

CONTRACTE PROGRAMA ENTRE L'AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ DE BARCELONA, TRANSPORTS DE BARCELONA, SA I FERROCARRIL METROPOLITÀ DE BARCELONA, SA PER LA PRESTACIÓ DE SERVEIS PÚBLICS REGULARS DE TRANSPORT DE VIATGERS PER AL PERÍODE 2018-2019 I COMPROMÍS D'ATENDRE EL SERVEI DEL DEUTE DERIVAT DEL CONTRACTE DE REFINANÇAMENT I SANEJAMENT FINANCER DEL SISTEMA DE TRANSPORT, COM A EXECUCIÓ DEL PLA MARC 2014-2031

Barcelona 20 de desembre de 2019

Reunits

D'una part, el Sr. Pere Torres Grau, que actua en nom i representació de l'Autoritat del Transport Metropolità (en endavant ATM), en la seva qualitat de director general segons nomenament del Consell d'Administració de l'ATM de data 24 de febrer de 2016, i en virtut de les atribucions que li confereix l'art. 11.f) dels Estatuts del Consorci, aprovats pel Decret 48/1997, de 18 de febrer, i modificats parcialment pels Decrets 151/2002, de 28 de maig, 288/2004, d'11 de maig i 97/2005, de 31 de maig i per acord de Govern de la Generalitat de Catalunya GOV/16/2017, de 21 de febrer.

D'altra part, la Sra. María Rosa Alarcón Montañés, que actua en nom i representació de Transports de Barcelona, SA i Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, denominades conjuntament Transports Metropolitans de Barcelona (en endavant TMB), en la seva qualitat de Presidenta, amb domicili social a Barcelona, carrer 60, núm. 21-23, Sector A del Polígon Industrial de la Zona Franca (08040), i amb CIF A08016081 i A08005795, respectivament, en virtut de les escriptures d'apoderament atorgades davant el Notari Sr. Lorenzo P. Valverde García el dia 7 de agosto de 2019, amb número de protocol OR.01.19.01954 i OR.01.19.01951, respectivament.

Totes les parts es reconeixen representació i capacitat legal necessària per l'atorgament del present Contracte Programa als efectes esmentats a continuació,

EXPOSEN

I. Funcions de l'ATM

L'objectiu de l'ATM és articular la cooperació entre les Administracions públiques titulars dels serveis i de les infraestructures del transport públic col·lectiu de l'àrea de Barcelona que en formen part, així com la col·laboració amb aquelles altres que, com l'Administració de l'Estat (en endavant AGE), hi estan compreses financerament o són titulars de serveis propis o no traspassats, mitjançant l'elaboració i el seguiment de tots els instruments jurídics, tècnics i financers que es considerin convenients i, en general, la realització de les funcions que li siguin encomanades per les entitats que la componen (Article 3 dels Estatuts de l'ATM).

D'entre les funcions que té encomanades l'ATM (Article 4 dels Estatuts de l'ATM), es troben les de:

- L'elaboració de les propostes de convenis de finançament amb les diferents Administracions públiques responsables del finançament del transport públic amb definició de les aportacions de recursos pressupostaris al sistema.

I en la relació amb operadors de transport col·lectiu:

- Concertació, per delegació o conjuntament amb els titulars del servei, de contractes-programa o uns altres tipus de convenis amb les empreses prestadores dels serveis de transport públic en el seu àmbit territorial.
- Elaboració dels contractes-programa a subscriure entre l'ATM i els operadors.
- Seguiment dels convenis i contractes de gestió de totes les empreses privades i públiques del Sistema Metropolità de Transport Públic Col·lectiu.

Aquestes funcions que l'ATM té encomanades formalment l'habiliten per actuar com a ròtula financera.

II. Marc normatiu

El Marc normatiu per l'establiment del present Contracte Programa es configura en dos àmbits territorials: el corresponent a la legislació de la Unió Europea i el corresponent a la legislació aplicable que prové directament del legislador català.

a. Legislació europea

Es configura pel que es disposa al Tractat de Funcionament de la Unió Europea i al Reglament (CE) 1370/2007 de 23 d'octubre de 2007 aplicable als serveis públics de transport de viatgers per ferrocarril i carretera. Aquests textos legals determinen el següent pel que afecta a aquest Contracte Programa:

- TRACTAT DE FUNCIONAMENT DE LA UNIÓ EUROPEA: que estableix la compatibilitat amb els tractats dels ajuts amb determinades obligacions inherents a la noció de servei públic (article 93) i el fet d'haver de tenir en compte la situació econòmica dels operadors (article 94).
- Reglament (CE) 1370/2007 de 23 d'octubre de 2007: que defineix les compensacions als operadors com a contrapartida per l'execució d'obligacions de servei públic.

b. Legislació catalana

Pel que fa a la legislació aplicable que prové directament del legislador català cal fer esment dels articles 52 i següents del: DECRET LEGISLATIU 3/2002, de 24 de desembre, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei de finances públiques de Catalunya.

III. Acord marc 2014 – 2031

La conjuntura econòmica a l'any 2014 tenia repercussions importants en el sistema de transport que va comportar que el sistema de transport de l'àrea de Barcelona acumulés, un deute superior als 546,6 milions d'euros, que posaven en risc la seva viabilitat i conseqüentment la continuïtat d'un model d'èxit de prestació del servei públic de transport.

La greu situació financera va obligar a les Administracions a prendre una decisió ferma de reequilibri financer del sistema de transport i de reenfocament del deute, que es va plasmar en la signatura (el 6 de març de 2014) d'un Pacte metropolità del transport per part de les Administracions fundadores de l'ATM, i en l'aprovació per part del Consell d'Administració de l'ATM del Pla marc del programa de sanejament financer del sistema i de refinançament del deute generat pel desequilibri entre les necessitats del sistema i les aportacions de les Administracions pel període 2014-2031.

El Pla marc va ser ratificat per les Administracions consorciades: Govern de la Generalitat de Catalunya el dia 1 d'abril, Consell Metropolità de l'AMB el dia 29 d'abril i el Plenari de l'Ajuntament de Barcelona el dia 9 de maig de 2014.

En la mateixa sessió del 6 de març de 2014 es van aprovar igualment les bases per a l'establiment de Plans quadriennals de finançament entre les Administracions consorciades i l'ATM (establint un primer Pla quadriennal 2014-2017), i de Contractes Programa amb els operadors de transport, entre els quals figura el de TMB-ATM.

El Pla quadriennal 2014-2017 va tenir com a objectius:

- a. Equilibrar les necessitats corrents del sistema i les aportacions de les administracions en el període 2014-2016.
- b. Refinançar l'endeutament del sistema en el període 2017-2031.

Fruit d'aquest Pla quadriennal, es va subscriure per part de l'ATM, entre d'altres, amb l'operador TMB (a través de TRANSPORTS DE BARCELONA SA (TB) i FERROCARRIL METROPOLITÀ DE BARCELONA SA (FMB), el corresponent Contracte – Programa, de data 5 de novembre de 2014, per a la prestació dels serveis públics regulars de transport de viatgers per al període 2014-2017.

