

**TEXT REFÓS DEL CONTRACTE ADMINISTRATIU PER A LA REDACCIÓ
DEL PROJECTE, LA CONSTRUCCIÓ I L'EXPLOTACIÓ D'UN SISTEMA DE
TRAMVIA EN EL CORREDOR DIAGONAL - BAIX LLOBREGAT DE
L'ÀREA DE BARCELONA**

REUNITS

D'una banda, el Sr. Ramon Seró i Esteve, Director General de l'Autoritat del Transport Metropolità (en endavant, ATM), Consorci per a la coordinació del sistema metropolità de transport públic a l'àrea de Barcelona.

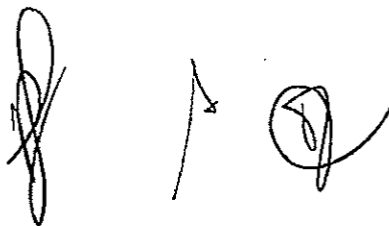
D'altra banda, el Sr. Albert Vilalta González, major d'edat, amb DNI núm 000.150.748-Y, veí de Barcelona, amb domicili a aquests efectes al carrer Còrsega, 270, 4a pl., i el Sr. Francisco Javier Vizcaíno Muñoz, major d'edat, amb DNI núm 000.243.994-X, veí de Barcelona, amb domicili a aquests efectes al carrer Còrsega, 270, 4a pl., El Sr. Vilalta i el Sr. Vizcaíno tenen atribuïts els càrrecs de President del Consell d'Administració i Director General de la companyia TRAMVIA METROPOLITÀ, S.A.

HI INTERVENEN

El Sr. Ramon Seró i Esteve, en nom i representació de l'ATM, conforme les competències que té atribuïdes per l'article 13 dels Estatuts del Consorci, i en ús de la facultat conferida per acord del Consell d'Administració de l'ATM de data 17 de setembre de 2008, i els Srs. Vilalta i Vizcaíno, que actuen en nom i representació de l'entitat mercantil TRAMVIA METROPOLITÀ, SA, amb domicili social a Barcelona, carrer Còrsega, 270, 4a pl., en virtut de les facultats especials que els hi confereix l'acord del Consell d'Administració de la mencionada societat de data 12 de febrer de 2009.

Ambdues parts es reconeixen, mútuament, competència i capacitat per atorgar aquest TEXT REFÓS DEL CONTRACTE PER A LA REDACCIÓ DEL PROJECTE, LA CONSTRUCCIÓ I L'EXPLOTACIÓ del Sistema de Tramvia en el Corredor Diagonal - Baix Llobregat de l'àrea de Barcelona, en virtut dels següents:

Antecedents administratius

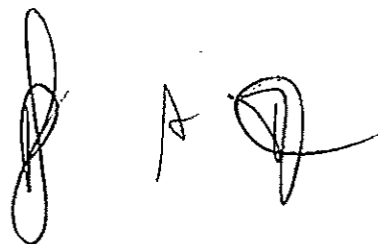


Primer.- Fent ús de les competències delegades a l'Autoritat del Transport Metropolità, Consorci per a la coordinació del sistema metropolità de transport públic a l'àrea de Barcelona, per les Administracions Consorciades —administració de la Generalitat, Ajuntament de Barcelona i Entitat del Transport Metropolità—, l'ATM convocà en data 24 de desembre de 1998 (BOE, DOGC i DOCE de 8 de gener de 1999) un concurs públic internacional restringit per a la redacció del projecte, construcció i explotació d'un sistema de tramvia en el corredor Diagonal - Baix Llobregat, de conformitat amb el Plec de Clàusules Administratives Particulars i el Plec de Prescripcions Tècniques que regiren l'esmentat concurs, de la mateixa manera que els aclariments efectuats per l'ATM en el procés previ a l'adjudicació.

Segon.- Seguint el procediment contractual establert per l'ordenament jurídic aplicable, el Consell d'Administració de l'ATM, en sessió de 27 d'abril de 2000, adoptà l'acord d'adjudicar al grup licitador format per les empreses FCC Construcción, SA, Alstom Transporte, SA, Alstom Transport, SA, Marfina, S.L., Arande, S.L., COMSA, SA, NECSO Entrecanales Cubiertas, SA, Acciona, SA, Soler i Sauret, SA, CGT Corporación General de Transportes, SA, CGEA Transport, Bansabadell Inversió Desenvolupament, SA i Société Générale, el contracte per la redacció del projecte, la construcció i l'explotació d'un sistema de tramvia/metro lleuger en el corredor Diagonal - Baix Llobregat de l'àrea de Barcelona, en els termes que consten en l'esmentat acord, adjuntat com Annex núm. 1.

L'acord del Consell d'Administració de l'ATM esmentat al paràgraf anterior va ser ratificat pels òrgans de govern de les Administracions consorciades a l'ATM: Consell Executiu de la Generalitat de Catalunya, el 29 de maig de 2000, Plenari de l'Ajuntament de Barcelona, el 26 de maig de 2000, i Plenari de l'Entitat Metropolitana del Transport, l'1 de juny de 2000.

Tercer.- Mitjançant l'Acord de 31 de juliol de 2000 del Govern de la Generalitat de Catalunya, es va concedir al grup adjudicatari i a la societat adjudicatària del concurs, a la qual es refereix l'antecedent següent, d'una banda una subvenció plurianual, de capital, i finalista, destinada a cobrir, amb caràcter preferent, la inversió en obra civil, urbanització, serveis afectats, instal·lacions, infraestructura i superestructura ferroviària, material mòbil i equips electromecànics, i també els impostos indirectes d'aquestes operacions, i d'altra banda una indemnització econòmica pel cost financer. S'adjunta còpia del esmentat acord com a Annex núm. 2. A data d'avui, l'Administració de la Generalitat ja ha satisfet, a través de l'ATM, sis anualitats de l'esmentada subvenció.



Quart.- Un cop duts a terme els tràmits legalment preceptius, el 17 de novembre de 2000 l'ATM i TRAMVIA METROPOLITÀ, S.A., varen subscriure un Contracte Administratiu per la redacció del projecte, la construcció i l'explotació d'un sistema de tramvia al corredor Diagonal – Baix Llobregat de l'àrea de Barcelona.

Per formalitzar aquest contracte, el grup d'empreses adjudicatari del concurs es va constituir en l'entitat mercantil, de durada indefinida, denominada TRAMVIA METROPOLITÀ, SA, segons escriptura pública atorgada pel notari de Barcelona Sr. Ricardo Ferrer Marsal el dia 16 de novembre de 2000, amb el número 2.764 del seu protocol. En endavant, en aquest contracte s'al·ludirà a aquesta societat indistintament com a Societat Concessionària o TRAMVIA METROPOLITÀ, SA.

Cinquè.- Per raó de l'execució del Contracte Administratiu esmentat al paràgraf anterior, s'han dut a terme fins la data d'avui els següents actes jurídics amb transcendència contractual entre l'ATM i la Societat Concessionària:

- El 27 d'abril de 2001, l'Hble. Conseller de Política territorial i Obres Públiques va resoldre aprovar el projecte definitiu de traçat del tramvia Diagonal – Baix Llobregat, de conformitat amb el previst a la Llei d'Ordenació dels Transports Terrestres.
- El 14 de maig de 2001, el Consell d'Administració de l'ATM va acordar aprovar el projecte constructiu i d'urbanització presentat per TRAMVIA METROPOLITÀ, S.A., per un pressupost màxim de 38.400.691.165 pessetes.
- El 22 de juny de 2001, l'ATM i TRAMVIA METROPOLITÀ, SA, varen atorgar l'acta de comprovació del replanteig del Sistema, autoritzant l'inici dels treballs d'implantació del Sistema Trambaix.
- El 2 d'abril de 2004, l'ATM i TRAMVIA METROPOLITÀ, S.A., varen signar una acta de conformitat sobre el conjunt dels treballs corresponents a les línies T1, T2 i un tram de la línia T3 que permet la maniobra de canvi de sentit del Sistema Trambaix, per la qual es va autoritzar la posada en marxa de les esmentades línies del Sistema.
- El 28 de maig de 2004, l'ATM i TRAMVIA METROPOLITÀ, S.A., varen signar una acta de conformitat sobre el conjunt dels treballs corresponents a un tram la línia T3 del Sistema Trambaix, comprès entre la zona dels camps d'esport de Les Planes i la parada de Sant Martí de l'Erm (P-28), més un tram que permet la maniobra de canvi de sentit.
- El 5 de gener de 2006, l'ATM i TRAMVIA METROPOLITÀ, S.A., varen signar una acta de conformitat corresponent al conjunt dels treballs d'implantació d'un tram de la línia T3 del Sistema Trambaix, des de la parada Sant Martí de l'Erm (P-28) fins a la parada del Consell Comarcal (P-31), per la



qual es va autoritzar la posada en marxa de les esmentades línies del Sistema.

