



SUMARI

ANÀLISI DE L'EVOLUCIÓ DE L'EXERCICI 2003 I COMENTARI DE SÍNTESI.....	2
INDICADORS 2003.....	5
ESTADÍSTICA BÀSICA DE LES QUINZE XARXES DE TRANSPORT URBÀ DE SUPERFÍCIE MÉS IMPORTANTS DE CATALUNYA.....	12

Indicadors del transport públic urbà

TOTAL CATALUNYA	2002	2003	% var.
Nivell de servei			
1. Viatgers/hora	55,59	56,47	1,58
2. Viatgers/km	4,31	4,43	2,72
3. km any/km ²	71.942	75.581	5,06
4. km any/habitant	18,02	18,58	3,11
5. Viatges any/habitant	77,72	82,31	5,91
Qualitat de servei			
6. Velocitat comercial	12,89	12,75	-1,09
7. Antiguitat del parc	6,53	6,69	2,45
8. Sinistres x 100.000 h	13,62	13,17	-3,35
9. Accessibilitat PMR	65,99	71,37	8,16
10. Freqüència	11,99	12,23	2,04
11. Energies alternatives	7,74	6,13	29,15
Preu			
12. Ingrés/viatger	0,44	0,44	-1,09
13. Ingrés/km	1,87	1,94	3,85
14. Subvenció/viatger	0,69	0,48	-30,99
Productivitat			
15. km/empleat	13.550	13.864	2,32
16. km/vehicle	42.246	43.246	2,37
17. Consum carburant	55,11	56,88	3,22
18. Cost/km	3,77	4,00	6,25
19. Cost/viatger	0,93	0,96	3,38
20. km útils/km totals	93,67	93,72	0,06

DEFINICIÓ DELS INDICADORS

NIVELL DE SERVEI (Indicadors 1-5)

1) Viatgers/hora:

Viatgers
Hores de servei

2) Viatgers/km:

Viatgers
km útils

3) km any/km²:

km útils
km² municipis servits

4) km any/habitant:

km útils
Habitants municipis

5) Viatges any/habitant:

Viatgers
Habitants municipis

QUALITAT DE SERVEI (Indicadors 6-11)

6) Velocitat comercial:

km útils
Hores de servei

INDICADORS DEL TRANSPORT URBÀ DE VIATGERS DE SUPERFÍCIE A CATALUNYA

Anàlisi de l'evolució de l'exercici 2003 i comentari de síntesi

Novament us presentem a continuació, tal com s'ha fet des de l'any 1996, els indicadors de les quinze xarxes principals de transport urbà de viatgers de Catalunya corresponents a l'any 2003. Disposem, doncs, d'una sèrie de 10 anys d'indicadors del transport urbà, ja que l'any 1996 la Sindicatura de Comptes de Catalunya, amb la col·laboració de la Direcció General de Transports, va publicar l'informe de l'any 1994, amb l'objectiu de disposar d'una bateria d'indicadors homogeneïtzats, de determinar-ne el grau d'implantació, de comprovar l'eficiència relativa de les empreses explotadores i de posar les bases perquè en el futur aquestes empreses i l'Administració col·laboressin en la generalització del seu ús i a facilitar-ne la difusió i la publicitat.

Des d'aleshores fins al moment present, la Direcció General de Ports i Transports ha assumit el compromís ferm de recollir i de publicar aquests indicadors que avui ens permeten conèixer el grau d'eficiència dels serveis de transport urbà i l'evolució experimentada durant l'última dècada. Tanmateix, l'assoliment d'aquest objectiu no hauria estat possible sense la implicació i la col·laboració fidel de les empreses explotadores a les quals reiterem el nostre agraïment.

L'any 2003, les quinze empreses operadores han facilitat totes les dades sol·licitades en el qüestionari, per bé que les corresponents a subvencions de Sabadell (Tus, s.c.c.l.) i de Rubí (Transports Públics, SA) són provisionals. A Mataró (CTSA, Mataró Bus), l'import de la subvenció rebuda també és provisional. Cal remarcar que Mataró és el segon municipi de Catalunya que s'ha incorporat a l'ús de vehicles amb energies alternatives menys contaminants, amb 22 vehicles que funcionen amb biodièsel, al costat dels 70 que ja circulaven a Barcelona impulsats per gas natural.

A Manresa les dades no són definitives atès que encara no s'havia tancat la liquidació de l'exercici.

Això no obstant, tot plegat no afecta substancialment el rigor de la comparació d'aquests indicadors amb els de l'any anterior.

INCREMENT DEL NIVELL DE SERVEI

L'indicador dels viatgers transportats per hora de servei durant l'any 2003 ha canviat el seu signe en els grups de les ciutats grans i mitjanes, i s'ha mantingut en el de les ciutats petites, on s'ha atenuat, però, la disminució. El canvi més important de tendència s'ha produït en el grup de ciutats grans que han passat d'una moderada disminució el 2002 a un lleuger augment el 2003, cosa que l'ha fet acostar-se al nivell de l'any 2001. A les ciutats mitjanes s'ha enregistrat una petita disminució de l'indicador, que ha significat, malgrat això, passar d'una tendència lleugerament creixent a una altra mínimament negativa.

