinación y mejora de servicios urbanos e interurbanos

Visitas a la sede de la ATM para tratar sobre coordinación, remodelación de servicios o integración tarifaria, de representantes del Consejo Comarcal del Maresme y de los Ayuntamientos de Cerdanyola, Martorell, Lliçà de Vall, Sant Cebrià de Vallalta, Sabadell, Sant Feliu de Llobregat...

Representantes de la ATM han asistido durante el año por el mismo motivo en un gran número de municipios e instituciones comarcales: Consejo Comarcal del Alt Penedès, Consejo Comarcal del Maresme, Consejo Comarcal del Vallès Occidental, Consejo Comarcal del Baix Llobregat, Ayuntamiento de Vilassar de Mar, Ayuntamiento de Sant Cugat del Vallès, Ayuntamiento de La Roca del Vallès, Ayuntamiento de Mataró, Ayuntamiento de Sabadell, Santa Eulàlia de Ronçana, Ayuntamiento de Granollers, etc.

7. ÁMBITO DE LOS SISTEMAS DE INFORMACIÓN

7.1 GESTIÓN DE LA INTEGRACIÓN TARIFARIA (SGIT)

Subvención para la adquisición de los Sistemas de Venta y Validación Magnéticos

Para llevar a cabo el pago efectivo de la subvención concedida, se ha realizado la certificación de los sistemas implantados en los operadores a través del Laboratorio General de Ensayos e Investigaciones, que ha emitido los correspondientes informes técnicos.

Manual de títulos integrados

El manual ha sido actualizado con las características de los títulos 2003.

Hay que destacar la parametrización de la doble banda para los títulos T-10 de 1 zona, T-Mes de 1 zona, T-50/30 de 1 zona, así como también de la T-Esdeveniment y Pase de empleado.

Por otro lado, las particularidades de algunos operadores y municipios de la RMB, han originado la necesidad de modificar las zonas lógicas de saltos tarifarios.

Grupo Técnico de Integración Tarifaria

Durante el ejercicio, se han desarrollado las reuniones con periodicidad mensual para definir y resolver los diferentes aspectos técnicos del Sistema de Validación y Venta (SVV).

Las temáticas abordadas por el Grupo Técnico han sido la coordinación de los calendarios y actualizaciones de los sistemas de conjunto de operadores integrados, para la implantación del bit de seguimiento al sistema, para la implantación de la doble banda, la actualización de las especificaciones técnicas del soporte de los títulos, el seguimiento de la calidad de grabación y el mantenimiento de los sistemas instalados en los operadores, las especificaciones del proyecto de tarjeta chip sin contacto, la resolución de las incidencias cruzadas entre operadores, etc.

7.2 SISTEMA DE AYUDA A LA EXPLOTACIÓN (SAE)

Coordinar la Dirección de Obra del proyecto de implantación del SAE

El seguimiento de las tareas de coordinación ha sido prioritario, por lo que respecta a la relación entre los operadores y la empresa adjudicataria para la instalación de los sistemas en los autobuses y centros de gestión de los operadores, coordinación de la asistencia a la dirección de obra por la red de radio del SAE, y la supervisión de los equipos instaladores en los autobuses de los diferentes operadores.

Finalmente, se ha realizado el seguimiento de la formación de los operadores relativa a los Centros de Gestión de Flotas, formación de conductores, mantenimiento, etc.

Obtención de líneas, paradas, trayectos y horarios de los operadores

Una vez recogidas las coordenadas de las paradas de las líneas de los operadores objeto de la implantación del SAE, se ha creado, durante el ejercicio, un equipo de trabajo en la ATM con el objetivo de generar la información requerida por el SAE relativa a líneas,

paradas, trayectos y horarios que permite efectuar la carga de datos imprescindible para iniciar el funcionamiento del SAE.

Dicha tarea ha requerido la recogida exhaustiva y en tiempo real de todos los horarios nominales para cada uno de los trayectos elementales que realizan los autobuses de los diferentes operadores, particularizando por tramos horarios (hora punta, hora valle, etc.) y variaciones de calendario (festivos, vacaciones, período universitario, nocturno, etc.).

Los servicios de autobús dentro del ámbito de integración de la ATM son del orden de 400 por cada sentido para los interurbanos dependientes de DPTOP, y 80 por sentido para los dependientes de la EMT. Ha sido necesario definir los servicios con la máxima precisión cartográfica, geográfica y topológica a 3 niveles (infraestructura, ruta y servicios).

