

# **PRESSUPOST 2016 DE TMB**

**Consell d'Administració de  
TMB**

**27 de gener de 2016**

## ÍNDEX

<b>1. Introducció .....</b>	<b>2</b>
<b>2. Principals fites del Pressupost 2016 .....</b>	<b>11</b>
<b>3. Compte de Resultats 2016.....</b>	<b>19</b>
<b>4. Criteris i hipòtesis pressupostàries 2016.....</b>	<b>20</b>
<b>5. Detall d'ingressos 2016.....</b>	<b>21</b>
<b>6. Inversions 2016.....</b>	<b>22</b>
<b>7. Pressupost total – Ingressos i Despeses 2016 .....</b>	<b>23</b>
<b>8. Resum de Necessitats a subvencionar i finançament 2016 .....</b>	<b>24</b>

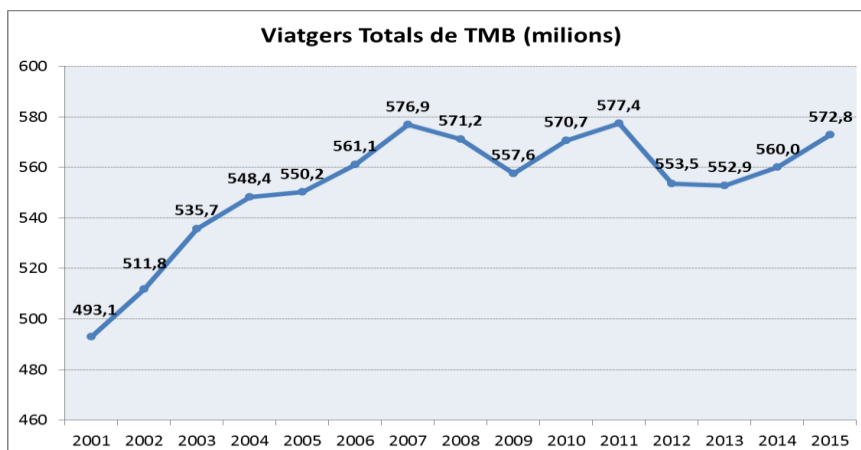
## 1.1 Antecedents

La crisi econòmica, iniciada l'any 2008, ha tingut una enorme incidència en el sistema de transport públic, que ha comportat, entre d'altres aspectes, una reducció de la demanda, una aposta de les Administracions consorciades potenciant l'ús de títols socials altament bonificats, i una disminució de l'aportació de l'Administració General de l'Estat al sistema de transport públic de l'àrea de Barcelona, que ha passat de 150 milions d'euros l'any 2010 a 98 milions d'euros l'any 2015.

En aquest escenari, **el principal repte de les empreses de transport ha estat el de mantenir el nivell de qualitat assolit en aquest període**, amb una menor disposició de recursos per al finançament del sistema. Per aquest motiu les empreses de transport, i en concret TMB, va haver de fer importants ajustaments en la contenció de les despeses, millorant l'eficiència i la productivitat, de tal manera que la qualitat del servei no es veïés afectada per aquesta menor disposició de recursos del sistema.

Des de l'any 2009 TMB ha estat aplicant contenció a la seva actuació, seguint el criteri d'ajustar el màxim possible per poder fer estalvis respecte de la xifra aprovada en Contractes-Programa. **En el període 2009-2013 TMB ha estalviat**, és a dir, no va gastar allò que estava previst en Contracte-Programa, **per un import de 24 milions d'euros. A l'any 2014**, primer any del Contracte-Programa ATM-TMB 2014-2017 signat al novembre de 2014, **TMB va registrar unes necessitats inferiors a les previstes per import de 2,7 milions d'euros**, i sense comptar ni el renting ni el Cànon de la L9, les necessitats a subvencionar van ser inferiors en 4,5 milions d'euros. L'any 2015 també es preveu un tancament per sota de les necessitats previstes al CP.

En els últims anys, i com a conseqüència de la crisi econòmica, TMB ha tingut disminucions de demanda els anys 2008 i 2009, tornant a recuperar-se en el període 2010-2011 per **1) els increments de l'oferta de Metro, amb el funcionament complet del primer tram de la L9/L10 i les extensions de L2 i L5, 2) la demanda provinent de la xarxa en obres de Renfe, 3) l'increment de la vigilància i campanyes publicitàries per dissuadir accions de frau, etc.** La demanda va tornar a baixar en el període 2012-2013 per la persistència de la crisi econòmica, en canvi a l'any 2014, coincidint amb una millora de la situació econòmica per primera vegada des de l'inici de la crisi, es mostra un canvi en la tendència al créixer la demanda en un 1,30% respecte la xifra de l'any 2013, que s'ha consolidat aquest any 2015 amb un increment del 2,3%.



Pel que fa al Finançament, cal recordar que el servei públic que presta TMB es finança bàsicament dels ingressos tarifaris i de les aportacions que realitzen les Administracions Públiques. Durant els últims anys el finançament per part de les Administracions Públiques ha passat de representar un 50% a l'inici de la dècada a més d'un 55% en els darrers anys. Aquest important esforç que han fet les Administracions no ha pogut tenir continuïtat en el temps degut a la crisi econòmica, i ha provocat que **a partir de l'any 2009 el sistema s'hagi hagut d'endeutar per poder mantenir els nivells de qualitat assolits en els anys previs a la crisi.**

Atès que aquest deute posava en risc la viabilitat i continuïtat del propi servei de transport públic, el 17 de febrer de 2014, en el Consell d'Administració de l'ATM de Barcelona, es va signar el **"Pacte metropolità pel transport públic entre la Generalitat de Catalunya, l'Ajuntament de Barcelona i l'Àrea Metropolitana de Barcelona relatiu al finançament del sistema de transport públic gestionat per l'Autoritat del Transport Metropolità"**.

Per assolir el Pacte metropolità pel transport públic, les Administracions fundadores de l'ATM van definir les següents línies d'actuació:

1. Redacció d'un pla de sanejament del deute existent que recuperi l'equilibri entre els ingressos i els costos del sistema.
2. Augment de les aportacions econòmiques de les Administracions Consorciades durant els propers tres anys, per tal d'arribar a l'equilibri econòmic del sistema l'any 2017.
3. Els nous serveis que es posin en marxa en un futur hauran de preveure la seva sostenibilitat econòmica a partir de les noves aportacions al sistema.
4. Dissenyar noves mesures d'estalvi per als operadors públics amb el compromís de reduir l'endeutament del sistema a curt termini.
5. Confeccionar un pla d'estímul de la demanda que estableixi a partir del 2015 una millora del model tarifari amb la implantació de la T-Mobilitat, de tal manera que les aportacions dels usuaris via tarifes no superin el 50% del cost total del sistema.
6. Introduir criteris ambientals que penalitzin econòmicament el transport privat.
7. Manteniment de la tarifació social existent.