Els indicadors dels viatgers transportats per quilòmetre útil recorregut durant l'exercici 2003 en els grups de ciutats grans i petites han experimentat un canvi de tendència que ha passat de ser moderadament negativa a moderadament positiva i que els ha permès recuperar els valors de l'any 2001. Pel que fa a l'indicador de les ciutats mitjanes, tot i continuar marcant una tendència creixent, el seu valor ha tendit a disminuir.

Quant als indicadors dels quilòmetres útils recorreguts en relació amb la superfície municipal servida en tots tres grups de ciutats, el comportament ha estat a l'alça, més accentuat, però, a les ciutats mitjanes i petites que han superat la situació de quasi estancament de l'any anterior. En el grup de les ciutats grans ha seguit la tendència creixent de l'exercici passat si bé una mica més moderada.

Els indicadors dels quilòmetres útils recorreguts a l'any per habitant han continuat la tendència de l'any 2002 en tots tres grups de ciutats. Efectivament, els indicadors dels grups de ciutats grans i mitjanes han seguit tenint signe positiu i el de les ciutats petites negatiu. No obstant això, a les ciutats mitjanes la tendència positiva s'ha reforçat i a les ciutats petites la negativa ha disminuït fins a restar pràcticament invariable.

L'evolució dels indicadors dels viatgers per any per habitant durant l'any 2003 ha estat la que ha palesat millor l'increment del nivell

de servei. En els grups de ciutats grans i petites l'increment ha estat notable. En aquestes últimes això ha permès canviar la tendència negativa per una de positiva i gairebé recuperar el nivell de 2001. A les ciutats mitjanes l'augment ha estat més moderat.

MILLORA DE LA QUALITAT DE SERVEI

Els indicadors de la velocitat comercial han seguit, un any més, empitjorant. En tots tres grups de ciutats l'evolució ha estat de signe negatiu. En aquest sentit, cal remarcar el mal comportament de l'indicador de les ciutats petites, que ha sofert una disminució apreciable.

Pel que fa als indicadors de l'antiguitat del parc, hem de convenir que han tingut una evolució molt dispar entre els diferents grups de ciutats i també respecte de l'any anterior. Efectivament, a les ciutats grans l'indicador ha estat clarament negatiu, i perd així bona part del que havia guanyat l'any precedent. En canvi, en els grups de ciutats mitjanes i petites l'indicador ha passat a tenir un signe clarament negatiu, és a dir, que l'edat mitjana del parc ha millorat i s'ha superat la situació de 2001.

Els indicadors de sinistralitat també han experimentat, com en el cas anterior, una evolució força dispar. Mentre que en el grup de ciutats grans el valor de l'indicador ha disminuït, capgirant la tendència a l'augment de sinistres de l'any 2002, a les ciutats mitjanes i a les petites aquest indicador ha augmentat, de forma que a les primeres s'ha invertit la tendència favorable de l'any anterior i a les segones l'evolució negativa de 2002.

Els indicadors del percentatge de vehicles adaptats per a PMR han continuat millorant a tots tres grups de ciutats. Això no obstant, a les ciutats grans el ritme s'ha alentit clarament, mentre que en els grups de ciutats mitjanes i petites s'ha incrementat notablement. Cal remarcar que d'aquesta manera l'indicador de les ciutats mitjanes ha arribat al nivell més alt que mai no havia assolit.

L'evolució dels indicadors de la freqüència de pas dels vehicles ha destacat enguany per l'escassa variabilitat que manté respecte de l'any precedent, contràriament al que havia succeït l'any 2002. En el grup de ciutats grans el valor mínimament negatiu de l'indicador ha trencat la tendència a l'empitjorament de l'any anterior. A les ciutats mitjanes, en canvi, la situació ha empitjorat, i passa de la reducció del temps d'espera de l'any 2002 a l'increment, tot i que discret, d'enguany. A les ciutats petites, malgrat que l'indicador ha continuat tenint signe positiu,

s'ha frenat dràsticament la tendència a l'empitjorament de l'any anterior.

Els indicadors dels vehicles propulsats amb energies alternatives havien tingut fins ara poca variabilitat i, a més, circumscrita al grup de les ciutats grans Enguany s'hi ha incorporat el grup de les ciutats mitjanes que han acabat l'any 2003 amb un 5,24% de les seves flotes d'autobusos propulsades per combustibles menys contaminants. A les ciutats grans la situació no ha variat respecte de l'any precedent i a les ciutats petites segueix sense haver-hi cap vehicle d'aquestes característiques.

VARIACIÓ DEL PREU

Els indicadors dels ingressos mitjans per viatger transportat han tingut variacions disperses en els tres grups de ciutats. En el grup de les ciutats grans no hi ha hagut variació després del petit augment del 2002. A les ciutats mitjanes hi ha hagut un canvi de tendència que les ha dut a caure per sota de la situació del 2001. A les ciutats petites, que l'any anterior no havien variat, s'ha produït un augment moderat.