- El 21 d'abril de 2007, l'ATM i TRAMVIA METROPOLITÀ, S.A., varen signar una acta de conformitat corresponent al conjunt dels treballs d'implantació d'un tram de la línia T3 el Sistema Trambaix, des de la parada Torreblanca (abans Consell Comarcal, P-31) fins a la parada Sant Feliu | Consell Comarcal (abans Torreblanca, P-32).
- El 14 d'abril de 2008, el Consell d'Administració de l'ATM acordà l'aprovació definitiva de la liquidació final dels treballs de la implantació actual del Sistema Trambaix.
- El 17 de setembre de 2008, el Consell d'Administració de l'ATM acordà l'aprovació definitiva, del Projecte d'Explotació del Sistema Trambaix (fins a la parada P-32), tant respecte dels aspectes tècnics com econòmics de l'esmentat projecte.

Sisè.- Així mateix, fins la data d'avui s'han aprovat per part de l'ATM i executat per part de TRAMVIA METROPOLITÀ, S.A., els modificats i complementaris al projecte constructiu inicialment aprovat que a continuació es relacionen:

- El 31 de gener de 2002, el Consell d'Administració de l'ATM va aprovar la incorporació d'obres d'urbanització al projecte constructiu inicialment aprovat ("Projecte Complementari núm. 1"), i una modificació del traçat del Sistema en el tram Avinguda Diagonal – carrer Martí i Franquès – carretera de Collblanc ("Modificat núm.1").

El 12 de juny de 2003, l'ATM i la Societat Concessionària varen signar un Conveni pel que es regula el procediment de pagament dels increments pressupostaris esmentats al paràgraf anterior, que s'adjunta com Annex núm. 3.

- El 28 de juliol de 2003, el Consell d'Administració de l'ATM va acordar aprovar el projecte Modificat núm.2 del Sistema, i així mateix, el 10 de desembre de 2003, acordar aprovar el projecte Modificat núm.3.

El 30 de desembre de 2003, l'ATM i la Societat Concessionària varen signar una Addenda al Conveni adjuntat com Annex núm. 3, a fi i efecte de regular el pagament a la Societat Concessionària dels projectes modificats i complementaris adjudicats fins aquella data, que s'adjunta com Annex núm. 4.

- El 26 de juliol de 2004, el Consell d'Administració de l'ATM va acordar la aprovació del Projecte Complementari de Senyalització i del Projecte Complementari núm. 2. Així mateix, el 27 d'octubre de 2004 aprovà el projecte Modificat núm. 4 del Sistema.

El 4 de juliol de 2005, l'ATM i la Societat Concessionària varen signar un Conveni, a fi i efecte de regular el procediment de pagament dels modificats i complementaris esmentats en aquest incís, que s'adjunta com Annex núm. 5. A l'objecte que l'ATM podés procedir a efectuar aquests pagaments, el Consell Executiu de la Generalitat de Catalunya celebrat el 14 de juny de 2005, va adoptar l'acord d'aprovar una plurianualitat destinada a finançar el pagament de diverses despeses addicionals derivades de la implantació del Sistema Trambaix, que s'adjunta com document inclòs en l'esmentat Annex núm. 5.

- El 18 de maig de 2005, el Comitè Executiu de l'ATM va aprovar el projecte Modificat núm. 4.1 del Sistema, i el 15 de febrer de 2006, va aprovar el projecte Complementari núm. 4 i el projecte Modificat núm. 5 del Sistema.

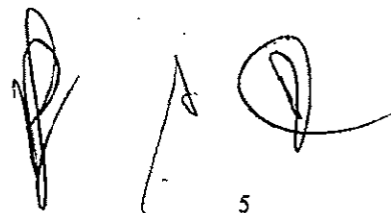
El 5 de setembre de 2006, l'ATM i la Societat Concessionària varen signar un Conveni, a fi i efecte de regular el procediment de pagament dels modificats i complementaris esmentats en aquest incís, que s'adjunta com Annex núm. 6. A fi i efecte que l'ATM podés procedir a efectuar aquests pagaments, el Consell Executiu de la Generalitat de Catalunya celebrat el 29 d'agost de 2006, va adoptar l'acord d'aprovar una plurianualitat destinada a finançar el pagament de diverses despeses addicionals derivades de la implantació del Sistema Trambaix, que s'adjunta com document inclòs en l'esmentat Annex núm. 6.

- El 14 d'abril de 2008, el Consell d'Administració de l'ATM acordà l'aprovació definitiva de la liquidació final dels treballs de la implantació actual del Sistema Trambaix, signant-se amb data 26 de juny de 2008 el corresponent conveni de finançament. Veure document que s'adjunta com a Annex núm. 7.

Setè.- Amb data 17 de setembre de 2008, el Consell d'Administració de l'ATM acordà aprovar una inversió addicional del Sistema consistent en el subministrament de quatre unitats tramviàries per part de la Societat Concessionària de característiques tècniques essencialment idèntiques a les unitats ja operatives. Veure document que s'adjunta com a Annex núm. 8.

Vuitè.- Amb data 17 de setembre de 2008, el Consell d'Administració de l'ATM va aprovar la integració de la societat OPERADORA DEL TRAMVIA METROPOLITÀ, S.A., societat constituïda el 24 de gener de 2001 de conformitat amb l'establert a la clàusula 22.1.d) del Plec de Clàusules Administratives Particulars del concurs que va regir l'adjudicació del Sistema Trambaix, a la mercantil TRAMVIA METROPOLITÀ, S.A. Veure document que s'adjunta com a Annex núm. 9.

Novè.- En data 17 d'octubre de 2008, la Societat Concessionària va remetre a l'ATM els balanços i comptes de resultats històrics de les companyies TRAMVIA METROPOLITÀ, S.A. i OPERADORA DEL TRAMVIA METROPOLITÀ, S.A., així



com les projeccions futures en el supòsit d'integració de les dues societats que figuren en l'Annex núm. 10.

Desè.- En execució de l'acord del Consell d'Administració de l'ATM citat en l'antecedent vuitè, es durà a terme el procediment mercantil adient per integrar la societat OPERADORA DEL TRAMVIA METROPOLITÀ, S.A., a la mercantil TRAMVIA METROPOLITÀ, S.A., societat en la que quedaran integrades com accionistes FERROCARRILS DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA (FGC) I FERROCARRIL METROPOLITÀ DE BARCELONA, S.A.

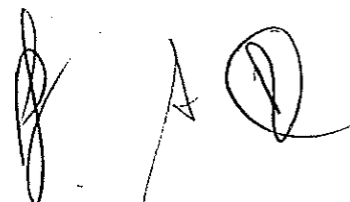
Onzè.- Que a fi i efecte d'adaptar els instruments reguladors del Sistema de Tramvia Diagonal – Baix Llobregat a la seva realitat física, econòmica i jurídica actual, i de refondre en un únic document tots els instruments atorgats fins la data entre l'ATM i la Societat Concessionària per raó de la redacció del projecte, construcció i explotació del Sistema, ambdues parts convenen en atorgar el present Text Refós del Contracte Administratiu del Sistema Trambaix, que es regularà de conformitat amb les següents,

CLÀUSULES

Primera. REFOSA DEL CONTRACTE ADMINISTRATIU PER LA REDACCIÓ DEL PROJECTE, CONSTRUCCIÓ I EXPLOTACIÓ DEL SISTEMA TRAMBAIX A L'ÀREA DE BARCELONA

En virtut d'aquest document administratiu, d'una banda es refonen en un únic document tots els instruments amb valor contractual atorgats fins la data d'avui entre l'ATM i TRAMVIA METROPOLITÀ, SA (la "Societat Concessionària"), respecte de la redacció del projecte, la construcció i l'explotació del sistema de tramvia Diagonal - Baix Llobregat a l'àrea de Barcelona ("Sistema Trambaix"), relacionats als expositius Quart, Cinquè, Sisè i Setè anteriors, i de l'altra, l'ATM i la Societat Concessionària acorden l'actualització del Contracte Administratiu per la redacció del projecte, construcció, finançament i explotació del sistema de tramvia | metro lleuger Diagonal – Baix Llobregat, de 17 de novembre de 2000, a fi i efecte d'adaptar-lo a la realitat física, econòmica i jurídica actual del Sistema.