#### **Consell d'Administració de l'ATM de 6 de març de 2014.**

**El Consell d'Administració de l'ATM de 6 de març de 2014 va aprovar el Pla Marc 2014-2031 del Sanejament financer del Sistema de Transport Públic i de refinançament del deute** generat pel desequilibri entre les necessitats del Sistema i les aportacions de les Administracions en el període 2009-2013. Aquest Pla Marc aprovat tenia **dos objectius fonamentals:**

- **Equilibrar les necessitats corrents del sistema i les aportacions de les Administracions en el període 2014-2016**, a través d'un augment d'aportacions de les administracions, d'un estímul de la demanda, i finalment d'una millora en l'eficiència de la despesa del sistema.

- **Refinanciar amb les entitats financeres l'endeutament del Sistema en el període 2014-2031.**

En la mateixa sessió **es van aprovar igualment les bases per a la redacció del Pla Quadriennal de Finançament 2014-2017 amb les Administracions, i dels Contractes-Programa 2014-2017 amb els operadors de transport.**

A partir del 6 de març de 2014 **l'ATM va liderar les negociacions amb les Entitats Financeres** per al sanejament del deute, **amb la col·laboració de TMB** al ser l'empresa que ha suportat el pes de l'endeutament del sistema. Així mateix, **l'ATM va negociar amb els operadors el contingut dels Contractes-Programa per al període 2014-2017.**

Com a conseqüència de tot això, **durant la primera setmana del mes de novembre es varen formalitzar els següents convenis**, una vegada havien estat aprovats prèviament pel Consell d'Administració de l'ATM de 28 d'octubre de 2014:

- **El Contracte de refinancament i sanejament financer del sistema amb les Entitats Financeres** per un import de 472 milions d'euros, entre l'ATM, TMB i les entitats financeres.
- **El Conveni de Finançament entre l'ATM i les Administracions Consorciades per al període 2014-2017**, i que recull el compromís d'aportacions de les Administracions, tant per atendre les necessitats corrents de cada exercici com el servei del deute fins a l'any 2031, derivat del Contracte de refinancament del deute.
- **El Contracte-Programa 2014-2017 i el sanejament financer del període 2014-2031 entre l'ATM i TMB**, que defineix un marc estable de finançament de les necessitats pel període 2014-2017 pel que fa al sistema de transport, i la gestió de l'endeutament del sistema a través de TMB, i que ha de garantir els recursos per poder fer front a totes les obligacions derivades d'aquest endeutament.
- **L'Acord de Compromís de finançament del Sistema de Transport en el període 2014-2031 entre l'ATM i TMB, en execució del Pla Marc 2014-2031.** Bàsicament recull que, atès que TMB assumeix el deute del Sistema, en el cas que el nivell d'endeutament assumit per TMB suposi algun problema en l'operativa ordinària, l'ATM es compromet a resoldre-ho. I si en el futur el Sistema necessita més endeutament, l'ATM es compromet a fer el possible per a no repercutir-lo a TMB.

### **Contracte-Programa ATM-TMB 2014-2017**

L'objecte principal del Contracte Programa signat entre l'ATM i TMB és el de recollir les condicions de finançament del transport regular de viatgers de TMB.

Els objectius principals d'aquest Contracte-Programa són:

- a) Definir un marc estable de finançament del servei regular de transport públic.
- b) Definir un marc estable de gestió de l'endeutament del sistema a través de TMB, que esdevé l'instrument per refinanciar-lo, i garantir la capacitat financera de TMB per fer front a totes les obligacions derivades d'aquest endeutament.

- c) Garantir un servei de transport públic com a mitjà per atendre les necessitats de mobilitat i millorar el seu nivell d'eficiència.

El Contracte-Programa preveu una subvenció corrent màxima de l'ATM per al conjunt del període 2014-2017 per un import de 1.293.682 milers d'euros, que inclou 3.139 milers d'euros d'aportació diferida de l'ATM. Aquest volum de subvencions té com objectiu, entre d'altres, garantir l'equilibri dels comptes anuals de TMB (Resultat de l'exercici).

El detall de les subvencions corrents de TMB es desagrega de la següent manera:

<i>(Xifres en Milers d'euros)</i>	2014	2015	2016	2017	TOTAL
Resultat de l'exercici (abans de subvencions ATM Pla Marc i interessos de l'operació d'endeutament)	334.063	313.724	313.472	316.565	1.277.824
Resta de conceptes	1.752	7.173	1.867	1.927	12.719
<b>SUBVENCIONS ATM AL SERVEI</b>	<b>335.815</b>	<b>320.897</b>	<b>315.339</b>	<b>318.492</b>	<b>1.290.543</b>
Aportació diferida ATM (2017-2022)	0	0	0	3.139	3.139
<b>TOTAL SUBVENCIÓ CORRENT ATM</b>	<b>335.815</b>	<b>320.897</b>	<b>315.339</b>	<b>321.631</b>	<b>1.293.682</b>

Adicionalment, l'ATM va reconèixer a TMB, com a necessitats de l'any 2014, les majors despeses financeres derivades de l'operació de refinançament i sanejament financer del sistema, no incloses al servei del deute previst al pacte cinquè del Contracte-Programa. L'import previst d'aquestes despeses era de 3.220 milers d'euros, incloent-hi la comissió d'obertura.

Les necessitats a subvencionar del Contracte-Programa inclouen l'impacte de l'entrada en servei del Tram I de la Línia 9 de Metro a partir de l'any 2016. Per a l'exercici 2017 la subvenció per despesa corrent s'actualitzarà d'acord amb la variació de l'IPC de l'exercici (a efectes d'estimació s'ha considerat de l'1%).

Segons el que estableix l'Acord Marc 2014-2031 aprovat per l'ATM, s'ha considerat que en tots els exercicis del Contracte Programa es manté constant el Cànon Ferroviari del 2013 per la Línia 9. L'aportació per aquest concepte és de 52,901 M€, i el Contracte-Programa preveu que qualsevol modificació d'aquest import haurà de comportar el corresponent ajust en l'aportació per part de la Generalitat de Catalunya.

D'altra banda, el Contracte-Programa ATM-TMB regula totes les obligacions derivades del "Contracte de Refinançament i Sanejament Financer del Sistema de Transport" fins a l'any 2031. Aquest Contracte defineix els drets i les obligacions derivades de la concessió d'un crèdit de 472,3 M € a FMB (Ferrocarril Metropolità de Barcelona), que actua com a instrument financer del Sistema. L'objectiu d'aquesta operació és refinançar l'endeutament acumulat al Sistema de Transport fins l'any 2013 i cobrir les insuficiències d'aportacions del període 2014-2016, previstes en el Pla Marc aprovat per l'ATM.

En aquest sentit, l'ATM es compromet a abonar a FMB una subvenció 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-hi les amortitzacions del capital principal, interessos i qualsevol altra despesa financera que es derivi d'aquesta operació.