Pel que fa als ingressos mitjans per quilòmetre útil recorregut, les xifres mostren que han augmentat a tots tres grups de ciutats. L'increment més important s'ha produït en el grup de les ciutats petites, on també s'ha observat un canvi radical de tendència, ja que l'any 2002 el valor de l'indicador havia disminuït. A les ciutats grans ha passat el mateix, si bé les variacions han estat més modestes. En el grup de les ciutats mitjanes el valor de l'indicador ha seguit augmentant, malgrat un cert alentiment del ritme respecte de l'any precedent.

Quant als indicadors de la subvenció rebuda per viatger transportat cal remarcar l'extraordinària baixada, en el grup de les ciutats grans, del valor d'aquest indicador que, després de la no menys extraordinària pujada de l'any anterior, ha tornat a situar el resultat al nivell més proper a l'any 2001 més que no pas al de 2002. En els grups de ciutats mitjanes i petites els indicadors han reforçat la tendència a l'alça de l'any anterior.

OSCIL·LACIONS DE LA PRODUCTIVITAT

L'indicador dels quilòmetres útils recorreguts a l'any per empleat a les ciutats grans ha capgirat l'evolució negativa de l'any precedent. A les ciutats mitjanes ha succeït una cosa semblant, si bé la recuperació ha estat molt més limitada. En el grup de ciutats petites ha ocorregut el contrari, ja que s'ha

QUALITAT DE SERVEI (Indicadors 6-11)

7) Antiguitat del parc:

Total d'anys d'antiguitat

Total de vehicles

8) Sinistralitat:

Sinistres x 100.000 hores

km totals

9) Accessibilitat PMR:

Vehicles adaptats x 100

Total de vehicles

10) Freqüència:

km llargària xarxa x 60

Vehicles en servei
x velocitat comercial

11) % vehicles amb energia alternativa:

Vehicles
no contaminants x 100

Total de vehicles

PREU (Indicadors 12-14)

12) Ingressos viatger:

Ingressos recaptació

Viatgers

13) Ingressos/km:

Ingressos recaptació

km útils

DEFINICIÓ DELS INDICADORS

PREU (Indicadors 12-14)

14) Subvenció/viatger:

Subvencions rebudes

Viatgers

PRODUCTIVITAT (Indicadors 15-20)

15) km/empleat:

km útils

Treballadors

16) km/vehicle:

km útils

Total de vehicles

17) Carburant:

Litres de gasoil x 100

km totals

18) Cost km:

Costos d'explotació s/PGC

km totals

19) Cost viatger:

Costos d'explotació s/PGC

Viatgers

20) %km útils/totals:

km útils x 100

km totals

passat d'un petit augment l'any 2002 a una franca baixada enguany.

Els indicadors dels quilòmetres útils a l'any per vehicle han tingut un comportament similar als anteriors. Efectivament, a les ciutats grans i a les mitjanes han augmentat, més decididament, però, a les primeres que a les segones. A les ciutats petites s'ha produït un descens d'aquest indicador. Respecte a l'any anterior, tant a les ciutats grans com a les petites s'ha invertit la tendència, en sentit positiu a les grans i negativament en el grup de les ciutats petites. A les ciutats mitjanes s'ha mantingut la tendència mínimament creixent de l'exercici anterior.

En l'apartat dels indicadors de consum de carburant per cent quilòmetres sobrest el notable augment del de les ciutats grans en comparació amb la situació pràcticament inalterable dels grups de ciutats mitjanes i petites. En relació amb l'any precedent, aquesta situació representa un empitjorament evident en el grup de ciutats grans i un alentiment de l'evolució negativa a les ciutats mitjanes i positiva a les petites.

Seguint la tendència d'anys precedent, els indicadors del cost per quilòmetre útil recorregut han augmentat a tots tres grups de ciutats. No obstant això, mentre en els grups de ciutats grans i mitjanes el valor de l'indicador s'ha incrementat en una proporció similar a l'any 2002, a les ciutats petites el ritme d'augment s'ha accelerat considerablement.

Els indicadors del cost per viatger transportat també han augmentat en tots tres grups de ciutats, com en l'apartat anterior. En relació amb l'any precedent, a les ciutats grans l'increment s'ha moderat considerablement, alhora que a les ciutats mitjanes i petites la tendència a l'augment s'ha reforçat.

En darrer lloc, quant als indicadors de la relació entre els quilòmetres útils recorreguts respecte als quilòmetres totals, cal remarcar que els grups de ciutats grans i mitjanes s'han mantingut pràcticament estables, mentre que en el grup de les ciutats petites s'ha observat un petit empitjorament que ha anul·lat la millora de l'any 2002.

En resum, en el capítol dels indicadors relatius al nivell de servei els augments més significatius s'han produït en el quilòmetres útils recorreguts a l'any per quilòmetre quadrat de superfície municipal servida en els grups de ciutats mitjanes i petites i en els viatgers a l'any per habitant a les ciutats grans. No s'han observat valors negatius remarcables en aquest grup d'indicadors,

ja que la variació negativa més important s'ha donat en els viatgers transportats per hora de servei a les ciutats petites i la magnitud observada ha estat modestíssima.