Gestión de la información intermodal

Se ha generado una propuesta de ubicación de los Paneles Informativos al Usuario previstos en la implantación del SAE. También se ha establecido una colaboración con la DGPT y la EMT, para la instalación de paneles en las marquesinas de ambas administraciones.

Hay que destacar por innovador, el proyecto para la conexión de los sistemas de información al público de las estaciones de autobuses dependientes de la DGPT, con el SAE de la ATM. Esto permitirá tener en tiempo real, la hora de llegada de los autobuses en las mencionadas estaciones. La primera instalación dotada de dichas avanzadas funcionalidades de información al cliente será la estación de autobuses del intercambiador de Quatre Camins.

Gestión del mantenimiento de SAE 24 horas x 365 días al año

El funcionamiento del SAE, por la dependencia del mismo de los diferentes operadores, para la comunicación con los conductores, la seguridad y la monitorización de los autobuses, requiere que los sistemas comunes a todos los operadores estén operativos las 24 horas del día y los 365 días del año.

Este requerimiento ha sido el condicionante para contratar el mantenimiento en tiempo real de la gestión de las comunicaciones y los emplazamientos de la Xarxa de Ràdio Trunking del SAE, así como también la supervisión, 24x365 de la misma desde Collserola.

7.3 PROYECTO DE TARJETA CHIP SIN CONTACTO

Durante el ejercicio, se han iniciado las especificaciones del proyecto Sistema de Venta y Validación Sin Contacto (SVVSC), que tiene como objetivo la introducción de títulos sin contacto en el ámbito de la Integración Tarifaria. En el período del 2003 al 2005 está previsto aplicar dicha tecnología a los sistemas actuales de venta y validación.

El proyecto se ha estructurado en tres fases diferenciadas que son las siguientes:



Fase 1: Implantación reducida del sistema a finales de 2003.

Fase 2: Generalización del sistema en el ámbito de la IT a finales de 2004.

Fase 3: Extensión a todos los puntos de validación y venta del ámbito de la IT a finales de 2005.

7.4 SISTEMA DE INFORMACIÓN GEOGRÁFICA Y DOCUMENTAL (SIG-SGD)

Sistema de gestión documental (SGD)

Todo el personal de la ATM trabaja con el sistema desde principios del año 2002, de una forma corporativa, estructurada y ordenada.

La Gestión de Biblioteca y Hemeroteca de la ATM ha sido implantada a principios del año 2002.

Finalmente, dentro del ámbito de la gestión documental, se ha desarrollado una aplicación de Registro de entrada/salida que recoge, mediante un escáner, los documentos registrados para su posterior consulta en línea desde cualquier lugar autorizado de la organización.

Gestión de expedientes

El funcionamiento interno de la ATM está orientado a la tramitación de expedientes administrativos procedentes de dos orígenes:

1. La tramitación de documentos dentro de la organización, de los que destacamos aquí dos tipos de generadores:

- Acuerdos de las diferentes comisiones y, en particular, del Consejo de Administración y del Comité Ejecutivo, de los cuales hay que efectuar el seguimiento y generar los trámites posteriores hasta su ejecución, así como consultar su situación en cualquier momento.

- Documentos entrados en la ATM por el registro de entrada, que generan una secuencia de tareas implicadas a continuación, de los cuales es necesario saber su estado.

2. La tramitación de documentos administrativos regulados por la Ley de Contratación de las Administraciones Públicas, que pueden ser de diferentes tipos, entre los cuales destacan los Convenios, las Subvenciones y la Contratación (Obras, Suministros, Servicios, Consultoría y Asistencia).

En muchos casos los trámites de estos temas dan lugar a expedientes administrativos.

El análisis de la Gestión de Expedientes ha comenzado en noviembre de 2002, y está previsto que finalice la programación el primer trimestre de 2003. La aplicación de la Gestión de Expedientes permitirá el seguimiento electrónico de la burocracia interna y complementa de forma definitiva el proceso de gestión documental.

Sistema de Información Geográfica

Durante el ejercicio se ha completado la definición de diferentes protocolos:

- Normalización simbología, colores, formatos, salidas papel.
- Creación del manual de estilo cartográfico de la ATM
- Generación automática de imágenes raster para los usos diversos: presentaciones, web, ex. Movilidad sostenible, Día sin coches, etc.
- Definición modelo de datos común.
- Definición formato repositorio común.