### **Consell d'Administració de l'ATM de 12 de desembre de 2014.**

**El Consell d'Administració de l'ATM de data 12 de desembre** de 2014 va aprovar la **congelació de tarifes** corresponents a l'any 2015, així com la **reducció del preu del títol de transport T-10** i els títols que es fixen en funció del seu preu (la T-trimestre per a persones en atur i la T70/90 per a famílies nombroses i monoparentals). Aquestes dues actuacions suposen un menyscapte de 18,120 milions € pel Sistema de Transport, **dels quals 10,511 milions corresponen directament a la xifra d'ingressos tarifaris prevista de TMB.**

En conseqüència, **el mateix Consell va aprovar un augment d'aportacions de les Administracions Consorciades per a l'any 2015**, per un import equivalent, per tal de compensar el menyscapte que suposarà aquestes dues actuacions, respecte al que es preveia en els Plans quadriennals 2014-2017 i al Conveni de finançament 2014-2017 entre l'ATM i les Administracions Consorciades, en execució del Pla Marc 2014-2031 aprovat pel Consell d'Administració de l'ATM de 6 de març de 2014.

L'acord estableix que les aportacions de les Administracions seran constants per a l'any 2016, a partir del qual s'actualitzaran conforme a l'IPC.

**Adicionalment, el mateix Consell d'Administració de l'ATM del dia 12 de desembre també va aprovar**, dins les modificacions del pressupost ATM de l'any 2015, **una aportació addicional per a TMB per import de 7,110 milions € per poder fer front a les necessitats derivades de l'increment d'oferta d'autobús.** El cost d'aquesta actuació serà assumit íntegrament per l'administració que ha instat aquesta actuació, que en aquest cas és l'Ajuntament de Barcelona, tal i com preveu el Pla quadriennal ATM-TMB 2014-2017 i el Conveni de Finançament 2014-2017 entre l'ATM i les Administracions Consorciades.

### **Consell d'Administració de l'ATM de 22 d'abril de 2015**

Com a conseqüència dels acords presos per part del Consell d'Administració de l'ATM de 12 de desembre de 2014, **en data 22 d'abril de 2015 el Consell d'Administració de l'ATM va aprovar l'actualització de les variables bàsiques del Contracte-Programa ATM-TMB per al període 2015-2017:** ingressos tarifaris previstos i subvenció per despesa corrent, tal i com recull el següent quadre:

**ACTUALITZACIÓ DE LES XIFRES DEL CONTRACTE-PROGRAMA ATM-TMB**  
(Segons Acords dels Consells d'Administració ATM de 12/12/2014 i de 22/04/2015)

(Xifres en milers d'euros)	2014	2015	2016	2017	TOTAL
<b>INGRESSOS TARIFARIS C-P (5/11/2014)</b>	<b>370.946,00</b>	<b>385.864,00</b>	<b>405.761,00</b>	<b>421.888,00</b>	<b>1.584.459,00</b>
· Efecte Congelació Tarifes		-4.260,31	-4.260,31	-4.302,92	-12.823,54
· Efecte Disminució preu T-10		-6.250,65	-6.250,65	-6.313,16	-18.814,46
· Majors Ingressos Pla de Busos		756,90	756,90	764,47	2.278,27
<b>NOUS INGRESSOS TARIFARIS C-P</b>	<b>370.946,00</b>	<b>376.109,94</b>	<b>396.006,94</b>	<b>412.036,39</b>	<b>1.555.099,27</b>
<b>SUBVENCIÓ ATM C-P (5/11/2014)</b>	<b>335.815,00</b>	<b>320.897,00</b>	<b>315.339,00</b>	<b>318.492,39</b>	<b>1.290.543,39</b>
· Efecte Congelació Tarifes		4.260,31	4.260,31	4.302,92	12.823,54
· Efecte Disminució preu T-10		6.250,65	6.250,65	6.313,16	18.814,46
· Efecte Net Pla de Busos		7.110,34	7.110,34	7.181,45	21.402,13
<b>NOVA SUBVENCIÓ ATM C-P (1)</b>	<b>335.815,00</b>	<b>338.518,30</b>	<b>332.960,30</b>	<b>336.289,92</b>	<b>1.343.583,52</b>
<b>RECURSOS DISPONIBLES</b>	<b>706.761,00</b>	<b>714.628,24</b>	<b>728.967,24</b>	<b>748.326,31</b>	<b>2.898.682,79</b>

(1) No inclou la subvenció prevista a la clàusula 5ª del C-P en relació a l'operació de sanejament del deute.

### **Consell d'Administració de l'ATM de 23 de desembre de 2015**

El Consell d'Administració de l'ATM de data 23 de desembre de 2015 va aprovar la congelació de tarifes corresponents a l'any 2016, així com l'ajust del preu de la targeta T-MES de 2 a 6 zones a la T-50/30 de 2 a 6 zones, eliminant aquest darrer títol de transport al disposar d'un títol amb més prestacions al mateix preu. Al mateix temps, el Consell d'Administració de l'ATM també va aprovar l'ampliació de l'edat d'utilització de la targeta T-12 fins als 14 anys inclosos, a partir de l'1 de gener de 2016.

El Consell d'Administració va aprovar la pròrroga del pressupost 2015, donat que la Generalitat de Catalunya ha prorrogat també el seu pressupost, i va autoritzar el seu director general per a modificar el pressupost prorrogat per tal d'incorporar les aportacions de les Administracions derivades de la implantació de la política tarifària de l'any 2016, que s'ha esmentat en el punt anterior. Igualment, el Consell va encarregar al seu director general la modificació del Conveni de Finançament 2014-2017 entre l'ATM i les Administracions Consorciades, així com dels Contractes-Programa 2014-2017 entre l'ATM i els diferents operadors.

Els acords presos pel Consell de l'ATM preveuen per a la totalitat del Sistema que, pel que fa l'any 2016, aquestes mesures es financin d'una banda, amb unes majors aportacions de les Administracions Consorciades per import de 7,954 milions d'euros, i d'altra banda, a través dels romanents de l'any 2015. L'acord també preveu que a finals de l'any 2016 s'avaluarà l'evolució de les magnituds de demanda i recaptació del sistema de transport públic integrat i s'ajustarà l'aportació addicional de les Administracions Consorciades de l'any 2017 a les necessitats reals de finançament.

Concretament, en el cas de TMB aquestes mesures suposen un menyscapte de 12,306 milions € respecte la recaptació prevista de l'any 2016, que es finançarà a través d'unes majors aportacions de l'ATM per import de 4,663 milions € i la resta es finançarà a través dels romanents dels anys 2015 i 2014.