En relació amb els indicadors de la qualitat de servei, les millores més rellevants s'han produït en els apartats de l'antiguitat del parc i de l'accessibilitat de PMR dels grups de ciutats mitjanes i petites, així com en l'apartat de la sinistralitat a les ciutats grans i en el de l'ús de vehicles amb energia alternativa a les ciutats mitjanes. Els indicadors que han evolucionat més negativament han estat el de l'antiguitat del parc a les ciutats grans, el de sinistralitat a les ciutats mitjanes i el de la velocitat comercial en el grup de les ciutats petites.

Pel que fa als indicadors de preu, en el grup de les ciutats petites destaquen les pujades de l'ingrés mitjà per viatger transportat, l'ingrés pel quilòmetre útil recorregut i la subvenció percebuda per viatger transportat. En sentit negatiu cal remarcar la disminució de l'ingrés per viatger transportat a les ciutats mitjanes i, sobretot, l'extraordinària baixada de subvenció percebuda per viatger transportat a les ciutats grans.

Les variacions més notables, en sentit negatiu, quant als indicadors de productivitat, s'han produït a causa dels augments dels costos per quilòmetre recorregut a tots tres grups de ciutats, del dels costos per viatger transportat a les ciutats mitjanes i petites, i de l'augment del consum de carburant en el grup de ciutats grans. Així mateix, es pot fer esment de les disminucions dels quilòmetres útils recorreguts per empleat i per vehicle a les ciutats petites. En sentit contrari es poden esmentar els augments d'aquests mateixos indicadors en el grup de les ciutats grans.

En síntesi, els indicadors de l'any 2003 han evolucionat d'una manera similar a l'any precedent, llevat d'algun cas puntual relacionat amb la subvenció per viatger, l'antiguitat del parc o l'accessibilitat a PMR. Efectivament, els indicadors relacionats amb l'oferta – nivell de servei – i bona part dels relacionats amb la qualitat han millorat lleugerament. En canvi els atribuïts amb els ingressos, costos i subvencions i amb la productivitat han tingut un comportament global més aviat negatiu.

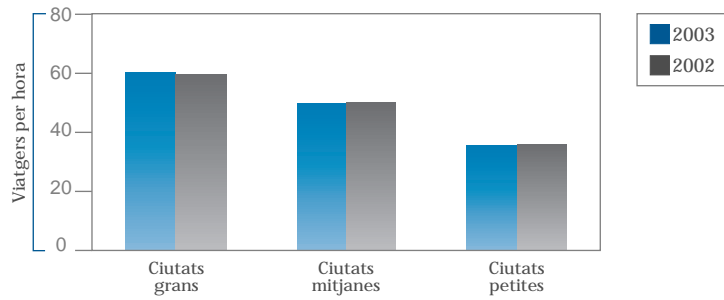
Els valors més positius s'han observat en els apartats de l'antiguitat del parc i de l'accessibilitat a PMR a les ciutats mitjanes i petites i en l'ús d'energies alternatives a les ciutats mitjanes. El resultat més desfavorable s'ha produït en la subvenció per viatger a les ciutats grans.

Nivell de servei (1-5)

1. Viatgers/ hora

	Ciutats grans	Ciutats mitjanes	Ciutats petites
2003	61,06	49,54	35,99
2002	59,49	49,76	36,49
% variació	2,6	-0,4	-1,4

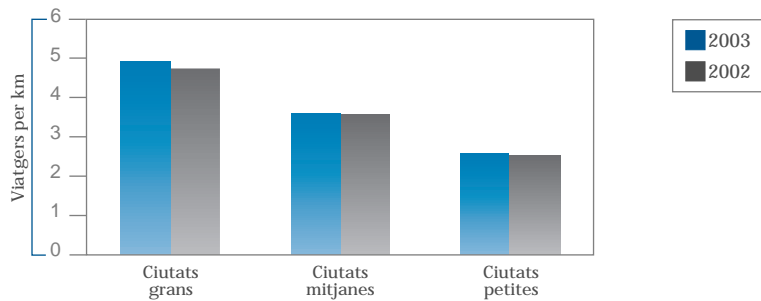
Viatgers transportats per hora de servei



2. Viatgers/km

	Ciutats grans	Ciutats mitjanes	Ciutats petites
2003	4,91	3,72	2,62
2002	4,74	3,70	2,53
% variació	3,6	0,7	3,6

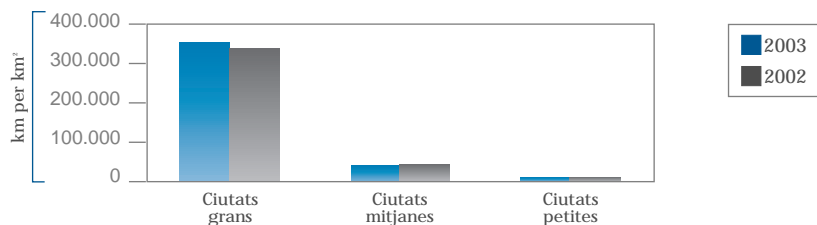
Viatgers transportats per km útil



3. km any/km²

	Ciutats grans	Ciutats mitjanes	Ciutats petites
2003	354.444,44	43.753,91	11.976,44
2002	342.051,28	40.554,96	11.196,20
% variació	3,6	7,9	7,0