IV. TMB

TMB constitueix una denominació genèrica amb la qual es coneixen conjuntament les empreses TRANSPORTS DE BARCELONA, SA (TB) i FERROCARRIL METROPOLITÀ DE BARCELONA, SA (FMB). mitjançant les quals l'AMB presta els serveis de transport col·lectiu en la forma de gestió directa prevista per la legislació vigent.

D'acord amb el que s'ha exposat, les parts acorden la subscripció del present Contracte Programa de conformitat amb els següents:

PACTES

PRIMER.- OBJECTE DEL CONTRACTE PROGRAMA

L'objecte d'aquest Contracte Programa és el de recollir les condicions de finançament del transport regular de viatgers de TMB per al període 2018-2019.

Els objectius són:

- Definir un marc estable de finançament del servei regular de transport públic.
- Definir un marc estable de gestió de l'endeutament del sistema a través de TMB, que esdevé l'instrument per refinançar-lo, i garantir la capacitat financera de TMB per fer front a totes les obligacions derivades d'aquest endeutament.
- Garantir un servei de transport públic com a mitjà per atendre les necessitats de mobilitat i millorar el seu nivell d'eficiència.

SEGON.- OBLIGACIONS DE LES PARTS

Per part de l'ATM:

- Realitzar, amb càrrec al seu pressupost, les aportacions necessàries tal i com s'estableix en el pacte tercer d'aquest Contracte Programa.
- Realitzar, amb càrrec al seu pressupost, les aportacions necessàries tal i com s'estableix en el pacte cinquè d'aquest Contracte Programa fins al 31 de desembre de 2031 en els termes que resulten del pla marc 2014-2031.
- Supervisar la gestió dels serveis mitjançant el seguiment dels indicadors establerts en el pacte sisè d'aquest Contracte Programa.

Per part de l'operador:

- Garantir els serveis que tingui encomanats amb els recursos disponibles.
- Complir amb els compromisos amb les entitats financeres fins al 31 de desembre de 2031, tal i com s'estableix en el pacte cinquè d'aquest Contracte Programa.
- Informar l'ATM sobre el pressupost anual, prèviament a la seva aprovació.
- Informar l'ATM sobre qualsevol aportació o ajut que pugui rebre i que estigui vinculat a l'explotació dels serveis de transport públic regular de viatgers.
- Facilitar qualsevol altra informació complementària que li sigui requerida pels òrgans de l'ATM en relació amb els serveis objecte del Contracte Programa.
- Els serveis de transport públic de titularitat de les administracions consorciades tenen l'obligació de portar el logo de l'ATM en un lloc visible.

TERÇER.- NECESSITATS TOTALS

S'estableix una aportació màxima per als anys 2018 i 2019, d'acord amb el que s'estableix en aquest apartat, per un import total de 1.069.684 Milers d'euros, que inclou, entre d'altres, 6.278 Milers d'euros d'aportació diferida de l'ATM. Aquest volum d'aportacions té com objectiu, entre d'altres, garantir l'equilibri dels comptes anuals de TMB (Resultat de l'exercici).

Els ingressos totals de TMB provenen dels ingressos tarifaris, les aportacions ATM per despesa corrent i altres ingressos (tarifació social, altres aportacions i ingressos no tarifaris). A efectes d'aquest Contracte Programa el cost total de TMB es finançarà mitjançant la suma dels ingressos tarifaris, les aportacions ATM i els altres ingressos.

Les aportacions d'ATM es calculen tenint en compte la totalitat dels ingressos tarifaris i els altres ingressos de TMB (tarifació social, altres aportacions i ingressos no tarifaris).

El detall de les necessitats totals a subvencionar de TMB es desagrega de la següent manera, pel que fa als anys 2018 i 2019:

Xifres en milers d'€ corrents

	CP 2018	CP 2019
Vendes netes	408.373	416.223
Ingressos Accessoris a l'explotació	26.621	30.129
Subvencions especials	9.521	9.371
TOTAL INGRESSOS	444.515	455.723
TOTAL DESPESES D'EXPLOTACIÓ	619.054	641.729
RESULTAT BRUT D'EXPLOTACIÓ	174.540	186.006
Amortització Neta	57.221	52.000
RESULTAT NET D'EXPLOTACIÓ	231.761	238.006
Despeses Financeres Estructurals	5.082	1.725
Despeses Financeres Sanejament	23.778	22.497
RESULTAT NET (Sense Renting ni Cànon)	260.621	262.228
Renting de trens	71.673	70.066
Cànon Ifercat L9	103.710	118.740
RESULTAT NET TOTAL	436.004	451.034
Pla de Millora Bus/Metro I Noves actuacions (1)	56.851	62.004
Amortització leasing 6 trens S 9000	1.990	2.054
Devolució Principal Sanejament	23.600	24.600
Pagament Diferit ATM (2017-2022)	3.139	3.139
TOTAL RESTA DE CONCEPTES	85.580	91.797
TOTAL NECESSITATS A SUBVENCIONAR	521.584	542.831

(1) Pel que fa l'any 2018 inclou 16.250 milers d'euros per la compra dels 43 autobusos necessaris pel Pla de Millora de Bus 2017-2019, 8.260 milers d'euros per la compra dels 23 autobusos necessaris pel Pla de Participació de la Xarxa de Bus, i 231 milers d'euros per la compra d'1 autobús per al servei de Bus a la demanda. Les Inversions anteriorment enumerades es financen amb el fons de reserva de TMB del C-P 2014-2017.

La comissió de seguiment del Contracte Programa ATM-TMB 2014-2017 de data 26 d'abril de 2018 ratificada en el Consell d'Administració de 17 de juliol de 2018, va aprovar un fons de reserva de 12.762 milers d'euros amb la possibilitat que en la liquidació del 2018 hi hagués una menor aportació, o pel total del fons de reserva lliure o per una part del mateix.

L'aportació màxima de l'ATM per l'exercici 2019 serà de 500.562 milers d'euros, la resta es cobrirà amb el fons de reserva de l'operador.

L'aportació de les Administracions en concepte de tarifació social són les estimades i aquestes es realitzen de manera directa entre les Administracions i els operadors;

sense perjudici de l'exposat, les aportacions es fixaran en funció dels convenis reguladors entre les parts.

A partir de les previsions per cada any dels ingressos tarifaris i les aportacions ATM s'ha fixat els recursos disponibles per als anys 2018 i 2019.

En relació al cànon ferroviari de la L9, s'ha considerat la previsió realitzada per Infraestructures Ferroviàries de Catalunya (Ifercat). Qualsevol modificació d'aquest import haurà de comportar el corresponent ajust en l'aportació per part de la Generalitat de Catalunya.

El pressupost anual de TMB s'haurà d'aprovar d'acord amb l'establert en el present Contracte Programa; l'increment dels recursos necessaris per sobre dels disponibles haurà d'estar autoritzat explícitament per part de l'ATM.