En conseqüència, des de la data d'avui, les relacions contractuals entre l'ATM i la Societat Concessionària es regiran amb caràcter principal per l'establert en aquest Text Refós i als seus annexos, i amb caràcter subsidiari, pels documents que a continuació es relacionen per estricte ordre de preferència: (i) el Plec de Clàusules Administratives Particulars, (ii) els aclariments efectuats per l'ATM en el procés previ a l'adjudicació i la proposta formulada per l'adjudicatària en la seva oferta, denominada "TramMet integrada", en la mesura en què no hagi estat modificada per l'acord d'adjudicació o el seu annex i (iii) el Plec de Prescripcions Tècniques.



Segona. FINANÇAMENT DEL CONTRACTE

El costos de la redacció del projecte constructiu, l'execució de les obres, el subministrament del material mòbil del Sistema Trambaix aprovat el 14 de maig de 2001, ascendents a 230.792.802 Euros (38.400.691.165 pessetes), són finançats per la plurianualitat aprovada pel Decret de Govern de la Generalitat de Catalunya de 31 de juliol de 2000 – adjuntat com Annex núm. 2, per l'import resultant de l'aportació de l'AGE per les obres del túnel de l'A-2, i per part del cànon d'ús de les instal·lacions a percebre per la Societat Concessionària contingut al quadre adjuntat com Annex núm. 9.

D'altra banda, les inversions addicionals al projecte constructiu i d'urbanització inicial, executades en virtut dels projectes modificats i complementaris aprovats fins la data d'avui pel Consell d'Administració de l'ATM, es financen en els termes i condicions establerts als convenis de finançament signats entre l'ATM i la Societat Concessionària, adjuntats a aquest contracte com a Annexos 3 a 7, ambdós inclosos.

La inversió addicional del Sistema consistent en el subministrament de quatre unitats tramviàries és finançada per la pròpia Societat Concessionària sense rebre cap contraprestació econòmica per part de l'Administració pública.

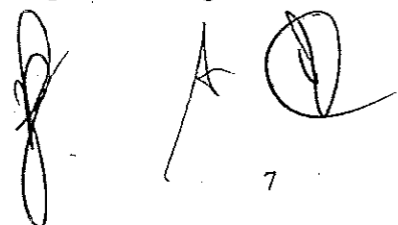
En cas que en el futur es signin entre les parts convenis de finançament de projectes modificats o complementaris del Sistema Trambaix que eventualment pugui aprovar el Consell d'Administració de l'ATM, s'adjuntaran com a Annex a aquest contracte.

Tercera. DRETS I OBLIGACIONS DE TRAMVIA METROPOLITÀ, S.A.

- 3.1. Els drets i les obligacions de la Societat Concessionària es recullen a la clàusula 22 del Plec de Clàusules Administratives Particulars.

De les seves obligacions previstes a la clàusula 22.1.1 del Plec de Clàusules Administratives Particulars, a data d'avui la Societat Concessionària n'ha donat compliment a satisfacció de l'ATM a les següents:

- (i) Redactar el projecte constructiu, sota la supervisió dels serveis tècnics de l'ATM, d'acord amb l'avantprojecte presentat per l'adjudicatari amb la inclusió de les modificacions acordades pel Consell d'Administració de l'ATM.
- (ii) Executar les obres completes d'infraestructura, superestructura i equipament del nou sistema de transport, en els terminis especificats en el projecte constructiu aprovat pel Consell d'Administració de l'ATM.
- (iii) Assumir el compromís adquirit per l'Ajuntament de Barcelona amb les empreses participants en la prova pilot de l'avinguda de Diagonal,



segons l'Acord marc que es va incloure com a Annex VI del Plec.

(iv) Redactar de manera definitiva el projecte d'exploació del Sistema.

Així mateix, de les seves obligacions previstes a la clàusula 22.1.1 del Plec de Clàusules Administratives Particulars, resta pendent de compliment a data d'avui per la Societat Concessionària l'obligació de lliurar a l'ATM o a l'Administració o les administracions competents, quan acabi el període d'operació de 25 anys comptat des de l'1 d'abril de 2007, les infraestructures i el material mòbil destinats al servei de transport objecte del contracte, en l'estat de conservació i de funcionament adequat, moment en que es transmetrà a l'ATM o a l'Administració competent, la propietat de les infraestructures i el material mòbil integrant del Sistema.

3.2. Per la seva banda, un cop introduïda la integració tarifària, la Societat Concessionària té dret a percebre els ingressos corresponents als següents conceptes:

- a) La percepció de les anualitats pendents de pagament a aquesta data de la subvenció de capital finalista, i de la compensació econòmica pel cost financer, atorgada per acord del Consell Executiu de la Generalitat de data 31 de juliol de 2000, adjuntat com Annex núm. 2. Les anualitats pendents es faran efectives per l'ATM a la Societat Concessionària en la data màxima del 31 de maig de cada anualitat pendent de pagament.
- b) La percepció dels ingressos per venda de bitllets senzills als usuaris del Sistema Trambaix, segons les tarifes aprovades per l'ATM.
- c) La percepció d'una contraprestació per la prestació del servei de transport realitzada per compte de les Administracions Consorciades i pagada per l'ATM, que es determinarà any a any mitjançant el sistema de bandes que figura a l'Annex núm. 11 d'aquest Text Refós i en funció del número de validacions, en els termes i condicions definits a la clàusula 3.3.
- d) La percepció del 60% dels beneficis nets derivats de l'exploació publicitària del Sistema, que es durà a terme en les condicions establertes a la clàusula Setena. 4 posterior. El 40% dels beneficis nets es satisfarà per la Societat Concessionària a l'ATM mitjançant el seu descompte de les factures mensuals emeses per la Societat Concessionària.
- e) La percepció dels ingressos derivats de les demés activitats complementàries del Sistema Trambaix, en els termes i les condicions en que ho autoritzi el Consell d'Administració de l'ATM.
- f) Les percepcions establertes als convenis de finançament de les inversions addicionals executades en virtut dels projectes modificats i complementaris

aprovats fins la data d'avui pel Consell d'Administració de l'ATM, signats entre l'ATM i la Societat Concessionària, adjuntats a aquest contracte com a Annexos 3 a 7, ambdós inclosos, així com en els futurs convenis que les parts puguin signar per el finançament de nous projectes modificats o complementaris del Sistema Trambaix que eventualment pugui aprovar el Consell d'Administració de l'ATM. Així mateix es deuran addicionar i/o modificar els sobre costos de explotació que puguin resultar a partir d'aquestes modificacions.

- g) La percepció de comissions per la prestació del servei de venda de bitllets en els termes i condicions fixats per l'ATM.
- h) La percepció dels costos reals per subministrament d'aigua de rec i subministrament i manteniment d'enllumenat públic, no inclosos en els costos d'explotació, que hagués hagut de suportar la Societat Concessionària.

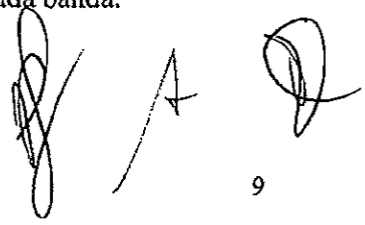
3.3. La percepció de la contraprestació definida a l'apartat 3.2.c) vindrà determinada pels següents paràmetres:

A. De la definició de les bandes.

S'estableixen quatre bandes acumulatives de validacions, que figuren a l'Annex núm. 11, corresponent cada banda a un cert percentatge de validacions previstes a la Corba de Demanda de l'any de que es tracti, segons s'indica a continuació:

- La primera banda tindrà una amplada equivalent al 52% del nombre de validacions previstes per cada anualitat a la corba contractual de demanda adjuntada com Annex núm. 11 -o a les seves eventuais revisions-.
- La segona banda tindrà una amplada equivalent al 28% del nombre de validacions previstes per cada anualitat a la corba contractual de demanda adjuntada com Annex núm. 11 -o a les seves eventuais revisions-.
- La tercera banda tindrà una amplada equivalent al 20% del nombre de validacions previstes per cada anualitat a la corba contractual de demanda adjuntada com Annex núm. 11 -o a les seves eventuais revisions-.
- La quarta banda tindrà una amplada equivalent al 20% del nombre de validacions previstes per cada anualitat a la corba contractual de demanda adjuntada com Annex núm. 11 -o a les seves eventuais revisions-.