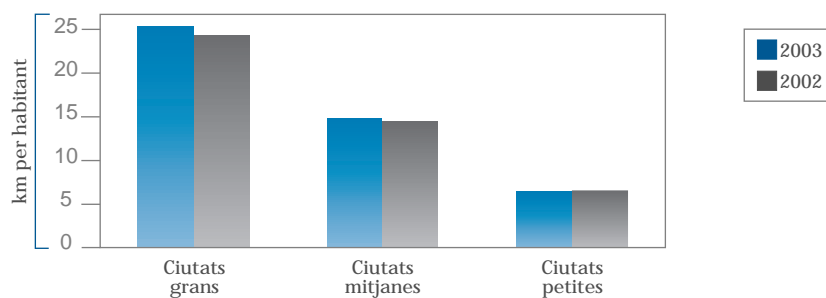
km útils per km² de superfície municipi



4. km any/habitant

	Ciutats grans	Ciutats mitjanes	Ciutats petites
2003	25,24	14,96	6,40
2002	24,23	14,49	6,43
% variació	4,2	3,3	-0,4

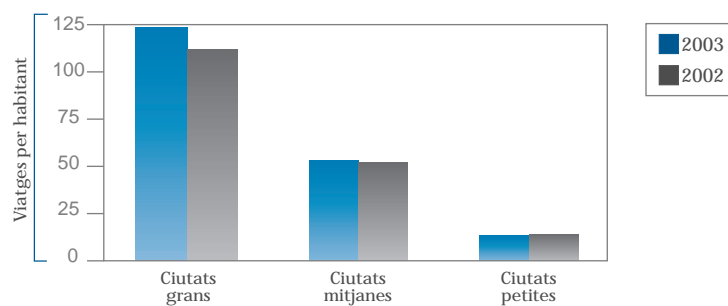
km útils per habitant



5. Viatges any/habitant

	Ciutats grans	Ciutats mitjanes	Ciutats petites
2003	124,00	55,72	16,77
2002	114,95	53,60	16,26
% variació	7,9	3,9	3,1

Nombre de viatges per habitant

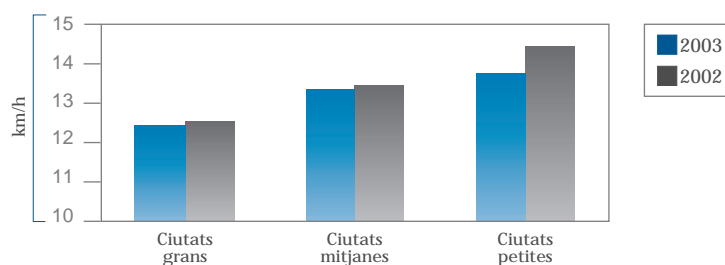


Qualitat de servei (6-11)

6. Velocitat comercial

	Ciutats grans	Ciutats mitjanes	Ciutats petites
2003	12,43	13,31	13,74
2002	12,54	13,45	14,43
% variació	-0,9	-1,0	-4,8

Velocitat mitjana en servei

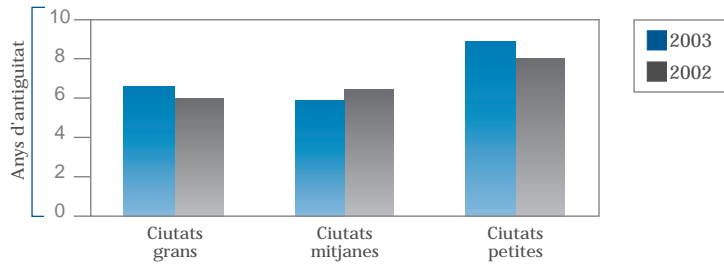


Qualitat de servei (6-11)

7. Antiguitat del parc

	Ciutats grans	Ciutats mitjanes	Ciutats petites
2003	6,86	6,12	7,57
2002	6,26	6,81	8,86
% variació	9,6	-10,1	-14,5

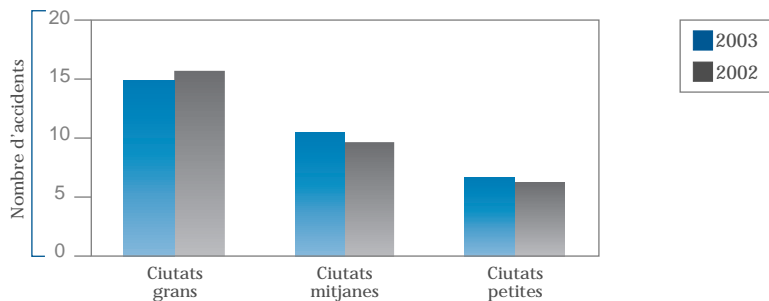
Antiguitat mitjana dels vehicles



8. Sinistralitat

	Ciutats grans	Ciutats mitjanes	Ciutats petites
2003	14,92	10,45	6,93
2002	16,05	9,53	6,61
% variació	-7,0	9,6	4,8