Així mateix, l'increment de necessitats de TMB per despesa corrent degut a qualsevol nou servei no considerat en aquest escenari anirà a càrrec de l'Administració sol·licitant del nou servei. La responsabilitat de l'ATM serà la de valorar el cost-benefici i fer un seguiment específic d'aquesta actuació.

La Comissió de Seguiment serà l'encarregada d'avaluar periòdicament l'evolució de les aportacions necessàries de l'ATM, i, si s'escau, proposar als òrgans de govern de l'ATM els mecanismes de correcció pertinents.

L'objectiu és que el sumatori de les aportacions corrents meritades de l'ATM durant els anys 2018 i 2019 no sigui superior a la xifra màxima prefixada.

En aquest sentit, s'avaluarà, a la liquidació anual, l'evolució de les transferències corrents meritades de l'ATM:

- Si són inferiors a les previstes:

La Comissió de Seguiment acordarà la creació d'un compte reserva a TMB per aplicar a la resta dels exercicis del C-P, a proposta de la Comissió de Seguiment.

- Si són superiors a les previstes:

La Comissió de Seguiment avaluarà quin ha estat l'origen d'aquesta desviació, i si s'escau, s'eleva als òrgans de govern de l'ATM els mecanismes de correcció pertinents, d'acord amb el que es recull al paràgraf següent.

Tenint en compte que la liquidació del C-P es farà de manera acumulada al final del període, i que l'objectiu és que el volum total de transferències corrents meritades ATM no superi la xifra prevista en aquest C-P, en el cas que es produeixi una desviació en algun dels exercicis, aquesta es compensarà amb el compte reserva de TMB.

D'acord amb els condicionants expressats en aquest apartat, així com els que puguin figurar en la resta del redactat d'aquest Contracte Programa, es reconeix que TMB haurà de poder equilibrar el comptes de cada exercici.

QUART- MATERIAL MÒBIL DE TMB

El Comitè Executiu de l'ATM de data 26 de juliol de 2017 va aprovar el Pla de Millora de Metro 2018-2021 i la incorporació de les necessitats generades en el Contracte-Programa a subscriure entre l'Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona, Transports de Barcelona, SA i Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA. Aquest Pla de Millora inclou l'adquisició de 12 nous trens per poder donar compliment a l'augment de l'oferta plantejada. En aquest sentit, TMB va procedir en el mes d'abril de 2018 a la formalització de la compra d'aquests 12 nous trens que començaran a arribar a principis de 2020, per un volum d'inversió de 92.118 milers d'euros.

Addicionalment, el Consell d'Administració de l'ATM de data 13 de desembre de 2018 va aprovar el següent:

- L'aprovació de la renovació de 42 trens de la sèrie 3000 i 4000, i la incorporació de les necessitats derivades de l'acord al pertinent Contracte Programa a subscriure entre l'Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona, Transports de Barcelona, SA i Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA. La inversió total prevista és de 378.000 milers d'euros.
- Restar assabentat del Pla de Renovació de flota de bus 2019-2021 presentat per TMB i la incorporació de les necessitats derivades al Contracte-Programa a subscriure entre l'Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona, Transports de Barcelona, SA i Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA. En posterioritat a aquesta data TMB va comunicar una modificació en el calendari de l'entrada d'autobusos que l'ATM va aprovar formalment i va comunicar a TMB per carta de data 25 de gener de 2019, ja que l'import no variava respecte a la inversió aprovada en el Pla de renovació de flota aprovat pel Consell d'Administració del dia 13 de desembre. La inversió total prevista per la compra dels 254 autobusos és de 115.120 milers d'euros.

CINQUÈ.- REGULARITZACIÓ NECESSITATS EXERCICI 2009-2013

Com ja es va establir en el corresponent Contracte - Programa 2014-2017, de data 5 de novembre de 2014, es reconeix un deute del sistema amb TMB a 31/12/13 per un import total de 334.738 milers d'euros.

D'aquesta quantitat, 315.903 milers d'euros es retornarà a través de les entitats financeres segons l'Acord Marc aprovat en el Consell d'Administració del 6 de març de 2014.

L'import restant de 18.835 milers d'euros, a partir de l'any 2017 i fins l'any 2022, l'ATM abonarà la quantitat anual de 3.139 milers d'euros per liquidar el deute per aportacions diferides de les administracions.

SISÈ.- COMPROMÍS D'ATENDRE EL SERVEI DEL DEUTE DERIVAT DEL CONTRACTE DE REFINANÇAMENT I SANEJAMENT FINANCER DEL SISTEMA DE TRANSPORT, COM A EXECUCIÓ DEL PLA MARC 2014-2031

Tal i com es va acordar en el Contracte – Programa de data 5 de novembre de 2014, per tal de cobrir les necessitats reconegudes de tot el sistema de transport integrat fins al 31 de desembre del 2013 i les necessitats del sistema en el període 2014-2016, s'ha negociat conjuntament entre ATM i TMB amb les entitats financeres la concessió d'un finançament a FMB (que actua com a instrument financer del sistema) per un import de 472,3 M€ amb quotes semestral i venciment fins al 31/12/2031 (en endavant referit com a "Contracte de Refinançament i Sanejament Financer del Sistema de Transport").

L'ATM es compromet a abonar a FMB una aportació finalista en tot el període 2014-2031 per un import equivalent al de les obligacions que es derivin en cada moment per a FMB de l'esmentat Contracte de Refinançament i Sanejament Financer del Sistema de Transport per tal de garantir que FMB disposi en tot moment dels recursos necessaris per a atendre les quotes d'aquest finançament, incloent amortitzacions del capital principal, interessos i qualsevol altra despesa financera que es derivi d'aquesta operació.

Als efectes d'optimitzar les condicions de reestructuració del finançament del Sistema de transport, aquesta aportació finalista provindrà de les aportacions que realitza l'Ajuntament de Barcelona que es compromet a fer efectives les seves aportacions de forma íntegra en el compte de l'ATM

L'ATM realitzarà un traspàs automàtic al compte finalista de FMB

per l'import acordat amb les entitats financeres, segons el que preveu la clàusula cinquena del Contracte-Programa ATM-TMB de 5 de novembre de 2014:

(xifres en milers d'euros)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Quota Sanejament	2.586	15.613	17.809	43.002	47.378	47.097	45.776	45.841	45.334
Despesa Financera	2.586	15.613	17.809	19.402	23.778	22.497	21.176	19.841	18.434
Amortització Principal	0	0	0	23.600	23.600	24.600	24.600	26.000	26.900
Marge de Cobertura	0	7.806	8.904	2.150	2.368	2.355	2.289	2.292	2.267
Quota + Marge Cobertura	2.586	23.419	26.713	45.152	49.746	49.452	48.065	48.133	47.601

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Quota Sanejament	45.071	45.630	45.395	45.573	45.748	45.618	45.890	46.318	46.804
Despesa Financera	16.971	15.430	13.795	12.073	10.248	8.318	6.290	4.118	1.820
Amortització Principal	28.100	30.200	31.600	33.500	35.500	37.300	39.600	42.200	44.984
Marge de Cobertura	2.254	2.281	2.269	2.279	2.287	2.280	2.295	2.316	2.340
Quota + Marge Cobertura	47.325	47.911	47.664	47.852	48.035	47.898	48.185	48.634	49.144

per tal que FMB pugui atendre el servei del deute derivat del contracte de refinançament i sanejament financer del sistema de transport, així com qualsevol altra despesa financera que es derivi de l'operació, com a execució del Pla Marc 2014-2031.