En conseqüència, el quadre actualitzat del Contracte Programa ATM-TMB 2014-2017, pel que fa als ingressos tarifaris previstos i subvenció per despesa corrent, quedaria de la següent manera:

**ACTUALITZACIÓ DE LES XIFRES DEL CONTRACTE-PROGRAMA ATM-TMB**  
(Segons Acords dels Consells d'Administració ATM de 23/12/2015)

(Xifres en milers d'euros)	2014	2015	2016	2017	TOTAL
<b>INGRESSOS TARIFARIS C-P (5/11/2014)</b>	<b>370.946,00</b>	<b>385.864,00</b>	<b>405.761,00</b>	<b>421.888,00</b>	<b>1.584.459,00</b>
Política Tarifaria 2015		-9.753,97	-9.753,97	-9.851,51	-29.359,45
· Efecte Congelació Tarifes		-4.260,31	-4.260,31	-4.302,92	-12.823,55
· Efecte Disminució preu T-10		-6.250,65	-6.250,65	-6.313,16	-18.814,46
· Majors Ingressos Pla de Busos		757,00	757,00	764,57	2.278,57
Política Tarifaria 2016			-12.305,76	-12.428,82	-24.734,58
<b>NOUS INGRESSOS TARIFARIS C-P</b>	<b>370.946,00</b>	<b>376.110,03</b>	<b>383.701,27</b>	<b>399.607,67</b>	<b>1.530.364,98</b>
<b>SUBVENCIÓ ATM C-P (5/11/2014)</b>	<b>335.815,00</b>	<b>320.897,00</b>	<b>315.339,00</b>	<b>318.492,39</b>	<b>1.290.543,39</b>
Política Tarifaria 2015		16.296,97	17.621,31	17.797,52	51.715,81
· Efecte Congelació Tarifes		4.260,31	4.260,31	4.302,92	12.823,55
· Efecte Disminució preu T-10		6.250,65	6.250,65	6.313,16	18.814,46
· Efecte Net Pla de Busos		5.786,00	7.110,34	7.181,45	20.077,79
Política Tarifaria 2016			12.305,76	12.428,82	24.734,58
· Subvencions addicionals AA.PP			4.663,46		
· Resta d'aportacions (1)			7.642,30		
<b>NOVA SUBVENCIÓ ATM C-P (2)</b>	<b>335.815,00</b>	<b>337.193,97</b>	<b>345.266,07</b>	<b>348.718,73</b>	<b>1.366.993,77</b>
<b>RECURSOS DISPONIBLES</b>	<b>706.761,00</b>	<b>713.304,00</b>	<b>728.967,34</b>	<b>748.326,41</b>	<b>2.897.358,75</b>

(1) L'aportació addicional necessària per a cobrir les majors necessitats es cobriran amb l'excedent d'ingressos del 2015, en cas que no fos suficient s'utilitzaria el fons de reserva obtingut el 2014 per l'operador, i en cas que no fos suficient, es cobriria amb el fons de reserva obtingut el 2014 pel Sistema ATM.

(2) No inclou la subvenció prevista a la clàusula 5ª del C-P en relació a l'operació de sanejament del deute.

El balanç de les polítiques tarifàries dels exercicis 2015 i 2016, juntament amb el pla de millora de Bus, suposen un increment d'aportacions de les Administracions de més de 76 milions d'euros a TMB en el Contracte Programa 2014-2017. D'aquest import, 56 milions d'euros correspon al que s'han estalviat els usuaris en despesa de transport.

## Pressupost 2016

**Les necessitats a subvencionar del Compte de Resultats de TMB de l'exercici 2016**, sense tenir en compte el rènting de trens ni el cànon ferroviari de la Línia 9, ja que són variables que no depenen de la gestió directa de TMB, **disminueixen en un 1,94% respecte al pressupost operatiu de 2015 (4.268 milers d'euros)**. Els **ingressos d'explotació creixen en un 2,55%** i les **despeses d'explotació augmenten en un 2,58%**, és a dir **14.036 milers d'euros respecte al pressupost 2015**, principalment degut a les noves despeses derivades de la posada en servei del Tram I de la Línia 9 durant el mes de febrer de 2016.

Aquest pressupost continua recollint la xifra de Cànon a pagar a IFERCAT prevista al Pla Marc inicial per import de 52,901 milions d'euros, per tant, no recull cap increment del cànon del Tram IV, sabent que tant al 2014 com al 2015 ha estat superior al previst; ni tampoc s'ha considerat cap estimació del cànon del nou tram de la Línia 9.

D'altra banda, tampoc s'ha considerat a les necessitats cap efecte de la decisió presa per l'Ajuntament de Barcelona en relació a l'increment de la T-12 dels 14 als 15 anys.

Pel que fa al capítol d'inversions, **el pressupost 2016 contempla una inversió de millora de bus per import de 18.247 milers d'euros destinada a la compra de nous autobusos, amb l'objectiu d'incrementar la inversió a mínims que s'estava realitzant i poder actualitzar l'edat mitjana de la flota als nivells existents previs a la crisi econòmica.**

**Les necessitats totals a subvencionar de l'any 2016, per import de 363.075 milers d'euros, es finançaran en un 94% via aportacions pressupostàries de l'ATM, i en un 6% via endeutament i romanents dels anys 2014 i 2015, tal i com es recull en el quadre de la pàgina 24.**

# NECESSITATS TOTALS TMB

milers d'euros

	PRESSUPOST 2015 (1)	PRESSUPOST 2016 (2)	Variació (2) s/ (1)	% ▲
<b>INGRESSOS</b>				
Vendes Brutes	379.579	391.254	11.675	3,08%
Comissions i Ràpels	-12.025	-12.953	-928	7,72%
Bossa ATM	4.919	5.400	481	9,78%
Vendes netes	372.473	383.701	11.228	3,01%
Accessoris a l'explotació	21.132	20.203	-929	-4,40%
Ingressos per pensions	1.103	1.103	0	0,00%
Subvencions especials	9.260	9.249	-11	-0,12%
<b>TOTAL INGRESSOS</b>	<b>403.968</b>	<b>414.257</b>	<b>10.289</b>	<b>2,55%</b>
<b>DESPESES D'EXPLOTACIÓ</b>				
Aprovisionaments	18.227	19.559	1.332	7,31%
Energia i carburants	50.902	50.119	-783	-1,54%
Personal Operatiu	374.443	379.252	4.809	1,28%
Pensions	1.103	1.103	0	0,00%
Serveis Exteriors	95.906	105.965	10.059	10,49%
Tributs i provisions	3.052	1.670	-1.382	-45,28%
<b>TOTAL DESPESES D'EXPLOTACIÓ</b>	<b>543.633</b>	<b>557.669</b>	<b>14.036</b>	<b>2,58%</b>
<b>RESULTAT BRUT D'EXPLOTACIÓ</b>	<b>139.665</b>	<b>143.412</b>	<b>3.747</b>	<b>2,68%</b>
Amortitzacions	68.735	64.068	-4.667	-6,79%
Subvencions en capital	-10.037	-10.446	-409	4,07%
<b>Amortització Neta</b>	<b>58.698</b>	<b>53.622</b>	<b>-5.076</b>	<b>-8,65%</b>
<b>RESULTAT NET D'EXPLOTACIÓ</b>	<b>198.363</b>	<b>197.035</b>	<b>-1.328</b>	<b>-0,67%</b>
Despeses Financeres	21.208	18.268	-2.940	-13,86%
<b>RESULTAT NET (Sense Renting ni Cànon)</b>	<b>219.571</b>	<b>215.303</b>	<b>-4.268</b>	<b>-1,94%</b>
Renting de trens	74.486	74.757	271	0,36%
Cànon lfercat L9	52.901	52.901	0	0,00%
<b>RESULTAT NET ABANS DE SUBVENCIONS</b>	<b>346.958</b>	<b>342.961</b>	<b>-3.997</b>	<b>-1,15%</b>
Inversió Millora de Bus	0	18.247	18.247	n.a.
Pensions	5.365	0	-5.365	-100,00%
Amortització leasing 6 trens S 9000	1.808	1.867	59	3,26%
<b>Total altres conceptes</b>	<b>7.173</b>	<b>20.114</b>	<b>12.941</b>	<b>180,41%</b>
<b>NECESSITATS A SUBVENCIONAR</b>	<b>354.131</b>	<b>363.075</b>	<b>8.944</b>	<b>2,53%</b>