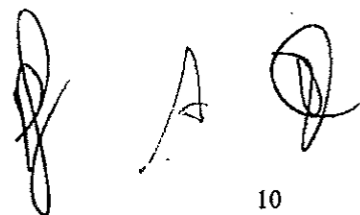
B. De la definició de la tarifa tècnica corresponent a cada banda.



- S'entén per tarifa tècnica de la banda 1, la constituïda pel quocient entre, (a) el 82% del cànon del Sistema, més la totalitat de les despeses d'exploació del servei, revisades any a any, més el benefici industrial i (b) el número de validacions anuals previstes per a la banda 1 a la Corba de Demanda establerta a l'Annex 11.
- S'entén per tarifa tècnica de la banda 2, la constituïda pel quocient entre, (a) el 15% del cànon del Sistema, i (b) el número de validacions anuals previstes per a la banda 2 a la Corba de Demanda establerta a l'Annex 11.
- S'entén per tarifa tècnica de la banda 3, la constituïda pel quocient entre, (a) el 3% del cànon del Sistema, i (b) el número de validacions anuals previstes per a la banda 3 a la Corba de Demanda establerta a l'Annex 11.
- S'entén per tarifa tècnica de la banda 4, la constituïda pel 34% de la tarifa mitjana ponderada neta.
- A partir de la banda 4, s'entén per tarifa tècnica la constituïda pel 20% de la tarifa mitjana ponderada neta.

A aquests efectes, s'entendrà per tarifa mitjana ponderada neta el resultat de dividir la suma dels ingressos nets que percebi la Societat Concessionària pels conceptes que s'indiquen a continuació pel número de validacions:

- (i) Els ingressos nets que la Societat Concessionària percebi per la distribució dels ingressos del Sistema Tarifari Integrat (això és una vegada deduïdes les despeses que hagués de suportar la Societat Concessionària en concepte de repercussió de les despeses de gestió del Sistema Tarifari Integrat). En cap cas s'entendran inclosos en aquests ingressos nets als efectes del càlcul de la tarifa mitjana ponderada neta els ingressos que percebi la Societat Concessionària en concepte de retribució per l'activitat de venda de títols de transport.
- (ii) Els ingressos nets per la venda de bitllets senzills als usuaris del Sistema Trambaix.
- (iii) Els ingressos nets que la Societat Concessionària percebi d'altres entitats, en concepte d'altres títols usats al Sistema Trambaix.



C. De la determinació de la contraprestació.

La determinació de la contraprestació es farà en funció del nombre de validacions segons es detalla a continuació:

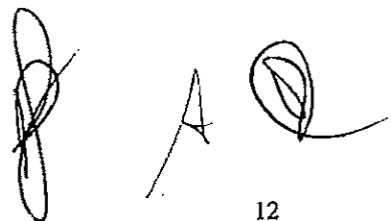
- Si el número de validacions en qualsevol dels exercicis és inferior a les previstes per a aquell exercici a la banda 1, l'import a rebre per la Societat Concessionària serà igual al producte de la tarifa tècnica de la banda 1 per l'esmentat exercici pel número de validacions.
- Si el número de validacions en qualsevol dels exercicis se situa per sota de la banda 2, però per sobre de la banda 1, l'import a rebre per la Societat Concessionària serà igual a la suma dels següents conceptes:
 - El producte de la tarifa tècnica de la banda 1 corresponent a aquell exercici pel número de validacions corresponent a la banda 1, i
 - El producte de la tarifa tècnica de la banda 2 corresponent a aquell exercici per l'excés de validacions sobre les corresponents a la banda 1.
- Si el número de validacions en qualsevol dels exercicis se situa per sota de la banda 3, però per sobre de la banda 2, l'import a rebre per la Societat Concessionària serà igual a la suma dels següents conceptes:
 - El producte de la tarifa tècnica de la banda 1 corresponent a aquell exercici pel número de validacions corresponent a la banda 1, i
 - El producte de la tarifa tècnica de la banda 2 corresponent a aquell exercici pel número de validacions corresponent a la banda 2, i
 - El producte de la tarifa tècnica de la banda 3 corresponent a aquell exercici per l'excés de validacions sobre les corresponents a la banda 2.
- Si el número de validacions en qualsevol dels exercicis se situa per sota de la banda 4, però per sobre de la banda 3, l'import a rebre per la Societat Concessionària serà igual a la suma dels següents conceptes:
 - El producte de la tarifa tècnica de la banda 1 corresponent a aquell exercici pel número de validacions corresponent a la banda 1, i
 - El producte de la tarifa tècnica de la banda 2 corresponent a aquell exercici pel número de validacions corresponent a la banda 2, i

- El producte de la tarifa tècnica de la banda 3 corresponent a aquell exercici pel número de validacions corresponent a la banda 3, i
- El producte de la tarifa tècnica de la banda 4 corresponent a aquell exercici per l'excés de validacions sobre les corresponents a la banda 3. Això equival a un retorn a l'ATM del 66% del producte de la tarifa mitjana ponderada neta pel nombre de validacions que excedeixin la banda 3.
- Si el número de validacions en qualsevol dels exercicis se situa per sobre de la banda 4, l'import a rebre per la Societat Concessionària serà igual a la suma dels següents conceptes:
 - El producte de la tarifa tècnica de la banda 1 corresponent a aquell exercici pel número de validacions corresponent a la banda 1, i
 - El producte de la tarifa tècnica de la banda 2 corresponent a aquell exercici pel número de validacions corresponent a la banda 2, i
 - El producte de la tarifa tècnica de la banda 3 corresponent a aquell exercici pel número de validacions corresponent a la banda 3, i
 - El producte de la tarifa tècnica de la banda 4 corresponent a aquell exercici pel número de validacions corresponent a la banda 4. Això equival a un retorn a l'ATM del 66% del producte de la tarifa mitjana ponderada neta pel nombre de validacions corresponent a la banda 4, i
 - El producte de la tarifa tècnica a partir de la banda 4 corresponent a aquell exercici pel número de validacions corresponent a l'excés sobre la banda 4. Això equival a un retorn a l'ATM del 80% del producte de la tarifa mitjana ponderada neta pel nombre de validacions que excedeixin la banda 4.

D. De la liquidació i la forma de pagament.

L'ATM abonarà a la Societat Concessionària l'import resultant de minorar la contraprestació definida en el punt anterior pels següents conceptes:

- (i) Els ingressos nets que la Societat Concessionària percebi per la distribució dels ingressos del Sistema Tarifari Integrat.
- (ii) Els ingressos nets per la venda de bitllets senzills als usuaris del Sistema Trambaix.



- (iii) Els ingressos nets que la Societat Concessionària percebi d'altres entitats, en concepte d'altres títols usats al Sistema Trambaix.

La Societat Concessionària emetrà factures mensuals – a mes vençut –, pels imports que tingui dret a percebre d'acord amb l'establert a aquest incís, que es satisfaran a seixanta dies data factura per l'ATM, i sens perjudici d'una liquidació anual, o de periodicitat inferior a criteri de l'ATM, que s'efectuarà entre l'ATM i la Societat Concessionària dins del mes posterior a l'acabament de cada any natural o del període inferior al que es correspongui la liquidació.

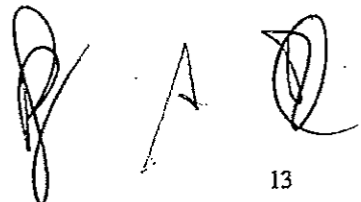
Quarta. CORBA CONTRACTUAL DE DEMANDA. CÀNON I DESPESES D'OPERACIÓ DEL SISTEMA A ABONAR PER L'ATM

- 4.1. L'ATM i la Societat Concessionària pacten una corba contractual de demanda per tota la fase d'explotació del Sistema, incorporada al present Text Refòs dins l'Annex núm. 11, sens perjudici de la seva revisió d'acord amb l'establert al paràgraf següent.

A requeriment de qualsevol de les parts, la corba de demanda contractual continguda a l'Annex núm. 11 podrà ser objecte de revisions quinquennals. A tal efecte, es compararà en cada quinquenni considerat, el creixement percentual previst a la corba de demanda contractual amb l'increment o decrement percentual de validacions de la primera corona del Sistema Tarifari Integrat de la Regió Metropolitana de Barcelona. El creixement de la corba de demanda contractual pel quinquenni següent al considerat, es modificarà en el diferencial percentual de les dues magnituds sotmeses a comparació, limitat amb la capacitat del sistema en explotació en cada moment.