Les aportacions compromeses per l'Ajuntament en l'import assenyalat de cada exercici, tenen caràcter finalista per a la seva transferència a FMB als efectes d'atendre el servei del deute derivat del contracte de refinançament i sanejament financer del sistema de transport, així com qualsevol altra despesa financera que es derivi de l'operació, com a execució del Pla Marc 2014-2031, i constitueixen un dret de crèdit de l'ATM davant de l'Ajuntament que, atesa la seva naturalesa d'ingrés de capital no afectat directament a subvenir el servei de transport públic, el podrà pignorar a favor de les entitats financeres en garantia de les obligacions de FMB derivades del contracte de finançament esmentat.

Aquesta aportació de l'ATM es realitzarà simultàniament a la periodicitat mensual dels pagaments de l'Ajuntament de Barcelona fins al 2031, amb un mes d'anticipació, de forma que en qualsevol cas es garanteixi que FMB podrà atendre en temps i forma aquesta obligació.

El dia 20 de maig i 20 de novembre de cada any TMB realitzarà una estimació de la quota semestral del servei del deute a abonar a les Entitats Financeres el dia 20 de juny o el 20 de desembre per tal d'assegurar una provisió de fons en el compte finalista de FMB suficient per cobrir la totalitat de la quota. En cas que aquest import estimat sigui superior a les provisions existents l'ATM abonarà a finals d'aquell mateix mes la diferència estimada.

A finals de desembre de cada any i un cop liquidades les quotes de l'exercici pel servei del deute, així com qualsevol altra despesa associada, s'alliberarà –si s'escau– el romanent de la quantitat traspassada, que serà retornat per FMB a l'ATM, a l'objecte que es pugui finançar la resta del Sistema de transports.

El compte bancari titularitat de FMB amb específic per fer front a aquesta obligació podrà ser pignorat a favor de les entitats financeres en garantia de les obligacions assumides per FMB.

SETÈ.- INDICADORS

S'incorporen una sèrie d'indicadors per tal fer un seguiment acurat del Contracte Programa, corresponents a oferta, demanda, productivitat i qualitat del servei. El Contracte Programa s'acompanya d'un annex amb els valors i un altre amb la definició i metodologia per tal de calcular-los.

La comissió de seguiment valorarà periòdicament els resultats obtinguts dels mateixos per tal de poder adoptar, si escau mesures correctores.

VUITÈ.- SEGUIMENT DEL CONTRACTE PROGRAMA

A fi i efectes de l'establiment de les responsabilitats per a la gestió del Conveni així com del seguiment i control de les actuacions que s'acordi desenvolupar, es crearà una Comissió de seguiment integrada per un mínim de 2 representants de cadascuna de les parts signants.

La Comissió, a l'efecte de fer el seguiment del Conveni, es reunirà almenys, un cop a l'any i sempre que una de les parts ho consideri oportú, amb l'objecte d'analitzar l'evolució de les diferents magnituds del servei, els indicadors i les seves projeccions.

La Comissió de seguiment serà l'encarregada d'interpretar les diferents clàusules d'aquest Contracte Programa, verificar el grau de compliment dels objectius i indicadors i, un cop analitzades les desviacions que puguin produir-se, formular les corresponents propostes d'ajustament en un termini de 30 dies a l'òrgan de govern de l'ATM al qual li correspongui estatutàriament prendre la decisió adient, i que seran d'aplicació a partir de l'exercici següent.

Trimestralment, a partir del 30 de juny de cada exercici, TMB aportarà a l'ATM un seguiment de l'evolució acumulada de les necessitats a subvencionar i els diferents indicadors (amb la periodicitat indicada en els annexos)

- Les necessitats a subvencionar.
- Els diferents indicadors (amb la periodicitat indicada en els annexos)

NOVÈ.- PAGAMENTS I LIQUIDACIONS

Els pagaments per despesa corrent a càrrec de l'ATM seran realitzats amb càrrec a la partida pressupostària 2018 40 523 4600002 01 a 60 dies mes vençut, mitjançant quantitats a compte per dotzenes parts.

Les aportacions per tarifació social aniran a càrrec de les corresponents Administracions.

Abans del 30 de maig de 2020 es farà la liquidació, en la qual podran produir-se compensacions en un sentit o en l'altre, en funció de si les quantitats han estat transferides en excés o en defecte.

La liquidació incorporarà, si escau, el detall de les desviacions i propostes d'ajust.

Per dur a terme la liquidació anual TMB haurà d'haver presentat la informació econòmica i dels diferents indicadors abans de l'1 de maig de 2020.

DESÈ.- VIGÈNCIA

El present Contracte Programa serà vigent des de l'1/1/18 fins al 31/12/19, si bé la Comissió de seguiment continuarà operativa fins formular-ne la seva liquidació; sens perjudici de l'obligació de l'ATM de realitzar les aportacions compromeses en el Pla Marc 2014-2031, establertes al pacte cinquè les quals seran plenament exigibles fins l'any 2031 en els termes acordats en el present document.

ONZÈ.- CONTRACTE PROGRAMA 2018-2021

Les necessitats del període fins l'any 2021 es calcularan en funció de la recaptació (demanda i tarifes), necessitats dels operadors per despesa corrent, les noves actuacions que siguin aprovades per l'ATM, i el tancament amb les entitats financeres.

L'objectiu és l'aprovació, abans del 31 de desembre de 2019, de les necessitats fins a l'any 2021 i formalitzar un Contracte-Programa quadriennal que incorpori les necessitats dels exercicis 2018 i 2019, que s'estableixen en el present Contracte.

En cas que el Contracte-Programa quadriennal 2018-2021 no es pogués signar abans del 31/12/2019, l'ATM realitzarà totes les gestions pertinents per tal que els pressupostos de l'any 2020 de les Administracions Consorciades incloguin una partida pressupostària el més propera possible a les necessitats previstes, la liquidació de la qual estarà sotmesa al que estableixi el Contracte-Programa.

DOTZÈ.- INCOMPLIMENT

La no observació per qualsevol de les parts de les obligacions establertes en aquest Conveni facultarà a les restants a exigir-ne el compliment efectiu.

TRETZÈ.- RESOLUCIÓ DE CONFLICTES

Les qüestions litigioses sorgides sobre la interpretació, execució, modificació, resolució i efectes que puguin derivar-se de l'aplicació d'aquest Conveni s'han de resoldre de mutu acord i en el marc de la Comissió de seguiment.

