



Transports  
Metropolitans  
de Barcelona

# **PRESSUPOST 2019 DE TMB**

**Consell d'Administració**

**31 d'octubre de 2019**

## ÍNDEX

<b>1. Introducció .....</b>	<b>2</b>
<b>2. Principals fites del Pressupost 2019 .....</b>	<b>14</b>
<b>3. Compte de Resultats 2019.....</b>	<b>25</b>
<b>4. Criteris i hipòtesis pressupostàries 2019.....</b>	<b>26</b>
<b>5. Detall d'ingressos 2019.....</b>	<b>27</b>
<b>6. Inversions 2019.....</b>	<b>28</b>
<b>7. Pressupost total – Ingressos i Despeses 2019 .....</b>	<b>29</b>
<b>8. Resum de Necessitats a subvencionar i finançament 2019 .....</b>	<b>30</b>

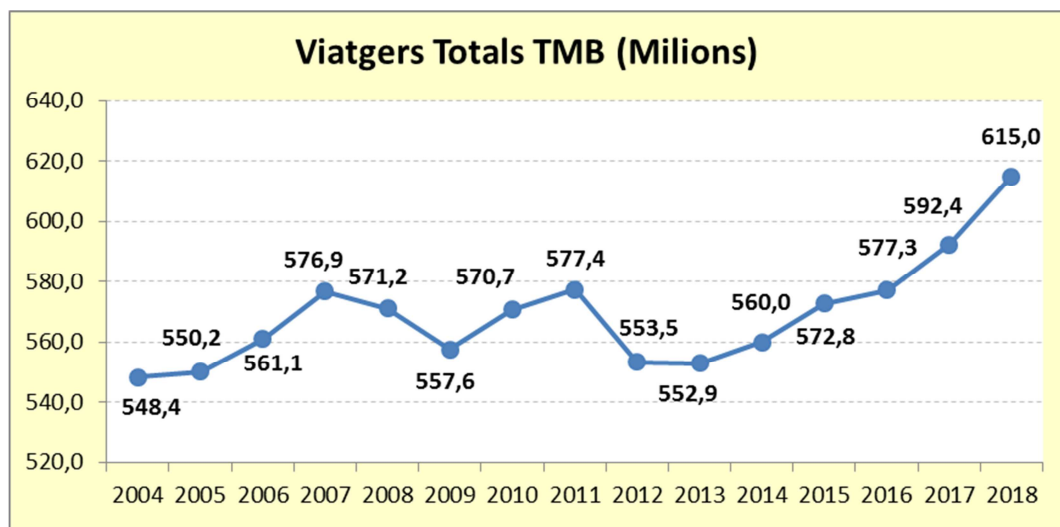
## 1.1 Antecedents

La crisi econòmica, iniciada l'any 2008, va tenir una enorme incidència en el sistema de transport públic, que va comportar, 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 va passar de 150 milions d'euros l'any 2010 a 98 milions d'euros l'any 2015.

**El principal repte de les empreses de transport va ser el de mantenir el nivell de qualitat assolit fins aquell moment**, amb una menor disposició de recursos per al finançament del sistema. Per aquest motiu, TMB va 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 va aplicar 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 va tenir unes menors necessitats per import de 24 milions d'euros. El Contracte-Programa 2014-2017 va enregistrar unes necessitats per sota de les previstes per un import de 64,6 milions d'euros, i el darrer Contracte-Programa 2018 ha tancat amb unes necessitats inferiors a les previstes en 42,3 milions d'euros, dels quals 17,3 corresponen a inversions no executades que es traslladen a exercicis posteriors.**

TMB va tenir 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. En canvi a partir de l'any 2014, coincidint amb una millora de la situació econòmica, l'increment de la demanda ha estat una constant, que s'ha vist encara més accentuada a partir de l'any 2017



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 va provocar que **a partir de l'any 2009 el sistema s'hagués 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 consorciades 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.

- **Refinançar 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 refinançament 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 refinançament 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 refinançar-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>

La subvenció corrent es va calcular amb el supòsit que el Cànon Ferroviari de la Línia 9 es mantenia constant durant els 4 anys del període 2014-2017, en un import anual de 52.901 milers d'euros. El mateix Contracte preveu que si finalment l'import del Cànon Ferroviari és superior haurà de comportar el corresponent ajust en l'aportació 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.