La primera revisió es podrà dur a terme a partir de l'1 de gener de 2013, prenent com a base de revisió el quinquenni iniciat l'1 de gener de 2008.

En virtut de la signatura d'aquest document, la Societat Concessionària accepta la situació actual de traçat i demanda, d'autobusos concurrents amb el Sistema, de velocitat comercial conseqüència de la no optimització de la prioritat semafòrica prevista, i renuncia a l'exercici de qualsevol reclamació per via judicial o administrativa fonamentada en la no remodelació de les línies d'autobusos concurrents amb el Sistema que s'havia de dur a terme per l'ATM de conformitat amb la clàusula 22.3 del Plec de Clàusules Administratives Particulars, en el no assoliment de la velocitat comercial prevista a l'oferta adjudicatària com a conseqüència de la no optimització de la prioritat semafòrica prevista en l'oferta adjudicatària en determinats trams del Sistema o en l'arribada del Sistema Trambaix fins a la parada P-33 (Estació de RENFE de Sant Feliu de Llobregat).



- 4.2. S'adjunta com Annex núm. 11, un quadre en el que es desglossa el cànon, les despeses d'explotació i el benefici industrial del Sistema per cadascuna de les anualitats de la fase d'explotació del Sistema fins a l'1 d'abril de 2032. Les magnituds contingudes a l'Annex núm. 11 tan sols seran susceptibles de modificació bé per un augment del cànon derivat de la introducció d'inversions addicionals al Sistema, o bé per la revisió de les despeses d'explotació del Sistema de conformitat amb l'establert a la clàusula Vuitena. 5 d'aquest Text Refós, i exceptuant els casos particulars regulats als paràgrafs següents.

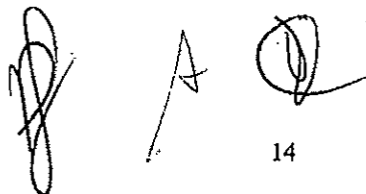
Igualment, en virtut de la signatura d'aquest document, es formalitza per part de la Societat Concessionària una inversió addicional al Sistema consistent en l'adquisició de quatre noves unitats tramviàries de característiques tècniques essencialment idèntiques a les unitats ja operatives per un import global de 12.920.000 euros, IVA exclòs. S'entendrà comprès dintre del mencionat import global pel subministrament de les mencionades quatre unitats tramviàries, el material embarcat, l'assistència tècnica per la direcció del projecte, així com els recanvis de les unitats. Tot l'anterior serà finançat per la Societat Concessionària sense rebre cap compensació econòmica per part de l'Administració pública.

Així mateix s'aprova el pla de millores del sistema de seguretat i control de frau descrit a l'Annex num.12 que la Societat Concessionària implantarà abans del 31 de desembre de 2009 sense cost per a l'ATM.

- 4.3. En el quadre adjuntat com Annex núm. 13, es desglossen les despeses d'explotació i manteniment del Sistema actual; les despeses d'explotació i manteniment per incorporació dels costos de seguretat inclosos al pla de seguretat i lluita contra el frau; així com les despeses resultants d'incorporar quatre noves unitats tramviàries. Les mesures de seguretat incloses en l'Annex núm. 10, podran ser objecte de reforçament en el futur, a petició de la Societat Concessionària i prèvia aprovació del Consell d'Administració de l'ATM, sempre i quan concorrin especials condicions d'inseguretat social o de força major que en justifiquin el reforçament.

Cinquena. ASPECTES JURÍDICS DE LA SOCIETAT CONCESSIONÀRIA

- 5.1. L'ATM autoritza que el capital social de la Societat Concessionària quedi fixat en un import de vint milions d'Euros. Aquest valor es podrà veure temporalment superat amb motiu de l'operació societària posterior prevista a l'apartat 5.2. A aquests efectes, la Societat Concessionària podrà efectuar aquelles operacions mercantils necessàries amb aquesta finalitat.
- 5.2. Els operadors públics Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) i Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A., participaran en el capital de la



societat resultant de la integració de la mercantil OPERADORA DEL TRAMVIA METROPOLITÀ, S.A., amb la companyia TRAMVIA METROPOLITÀ, S.A. Aquesta operació atorgarà als esmentats operadors públics, en conjunt, una participació del 5% en el capital de la Concessionària. A més, els operadors públics esmentats tindran cadascun d'ells una plaça al Consell d'Administració de la Societat Concessionària, òrgan que quedarà ampliat a catorze membres, sens perjudici de la seva participació final al capital social. A aquests efectes, i dins el termini màxim d'un mes a comptar des de la citada operació mercantil d'integració dels operadors públics a la societat TRAMVIA METROPOLITÀ, S.A., la Societat Concessionària, procedirà a designar dins el Consell d'Administració els dos nous Consellers en representació dels dos operadors públics abans referits, fent en conseqüència les modificacions estatutàries que siguin adients.

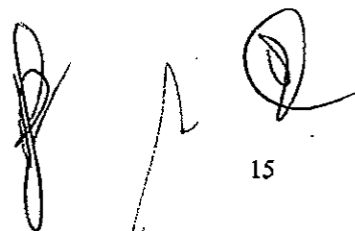
- 5.3. S'aplicaran a la Societat Concessionària les següents normes per extensió del Decret 179/1995, de 13 de juny, pel qual s'aprova el Reglament d'Obres, Activitats i Serveis dels ens locals de Catalunya (ROAS): (a) caldrà la conformitat amb l'ATM per modificar l'objecte social, la xifra de capital social – tret dels casos d'obligació legal i del punt 5.1. precedent -, i l'estructura de l'òrgan d'administració de la Societat Concessionària (b) al Consell d'Administració de la Societat Concessionària hi acudirà un delegat de l'ATM amb veu i sense vot, que haurà de ser convocat a totes les sessions que celebri per tal que tingui validesa, (c) l'ATM té la facultat de fiscalitzar i inspeccionar la comptabilitat i les instal·lacions de la Societat Concessionària, i (d) quan acabi la fase d'explotació del Sistema o les seves eventuais pròrrogues s'aplicarà allò que fixa la clàusula 7.2.2. següent, havent la Societat Concessionària de reintegrar el capital social a cadascun dels socis.

Sisena. ETAPES DE L'EXECUCIÓ DEL CONTRACTE

D'acord amb els termes del Plec de Clàusules Administratives Particulars i de l'acord d'adjudicació, l'execució del contracte relatiu a la redacció del projecte, construcció i explotació del Sistema Trambaix consta de tres etapes diferenciades a complir per la Societat Concessionària:

1. L'elaboració del projecte.
2. L'execució de les obres.
3. L'explotació del Sistema Trambaix.

A data d'avui, la Societat Concessionària ha donat compliment a les dues primeres etapes, sens perjudici d'eventuals projectes modificats o complementaris al Sistema que es puguin aprovar per l'ATM, restant pendent de compliment la fase d'explotació del Sistema Trambaix, de vint-i-cinc (25) anys de durada comptats des del 1 d'abril de 2007, que s'executarà en els termes i condicions continguts en aquest contracte.



Setena. FASE D'EXPLOTACIÓ DEL SISTEMA TRAMBAIX

7.1. El servei d'operació del Sistema Trambaix comprèn, a més de l'explotació del servei de transport, l'explotació dels elements accessoris del Sistema, com ara les operacions de manteniment, neteja i reparació ordinària d'infraestructures, material fix i mòbil del Sistema, la seva promoció pública i la prestació d'assistència en els aspectes tècnics del servei contractat, com l'elaboració d'informes, enquestes i projectes, propostes de millora o modificacions en el servei o les instal·lacions, etc.

7.2. Obligacions de caràcter general de la Societat Concessionària.

La Societat Concessionària prestarà el servei de transport de viatgers amb estricta subjecció al projecte d'explotació aprovat pel Consell d'Administració de l'ATM en data 17 de setembre de 2008, que tindrà valor contractual entre les parts. En l'explotació del Sistema es tindran en compte les normes següents:

1. **Reglament del servei i les potestats de l'Administració.** La reglamentació, la direcció i el control del servei i la reordenació dels serveis concurrents són potestats inalienables de l'Administració. Tanmateix, per la introducció de qualsevol modificació en el pla d'operacions del Sistema (freqüència mínima, horari, nombre de trens, etc.) s'haurà d'escoltar, amb caràcter previ, sense efectes vinculants, a la Societat Concessionària.