Se han identificado diferentes perfiles de usuarios con relación a las tareas que efectúan. Por un lado, perfiles de usuarios especializados, con funciones de edición y creación de datos y, por otro lado, perfiles de usuarios no especializados, que consultan o realizan análisis diversas pero sin creación de datos nuevos.

Los módulos de acceso a la información creados para fines diversos se alimentan de la cartografía de base, la infraestructura de red y los datos alfanuméricos relacionados.

Dada la importancia del volumen conseguido, se han introducido en el sistema de información documental las fuentes de procedencia de la información, así como de otros parámetros que ayudan a describirla, -ámbito, fecha, atributos, etc-, tanto desde el punto de vista alfanumérico como desde el punto de vista gráfico -vista rápida- en el aplicativo del SIG destinado a tal fin -catálogo. La finalidad ha sido tener un conocimiento rápido de cuál es la información contenida en la Base de Datos del SIG y cuál es su estado de actualización.

Con relación al tratamiento de la información por el usuario que genera mapas, se han realizado archivos de simbolización que, entre otras ventajas, suponen la estandarización de la simbología final.

Por lo que respecta a la infraestructura ferroviaria (Metro, FGC.) se ha realizado según el manual de estilo propio de cada operador.

Como consecuencia de este proceso de consolidación que se está llevando a cabo se ha producido, por un lado, la generación de un documento de especificaciones técnicas de los archivos gráficos en formato digital (CAD o GIS) integrados en los trabajos encargados por la ATM a terceros y, por otro lado, el interés por parte del proyecto IDEC de Infraestructura de Datos Espaciales de Cataluña -que se encuentra en fase final de implementación por parte de la Generalitat de Catalunya-, para que la ATM esté integrada.

Intranet

Todos los usuarios de la ATM pueden acceder al SIG vía un navegador Intranet con funciones de consulta, análisis y presentación proporcionadas por un servidor de mapas desarrollado específicamente para la ATM.

Se ha incluido la consulta de los metadatos de la base de datos del SIG.

Finalmente, el enlace SIG-SGD permite asociar la documentación y la información gráfica representada en los mapas para que sea accesible para todos los usuarios y desde ambos entornos.

Enlace SIG-SGD

Se ha implementado la función de enlace entre el SIG y el SGD.

La característica principal es la asociación entre la documentación y la información gráfica representada en y por los mapas, -archivo de visualización, imagen, archivo de ploteo...-, con la posibilidad de conocer con qué información y con qué versión de la Base de Datos se ha generado el mapa.

Teniendo en cuenta que es accesible para todos los usuarios y desde ambos entornos, un aspecto interesante es la posibilidad de que cualquier usuario de la ATM pueda plotear un mapa realizado con el SIG, teniendo en cuenta que podrá consultar la medida papel y dispositivo de impresión adecuado.

La consulta de información documental asociada a objetos gráficos visualizables con la Intranet, también se ha hecho realidad.

Enlace ATMAX-SIG

Se ha realizado la implementación de asistentes para la ejecución de algoritmos de análisis de redes con el ATMax con la tecnología del programario GIS de base de la ATM con la finalidad principal de facilitar el acceso a cálculos complejos de personas no necesariamente conocedoras del funcionamiento del ATMax, visualizarlos en el SIG y con los resultados obtenidos del ATMax editar mapas de calidad.

Integración del SAE con el SIG

Consistente en el intercambio bidireccional de elementos de la base de datos del SAE y la corporativa de la ATM con la finalidad de asegurar el trabajo de forma transparente con datos procedentes del SAE para tareas de planificación de servicios, de análisis diversos: asignación de tráfico, utilización de datos de demanda a partir de la información recogida procedente de los autobuses gestionados remotamente, etc.

La aparición de la nueva versión del vialero navegable de Teleatlas ha supuesto el replanteo de las rutinas implementadas para el intercambio bidireccional de elementos de la base de datos del SAE y el SIG de la ATM, ya que presenta diferencias estructurales imprevisibles con respecto a la anterior. Esta casuística ha ocasionado, asimismo, que haya que adecuar el desarrollo del ATMax a tal fin.

En el futuro no se prevé ninguna otra tarea de estas características, dado que se ha alcanzado ya el 100% de recubrimiento del área de gestión del SAE.