En cas que no s'arribi a l'esmentat acord, les parts podran interposar recurs davant la jurisdicció contenciosa administrativa, d'acord amb el que disposa la Llei 29/1998, de 13 de juliol, reguladora de la jurisdicció contenciosa administrativa.

CATORZÈ.- TRAMESA A LA SINDICATURA DE COMPTES

D'acord amb l'article 53 de la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de règim jurídic del sector públic, aquells convenis amb compromisos econòmics assumits que superin els 600.000 euros, s'han de remetre electrònicament al Tribunal de Comptes o òrgan extern de fiscalització de la comunitat autònoma, segons correspongui.

Per aquest motiu, les parts acorden la tramesa del present acord a la Sindicatura de Comptes de Catalunya als efectes escaients.

QUINZÈ.- PUBLICITAT I TRANSPARÈNCIA

Una vegada formalitzat el present acord i, d'acord amb el que disposa l'article 110.3 de la Llei 26/2010, de 3 d'agost, de règim jurídic i de procediment de les administracions públiques de Catalunya, així com en compliment de la Llei 19/2013, de 9 de desembre, de transparència, accés a la informació pública i bon govern i la Llei 19/2014, de 29 de desembre, de transparència, accés a la informació i bon govern, aquest acord es publicarà en els diaris oficials que corresponguin, així com en els espais web corporatius de cada part signatària.

I perquè així consti, el signen per triplicat i a un sol efecte en el lloc i data indicats a l'encapçalament.

Sr. Pere Torres Grau
Director general
Autoritat del Transport Metropolità

Sra. María Rosa Alarcón Montañés
Presidenta
Transports de Barcelona, SA

Sra. María Rosa Alarcón Montañés
Presidenta
Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA

ANNEX 1a: VALORS DELS INDICADORS TB

En aquest annex figuren les taules d'indicadors esmentats en els pactes del Contracte Programa, pel que fa l'any 2018. En l'annex 2 es descriu la metodologia per obtenir cadascun d'ells.

1. Indicadors d'oferta

1. OFERTA	unitat	Any 2018
1.1. Cotxes-km útils	milions	41,15
1.2. Places-km útils	milions	3.465,42
1.3. Nombre de vehicles	ud	1.140
1.4. Nombre de línies	ud	101
1.5. km de línies	km	829,68
1.6. Cotxes-km.any/ km2	milers/ km2	175,25
<i>Cotxes-km útils (sense Bus Turístic)</i>	<i>milions</i>	<i>39,64</i>
<i>Superfície km2 àmbit TB</i>	<i>km2</i>	<i>226,20</i>
1.7. Cotxes-km.any/habitant	ud/ habitant	15,61
<i>Cotxes-km útils (sense Bus Turístic)</i>	<i>milions</i>	<i>39,64</i>
<i>Nombre d'habitants àmbit TB</i>	<i>ud</i>	<i>2.539.479</i>

2. Indicadors de demanda

2. DEMANDA	unitat	Any 2018
2.1. Nombre de viatges	milions	207,47
2.2. Distribució per tipus de títol:		
ATM regulars	%	61,76%
ATM Socials		8,51%
Propi		5,97%
Social		23,76%
2.3. Ingressos tarifaris / viatge (*)	€	0,722
<i>Ingressos tarifaris (sense IVA)</i>	<i>milions €</i>	<i>149,85</i>
2.4. Ingressos / cotxe-km útil (*)	€	3,64
2.5. Aportació ATM / Viatge (*)	€	0,812
<i>Aportació ATM</i>	<i>milions €</i>	<i>168,45</i>
2.6. Coeficient de cobertura tarifari (*)	%	50,2%
<i>Despeses d'operació</i>	<i>milions €</i>	<i>298,72</i>
2.7. Viatges / Cotxe-km útil (*)	ud	5,04
2.8 Viatges-any / habitant	ud	79,90

(*) Indicadors semestrals afectats per estacionalitat

3. Indicadors de productivitat

3. PRODUCTIVITAT	unitat	Any 2018
3.1. Cotxes-km útils/empleat-ada (km 1er sem anualitzats)	ud	9.875
<i>Cotxes-km útils (anualitzats)</i>	<i>milions</i>	<i>41,15</i>
<i>Plantilla mitjana Homogènia</i>	<i>ud</i>	<i>4.167,65</i>
3.2. Cotxes-km totals/empleat-ada (km 1er sem anualitzats)	ud	11.086
<i>Cotxes-km total (anualitzats)</i>	<i>milions</i>	<i>46,20</i>
3.3. Consum de Carburant: (*)		
Gasoil	litres/100 cotxes-km totals	57,43
<i>Gasoil total consumit</i>	<i>litres</i>	<i>16.788.180</i>
<i>Cotxes-km totals dels vehicles a gasoil</i>	<i>milions</i>	<i>29,23</i>
Gas	kg/100 cotxes-km totals	66,55
<i>Gas total consumit</i>	<i>kg</i>	<i>11.242.789</i>
<i>Cotxes-km totals dels vehicles a gas</i>	<i>milions</i>	<i>16,89</i>
3.4. Cost /cotxe-km útil (*)	€	7,26
3.5. Cost /cotxe-km total (*)	€	6,47
3.6. Cost / Viatge (*)	€	1,440

(*) Indicadors semestrals afectats per estacionalitat

4. Indicadors de qualitat

4. QUALITAT DEL SERVEI	unitat	Any 2018
4.1. Velocitat comercial (**)	km/ hora	12,88
4.2. Antiguitat del Parc	anys	9,2
4.3. Fiabilitat del servei:		
Causes TB: km sense avaria	km	3.399
Causes TB: Avaries	ud	13.595
Causes clients/tercers: km sense incidents	km	7.703
Causes clients/tercers: Incidents	ud	5.998
4.4. Accessibilitat PMR: % vehicles accessibles	%	100%
4.5. Interval de pas en dia feiner i en hora punta		
Línia 7	min	6'09"
Línia 33		5'27"
Línia 34		6'19"
Línia H6		4'37"
Línia H12		6'29"
Línia D20		6'09"
4.6. Autobusos amb energies alternatives: % vehicles amb energia alternativa/total	%	61,5%
Vehicles amb gas natural	%	33,6%
Vehicles híbrids	%	27,1%
Vehicles elèctrics purs	%	0,8%
4.7. Índex de satisfacció del client	nota	7,88

(*) Indicadors semestralment afectats per estacionalitat

(**) No podem discriminar la velocitat comercial per franges horàries. La xifra reflexa la mitjana diària (dia feiner)

ANNEX 1b: VALORS DELS INDICADORS FMB

1. Indicadors d'oferta

1. OFERTA	unitat	Any 2018
1.1.Cotxes-km útils	milions	94,36
1.2.Places-km útils	milions	17.454,61
1.3. Nombre de cotxes	ud	846
1.4 Nombre de línies	ud	8
1.5.Nombre de km de línies (**)	km	121,40
1.6. Nombre d'estacions	ud	158
1.7. Cotxes-km.any/ km2	milers/ km2	444,62
<i>Superfície km2 àmbit Metro</i>	km2	212,22
1.8.Cotxes-km.any/habitant	ud/ habitant	37,93
<i>Nombre d'habitants àmbit Metro</i>	ud	2.487.901

(**) L'any 2016 es va fer una revisió del criteri de mesura de les línies per adequar-lo als estàndards internacionals de transport ferroviari: es mesura la distància tenint en compte la via en servei comercial.