## 2.1 Principals objectius

L'objectiu de TMB per al pressupost 2016 serà, sens dubte, el manteniment de la qualitat i el nivell de servei que s'ha assolit els darrers anys, per tal de garantir una mobilitat sostenible, contribuir a la vertebració del territori i utilitzant els recursos disponibles de la manera més eficient.

Des de l'inici de la crisi econòmica, i donades les restriccions pressupostàries de les Administracions Públiques, TMB va adaptar el seu nivell d'inversions a un import equivalent a la reposició mínima dels seus actius, per tal de garantir la seguretat en el servei, i a la vegada facilitar a les Administracions el finançament de les necessitats. Per aquest motiu les inversions dels darrers anys s'han situat sensiblement per sota de la xifra de l'amortització comptable.

El fet d'haver signat un Contracte-Programa per a un període de 4 anys és molt positiu per a l'estabilitat financera de TMB, i per a la planificació de l'estratègia a implementar els propers anys, la qual cosa permetrà realitzar plans d'inversió a mig termini amb l'objectiu de poder recuperar uns nivells similars a la inversió que es feia abans de la crisi. Cal recordar que el darrer Contracte-Programa per a un període de temps similar va ser el del període 1998-2001, per tant el fet de reprendre acords per a 4 anys dona una gran estabilitat al sistema.

L'objectiu de TMB per a l'any 2016 serà poder prestar en les millors condicions el nivell d'oferta actual a la xarxa de metro, posar en servei el Tram I de la Línia 9 entre Aeroport i Zona Universitària, posar en servei la Fase IV de la Nova Xarxa de Bus, recuperar el ritme de les inversions i ajustar-se al mateix temps a les disponibilitats financeres que determina el Contracte-Programa ATM-TMB 2014-2017, tal i com s'ha comentat anteriorment.

A la proposta de pressupost per a l'any 2016 destaquen els següents eixos:

1. Manteniment de l'oferta a la xarxa de Metro, al màxim nivell de qualitat i eficiència en el servei.
2. La recuperació de la xifra d'inversions per fer actuacions que permetin posar al dia les instal·lacions, infraestructures i el parc mòbil, per assegurar un servei de qualitat al futur.
3. Posada en servei comercial del Tram I de la Línia 9 (Aeroport-Zona Universitària) durant el mes de febrer de 2016.
4. Posada en servei de la Fase IV de la Nova Xarxa de Bus a finals de febrer de 2016.
5. Dur a terme les actuacions necessàries al conjunt de l'organització per adaptar TMB a les necessitats del projecte T-Mobilitat, que suposarà un canvi de paradigma en la gestió futura de la mobilitat.
6. Inversió de Millora de Bus, per tal d'actualitzar l'antiguitat mitjana de la flota als nivells previs a la crisi econòmica.

A continuació s'indiquen les principals actuacions que recull el Pressupost 2016:

- **ACTUACIONS SOBRE LA XARXA DE METRO**

L'oferta actual de la xarxa de Metro es manté per a l'any 2016. A continuació es detallen les freqüències principals:

	DIA FEINER	DISSABTES		DIUMENGES I FESTIUS	
	HORA PUNTA MATI: (6:00h- 10:00h)	INTERVAL (10:00h- 13:00h)	INTERVAL (13:00h- 22:00h)	INTERVAL (10:00h- 13:00h)	INTERVAL (13:00h- 22:00h)
Línia 1	3'44"	6'28"	5'23"	6'56"	6'04"
Línia 2	3'28"	5'55"	5'55"	8'08"	6'30"
Línia 3	3'21"	6'42"	5'07"	7'15"	5'48"
Línia 4	4'00"	6'25"	5'25"	7'00"	5'55"
Línia 5	2'58"	7'00"	6'30"	7'00"	6'30"
Línia 11	7'30"	14'00"	14'00"	14'00"	14'00"
Línia 9/10	6'00"	8'54"	8'54"	8'54"	8'54"
Tram comú L9/L10	3'00"	4'27"	4'27"	4'27"	4'27"

Pel que fa a l'any 2016 les inversions a la xarxa de Metro estan basades en les següents línies estratègiques:

- **Noves necessitats / funcionalitats per a nous requeriments**
  - Avenços tecnològics per prestar un millor servei.
- **Actualització d'equipament per obsolescència**
  - Renovació i actualització de l'equipament, i renovació tecnològica.
- **Actualització d'equipament per ajust a normatives**
  - Ajust de les instal·lacions i equipaments a les normatives actuals i futures. Tant des del punt de vista dels usuaris (seguretat) com dels treballadors (Prevenió de Riscos Laborals).
- **Millora de la Seguretat**
  - Millora de la seguretat d'utilització de les nostres instal·lacions, tant en casos d'emergència com en el servei normal de Metro.
  - Garantir la seguretat estructural de les nostres infraestructures.
  - Renovació de material de via amb càrregues elevades per garantir cotes de seguretat (Tacs de fusta, Riostes trencades).
- **Automatització**

- **Necessitat de Control centralitzat dels Sistemes**
  - Disposar d'informació en el CCM, Gerències i Tallers de Material Mòbil dels diferents sistemes per prendre decisions de forma més àgil i amb més informació.
- **Millora funcional, manteniment i operació**
  - Actuacions sobre els aspectes funcionals i estètics de les instal·lacions. A fi de millorar el seu estat de conservació, minimitzant el manteniment i millorant l'operació.
  - Confort: Control de vibracions.
  - Renovació de material de via amb càrregues elevades per al seu manteniment (fi de vida útil, + 50 anys).
  - Disposar una xarxa robusta, fiable i configurable de tal forma que permeti una gestió interna eficient, minimitzant la dependència amb la xarxa elèctrica de Companyia.
  - Disposar en tota la xarxa energia -Alta Tensió (AT) i Tracció- que permeti un sistema degradat (tant al propi sistema com als diferents subsistemes que conformen la xarxa) sense afectació a la prestació de servei dels trens i estacions.