2. **Durada de l'explotació.** El termini d'explotació del sistema tramviari serà de vint-i-cinc (25) anys, comptats des de l'1 d'abril de 2007. Una vegada transcorregut el termini d'explotació o, si s'escau, de les prorroques, es posaran a disposició de l'ATM i hi revertiran, o a l'Administració competent que designi el Consell d'Administració de l'ATM, la totalitat de les obres, les instal·lacions i el material mòbil, en un estat de conservació i amb un funcionament adequats. No obstant això, la Societat Concessionària estarà obligada a prestar el servei durant un període màxim de sis mesos addicionals a la data d'acabament del contracte o de les prorroques, si així convingués a l'ATM. En aquest cas, la Societat Concessionària deixarà de percebre el cànon d'amortització.

3. **Regulació de l'ús de les vies.** L'ús de les vies, en principi, serà exclusiu de TRAMVIA METROPOLITÀ, SA o de l'entitat que aquesta empresa designi per a la prestació del servei, d'acord amb el projecte d'explotació.

4. **Cessió i subcontractació del servei.** Queda prohibida la cessió del contracte en aquesta etapa, i també les subcontractacions, excepte les prestacions accessòries, i sense perjudici que tant l'operació com altres prestacions siguin objecte de contractació amb empreses del grup adjudicatari o amb empreses integrades exclusivament per aquelles, en aplicació del que s'estableix en la clàusula 5.1 del Plec de Clàusules Administratives Particulars, en les condicions

establertes en l'oferta.

5. **Resolució del contracte en aquesta etapa.** Són causa de resolució del contracte en aquesta etapa les que enumera l'article 167 de la LCAP i, especialment, la manca d'assoliment durant tres mesos d'una disponibilitat del servei igual o superior al 88 %, tal com s'indica en la clàusula 24.1.c) i d) del Plec, i també les causes específiques que s'esmenten en la clàusula Dotzena d'aquest contracte.

6. **Reversió.** Una vegada transcorregut el termini d'explotació o les pròrrogues, la Societat Concessionària posarà a disposició de l'ATM i hi revertiran, o a l'Administració competent que designi el Consell d'Administració de l'ATM, la totalitat de les obres, les instal·lacions i el material mòbil, en un estat de conservació i amb un funcionament adequats. No obstant això, la Societat Concessionària estarà obligada a prestar el servei durant un període màxim de sis mesos addicionals a la data d'acabament del contracte o de les pròrrogues, si així convingués a l'ATM.

En el termini de temps de l'any anterior a la reversió, i d'acord amb l'article 165.2 de la LCAP, l'òrgan competent de l'ATM adoptarà les disposicions necessàries per tal que el lliurament dels béns i les instal·lacions es verifiqui en les condicions convingudes.

7. **Transparència comptable.** L'ATM tindrà accés a la comptabilitat de la Societat Concessionària, per tal de comprovar la veracitat de les dades que puguin tenir incidència en el compliment d'aquest contracte. Els resultats de les auditories internes o externes hauran de ser comunicats a l'ATM.

7.3. Obligacions de caràcter particular de la Societat Concessionària.

En particular, la Societat Concessionària tindrà les obligacions següents:

1. Formalitzar una inversió addicional consistent en l'adquisició de quatre noves unitats tramviàries de característiques tècniques essencialment idèntiques a les unitats ja operatives, segons l'acord del Consell d'Administració de data 17 de setembre de 2008, que s'incorporaran a l'explotació entre el 31 de desembre de 2010 i el 31 de març de 2011.

2. Mantenir el sistema complet de transport —fins i tot el material mòbil— en bon estat de funcionament fins al termini de l'explotació, i conservar-lo mecànicament en unes condicions que ofereixin seguretat als usuaris, tenint cura dels exteriors i els interiors amb el màxim decòrum i estètica, i complint estrictament les condicions de tipus higiènic —les sanitàries exigibles a qualsevol servei de transport col·lectiu de viatgers—. Tot això, d'acord amb el Plec, i també amb les normes de caràcter general i amb les que pugui dictar

l'autoritat competent amb aquesta finalitat.

3. Conservar i mantenir en correcte estat els abaixadors, les vies, la catenària, els equips de billetatge, la il·luminació de les estacions, etc., en les condicions que s'estableixen en el projecte definitiu d'explotació aprovat per l'ATM el 17 de setembre de 2008.

4. Col·laborar en els programes d'estalvi energètic i reducció d'impacte ambiental en què participi l'ATM.

5. Dotar el material mòbil destinat al servei de totes les condicions i els elements previstos en la normativa aplicable.

6. No gravar ni alienar cap tipus de bé adscrit al servei públic del transport contractat.

7. Contractar les assegurances que siguin necessàries per al sistema complet de transport, incloent-hi el material mòbil, en la forma i les condicions fixades en el projecte d'explotació.

8. Indemnitzar els tercers pels danys que pugui provocar el funcionament del servei per causes imputables a la Societat Concessionària o al personal del servei, amb una indemnitat absoluta de l'ATM.

9. Sotmetre's inexcusablement al sistema de control de màquines cancel·ladores electròniques i de bitlletatge per part de l'ATM.

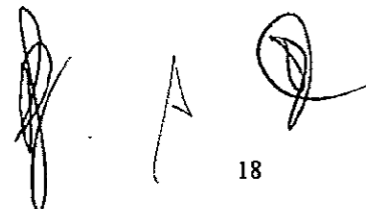
10. Mantenir, si s'escau, la connexió informàtica directa amb els serveis tècnics de l'ATM i assumir les despeses que això generi.

11. Admetre que l'ATM estableixi modalitats tarifàries especials subvencionades per raons d'interès social de manera que es mantingui l'equilibri economico-financer del contracte.

12. Prestar el servei durant un màxim de sis mesos addicionals a la data d'acabament de la fase d'explotació, si l'ATM ho considera oportú. En aquest cas, es consideraran tanmateix prorrogats els drets econòmics de la Societat Concessionària, amb l'única excepció que la tarifa tècnica serà recalculada per eliminació del cànon.

7.4. Drets de la Societat Concessionària.

Per la seva banda, els drets de la Societat Concessionària, deixant de banda els drets que s'estableixen en el Plec i en la legislació vigent, seran els següents:



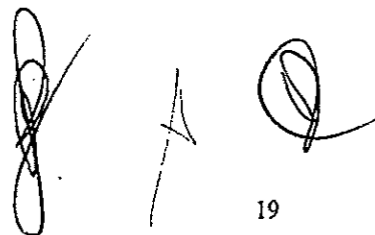
1. Proposar a l'ATM les modificacions que condueixin a una explotació millor del servei.
2. Fixar anuncis publicitaris en els vehicles, (a la part exterior, en les pantalles d'informació interior i en altres llocs de l'interior del vehicle) i en el domini públic del àmbit de les parades, amb el coneixement de l'ATM, i complint les ordenances municipals en aquest sentit.
3. Obtenir l'emparament de l'ATM per al lliure exercici dels seus drets, d'acord amb la legislació aplicable, amb l'objectiu d'evitar que l'explotació sigui pertorbada per competències il·lícites.
4. Desenvolupar millores tecnològiques susceptibles d'aplicació a sistemes tramviaris i/o ferroviaris, tenint dret a la seva explotació econòmica per mitjà de la constitució dels corresponents drets de propietat industrial i/o intel·lectual i la cessió del seu dret d'ús a tercers.

Vuitena. MODIFICACIONS DEL CONTRACTE. REVISIONS DE PREUS

1. Modificacions del contracte, en general, i els seus efectes. S'aplicarà el que disposen els articles 146 i 164 de la LCAP sempre i quan sigui una modificació d'allò expressament establert en aquest Text Refós. Qualsevol modificació de les condicions del contracte l'ha d'acordar l'òrgan de contractació de l'ATM, amb el ple sotmetiment a la LCAP i les disposicions de desenvolupament respectives.

Les modificacions de les circumstàncies establertes en aquest Text Refós, com ara la tarifa, la remodelació o la introducció de serveis de transport concurrents amb el Sistema i la velocitat comercial del Sistema, sempre que es produeixin continuadament i per causa de l'ATM, dels ajuntaments afectats o d'alguna altra administració amb competències sobre el transport públic a la Regió Metropolitana de Barcelona, donaran lloc a una modificació de la corba contractual de demanda, i consegüentment de les bandes corresponents, per tal d'adaptar-la a la demanda real del Sistema si aquesta hagués quedat alterada de manera significativa i substancial des de la data de signatura del present document.