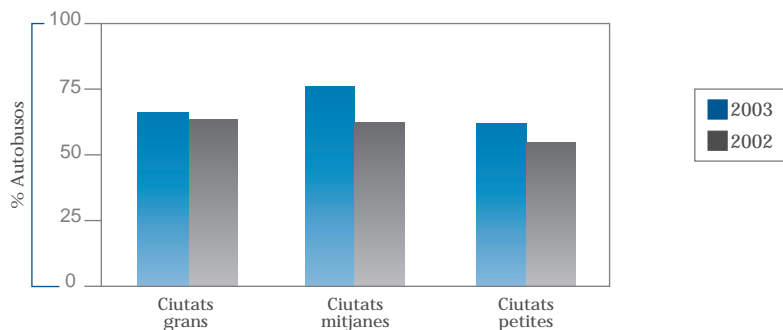
Accidents per 100.000 hores de servei



9. Accessibilitat PMR

	Ciutats grans	Ciutats mitjanes	Ciutats petites
2003	70,20	75,24	65,28
2002	66,73	65,59	57,36
% variació	5,2	14,7	13,8

Percentatge de vehicles adaptats per a PMR

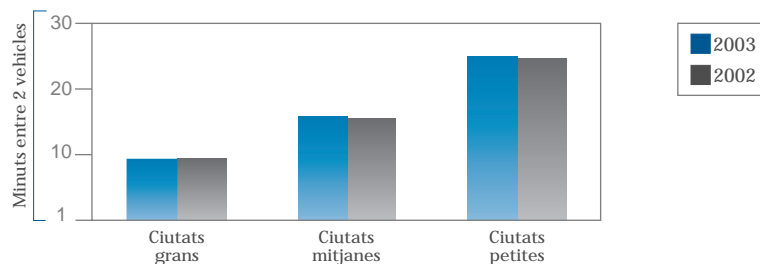


Qualitat de servei (6-11)

10. Freqüència

	Ciutats grans	Ciutats mitjanes	Ciutats petites
2003	9,63	16,05	24,59
2002	9,66	15,81	24,19
% variació	-0,3	1,5	1,7

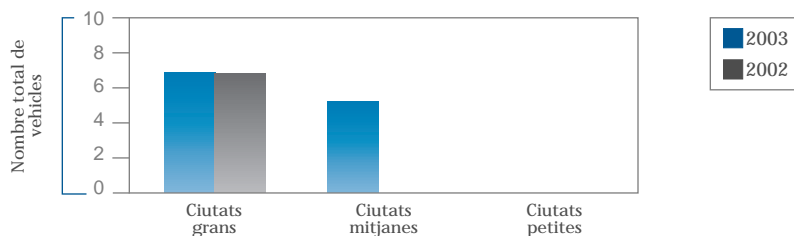
Temps d'espera entre vehicles



11. Vehicles amb energia alternativa

	Ciutats grans	Ciutats mitjanes	Ciutats petites
2003	6,93	5,24	0,00
2002	6,95	0,00	0,00
% variació			

Nombre de vehicles no contaminants x 100

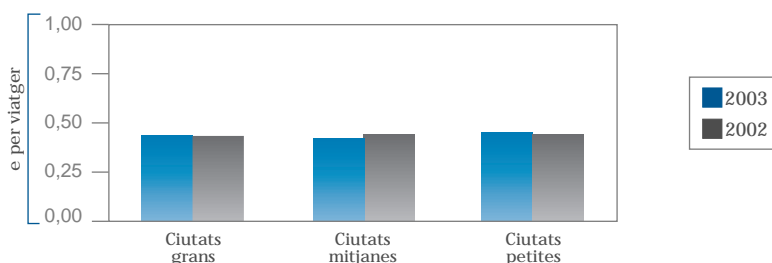


Preu (12-14)

12. Ingress/viatger

	Ciutats grans	Ciutats mitjanes	Ciutats petites
2003	0,44	0,43	0,47
2002	0,44	0,46	0,45
% variació	0,5	-6,1	5,2

Ingrés mitjà per viatger transportat

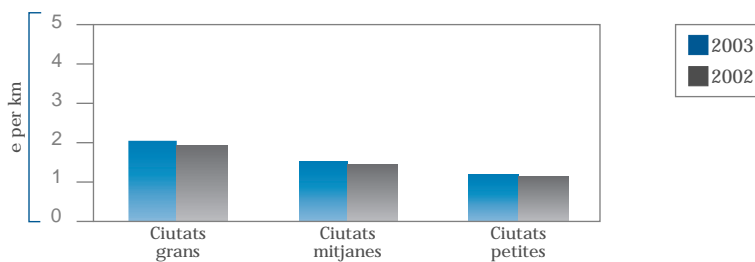


Preu (12-14)

13. Ingrés/km

	Ciutats grans	Ciutats mitjanes	Ciutats petites
2003	2,15	1,61	1,24
2002	2,07	1,56	1,13
% variació	4,1	2,9	9,0

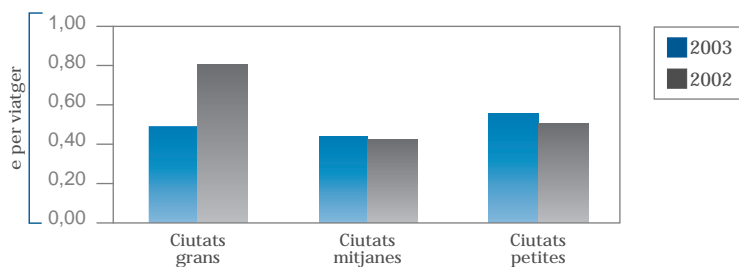
Ingrés mitjà per km útil



14. Subvenció/viatger

	Ciutats grans	Ciutats mitjanes	Ciutats petites
2003	0,49	0,43	0,56
2002	0,81	0,41	0,51
% variació	-39,1	6,5	10,3