Les principals actuacions estaran centrades en els següents àmbits:

- Actuacions en l'àmbit de via.
- Actuacions en l'àmbit d'Alta Tensió / catenària
- Actuacions en l'àmbit d'Infraestructura
- Actuacions en l'àmbit de Material Mòbil
- Actuacions en l'àmbit de senyalització
- Actuacions en l'àmbit d'Equipaments Estacions

- **ACTUACIONS SOBRE LA XARXA DE BUS**

Gràcies a l'aportació extraordinària de l'Ajuntament de Barcelona com a complement als recursos del Contracte-Programa 2014-2017, ha estat possible l'elaboració i l'aplicació del Pla de Millora de l'Oferta de Bus a l'any 2015 i següents, que suposarà l'increment de més de 140 mil (anualitzades) en servei addicionals i la incorporació de 95 nous empleats. Aquesta actuació es va iniciar de forma gradual el 2015 i està totalment operativa a 1 de gener de 2016.

Les actuacions han consistit en afegir 1 cotxe o 2 en varies línies de bus: 31 línies i 34 cotxes en dies feiners; 19 línies i 21 cotxes en dissabtes; i 13 línies i 13 cotxes en dies festius.

La metodologia seguida per determinar les línies a reforçar es va basar en quatre criteris:

- Increment dels intervals de pas.

- Increment mitjà diari de les alertes diàries de passatge, és a dir, quan el conductor avisa que no pot carregar tots els passatgers en una parada perquè el bus ja va ple.
- Increment de l'ocupació mitjana dels vehicles de les línies.
- Increment mitjà diari de les queixes dels usuaris.

### **Nova xarxa de Bus:**

Està previst posar en servei a finals del mes de febrer la Fase IV de la Nova Xarxa de Bus amb la creació de 3 noves línies, després de què l'Ajuntament de Barcelona endegués un procés participatiu amb entitats, veïns i districtes per decidir com s'havia de dur a terme la implantació de les tres línies.

Aquesta nova fase tindrà 3 nous eixos, un d'horitzontal i dos de verticals:

- H4 (Zona Universitària-Bon Pastor)
- V11 (Estació Marítima-Bonanova)
- V13 (Pla de Palau-Av. Tibidabo).

La previsió és que les tres línies entrin en funcionament i que transportin d'entrada uns 40.000 viatgers al dia entre totes tres. S'arribarà així a **16 eixos d'altres prestacions**, gairebé el 60% del total del projecte, i s'estima que sumin **el 40% dels viatgers de la xarxa d'autobusos**.

El procés participatiu ha durat tres mesos i va consistir en una enquesta als usuaris per detectar possibles millores, una campanya informativa sobre la implantació de la nova fase i reunions amb els responsables de mobilitat, agents socials dels districtes associats i determinats col·lectius, com les escoles.

La xarxa garanteix una freqüència de pas d'entre 5 i 8 minuts durant els dies laborables de 7 a 21 hores (les línies anteriors tenien una mitjana de pas de 12,3 minuts), a més a més d'una major connectivitat i facilitat d'ús per als viatgers.

### **Inversió de Millora de Bus:**

En els darrers anys la inversió de TMB ha estat per sota dels nivells desitjables i s'ha produït un sensible envelliment de la flota d'autobús. Per aquest motiu, el pressupost 2016 contempla una inversió de millora per import de 18,2 milions d'euros, amb l'objectiu d'actualitzar l'antiguitat mitjana de la flota als nivells existents previs a la crisi econòmica. Aquesta inversió situa la inversió total en vehicles en 32,0 milions d'euros, que seria el nivell d'inversió anual que s'hauria de destinar a la renovació d'autobusos per aconseguir l'objectiu.

## • **ACTUACIONS A L'ÀREA DE TECNOLOGIA**

Quant al Pla Director de Tecnologia, les inversions previstes es centren en el manteniment i millora de les infraestructures i telecomunicacions necessàries per al manteniment de la qualitat del servei, actuacions en cambres de comunicacions

i desplegament de la Nova Xarxa MPLS, videovigilància, implementació EMV. Totes aquestes actuacions s'emmarquen dins del PDT 2015-2017 i principalment són:

- ✓ Sistemes de seguretat i protecció civil
- ✓ Sistemes de gestió de les infraestructures fixes
- ✓ Sistemes de comunicacions
- ✓ Pla de sistemes
- ✓ Arquitectura tecnològica xarxes i d'infraestructures

A més, TMB està duent a terme el projecte d'instal·lació de Wi-fi als autobusos i a 16 estacions de Metro en el marc del projecte "Barcelona Wi-fi" que impulsa l'Ajuntament de Barcelona, amb l'objectiu d'oferir l'accés lliure en els transports públics de la ciutat de Barcelona. En principi aquests vehicles estaran en servei en les línies de la Nova Xarxa de Bus que circulin per la Plaça Espanya. A finals de l'any 2015 hi ha un total de 400 autobusos, i la resta de la flota de Bus, fins a un total de 1.130 autobusos, durant l'any 2016. Pel que fa a Metro, el projecte engloba un total de 16 estacions amb connexió Wi-fi per a l'any 2016.

## • ACTUACIONS A LÍNIA 9

El 4 de juny de 2014 el president de la Generalitat va anunciar que el tram entre Zona Universitària i l'Aeroport del Prat entraria en servei durant el primer semestre de l'any 2016. Posteriorment s'ha concretat la fita, situant-la prèviament al Congrés de Mòbils del 2016 (22-25 de Febrer).

El nou tram s'anomenarà L9 Sud i suposarà 19,7 km i 15 estacions, la qual cosa comporta que el 25% de la xarxa de metro serà automàtica. Aquest nou tram és una fita sense precedents per a la ciutat, essent comparable a la línia més llarga de la xarxa actual L1 (20,7 km).

Les estacions que entraran en servei seran Zona Universitària, on connectarà amb la L3; Collblanc (L5); Torrassa (L1); Can Tries-Gornal, que connectarà en el futur amb el ramal cap a la Zona Franca; Europa-Fira (FGC); Fira; Parc Logístic; Mercabarna; Les Moreres; el Prat Estació (Rodalies); Cèntric; Parc Nou; Mas Blau; Aeroport T-2 (Rodalies) i Aeroport T-1. Les estacions Camp Nou, La Ribera i Ciutat Aeroportuària no entraran en servei comercial en aquesta fase, si bé contindran subsistemes clau a mantenir, a l'hora que serviran com a sortida d'emergència.

En paral·lel al nou tram, entraran en explotació, però sense servei comercial, 6,3 quilòmetres del ramal de la Zona Franca (futura L10 Sud) perquè els trens puguin accedir a la zona de tallers.

El 10 d'octubre del 2014 es va rebre el primer tren a la cotxera del ZAL, i durant el desembre ja es varen fer les primeres proves amb tren en el tram. Progressivament s'han anat traslladant els 14 trens que formaran la flota prevista per operar aquest tram.

Les proves i accions per a la posada en marxa del nou tram es desenvolupen en general amb termini per assolir les dates objectiu de posada en servei.