2. Inversions addicionals en obra civil i superestructura ferroviària. Els projectes modificats o complementaris que pugui aprovar en el futur el Consell d'Administració de l'ATM, que impliquin un increment de la inversió, seran abonades directament per l'Administració a la Societat Concessionària després d'haver presentat la certificació facultativa de la seva realització, i l'existència de la consignació pressupostària preceptiva. L'ATM autoritza des d'ara a la Societat Concessionària a cedir a entitats financeres els drets de crèdit que aquesta pugui tenir en front de l'ATM per raó de l'execució dels projectes modificats i complementaris del Sistema que s'aprovin pel Consell d'Administració de l'ATM.



3. Inversions addicionals en material mòbil, cotxeres i tallers, i qualsevol altre concepte d'inversió que no es pugui incloure en l'aportació inicial de l'Administració. Les inversions addicionals que aprovi el Consell d'Administració de l'ATM en un futur, en material mòbil, cotxeres i tallers, i qualsevol altre concepte d'inversió que no es pugui incloure com increment de l'aportació inicial de l'Administració, es transferiran en el cànon corresponent a la inversió directa de l'adjudicatari que figura com a sumand de la tarifa tècnica, incloent-hi, en tot cas, l'increment de costos de finançament que correspongui.

4. Modificacions en la prestació del servei. L'Administració podrà modificar per raons d'interès públic les característiques de la prestació del servei. Quan aquestes modificacions afectin el règim financer del contracte, l'Administració haurà de compensar la Societat Concessionària a fi que aquesta mantingui l'equilibri dels supòsits econòmics que es van considerar bàsics en adjudicar el contracte. El contractista no tindrà dret a cap indemnització quan els acords de modificació que dicti l'Administració no tinguin transcendència econòmica (article 164 LCAP).

5. Revisió de les despeses d'explotació. Els costos d'explotació del servei continguts en l'Annex núm. 11 d'aquest Text Refós es podran revisar anualment, si ho sol·licita qualsevol de les parts, quan es produeixin variacions en el cost del servei d'acord amb la fórmula polinòmica següent:

$$k = 0,5344 \frac{P_t}{P_0} + 0,0705 \frac{E_t}{E_0} + 0,2203 \frac{C_t}{C_0} + 0,1748 \frac{IPC_t}{IPC_0}$$

En la qual:

— P és l'índex d'evolució del cost de personal, que regeix el Conveni Col·lectiu de treball d'empreses de transports mecànics de viatgers de la província de Barcelona.

— E és l'índex d'evolució del cost de l'energia.

— C és l'índex d'evolució del cost de manteniment i de material rodant. Aquest índex es determinarà en un cinquanta per cent per l'índex del cost de revisió de la mà d'obra establert anualment pel Conveni Col·lectiu de la indústria metal·lúrgica de la zona de Barcelona, i en el cinquanta per cent restant per l'aplicació de l'índex de Preus al Consum anual.

— IPC és l'índex de preus al consum.

En tot cas, la revisió sol·licitada es farà efectiva abans del 15 d'abril de cada any i tindrà efectes retroactius des del començament de l'exercici anual corresponent.

Els preus del moment 0 es referiran als de les despeses d'explotació en Euros corrents del 31 de desembre de 2007.

Els índexs s'hauran de referir a xifres objectives d'abast general. Per tant, no

s'acceptaran, amb aquesta finalitat, els que s'extreguin de la comptabilitat de l'empresa interessada.

6. Variacions en la demanda proposada. Cas que futures variacions introduïdes per l'ATM de traçat afectin negativament el nombre de validacions d'una manera significativa, el Consell d'Administració de l'ATM, d'ofici o a instància de la Societat Concessionària, podrà modificar la tarifa tècnica per tal de compensar l'impacte real del canvi de traçat sobre el nombre de validacions, tot això sobre la base de l'estudi pertinent que demostrï la relació de causa i efecte entre el canvi de traçat i l'afectació negativa al nombre de validacions. Fins que no s'aprovi la modificació, la qual tindrà efectes retroactius des del moment en que hagi entrat en servei el nou traçat, continuarà regint la tarifa tècnica aprovada. De la mateixa manera, quan l'ATM consideri que els canvis de traçat poden afavorir significativament l'increment del nombre de validacions, podrà iniciar un expedient de modificació de la tarifa tècnica, amb audiència de la Societat Concessionària als efectes de compensar igualment l'impacte del canvi de traçat sobre el nombre de validacions.

La disminució de les validacions anuals per causes alienes a les esmentades en aquest Text Refós constitueixen una variable que forma part del risc de la Societat Concessionària en la forma prevista en el Plec de Clàusules Administratives, per la qual cosa no tindrà cap repercussió en la tarifa tècnica.

Novena. CONTROL DE QUALITAT DEL SERVEI

L'ATM podrà controlar l'operació i, amb aquest objectiu, podrà inspeccionar en qualsevol moment el servei, les instal·lacions i els locals integrants del Sistema Trambaix.

L'avaluació i el control de qualitat i de capacitat del servei es duran a terme sobre la base dels paràmetres que seguidament definirem, i d'acord amb el càlcul dels indicadors de qualitat del servei recollits a l'Annex núm. 14.

- **Disponibilitat del sistema.** És un indicador de capacitat del sistema per desenvolupar la seva funció durant un temps determinat i en unes condicions i uns rendiments definits. Es mesura com la relació entre els temps de funcionament real i els que s'havien establert prèviament com a programats. S'integrarà en aquest concepte l'avaluació de les pertorbacions de serveis que siguin causades tant per les instal·lacions fixes com pel material mòbil. Pel que fa al material mòbil, la disponibilitat s'avaluarà també basant-se en el compliment de l'oferta programada.

- **Fiabilitat del sistema.** Avalua la qualitat tecnicocomercial tant de les instal·lacions com del material mòbil en comparació amb les condicions tècniques per a les quals van ser projectats. En l'avaluació de fiabilitat es mesuraran les avaries que hagin tingut lloc en un interval de temps determinat o en un nombre determinat de quilòmetres recorreguts, segons el cas.

- **Regularitat del servei.** És un indicador de qualitat del servei prestat que avalua el grau de compliment dels horaris i els intervals de pas.

- **Imatge comercial.** En aquest concepte s'inclouen l'avaluació de l'aspecte general (la il·luminació, l'estat dels plafons informatius, les escales, els ascensors, les màquines expenedores i cancel·ladores) i la neteja de les instal·lacions, el material mòbil i la plataforma tramviària, per tal de mantenir el sistema amb una imatge agradable per als passatgers.

L'incompliment d'aquests paràmetres donarà lloc, sempre que derivi d'una causa imputable a la Societat Concessionària, a les penalitzacions previstes a l'Annex núm. 14.

Els serveis tècnics de l'ATM vetllaran especialment pel compliment dels horaris, pel quilometratge realitzat, per la seguretat del servei, per la neteja del material, per la relació de la Societat Concessionària i els seus empleats amb el públic, per l'autenticitat del billetatge expedit i per qualsevol altre element que pugui implicar un incompliment del contracte.

Desena. SEGUIMENT DEL SERVEI

A requeriment de l'ATM, la Societat Concessionària lliurarà, en suport informàtic, els fulls de ruta diària dels vehicles en servei i un resum que contingui, dia a dia, com a mínim, les dades següents: nombre d'expedicions fetes, quilòmetres, correspondències i nombre total de viatgers desglossat per cada un dels títols de transport existents.

El lliurament de la informació es farà en connexió informàtica directa amb l'ATM, sense perjudici que aquesta entitat pugui dur a terme inspeccions i seguiment del servei en qualsevol moment.

Onzena. COBRAMENT DE TARIFES

La política tarifària i els títols de viatge seran fixats en tot moment per l'ATM.

La Societat Concessionària haurà d'encarregar i costejar l'emissió dels títols de viatge, seguint els models aprovats per l'ATM. Igualment, estarà obligada a la comercialització dels bitllets senzills, les targetes multiviatge i els títols personalitzats que fixi l'ATM, d'acord amb el Plec de Prescripcions Tècniques i l'oferta aprovada per l'ATM, mitjançant la utilització de màquines automàtiques i vendes directes, o per establiments col·laboradors.

Els vehicles disposaran de cancel·ladores automàtiques que controlaran el nombre de viatgers que utilitza el servei i que l'ATM podrà inspeccionar directament. Les

cancel·ladores compliran els requisits tècnics que en aquest sentit fixi l'ATM.