Subvenció percebuda per viatger transportat

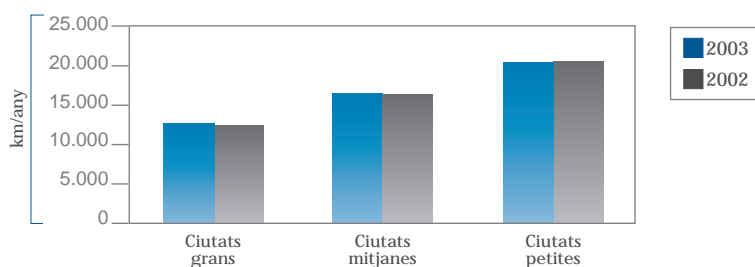


Productivitat (15-20)

15.km/empleat

	Ciutats grans	Ciutats mitjanes	Ciutats petites
2003	12.677,15	16.101,33	20.865,08
2002	12.290,74	15.994,96	21.732,26
% variació	3,1	0,7	-4,0

km útils/any empleat

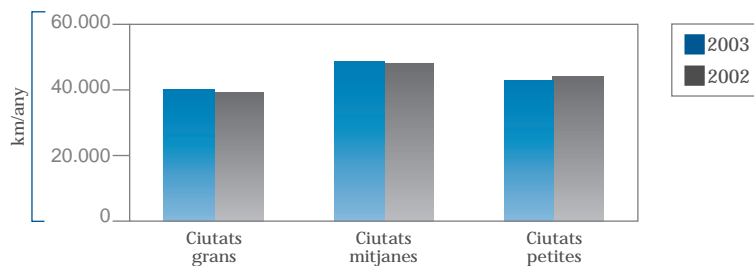


Productivitat (15-20)

16. km/vehicle

	Ciutats grans	Ciutats mitjanes	Ciutats petites
2003	41.059,41	48.395,99	43.880,42
2002	39.741,81	48.024,75	45.260,63
% variació	3,3	0,8	-3,0

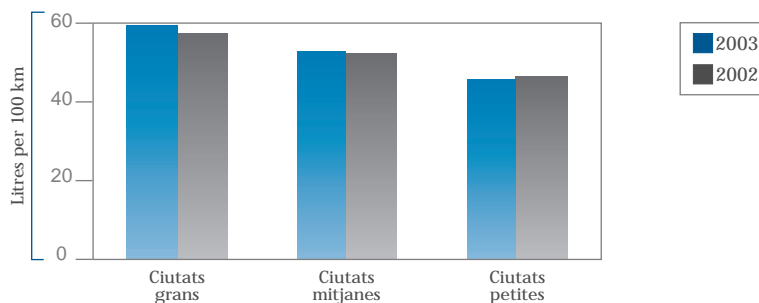
km útils/ any vehicle



17. Carburant

	Ciutats grans	Ciutats mitjanes	Ciutats petites
2003	59,56	53,39	45,66
2002	56,68	53,34	45,81
% variació	5,1	0,1	-0,3

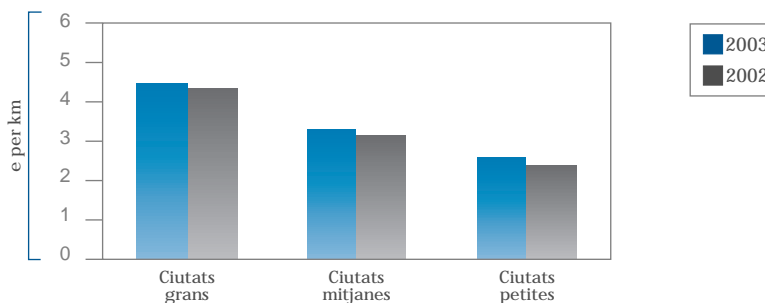
Consum de carburant per 100 km



18. Cost/km

	Ciutats grans	Ciutats mitjanes	Ciutats petites
2003	4,45	3,29	2,59
2002	4,21	3,06	2,35
% variació	5,7	7,7	10,5

Cost per km útil

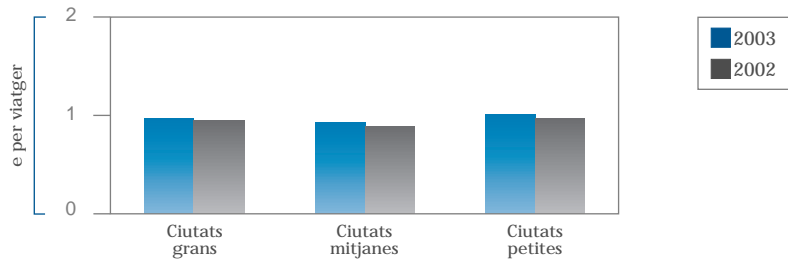


Productivitat (15-20)