Actuacions:

- Les proves del sistema de senyalització, clau en el camí crític per la posada en servei, s'estan efectuant en termini. S'han efectuat satisfactòriament circulacions de trens en mode automàtic en carrusels com els previstos en l'exploració final. TMB aporta «Tècnics d'Operació de Línies Automàtiques» (TOLA) per a la conducció des de Desembre 2014 i en els darrers mesos també Operadors del Centre de Control.
  - L'entrega del taller de ZAL s'ha endarrerit, però continuen les accions per atendre els requeriments necessaris per a la recepció.
  - Estan previstes un conjunt de millores significatives en els sistemes d'informació al passatge. Els terminis de desenvolupament i proves són molt ajustats però s'espera arribar en termini.
  - El passat juliol es va definir i comunicar externament l'oferta i nivells de servei previst per TMB. El servei destaca per la seva flexibilitat, permetent que el carrusel nominal de 9 trens (interval 7:23 entre Aeroport T1 i Zona Universitària) es pugui complementar amb reforços (subcarrusels propers a 3 minuts d'interval), per adaptar-se a les puntes de demanda que es puguin generar a la Fira i l'Aeroport.
  - En el mes de setembre s'ha lliurat el certificat de Safety per permetre les proves amb un carrusel automàtic, que durant el mes d'octubre s'han fet amb 9 trens simultanis.
  - EL 22 de gener de 2016 es va fer el lliurament de les instal·lacions de la línia a TMB per tal d'iniciar el període de marxa en blanc fins la data d'inauguració, prevista a l'entorn del 13 de febrer de 2016.
- **ACTUACIONS RELACIONADES AMB T-MOBILITAT**

L'ATM va decidir treure l'any 2013 el desenvolupament del projecte i la seva explotació a concurs mitjançant un procés de diàleg competitiu. Aquest procés el va guanyar l'aliança composta per Indra, Fujitsu, Marfina i La Caixa, units sota la societat SOC Mobilitat.

SOC Mobilitat té un contracte signat amb ATM, on s'estableixen drets i deures de les dues parts i on es poden deduir diferents afectacions cap als operadors de transport.

La planificació del projecte T-Mobilitat s'estructura en les següents grans fites:

- 2014-2015: Disseny i desenvolupament del nou sistema (no només a nivell tecnològic sinó també a nivell de processos de negoci afectats com informació i atenció al client, operacions, processos administratius, gestió comercial, etc.).
- Gener-Octubre 2016: Desplegament 1<sup>a</sup> Corona de transport (Àrea Barcelona).
- Octubre 2016: Posada en funcionament 1<sup>a</sup> Corona de transport (Àrea Barcelona).
- Octubre 2017: Posada en funcionament resta territori.
- Octubre 2017 – 2029: Operació del sistema per part del SOC Mobilitat.

### **Desenvolupament intern del Projecte:**

El projecte està organitzat en base als àmbit d'afectació del mateix, tant a l'ATM (projecte global) com el projecte intern de TMB. A TMB es va aprovar un model de gestió que pretén definir posicionaments de la companyia pel que fa la implantació del projecte i recollir afectacions del propi projecte per la implantació de canvis interns necessaris. Aquest projecte intern està format per diferents àmbits de treball, format per equips multidisciplinars.

# **PRESSUPOST 2016**

*(Milers d'euros)*

	<b>TMB</b>
<b>INGRESSOS</b>	
<b>Vendes Netes</b>	<b>383.701</b>
Recaptació Bruta	391.254
Comissions i Ràpels	-12.953
Bossa ATM	5.400
Accessoris a l'explotació	20.203
Ingressos per pensions	1.103
Subvencions especials	9.249
<b>TOTAL INGRESSOS</b>	<b>414.257</b>
<b>DESPESES D'EXPLOTACIÓ</b>	
Aprovisionaments	19.559
Energia i carburants	50.119
Personal Operatiu	379.252
Pensions	1.103
Serveis Exteriors	105.965
Tributs i provisions	1.670
<b>TOTAL DESPESES D'EXPLOTACIÓ</b>	<b>557.669</b>
<b>RESULTAT BRUT D'EXPLOTACIÓ</b>	<b>143.412</b>
Amortitzacions	64.068
Subvencions en capital	-10.446
<b>Amortització Neta</b>	<b>53.622</b>
<b>RESULTAT NET D'EXPLOTACIÓ</b>	<b>197.035</b>
Despeses Financeres	18.268
<b>RESULTAT NET (Sense renting ni Cànon L9)</b>	<b>215.303</b>
Renting de trens	74.757
Cànon L9	52.901
<b>RESULTAT NET TOTAL A SUBVENCIONAR</b>	<b>342.961</b>

### T.M.B

#### Pressupost 2016 - CRITERIS DE CÀLCUL -

	XARXA METRO	XARXA T.B.	TRANSP DE L'OCI	TMB
<b>1 - INCREMENTS DE PREUS</b>				
IPC	0%	0%	0%	0%
	S'ha considerat que l'increment de l'IPC seria absorbit per la reducció i ajust global de les diferents partides.			
<b>2 - DESPESES FINANCERES</b>	Les Despeses Financeres segons el Pla Marc de Sanejament del Deute. Ingressos Financers a partir de xifres reals 2015.			
<b>3 - COSTOS SALARIALS</b>	Manteniment dels costos de personal amb continuïtat de la política en matèria de baixes vegetatives			
<b>4 - COTXES-Km (en milions)</b>				
	90,7	43,6	2,1	136,4
<b>5 - VALIDACIONS (en milions)</b>				
Total validacions	394,6	184,1	5,4	584,1
	(s'ha utilitzat la hipòtesi de treball de l'ATM, un creixement del 2% respecte la xifra de tancament de l'any 2015)			
<b>6 - PLANTILLES MITJANES HOMOGÈNIES</b>	DGBus: Impacte de Nova xarxa de Bus (Fase IV) i anualització Pla de Millora de Bus iniciat el 2015. DGMetro: Impacte de la posada en servei Tram I Línia 9, i manteniment vegetatiu plantilla. Àrees Funcionals: Manteniment Plantilla actual i Continuïtat esquema actual de jubilacions parcials.			
<b>7 - AMORTITZACIONS</b>	S'han estimat les amortitzacions per al 2016 amb una premissa d'activacions per import de 87,09 M d'€ i un inici de noves inversions de 76,2 M d'€.			