Les **subvencions corrents previstes** a la clàusula 3<sup>a</sup> del Contracte-Programa s'han anat actualitzant a mesura que les Administracions aprovaven nous serveis o bé establien una política tarifària diferent a la prevista en el Pla Marc 2014-2031, tal i com ha passat els anys 2015, 2016 i 2017. De la mateixa manera, s'ha produït un augment d'aportacions derivat de l'increment del Cànon Ferroviari de la Línia 9 respecte la xifra prevista en Contracte-Programa, que era de 52.901 milers d'euros anuals. D'aquesta manera, **les subvencions corrents actualitzades**, a partir dels acords presos pels Consells d'Administració de l'ATM fins a la data actual, són les següents:

(Xifres en milers d'euros)

	C-P 2014	C-P 2015	C-P 2016	C-P 2017	TOTAL
<b>SUBVENCIONS CORRENTS (C-P Signat)</b>	<b>335.815</b>	<b>320.897</b>	<b>315.339</b>	<b>321.631</b>	<b>1.293.682</b>
Política Tarifaria 2015 (CAD ATM 12/12/2014)		10.511	10.511	10.616	31.638
Pla de Busos 2015 (CAD ATM 12/12/2014)		5.786	7.110	7.181	20.077
Política Tarifaria 2016 (CAD ATM 23/12/2015)			12.306	12.429	24.735
Pla de Busos de Barri en festius (CAD ATM 6/7/2016)			389	1.229	1.618
Políticas Tarifaria 2017 (CAD ATM 14/12/2016)				9.630	9.630
Pla de Millora Oferta de Bus (C.Exec. ATM 23/5/2017)				1.661	1.661
Pla d'Estiu de la xarxa de Bús (C.Exec. ATM 23/5/2017)				1.212	1.212
Cànon Ferroviari Addicional L9		2.946	41.975	42.660	87.581
<b>SUBVENCIONS CORRENTS ACTUALITZADES</b>	<b>335.815</b>	<b>340.140</b>	<b>387.630</b>	<b>408.249</b>	<b>1.471.834</b>

En data 26 d'abril de 2018 la Comissió de Seguiment del Contracte-Programa ATM-TMB 2014-2017 va aprovar la liquidació dels 4 exercicis (2014-2017), que ha suposat unes menors necessitats a subvencionar de 64.612 milers d'euros, tal i com es detalla en el següent quadre:

(Xifres en milers d'euros)	C-P 2014-2017	Real 2014-2017	Diferència
Subvencions corrents (Clàusula 3ª)	1.471.834	1.406.659	-65.175
Subvencions servei del deute (Clàusula 5ª)	82.402	82.964	563
<b>TOTAL NECESSITATS A SUBVENCIONAR</b>	<b>1.554.236</b>	<b>1.489.623</b>	<b>-64.612</b>

D'aquesta manera, i tenint en compte que les necessitats del període 2014-2017 han estat inferiors per un import total de 64.612 milers d'euros, **el fons de reserva que ha generat TMB en aquests 4 anys és de 37.503 milers d'euros**, tal i com recull el següent quadre:

(Xifres en milers d'euros)

Menors Necessitats a Subvencionar 2014-2017	64.612
Menors necessitats a Subvencionar 2014-2016	46.430
Menors necessitats a Subvencionar 2017	18.182
Aplicació Fons de Reserva any 2016	-7.642
Aplicació Fons de Reserva any 2017	-19.467
<b>FONS DE RESERVA DE TMB A 31.12.2017</b>	<b>37.503</b>

Durant l'any 2017 s'han pres una sèrie d'acords pels òrgans de Govern de l'ATM que suposen una aplicació d'aquest fons de reserva generat durant el període 2014-2017, en concret es tracta del següent:

- En data 23 de maig de 2017, **el Comitè Executiu de l'ATM**, reunit en sessió ordinària, **va aprovar a càrrec del fons de reserva provisional de TMB, la compra de 43 vehicles necessaris (16.250 milers d'euros)** per a dur a terme el Pla de Millora de Bus 2017-2019.