Enlace SIG-SGIT

En un contexto de consolidación de ambos sistemas, se ha realizado una primera versión de explotación de información en el SIG, procedente del Sistema de Gestión de la Integración Tarifaria, consistente en la posibilidad de generar temáticos de las validaciones y ventas mensuales efectuadas en las estaciones ferroviarias de la RMB.

7.5 CARTOGRAFÍA

Inmersos en un proceso de actualización y mejora, se ha ido completando la base de información geográfica, destacando el cubrimiento a escala 1:5000 de todo el ámbito de la ATM con ortofoto color. Con relación a la información de base del transporte público colectivo destaca la sustitución de la infraestructura ferroviaria de FGC y RENFE por la suministrada por los mismos operadores, generándose el correspondiente versionado de la Base de Datos a fin de permitir el acceso a la documentación histórica de la ATM.

Otro impacto importante ha sido la carga de una nueva versión del viajero que cubre ya el 100% del ámbito de la ATM, y es lo que ha servido de base para la generación de la información necesaria para el SAE.

8. ÁMBITO DEL SERVICIO DE ADMINISTRACIÓN

8.1 ASESORÍA JURÍDICA

En primer lugar, se ha ejercido la secretaría del Consejo de Administración, del Comité Ejecutivo, de la Comisión Económica y de la Comisión Técnica de la ATM. En el ejercicio de esta actuación se han elaborado las actas, se han certificado y notificado los acuerdos y se han custodiado.

También se ha dado apoyo al Director General en el seguimiento de los acuerdos del Consejo de Administración. En este sentido, se han preparado requerimientos a los responsables del cumplimiento de los acuerdos; se han hecho gestiones cerca de otras secretarías generales, etc.

Por lo que respecta a la Comisión Jurídica de la ATM, en la que están representados responsables de las asesorías jurídicas de las administraciones consorciadas, se ha coordinado la actuación de la misma. En el ejercicio de dicha labor se han preparado los órdenes del día, las actas y se han hecho las propuestas de dictamen.

Se ha formado parte del grupo de trabajo que propone medidas contra el fraude en los transportes públicos. Se ha encargado, especialmente, de proponer las medidas jurídicas.

En el campo de la asesoría jurídica hay que remarcar una primera labor en la vertiente de los procesos de contratación. En el ejercicio 2002, los expedientes que han comportado una carga de trabajo más importante han sido el seguimiento de las incidencias jurídicas del contrato del Tranvía Diagonal-Baix Llobregat; el procedimiento de contratación del Tranvía Sant Martí-Besòs y el procedimiento de contratación del material móvil de las líneas 5 y 9 del metro de Barcelona.

Una segunda vertiente son los procesos de expropiación que tienen como beneficiaria la ATM. Son especialmente destacables los expedientes de expropiación que se ha llevado a cabo durante el año 2002, en los términos municipales por donde transcurre el Tranvía del Baix Llobregat.



Igualmente, se ha prestado asesoramiento jurídico en la redacción de los acuerdos del Consejo de Administración que lo han requerido y de los correspondientes expedientes administrativos.

Finalmente, la asesoría jurídica apoya al Director y al resto de servicios de la ATM en la redacción de los convenios que se firman con otras administraciones o con operadores de transporte público y se ha cuidado su adecuación a derecho.

8.2 CONTABILIDAD Y TESORERÍA:

Ejecución del presupuesto del 2002 o control y seguimiento de las diversas partidas presupuestarias para cada una de las clasificaciones orgánicas vinculadas a los diferentes servicios de la ATM.

Preparación presupuesto 2003: de acuerdo con las necesidades de cada servicio, Administración elabora el anteproyecto de gasto. Con la previsión de las Administraciones Consorciadas y las previsiones del Sistema de Integración Tarifaria se calcula el anteproyecto de ingresos. Estos documentos se presentan en la Comisión Económica y en el Comité Ejecutivo para su valoración. Posteriormente el Consejo de Administración procede a la aprobación del Presupuesto.

Por lo que respecta a la tesorería, se han rentabilizado al máximo los excedentes derivados de los desfases entre el cobro de las administraciones y el pago a los operadores, durante los tres primeros trimestres del año. A partir del mes de octubre, el excedente ha disminuido considerablemente dada la liquidación del Contrato Programa 1998-2001.