T.M.B

Pressupost 2016 - INGRESSOS -

<u>VENDES</u>	XARXA METRO	XARXA T.B.	TRANSP DE L'OCI	T.M.B.
<b>VALIDACIONS (En milers)</b>				
<b>Total validacions (milers EUR)</b>	<b>394.622</b>	<b>184.077</b>	<b>5.403</b>	<b>584.102</b>
Tarifa mitjana (EUR)	0,648	0,527	7,156	0,670
<b>Vendes (milers EUR)</b>	<b>255.520</b>	<b>97.071</b>	<b>38.664</b>	<b>391.254</b>
Bossa ATM	4.100	1.300	0	5.400
<b>Vendes totals (milers EUR)</b>				<b>396.654</b>
Despeses del sistema de vendes (Milers)	3.088	5.961	3.904	12.953
<b>Vendes netes (milers EUR)</b>				<b>383.701</b>

<u>ALTRES INGRESSOS PROPIS (Milers EUR)</u>	XARXA METRO	XARXA T.B.	TRANSP DE L'OCI	T.M.B.
Arrendament Finques	310	57	0	367
Cànon Publicitat	2.530	4.344	0	6.874
Cànon Concessionaris	820	0	0	820
Màquines Vending	677	45	0	722
Cessió Ús Infraestructura	500	0	0	500
Venda Ferralla	110	40	0	150
Intervenció i Inspecció	900	282	0	1.182
Varis	3	2	0	5
Ingressos Telefonía Mòbil	850	0	0	850
Serveis a proveïdors	0	26	0	26
Serveis a Administracions Públiques	5.399	0	0	5.399
Serveis a l'Ajuntament	88	0	0	88
Altres Serveis	0	313	550	863
<b>Interrelacions Metro / TB</b>	<b>1.835</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.835</b>
Cooperació Exterior	773	166	0	939
Serveis Especials	0	0	0	0
Serveis Especials Llançadores	0	760	0	760
Serveis a l'ATM	209	117	0	326
Interrelacions FC/TM al servei	210	12	40	262
Interrelacions amb PSM	36	37	0	72
<b>TOTAL (inclou interrelacions)</b>	<b>15.249</b>	<b>6.200</b>	<b>590</b>	<b>22.038</b>
<b>TOTAL (sense interrelacions)</b>	<b>13.414</b>	<b>6.200</b>	<b>590</b>	<b>20.203</b>

<u>SUBVENCIONS ESPECIALS (milers EUR)</u>	XARXA METRO	XARXA T.B.	TRANSP DE L'OCI	T.M.B.
Subvenció targeta Rosa	3.108	4.662	0	7.770
Subvenció línies 80 a 83		1.290	0	1.290
Subvenció línia 102, 103, 104		190	0	190
<b>TOTAL</b>	<b>3.108</b>	<b>6.141</b>	<b>0</b>	<b>9.249</b>

*(Xifres en milers d'euros)*

<b>Xarxa de Metro</b>	<b>37.173</b>
Grans Actuacions	7.138
Estacions	6.032
Infraestructures (Túnel)	7.994
Inversions Seguretat	3.585
Sistemes Elèctrics	2.289
Gran Manteniment	7.913
Línia 9	2.222
<b>Xarxa de Bus</b>	<b>35.234</b>
Flota Autobusos	31.914
Gran Manteniment	39
Centres Operatius de Negoci	122
Cotxeres	3.159
<b>Àrea de Tecnologia</b>	<b>11.955</b>
Convencionals	2.279
Pla Director de Tecnologia	8.603
Línia 9	461
Llicències Aplicacions Informàtiques	463
Resta d'Inversions en tecnologia	149
<b>Altres Departaments</b>	<b>2.738</b>
<b>TOTAL INVERSIONS</b>	<b>87.099</b>

xifres en milers d'euros

## INGRESSOS

	TMB 2016	TB	METRO
Vendes	391.254	135.735	255.520
Comissions, Ràpels i Bossa ATM	-7.553	-8.565	1.012
<b>Recaptació Neta</b>	<b>383.701</b>	<b>127.170</b>	<b>256.531</b>
Accessoris a l'explotació	20.203	6.789	13.414
Ingressos per pensions	1.103	695	408
Subvencions especials	9.249	6.141	3.108
<b>TOTAL INGRESSOS PROPIS</b>	<b>414.257</b>	<b>140.795</b>	<b>273.461</b>
<b>Subvenció al servei</b>	<b>215.302</b>	<b>160.903</b>	<b>54.399</b>
<b>Subvenció L9/L10 - Cànon</b>	<b>52.901</b>	<b>0</b>	<b>52.901</b>
<b>Subvenció rènting de trens</b>	<b>74.757</b>	<b>0</b>	<b>74.757</b>
<b>Subvenció leasing trens i Inversió Bus</b>	<b>20.114</b>	<b>18.247</b>	<b>1.867</b>
<b>TOTAL SUBVENCIONS</b>	<b>363.075</b>	<b>179.150</b>	<b>183.924</b>
<b>TOTAL INGRESSOS</b>	<b>777.332</b>	<b>319.946</b>	<b>457.386</b>

## DESPESES

	TMB 2016	TB	METRO
Aprovisionaments	19.559	10.386	9.173
Energia i Carburants	50.119	21.169	28.950
Personal Operatiu	379.252	206.874	172.379
Pensions per a aportacions corrents	1.103	695	408
Serveis Exteriors (sense rènting ni cànon L9)	105.965	36.446	69.520
Resta despeses d'explotació	1.670	1.476	194
<b>TOTAL DESPESES D'EXPLOTACIÓ</b>	<b>557.669</b>	<b>277.045</b>	<b>280.624</b>
Amortitzacions	64.068	28.121	35.948
Subvencions capital traspassades a l'exercici	-10.446	-4.598	-5.848
<b>Amortització Neta</b>	<b>53.622</b>	<b>23.523</b>	<b>30.099</b>
<b>Despeses Financeres</b>	<b>18.268</b>	<b>1.130</b>	<b>17.137</b>
<b>Rènting Trens</b>	<b>74.757</b>	<b>0</b>	<b>74.757</b>
<b>Necessitats L9/L10 - Cànon</b>	<b>52.901</b>	<b>0</b>	<b>52.901</b>
<b>TOTAL DESPESES COMPTE DE RESULTATS</b>	<b>757.218</b>	<b>301.699</b>	<b>455.519</b>
<b>Inversió Millora de Bus</b>	<b>18.247</b>	<b>18.247</b>	<b>0</b>
<b>Amortització leasing 6 trens S 9000</b>	<b>1.867</b>	<b>0</b>	<b>1.867</b>
<b>TOTAL DESPESES</b>	<b>777.332</b>	<b>319.946</b>	<b>457.386</b>



*Xifres en milers d'euros*

Necessitats Compte de Resultats sense Renting ni Cànon	215.303
Inversió Millora de Bus	18.247
Amortització leasing 6 trens S9000	1.867
Necessitats sense rènting ni cànon L9	235.417
Renting de trens	74.757
Cànon Línia 9 / 10	52.901
<b>TOTAL NECESSITATS TMB A SUBVENCIONAR</b>	<b>363.075</b>

<b>FONTS DE FINANÇAMENT NECESSITATS TMB</b>	<b>363.075</b>
Total aportacions directes de l'ATM (Pressupost) (*)	340.434
Fons de reserva 2014-2015 (Previst per ATM)	7.642
Endeutament Previst (segons Pla Marc ATM)	15.000

*(\*) Import per a cobrir necessitats en funció de l'endeutament previst en el Pla Marc de sanejament del deute aprovat per l'ATM, i dels fons de reserva previstos per l'ATM per a finançar la política tarifaria de l'any 2016. En el pressupost 2016 aprovat per l'ATM es recull una aportació a TMB de 340.484 milers d'euros.*