- En data 28 de desembre de 2017, el **Consell d'Administració de l'ATM** va aprovar a càrrec del fons de reserva provisional de TMB, **la compra de 23 vehicles (8.260 milers d'euros)** necessaris per a dur a terme el Pla de Participació de Bus. En el mateix Consell d'Administració es va aprovar igualment **la compra d'un vehicle per a dur a terme la prova pilot de bus a la demanda** al Barri de Torre Baró (231 milers d'euros) a càrrec del fons de reserva provisional generat de TMB.

Si es tenen en compte les aplicacions del fons de reserva de TMB previstes per a l'any 2018 i ja aprovades pel Consell d'Administració de l'ATM, **el fons de reserva del Contracte-Programa 2014-2017 queda en 12.762 milers d'euros**, tal i com es detalla en el següent quadre:

*(Xifres en milers d'euros)*

<b>FONS DE RESERVA DE TMB A 31.12.2017</b>	<b>37.503</b>
Aplicació compra de 43 autobusos (Pla de Millora de Bus)	16.250
Aplicació compra de 23 autobusos (Pla de Participació de Bus)	8.260
Aplicació compra d'1 autobús (Servei Bús a la demanda)	231
<b>TOTAL APLICACIONS DEL FONS DE RESERVA 2018 DE TMB APROVADES</b>	<b>24.741</b>
<b>FONS DE RESERVA A 31.12.2017 UN COP DEDUIDES APLICACIONS DE 2018</b>	<b>12.762</b>

**El Consell d'Administració de l'ATM de data 18 de juliol de 2018 va aprovar de forma definitiva la proposta de liquidació del Contracte-Programa ATM-TMB 2014-2017**, a proposta de la Comissió de Seguiment corresponent.

### **Contracte-Programa ATM-TMB 2018-2021**

**A data 31 de juliol de 2017 TMB va lliurar a l'ATM la previsió de necessitats a subvencionar per al període 2018-2021.** En aquest document TMB, a partir de les xifres del pressupost 2017 i de l'estimació de tancament d'aquest exercici, elabora un **Escenari Base 2018-2021**, que és un escenari continuista respecte l'oferta de l'any 2017. En aquest Escenari Base es van utilitzar les hipòtesis de creixement de demanda, d'IPC, i de la Tarifa Mitjana Ponderada que l'ATM havia traslladat prèviament a TMB.

Adicionalment a l'Escenari Base, s'incorpora un capítol amb totes aquelles **noves actuacions addicionals a l'oferta de l'any 2017, que els òrgans de govern de l'ATM ja havien aprovat fins el 31 de juliol de 2017.** Aquestes noves actuacions de millora i ampliació de l'oferta es plantegen com a conseqüència de l'augment de la demanda que hi ha hagut des de l'any 2014, tal i com s'explica a la introducció d'aquest document (pàgina 2). A mode de resum aquestes actuacions són les següents:

- El Pla de Millora de Bus (aprovat pel Comitè Executiu de l'ATM de 23 de maig de 2017).
- El Pla de Millora de Bus a l'estiu (aprovat pel Comitè Executiu de l'ATM de 23 de maig de 2017).



- La Posada en servei de la L-10 Sud (aprovat pel Comitè Executiu de l'ATM de 26 de juliol de 2017).
- El Pla de Millora de l'oferta de Metro 2018-2021 (aprovat pel Comitè Executiu de l'ATM de 26 de juliol de 2017).
- El Nou Pla de Manteniment de Trens (aprovat pel Comitè Executiu de l'ATM de 26 de juliol de 2017).
- Les inversions de TMB, relacionades amb el projecte de la T-Mobilitat, i que s'ha avaluat en 6.404 milers d'euros en el període 2018-2021.

**En aquesta previsió per al període 2018-2021 també es van incloure tot un seguit d'actuacions, que encara no estaven aprovades a 31 de juliol de 2017, però que finalment van ser aprovades pel Consell d'Administració de l'ATM de 28 de desembre de 2017:**

- Pla de Participació de Bus.
- Posada en servei estació Ernest Lluch (L5).
- Pla de renovació i remodelació de trens 2017-2028.
- Ampliació de la Cotxera de Zona Franca - Port.
- Tramvia Blau.
- Inversió en electrificació de la flota de Bus.