2. Indicadors de demanda

2. DEMANDA	unitat	Any 2018
2.1. Nombre de viatges	milions	407,51
2.2. Distribució per tipus de títol:		
ATM regulars	%	76,56%
ATM Socials		6,51%
Propi		5,55%
Social		11,38%
2.3. Ingressos tarifaris / viatge (*)	€	0,674
<i>Ingressos tarifaris (sense IVA)</i>	<i>milions €</i>	<i>274,73</i>
2.4. Ingressos / cotxe-km útil (*)	€	2,91
2.5. Aportació ATM / Viatge (*)	€	0,167
<i>Aportació ATM</i>	<i>milions €</i>	<i>68,18</i>
2.6. Coeficient de cobertura tarifari (*)	%	89,8%
<i>Despeses d'operació</i>	<i>milions €</i>	<i>305,77</i>
2.7. Viatges / Cotxe-km útil (*)	ud	4,32
2.8 Viatges-any / habitant	ud	163,80

(*) Indicadors semestrals afectats per estacionalitat

3. Indicadors de productivitat

3. PRODUCTIVITAT	unitat	Any 2018
3.1. Cotxes-km útils/empleat-ada (km 1er sem anualitzats)	ud	28.110
<i>Cotxes-km útils (anualitzats)</i>	<i>milions</i>	<i>94,36</i>
<i>Plantilla mitjana Homogènia</i>	<i>ud</i>	<i>3.356,70</i>
3.2. Cotxes-km totals /empleat-ada (km 1er sem anualitzats)	ud	28.717
<i>Cotxes-km total (anualitzats)</i>	<i>milions</i>	<i>96,39</i>
3.3. Consum d'energia (*)	kWh/100 cotxes-km totals	335,24
<i>Energia elèctrica tracció consumida</i>	<i>milions kWh</i>	<i>176,77</i>
<i>Energia elèctrica total consumida</i>	<i>milions kWh</i>	<i>256,52</i>
<i>Cotxes-km totals (sense L9/10)</i>	<i>milions</i>	<i>76,52</i>
3.4. Cost /cotxe-km útil (*)	€	3,24
3.5. Cost /cotxe-km total (*)	€	3,17
3.6. Cost / Viatge (*)	€	0,750

(*) Indicadors semestrals afectats per estacionalitat

4. Indicadors de qualitat del servei

4. QUALITAT DEL SERVEI	unitat	Any 2018
4.1. Velocitat comercial:		
Línia 1	km/ hora	26,6
Línia 2		26,8
Línia 3		26,5
Línia 4		28,4
Línia 5		26,7
Línia 9 NORD		30,6
Línia 9 SUD		37,7
Línia 10 NORD		32,7
Línia 10 SUD		32,0
Línia 11		24,0
Funicular		18,0
4.2. Antiguitat del Parc	anys	17,0
4.3. Fiabilitat del servei:		
Causes FMB: km sense avaria	km	103.205
<i>Causes FMB: Avaries</i>	ud	934
Causes clients/tercers: km sense incidents	km	63.209
<i>Causes clients/tercers: Incidents</i>	ud	1.525
4.4. Accessibilitat PMR: % estacions adaptades	%	91,0%
4.5. Interval de pas en hora punta dia feiner:		
Línia 1	minuts	3'14"
Línia 2		3'15"
Línia 3		3'23"
Línia 4		3'51"
Línia 5		2'44"
Línia 9 NORD (tram individual)		6'04"
Línia 10 NORD (tram individual)		6'04"
Línia 9/10 (NORD) tram comú		3'02"
Línia 9 SUD (tram individual)		7'21"
Línia 10 SUD (tram individual)		7'21"
Línia 9/10 (SUD) tram comú		2'04" i 5'16" (asimètric)
Línia 11		7'30"
Funicular		10'00"
4.6. Índex de satisfacció del client	nota	7,73

ANNEX 2a: DESCRIPCIÓ DELS INDICADORS FMB

1. Indicadors d'oferta

Indicadors	
1.1.	Cotxes-km útils
1.2.	Places-km útils
1.3.	Nombre de cotxes
1.4.	Nombre de línies
1.5.	Nombre de km de línies
1.6.	Nombre d'estacions
1.7.	Cotxes-km·any/km ²
1.8.	Cotxes-km·any/habitant

- 1.1. Cotxes-km útils: milions de cotxes-km recorreguts corresponents a les expedicions comercials (és a dir sense comptabilitzar els recorreguts dels trens fora del servei comercial).
- 1.2. Places-km útils: places-km ofertes corresponents a les expedicions comercials, considerant places assegurades i places dretes, segons el criteri de confort d'FMB que suposa 6 persones dretes/m² en les superfícies disponibles dels cotxes.
- 1.3. Nombre de cotxes: flota operativa donada d'alta (nombre de cotxes) a 31 de desembre.
- 1.4. Nombre de línies: nombre de serveis identificats comercialment de manera diferenciada a 31 de desembre. La línia 9/10 Nord es considera una única línia i la línia 9/10 Sud com una altra línia, i el Funicular de Montjuïc dins de la gerència L3.
- 1.5. Nombre de km de línies: sumatori de la longitud de les diferents línies i ramals oberts al servei de viatgers, excloent-ne els solapaments quan coincideixin més d'una línia (de manera que cada tram d'infraestructura quedi comptabilitzat una única vegada), a 31 de desembre. Inclou el Funicular de Montjuïc.
- 1.6. Nombre d'estacions: nombre d'estacions de la xarxa, eliminant duplicitats en aquelles en què més d'una línia coincideixi físicament en les mateixes andanes, a 31 de desembre. Inclou el Funicular de Montjuïc.
- 1.7. Cotxes-km any/km²: cotxes-km útils entre la superfície del conjunt de municipis als que es dona servei (la superfície a considerar per a cada municipi l'aporta l'ATM).

- 1.8. Cotxes-km any/habitant: cotxes-km útils entre el sumatori del nombre d'habitants dels municipis als que es dona servei (la població a considerar per a cada municipi l'aporta l'ATM).