19. Cost/viatger

	Ciutats grans	Ciutats mitjanes	Ciutats petites
2003	0,98	0,92	1,06
2002	0,96	0,86	0,98
% variació	2,0	6,8	7,4

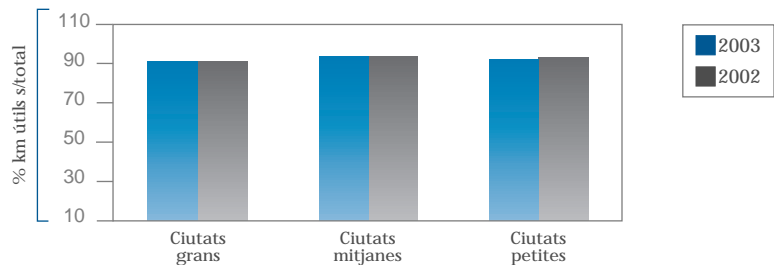
Cost per viatger transportat



20. km útils/km totals

	Ciutats grans	Ciutats mitjanes	Ciutats petites
2002	92,60	96,13	93,57
2001	92,52	96,05	94,23
% variació	0,1	0,1	-0,7

% km útils sobre km totals recorreguts



Relació de municipis dels quals s'estudia la xarxa de transport urbà col·lectiu

Ciutats grans (més de 500.000 habitants)	Ciutats mitjanes (de 100.000 a 500.000 habitants)	Ciutats petites (de 30.000 a 100.000 habitants)
Barcelona	Badalona L'Hospitalet de Llobregat Lleida Mataró Sabadell Tarragona Terrassa	Girona Granollers Igualada Manresa Reus Rubí Sant Cugat del Vallès

ESTADÍSTICA BÀSICA DE LES QUINZE XARXES DE TRANSPORT URBÀ DE SUPERFÍCIE MÉS IMPORTANTS DE CATALUNYA. ANY 2003

Els valors més positius s'han observat en els apartats de l'antiguitat del parc i de l'accessibilitat a PMR a les ciutats mitjanes i petites i en l'ús d'energies alternatives a les ciutats mitjanes. El resultat més desfavorable s'ha produït en la subvenció per viatger a les ciutats grans.

Estadística bàsica de les quinze xarxes principals de transport urbà de superfície de Catalunya

L'agregació dels valors de les variables emprades per les empreses per dur a terme el càlcul dels indicadors del transport urbà permeten confeccionar la taula següent que, si més no, representa la possibilitat de tenir una visió sintètica de l'evolució de la conjuntura anual del sector del transport urbà de viatgers a Catalunya i complementa la informació que proporcionen els mateixos indicadors.

Els valors d'aquestes macromagnituds de l'any 2003 posen de manifest que tots han crescut llevat del valor relatiu a la subvenció total.

Així mateix, es constata que la majoria tenen un percentatge d'augment més gran que l'any precedent.

El més remarcable, però, és que els viatgers transportats han augmentat en una proporció superior als increments enregistrats en els paràmetres relatius a l'oferta (quilòmetres de xarxa, flota de vehicles, nombre de treballadors de les empreses, quilòmetres útils recorreguts i hores de servei), tot i que el percentatge de creixement dels quilòmetres de xarxa, de les flotes de vehicles i de les plantilles de treballadors s'ha moderat respecte del 2002.

Ja hem fet esment de la disminució de l'import global de les subvencions rebudes per les empreses, i això ha ocorregut malgrat l'augment del dèficit d'explotació a causa del ritme més gran de creixement dels costos respecte dels ingressos. De fet, l'any 2003, el volum global de les subvencions de 137,5 M€ no cobreix el volum total del dèficit avaluat en 152 M€.

	2002	2003	% var.
Viatgers transportats	268.861.004	287.689.036	7,00
Habitants dels municipis	3.459.511	3.495.088	1,03
km de xarxa	3.371	3.386	0,44
km útils recorreguts	62.355.649	64.955.706	4,17
Hores de servei	4.836.352	5.093.378	5,31
Flota total de vehicles	1.471	1.502	2,11
Nombre de treballadors de les empreses	4.602	4.685	1,81
Ingressos de l'explotació en €	116.341.343	125.852.722	8,18
Costos d'explotació en €	250.907.693	277.546.457	10,62
Subvenció total en €	186.206.703	137.508.823	-26,15

Consell de redacció:

Jordi Julià i Sort
 Marc A. García i López
 Josep M. Fortuny i Olivé
 David Prat i Soto
 Ricard Marí i Bordas

Redacció:

Ricard Marí i Bordas

Coordinadora de publicacions:

Mariona Rodilla i Tortajada

Disseny gràfic:

Atic Comunicació
 Balmes, 262 àtic 2a
 Tel. 93 238 94 60 Fax. 93 238 94 61
 atic@atic-bcn.com
 www.atic-bcn.com



Generalitat de Catalunya
 Departament de Política Territorial
 i Obres Públiques
 Direcció General de Ports i Transports

Av. de Josep Tarradellas, 2-4-6
 08029 Barcelona
 Tel. 93 495 80 00
 Fax 93 495 81 96
<http://www.gencat.net/ptop>
 ISSN 1137-9065
 Dip. legal B - 14.281-1997