Adicionalment, **el Consell d'Administració de l'ATM de data 28 de desembre de 2017 va aprovar el Contracte-Programa entre l'ATM i TMB per a l'any 2018**, per un volum total de necessitats a subvencionar de **521.584 milers d'euros**.

Donat que al llarg de l'any 2018 no es va produir l'aprovació del Contracte-Programa quadriennal 2018-2021, tal i com fixava el mateix Contracte-Programa 2018, el mes de març de 2019 **l'ATM va sol·licitar a TMB que enviés una actualització de les necessitats per al període 2019-2021**, tenint en compte les xifres de tancament real de 2018, i sota unes hipòtesis concretes i revisades de creixement de demanda i de la tarifa mitjana ponderada per als anys 2019-2021, que eren les següents:

	2019	2020	2021
Demanda	2%	1,60%	1,60%
TMP	0%	2,00%	2,00%

En aquest sentit, **en data 5 d'abril de 2019 TMB va enviar a l'ATM l'actualització de les necessitats a subvencionar per al període 2019-2021**, tal i com li havia sol·licitat l'ATM. En el següent quadre es pot veure el detall de la previsió enviada a l'ATM:

## NECESSITATS CP 2018-2021. Versió 5 d'abril de 2019 ENVIADA A L'ATM

<i>Xifres en milers d'€ corrents</i>	CP 2018	2019 Previsió	2020 Previsió	% Incr.	2021 Previsió	% Incr.	TOTAL 2018-2021
Vendes Brutes	421.348	423.051	438.287	3,6%	454.226	3,6%	1.732.832
<i>Validacions (Milers)</i>	<i>604.083</i>	<i>627.030</i>	<i>636.989</i>	<i>1,6%</i>	<i>647.149</i>	<i>1,6%</i>	<i>2.526.149</i>
<i>TMP (€)</i>	<i>0,698 €</i>	<i>0,675 €</i>	<i>0,688 €</i>	<i>2,0%</i>	<i>0,702 €</i>	<i>2,0%</i>	<i>0,686 €</i>
Comissions i Ràpels	-14.475	-14.729	-15.317	4,0%	-15.881	3,7%	-60.908
Bossa ATM	1.500	7.901	7.901	0,0%	7.901	0,0%	31.014
<b>Vendes netes</b>	<b>408.373</b>	<b>416.223</b>	<b>430.871</b>	<b>3,5%</b>	<b>446.246</b>	<b>3,6%</b>	<b>1.702.938</b>
Accessoris a l'explotació	26.621	31.508	32.138	2,0%	32.781	2,0%	124.767
Subvencions especials	9.521	9.723	9.917	2,0%	10.116	2,0%	39.288
<b>TOTAL INGRESSOS</b>	<b>444.515</b>	<b>457.454</b>	<b>472.926</b>	<b>3,4%</b>	<b>489.143</b>	<b>3,4%</b>	<b>1.866.993</b>
Aprovisionaments	22.039	24.927	25.817	3,6%	26.788	3,8%	100.831
Energia i carburants	52.026	52.114	55.086	5,7%	58.301	5,8%	215.302
Personal Operatiu	418.306	435.583	454.441	4,3%	474.731	4,5%	1.770.783
Serveis Exteriors	125.771	129.419	139.100	7,5%	145.348	4,5%	535.914
Tributs i Provisions	912	776	793	2,1%	810	2,2%	3.504
<b>TOTAL DESPESES D'EXPLOTACIÓ</b>	<b>619.054</b>	<b>642.819</b>	<b>675.237</b>	<b>5,0%</b>	<b>705.978</b>	<b>4,6%</b>	<b>2.626.333</b>
<b>RESULTAT BRUT D'EXPLOTACIÓ</b>	<b>174.540</b>	<b>185.365</b>	<b>202.310</b>	<b>9,1%</b>	<b>216.835</b>	<b>7,2%</b>	<b>759.340</b>
Amortització Neta	57.221	52.000	52.550	1,1%	53.115	1,1%	208.950
<b>RESULTAT NET D'EXPLOTACIÓ</b>	<b>231.761</b>	<b>237.365</b>	<b>254.860</b>	<b>7,4%</b>	<b>269.950</b>	<b>5,9%</b>	<b>968.290</b>
Despeses Financeres Estructurals	5.083	213	3.471	1531,6%	3.716	7,1%	5.352
Despeses Financeres Sanejament	23.778	22.497	21.176	-5,9%	19.841	-6,3%	88.905
<b>RESULTAT NET (Sense Renting ni Cànon)</b>	<b>260.621</b>	<b>260.075</b>	<b>279.507</b>	<b>7,5%</b>	<b>293.507</b>	<b>5,0%</b>	<b>1.062.547</b>
Renting de trens	71.673	70.066	68.419	-2,4%	65.092	-4,9%	275.726
Cànon Ifercat L9	103.710	124.650	127.841	2,6%	131.186	2,6%	487.125
<b>RESULTAT NET TOTAL</b>	<b>436.004</b>	<b>454.791</b>	<b>475.767</b>	<b>4,6%</b>	<b>489.785</b>	<b>2,9%</b>	<b>1.825.398</b>
Pla Millora Bus/Metro + Noves Actuacions	56.851	62.004	103.516	66,9%	105.890	2,3%	316.941
Amortització leasing 6 trens S 9000	1.990	2.054	2.121	3,2%	2.189	3,2%	8.354
Devolució Principal Sanejament	23.600	24.600	24.600	0,0%	26.000	5,7%	98.800
Pagament Diferit ATM (2017-2022)	3.139	3.139	3.139		3.139	0,0%	12.556
<b>TOTAL RESTA DE CONCEPTES</b>	<b>85.580</b>	<b>91.797</b>	<b>133.375</b>	<b>45,3%</b>	<b>137.218</b>	<b>2,9%</b>	<b>436.651</b>
Leasing 12 trens (Pla de Millora Metro)	0	0	4.494		7.715		12.209
Desp. Financera Leasing 42 trens	0	1.512	0		0		1.512
<b>TOTAL NECESSITATS</b>	<b>521.584</b>	<b>548.100</b>	<b>613.636</b>	<b>12,0%</b>	<b>634.718</b>	<b>3,4%</b>	<b>2.275.770</b>