La Societat Concessionària ha de controlar que els passatgers disposin del títol de viatge cancel·lat. Si no és així, l'infractor ha d'abonar l'import que assenyali el departament competent en matèries de infraestructures i serveis del transport, de conformitat amb allò previst a la Llei 4/2006, de 31 de març, en virtut del qual s'aprova la Llei Ferroviària.

Dotzena. RESOLUCIÓ DEL CONTRACTE

Són causes de resolució del contracte, a més a més de les que es preveuen en els articles 112 i 168 de la LCAP, les següents:

- a) L'incompliment molt greu dels requisits de qualitat consignats en el projecte d'explotació definitiu aprovat per l'ATM.
- b) La negligència molt greu en el compliment de les obligacions de l'entitat operadora pel que fa a policia de ferrocarrils, i també pel que fa a la prestació del servei.
- c) La descurança molt greu en la conservació de les construccions, les instal·lacions, les dependències i el material mòbil, o el funcionament molt defectuós del servei.
- d) L'incompliment dels límits tarifaris establerts i la desobediència reiterada de l'entitat operadora envers l'autoritat que exerceix les funcions de control i inspecció del servei.
- e) Els supòsits de força major que impedeixin d'una manera continuada la prestació del servei.
- f) La demora durant un període de més de vuit mesos en el pagament de les anualitats de la subvenció de capital i de la resta de les compensacions acordades com a mitjà de finançament del projecte.
- g) El fet que no s'assoleixi, durant tres mesos consecutius, una disponibilitat de servei igual o superior al 88 %.

L'incompliment per causes imputables a la Societat Concessionària de qualsevol dels terminis i les obligacions contractualment assenyalades serà causa d'imposició de les penalitats o sancions previstes en els articles 96 de la LCAP i 172 de la Llei d'ordenació dels transports terrestres.

Els efectes de la resolució del contracte seran els que determina aquest contracte i els articles 114 (en general), i 170 (gestió del servei) de la Llei 13/1995.

Quan sigui procedent la resolució del contracte en l'etapa de prestació del servei tramviari i amb independència de la penalitat que hagi de suportar l'Adjudicatària,

L'ATM abonarà a aquella l'import de les obres, el material mòbil i les instal·lacions executades, pendents de pagament en el moment de la resolució, així com les despeses de finançament i les despeses que sigui inevitable satisfer a partir d'aquest moment per liquidar el sistema de finançament. A més a més, quan la resolució fos per desistiment de l'ATM, la Societat Concessionària percebrà el guany cessant previst en el cas de rescat.

En els supòsits d'incompliment previstos en l'article 167 de la LCAP, podrà tenir lloc la intervenció de la Societat Concessionària.

Tretzena. RESCAT DE LA GESTIÓ DEL SERVEI

L'ATM podrà exercitar el rescat del servei quan, per raons d'interès públic, fos oportú gestionar-lo directament, sempre que hagin transcorregut un mínim de 8 anys des de l'inici de l'explotació.

L'ATM abonarà, en aquest cas, a la concessionària, el preu de les obres, les instal·lacions i el material mòbil que hagin de ser transferits a l'ATM i l'amortització dels quals estigui pendent també li abonarà les despeses de finançament i aquelles altres en les quals sigui inevitable incórrer a partir del moment del rescat com a conseqüència de la liquidació o cancel·lació del sistema de finançament que s'hagi posat en pràctica per dur a terme el projecte.

D'acord amb el que s'estableix en la clàusula anterior, el rescat del servei d'explotació de transport no es podrà produir sense la cancel·lació simultània i l'amortització definitiva de la inversió realitzada per dur a terme les obres i la resta de les inversions pendents d'amortització realitzades per la societat adjudicatària.

També, la societat operadora tindrà dret a percebre el guany cessant corresponent al període d'operació pendent de venciment a la data del rescat, d'acord amb l'article 170.4 de la LCAP.

Catorzena. NORMES SUPLETÒRIES AMB RELACIÓ AL COMPLIMENT DEL CONTRACTE

Sense perjudici del que s'estableix en el Plec de Clàusules Administratives Particulars, i d'acord amb la clàusula 22.4 d'aquest mateix Plec, s'aplicaran les normes generals i particulars pel que fa al compliment, l'execució, la modificació i l'extinció dels contractes establertes en la Llei de contractes de les administracions públiques amb relació a les figures contractuals aplicables en cadascuna de les etapes en la forma que s'indica en la clàusula segona d'aquest contracte.

Quinzena. NATURALESA DEL CONTRACTE

L'entitat Tramvia Metropolità, SA presta la seva conformitat al contracte, del qual formen part el Plec de Clàusules Administratives Particulars i el Plec de Condicions Tècniques Particulars, i se sotmet, en allò que s'hi hagi establert, als preceptes de la Llei de contractes de les administracions públiques 13/1995 i al Reial decret 390/1996, d'1 de maig, de desenvolupament parcial de la Llei esmentada, i, en la mesura que no s'hi oposin, al Reglament general de contractació d'obres de l'Estat, a la Llei i el Reglament d'ordenació dels transports terrestres i a la resta de disposicions concordades de caràcter administratiu; i, si no es pot, a les normes de dret privat.

Aquest contracte té caràcter administratiu, i totes les qüestions que sorgeixin com a conseqüència de la seva interpretació, modificació, resolució i efectes les resoldrà l'òrgan de contractació de l'ATM o l'òrgan en qui delegui aquesta entitat, per a la qual cosa esgotarà els actes que es dictin per la via administrativa, i, per tant, es podran recórrer per la via contenciosa administrativa davant els tribunals d'aquesta jurisdicció amb seu a Barcelona.

Setzena. REGULARITZACIÓ DE LA FIANÇA

D'acord amb allò establert a l'article 43 de la Llei de contractes de les administracions públiques 13/1995, i atès allò disposat a l'article 38 de referida Llei, mitjançant la signatura del present contracte es procedeix a regularitzar la fiança definitiva, la qual s'estableix en la quantitat de 542.826,81 Euros, la qual serà constituïda per part de TRAMVIA METROPOLITÀ, S.A. per qualsevol dels mitjans previstos a la Llei esmentada i lliurada a l'ATM dins el termini improrrogable dels 15 dies següents a la data de la signatura del present contracte.

Dissetena. DATA D'EFFECTES DEL PRESENT TEXT REFÓS

Les parts acorden que el present Text Refós tindrà efectes a partir del dia 1 d'abril de 2009.

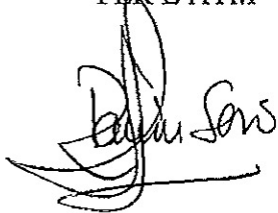
La regularització de les liquidacions corresponents a les anualitats 2007 i 2008 s'efectuarà al llarg de l'any 2009, així com la del primer trimestre de 2009.

Mitjançant la signatura del present Text Refós la Societat Concessionària es considera totalment satisfeta per tots els conceptes que li pugin ser exigibles a l'ATM amb anterioritat a la signatura del mateix, renunciant a l'exercici de qualsevol acció legal contra l'ATM.

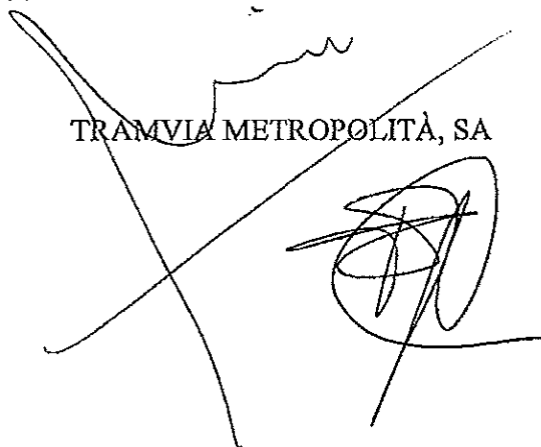
TRAMVIA METROPOLITÀ, S.A. manifesta que per a l'efectivitat del present text refós requereix del consentiment del Banc Europeu d'Inversions i de la majoria qualificada de les entitats del sindicat bancari finançador, en procés d'obtenció.

I perquè quedi constància de tot el que s'ha acordat, se signa aquest contracte per duplicat, a la ciutat de Barcelona, el 16 de març de 2009.

PER L'ATM

Handwritten signature of Daniel Sans, written in dark ink.

TRAMVIA METROPOLITÀ, SA

Handwritten signature of Tramvia Metropolità, SA, written in dark ink. The signature is stylized and includes a large circular flourish.