Por lo que respecta al control de saldos bancarios, se realiza un seguimiento sistemático de todos los ingresos y los pagos que se produzcan periódicamente, obteniendo, de esta manera, una información actualizada de los saldos reales y los saldos futuros a corto plazo.

Mantenimiento de las operaciones de Tesorería por un importe total de 39 millones de euros con cuatro entidades financieras.

Un indicador del incremento de la actividad presupuestaria es el número de asientos contabilizados, que, para el ejercicio 2002, se estima en 7.100, que suponen un incremento del 70% con respecto al año 2001.

8.3 CONTRATACIÓN Y TRAMITACIÓN ADMINISTRATIVA:

- Apoyo a los trámites de contratación del Consorcio: 25 procedimientos negociados y 10 concursos convocados y el contrato de concesión del sistema de tranvía Sant Martí-Besòs (Estació del Nord - Glòries - Gran Via - Fòrum 2004 - Sant Adrià de Besòs - Badalona).
- Redacción de los pliegos administrativos de todos los concursos.
- Ejercicio de la secretaría de las mesas de contratación.
- Control y revisión de los expedientes de subvenciones.
- Apoyo a la auditoría externa para la elaboración de las cuentas anuales y a la Sindicatura de Cuentas para su revisión.

8.4 PERSONAL

Durante el ejercicio 2002, la plantilla de personal ha experimentado un incremento de 3 trabajadores.

Con fecha de 11 de febrero se aprueba el calendario laboral, jornada y vacaciones para el ejercicio 2002, con una fijación de la jornada semanal en 37,5 horas.

Con fecha de 26 de julio se firmó un acuerdo en materia de retribuciones. Establece las condiciones del incremento salarial y sus revisiones para los años 2002 y 2003, el esquema de futuros incrementos, la implantación del tiquet restaurante y, finalmente, la concesión de adelantos y otros tipos de medidas de conciliación del trabajo con la vida familiar.

8.5 FINANCIACIÓN DEL SISTEMA

- Contrato-Programa AGE-ATM y Convenio de Financiación 1999-2001

Se han elaborado informes sobre los presupuestos del año 2002 enviados por los dos operadores públicos. Este informe sirve de herramienta para verificar los presupuestos de las dos empresas y validar que siguen las previsiones que establece el Contrato-Programa, así como para estimar el cálculo de las aportaciones de las diferentes administraciones.

Asimismo, se han realizado las propuestas de liquidación del ejercicio 2001, y del acumulado del período 1998-2001, de los dos Contratos-Programa.

- Convenio de Financiación 2002-2005

El borrador del nuevo Convenio de Financiación 2002-2005 se ha actualizado, diseñándolo como refundido de los anteriores Contratos-Programa AGE - ATM y Convenio de Financiación ATM - Ad. Consorciadas.

Se ha realizado el seguimiento trimestral de la evolución de las principales magnitudes económicas de los Planes de Empresa 2002-2005 y de la evolución de las subvenciones recibidas por la ATM de las diferentes Administraciones comprometidas.

8.6 DATOS DE ACTIVIDAD

A lo largo del año se han realizado 6 Consejos de Administración y 11 Comités Ejecutivos. La Comisión Técnica y la Comisión Económica se han reunido en 10 ocasiones. La Comisión Jurídica ha celebrado 4 reuniones y, finalmente, el Comité de Seguimiento de la Integración se ha reunido 11 veces.

9. INCORPORACIÓN DE LA AMTU EN EL SENO DE LA ATM

El día 18 de noviembre de 2002 se firmó el convenio de adhesión de la Agrupación de Municipios titulares de servicios de Transporte

Urbano de la región metropolitana de Barcelona (AMTU) a la ATM, en cumplimiento del acuerdo del Consejo de Administración de la ATM de 13 de diciembre de 2001, que modificó los Estatutos de la ATM, para posibilitar la representación de los Ayuntamientos con servicios de transporte urbano exteriores a la primera corona a través de dicha Entidad.

La finalidad del convenio es la de permitir a la ATM poder consultar, informar, coordinar y participar de sus acciones hacia el transporte público metropolitano con aquellos ayuntamientos titulares de transporte urbano adheridos a la AMTU; y a éstos, el de tener información, poder participar, ser escuchados y tomar parte en la toma de decisiones de la ATM.

A tal efecto, la AMTU ha designado representantes en todos los órganos de gobierno y consulta de la Autoridad del Transport Metropolità.