**Finalment, el Consell d'Administració de l'ATM de data 22 de maig de 2019 va aprovar la proposta de Contracte Programa entre l'Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona i TMB per al període 2018-2019, que incloïa el següent volum de necessitats a subvencionar per als anys 2018 i 2019:**

<i>Xifres en milers d'€ corrents</i>	CP 2018	CP 2019
Vendes netes	408.373	416.223
Ingressos Accessoris a l'explotació	26.621	31.508
Subvencions especials	9.521	9.723
<b>TOTAL INGRESSOS</b>	<b>444.515</b>	<b>457.454</b>
<b>TOTAL DESPESES D'EXPLOTACIÓ</b>	<b>619.054</b>	<b>642.819</b>
<b>RESULTAT BRUT D'EXPLOTACIÓ</b>	<b>174.540</b>	<b>185.365</b>
Amortització Neta	57.221	52.000
<b>RESULTAT NET D'EXPLOTACIÓ</b>	<b>231.761</b>	<b>237.365</b>
Despeses Financeres Estructurals	5.082	1.725
Despeses Financeres Sanejament	23.778	22.497
<b>RESULTAT NET (Sense Renting ni Cànon)</b>	<b>260.621</b>	<b>261.587</b>
Renting de trens	71.673	70.066
Cànon lfercat L9	103.710	124.650
<b>RESULTAT NET TOTAL</b>	<b>436.004</b>	<b>456.303</b>
Pla de Millora Bus/Metro I Noves actuacions (1)	56.851	62.004
Amortització leasing 6 trens S 9000	1.990	2.054
Devolució Principal Sanejament	23.600	24.600
Pagament Diferit ATM (2017-2022)	3.139	3.139
<b>TOTAL RESTA DE CONCEPTES</b>	<b>85.580</b>	<b>91.797</b>
<b>TOTAL NECESSITATS A SUBVENCIONAR</b>	<b>521.584</b>	<b>548.100</b>

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

El propi Contracte-Programa 2018-2019 preveu que abans del 31 de desembre de 2019 s'aprovin les necessitats fins a l'any 2021 i es formalitzi un Contracte-Programa quadriennal 2018-2021, que incorpori les necessitats dels exercicis 2018 i 2019 previstes en el mateix Contracte.