2. Indicadors de demanda

Indicadors	
2.1.	Nombre de viatges
2.2.	ATM regulars
	ATM socials
	Propi
	Social
2.3.	Ingrés/viatge
2.4.	Ingrés/cotxe-km útil
2.5.	aportació ATM/viatge
2.6.	Coeficient de cobertura tarifari
2.7.	Viatges/cotxe-km útil
2.8.	Viatges-any/habitant

- 2.1. Nombre de viatges: total de validacions del sistema.
- 2.2. Distribució per tipus de títol: % de validacions de les 4 principals categories de títols respecte del total de validacions. Les 4 principals categories són:
- ATM regulars: validacions de títols del Sistema Tarifaria Integrat dels títols considerats com a regulars.
 - ATM socials: validacions de títols del Sistema Tarifari Integrat dels títols considerats com a socials (inclou T-12, T-Mes FM/FN, T-Trimestre FM/FN, T-Jove FM/FN, T-70/90 FM/FN).
 - Propi: validacions de títols propis de l'operador/municipi, que no pertanyen a la Tarificació Social.
 - Tarificació Social: validacions de títols corresponents a la Tarificació Social que no són els de l'ATM (inclou T-4, la Targeta Rosa i la resta de títols socials com: passis d'empleats i familiars de TMB, passis de jubilat de TMB, passis d'empleats d'altres empreses, etc).
- 2.3. Ingrés/viatge: total d'ingressos tarifaris (sense IVA i abans de ràpels i descomptes) entre el total de validacions del sistema. S'hi inclouen també els ingressos d'ATM procedents de títols pendents de consumir.
- 2.4. Ingressos/cotxe-km útil: total d'ingressos tarifaris de l'apartat 2.3. (sense IVA i abans ràpel i descomptes) entre el total de cotxes-km útils.

- 2.5. Aportació ATM/viatge: total aportacions ATM al Servei per necessitats per Compte de Resultats, entre el total de validacions del sistema. A Metro no s'hi inclouen els Cànon per L9/10 ni el rènting dels trens.
- 2.6. Coeficient de cobertura tarifari: total d'ingressos tarifaris (sense IVA i abans ràpels i descomptes) definits en el punt 2.3. entre els costos d'operació (expressat en %). Els costos d'operació inclouen: Aprovisionaments, Energia/Carburants, Despeses de Personal, Serveis Exteriors, Tributs i Variació de les Provisions. A Metro no s'hi inclouen els Cànon de la L9/10 ni el rènting de trens.
- 2.7. Viatges/cotxe-km útil: total de validacions entre els cotxes-km útils.
- 2.8. Viatges-any/habitant: total de validacions entre el nombre d'habitants dels municipis als que es dona servei (la població a considerar per a cada municipi l'aporta l'ATM).

3. Indicadors de productivitat

Indicadors	
3.1.	Cotxes-Km útils/empleat
3.2.	Cotxes-Km totals/empleat
3.3.	Consum d'energia total
3.4.	Cost/cotxe-km útil
3.5.	Cost/cotxe-km total
3.6.	Cost/viatge

- 3.1. Cotxes-km útils/empleat: cotxes-km útils entre el nombre d'empleats de les empreses operadores. La xifra d'empleats correspon a la Plantilla mitjana homogènia de la societat, és a dir, la plantilla mitjana en termes d'hores-home i any.
- 3.2. Cotxes-km totals/empleat: cotxes-km totals entre el nombre d'empleats de les empreses operadores. Els cotxes-km totals són la suma dels cotxes-km útils més els cotxes-km morts (aquells que no corresponen a expedicions comercials). La xifra d'empleats correspon a la Plantilla mitjana homogènia de la societat, és a dir, la plantilla mitjana en termes d'hores-home i any.
- 3.3. Consum d'energia total: consum total d'electricitat (tracció i diferent de tracció) entre cotxes-km totals recorreguts (kWh/100 cotxe-km). No inclou la línia L9/L10.
- 3.4. Cost/cotxe-km útil: costos d'operació (definits en l'apartat 2.6.) entre els cotxes-km útils.
- 3.5. Cost/cotxe-km total: costos d'operació (definits en l'apartat 2.6.) entre els cotxes-km totals.

- 3.6. Cost/viatge: costos d'operació (definits en l'apartat 2.6.) entre el total de validacions del sistema.

4. Indicadors de qualitat del servei

Indicadors	
4.1.	Velocitat comercial
4.2.	Antiguitat del parc
4.3.	Fiabilitat del servei
4.4.	Accessibilitat PMR
4.5.	Interval de pas
~~Autobusos amb energies alternatives~~	
4.6.	Índex de satisfacció del client

- 4.1. Velocitat comercial: distància recorreguda dividida pel temps de recorregut (km/h) per línia en hora punta, entre les 6:00 i les 9:00 dels dies feiners.

- a. Antiguitat del parc: mitjana de l'edat de la flota operativa donada d'alta (nombre de cotxes) a 31 de desembre.

- b. Fiabilitat del servei:

Atès que les causes poden ser degudes tant a l'operació del servei com a factors aliens, per tal que les possibles variacions de l'indicador aportin informació sobre les raons d'interrupcions del servei, aquest es desagrega en dos:

- Causes FMB: Km sense avaria (cotxes-km / nombre d'avaries que imputen)
- Causes clients/tercers: Km sense incidents (cotxes-km/nombre d'incidentes).

- c. Accessibilitat PMR: % d'estacions accessibles a PMR (segons el que s'ha determinat a l'hora de comptabilitzar el nombre d'estacions). No inclou el Funicular de Montjuïc.

- d. Interval de pas: interval de pas per línia en hora punta, entre les 6:00 i les 9:00 dels dies feiners.

- e. Índex de satisfacció del client: valoració dels usuaris del sistema segons la metodologia ISC. La nota atorgada s'obté de l'estudi anual de l'ISC i es mou en una escala que va del 0 al 10.

ANNEX 2b: DESCRIPCIÓ DELS INDICADORS TB

1. Indicadors d'oferta

Indicadors	
1.1.	Cotxes-km útils
1.2.	Places-km útils
1.3.	Nombre de cotxes
1.4.	Nombre de línies
1.5.	Nombre de km de línies
1.6.	Cotxes-km útils any/km ²
1.7.	Cotxes-km útils any/habitant

- 1.1. Cotxes-km útils: milions de cotxes-km recorreguts corresponents a les expedicions comercials (és a dir sense comptabilitzar els recorreguts dels autobusos fora del servei comercial). Inclou el Bus Turístic.
- 1.2. Places-km útils: places-km ofertes corresponents a les expedicions comercials, considerant places assegudes i places dretes, segons el criteri de confort de TB suposa 6 persones dretes/m² en les superfícies disponibles dels cotxes. Inclou el Bus Turístic.
- 1.3. Nombre de cotxes: flota operativa donada d'alta (nombre de cotxes) a 31 de desembre. Inclou Bus Turístic.
- 1.4. Nombre de línies: nombre de serveis identificats comercialment de manera diferenciada a 31 de desembre. No inclou Bus Turístic ni Tramvia Blau ni línies especials.
- 1.5. Nombre de km de línies: semisuma dels km d'anada i tornada de cada línia. No inclou Bus Turístic ni Tramvia Blau ni línies especials.
- 1.6. Cotxes-km any/km²: cotxes-km útils entre la superfície del conjunt de municipis als que es dona servei (la superfície a considerar per a cada municipi l'aporta l'ATM). No inclou el Bus Turístic.
- 1.7. Cotxes-km any/habitant: cotxes-km útils entre el sumatori del nombre d'habitants dels municipis als que es dona servei (la població a considerar per a cada municipi l'aporta l'ATM). No inclou el Bus Turístic.

2. Indicadors de demanda

Indicadors	
2.1.	Nombre de viatges
2.2.	ATM regulars
	ATM socials
	Propi
	Social
2.3.	Ingrés/viatge
2.4.	Ingrés/cotxe-km útil
2.5.	aportació /viatge
2.6.	Coefficient de cobertura tarifari
2.7.	Viatges/cotxe-km útil
2.8.	Viatges-any/habitant

- 2.1. Nombre de viatges: total de validacions del sistema. Inclou Bus Turístic i Tramvia Blau.
- 2.2. Distribució per tipus de títol: % de validacions de les 4 principals categories de títols respecte del total de validacions. Les 4 principals categories són:
- ATM regulars: validacions de títols del Sistema Tarifaria Integrat dels títols considerats com a regulars.
 - ATM socials: validacions de títols del Sistema Tarifari Integrat dels títols considerats com a socials (inclou T-12, T-Mes FM/FN, T-Trimestre FM/FN, T-Jove FM/FN, T-70/90 FM/FN).
 - Propi: validacions de títols propis de l'operador/municipi, que no pertanyen a la Tarificació Social.
 - Tarificació Social: validacions de títols corresponents a la Tarificació Social que no són els de l'ATM (inclou T-4, la Targeta Rosa i la resta de títols socials com: passis d'empleat i familiar de TMB, passis de jubilat de TMB, passis d'empleats d'altres empreses, etc).
- 2.3. Ingrés/viatge: total d'ingressos per bitlletatge (sense IVA, abans de ràpels i descomptes) entre el total de validacions del sistema. També s'hi inclouen els ingressos de l'ATM procedents de títols sense consumir. Inclou Bus Turístic i Tramvia Blau.
- 2.4. Ingrés/cotxe-km útil: total d'ingressos tarifaris (sense IVA) (definits en el punt 2.3.) entre els cotxes-km útils. Inclou Bus Turístic (ingressos i cotxes-km) i Tramvia Blau (només ingressos).
- 2.5. Aportació ATM/viatge: total aportacions ATM al Servei per necessitats per Compte de Resultats entre el total de validacions del sistema. S'hi inclouen el Bus Turístic i el Tramvia Blau.
- 2.6. Coefficient de cobertura tarifari: total d'ingressos per bitlletatge (sense IVA i abans de ràpels i descomptes) (definits en l'apartat 2.3.) entre els costos

d'exploació (expressat en %). Dins dels costos d'exploació s'inclouen: Aprovisionaments, Energia/Carburant, Despeses de Personal, Serveis Exteriors, Tributs i Variació de les Provisions.

- 2.7. Viatges/cotxe-km útil: total de validacions entre els cotxes-km útils. Inclou Bus Turístic (viatges i cotxes-km) i Tramvia Blau (només viatges).
- 2.8. Viatges-any/habitant: total de validacions entre el nombre d'habitants dels municipis als que es dona servei (la població a considerar per a cada municipi l'aporta l'ATM). No inclou Bus Turístic ni Tramvia Blau.

3. Indicadors de productivitat

Indicadors	
3.1.	Cotxes-Km útils/empleat
3.2.	Cotxes-Km totals/empleat
3.3.	Consum de carburant
3.4.	Cost/cotxe-km útil
3.5.	Cost/cotxe-km total
3.6.	Cost/viatge

- 3.1. Cotxes-km útils/empleat: cotxes-km útils entre el nombre d'empleats de les empreses operadores. Inclou Bus Turístic. Els empleats corresponen a la Plantilla Mitjana Homogènia de la societat, és a dir, la plantilla mitjana en termes d'hores-home i any.
- 3.2. Cotxes-km totals/empleat: cotxes-km totals entre el nombre d'empleats de les empreses operadores. Inclou Bus Turístic. Els cotxes-km totals són la suma dels cotxes-km útils més els cotxes-km morts (aquells que no corresponen a expedicions comercials). Els empleats corresponen a la Plantilla Mitjana Homogènia de la societat, és a dir, la plantilla mitjana en termes d'hores-home i any.
- 3.3. Consum de carburant:
- Per autobusos a gasoil (gasoil 100%, biocombustibles, híbrids gasoil-elèctric): consum de carburant entre cotxes-km totals recorreguts pels vehicles a gasoil (expressat en litres/100 km).
 - Per autobusos a gas (gas 100%, híbrids gas-elèctric): consum de gas entre cotxes-km totals recorreguts pels vehicles a gas (expressat en kg/100 km).
- 3.4. Cost/cotxe-km útil: costos d'operació (definites en el punt 2.6.) entre els cotxes-km útils.
- 3.5. Cost/cotxe-km totals: costos d'operació (definites en el punt 2.6.) entre els cotxes-km totals.

- 3.6. Cost/viatge: despeses d'explotació (definides en el punt 2.6.) entre el total de validacions del sistema.

4. Indicadors de qualitat del servei

Indicadors	
4.1.	Velocitat comercial
4.2.	Antiguitat del parc
4.3.	Fiabilitat del servei
4.4.	Accessibilitat PMR
4.5.	Interval de pas
4.6.	Autobusos amb energies alternatives
4.7.	Índex de satisfacció del client

- 4.1. Velocitat comercial: cotxes-km útils recorreguts entre el sumatori de les hores comercials de servei. Mitjana en dia feiner. Concretament, s'utilitza l'indicador de velocitat comercial del MPS (Mesura de Prestació del Servei). Aquest es defineix com el quocient entre la longitud de volta i el temps útil realitzat per fer la volta. Per al seu càlcul s'utilitzen dades de dies feiners i es descarta el temps d'espera a les parades.
- 4.2. Antiguitat del parc: mitjana de l'edat de la flota operativa donada d'alta (nombre de cotxes) a 31 de desembre.
- 4.3. Fiabilitat del servei:
Atès que les causes poden ser degudes tant a l'operació del servei com a factors aliens, per tal que les possibles variacions de l'indicador aportin informació sobre les raons d'interrupcions del servei, aquest es desagrega en dos:
- Causes TB: Km sense avaria (cotxes-km/nombre d'avaries que imputen)
 - Causes clients/tercers: Km sense incidents (cotxes-km/nombre d'incidentes).
- 4.3. Accessibilitat PMR: % de vehicles de la flota accessibles a PMR.
- 4.4. Interval de pas: interval de pas en hora punta, entre les 7:00 i les 10:00 en dies feiners d'hivern, de les línies amb major demanda.
- 4.5. Autobusos amb energies alternatives: % de la flota d'autobusos propulsada amb gas natural (descomptant-ne els que siguin híbrids gas natural-elèctrics), híbrids (de gasoil o gas-natural), elèctrics purs i total amb energia alternativa.

- 4.6. Índex de satisfacció del client: valoració dels usuaris del sistema segons la metodologia ISC. La nota atorgada s'obté de l'estudi anual de l'ISC i es mou en una escala que va del 0 al 10.