## Pressupost 2019

Tal i com s'observa en el quadre de la pàgina següent, **el Resultat Net d'Explotació de l'exercici 2019 augmenta en 9.050 milers d'euros respecte el pressupost de l'any anterior**. Aquest augment és degut, bàsicament, al següent:

- Pel que fa als **ingressos d'explotació un increment de 20.014 milers d'euros (+4,57%)** respecte el pressupost 2018, degut bàsicament a:
  - Un augment de viatgers del 2% respecte el tancament de l'any 2018, tal i com va sol·licitar l'ATM que s'utilitzés com a hipòtesi de treball per calcular les necessitats de 2019. La xifra de tancament de viatgers reals de 2018 va ser de 614,981 milions, i per tant es suposa un augment de 12,049 milions de viatgers en el pressupost 2019. Aquest fet, juntament amb la congelació de tarifes aprovades l'any 2019, ha suposat un augment de les vendes brutes de 13.484 milers d'euros respecte el pressupost 2018.
  - Un increment dels ingressos accessoris de 5.465 milers d'euros degut bàsicament a l'augment dels ingressos derivats del manteniment del túnel de L9/L10 que TMB factura a Ifercat. Aquest augment ve derivat del propi increment que el Cànon ferroviari de L9 té el 2019 respecte el 2018, al haver-se posat en marxa la L10 Sud en el darrer trimestre de 2018.
- Pel que fa les **despeses d'explotació i l'amortització un augment de 29.065 milers d'euros (+4,52%)** respecte el pressupost 2018, degut bàsicament a:
  - Anualització **d'incrementos d'oferta** iniciats l'any 2018 (**12,535 milers d'euros**):
    - Consolidació de la segona fase del Pla de Millora de l'Oferta de Metro Aquesta segona fase suposava l'increment de 2 trens més en hora punta des de maig de 2018 i 3 trens més en hora punta a partir de novembre de 2018. Per tant aquest increment d'oferta impacta l'any 2019 (tota aquesta nova oferta està en servei des de l'1 de gener) en un increment de despeses d'explotació de 3.627 milers d'euros.
    - L'anualització del Pla de Participació de Bus i del Pla de Millora de l'Oferta de Bus, que es varen acabar d'implantar en el darrer trimestre de 2018, suposa per si sol un augment de necessitats a l'any 2019 de 4.311 milers d'euros (Pla de Millora de Bus) i de 4.597 milers d'euros (Pla de participació de Bus).
  - **A xarxa constant, la resta de l'increment de les despeses d'explotació (15.324 milers d'euros) suposa un augment del 2,5%** respecte al Pressupost 2018. A la partida més significativa, que és la de despeses de personal, es preveu un increment que s'explica principalment per l'aplicació de la Llei de Pressupostos Generals de l'Estat en matèria de despeses de personal del sector públic i per l'augment de la plantilla. La resta de l'augment (1.206 milers d'euros) es degut a un increment de l'amortització neta.

**Les necessitats totals a subvencionar creixen en 26.516 milers d'euros, respecte el pressupost de l'any anterior.** Aquest creixement s'explica pel següent:

- El Resultat Net d'Explotació suposa, com ja s'ha explicat en el punt anterior en major detall, 9.050 milers d'euros d'augment.
- Un major import del Cànon Ferroviari de la L9/L10 per import de 20.940 milers d'euros, respecte la xifra prevista en el pressupost 2018, degut a l'impacte que ha suposat la posada en servei de la L10 Sud al darrer trimestre de 2018.
- Unes menors despeses financeres, per import de 1.658 milers d'euros, sobretot pel que fa a les despeses financeres derivades de l'operació de sanejament del deute 2014-2031, tal i com preveu el propi contracte formalitzat l'any 2014.
- L'import de la xifra del renting de trens disminueix en 1.607 milers d'euros respecte la de l'any anterior, com ja preveuen els propis contractes de renting formalitzats per l'ATM.
- El volum total d'inversió prevista no varia respecte el pressupost de 2018, i se situa en els dos anys al voltant dels 114.000 milers d'euros.
- La devolució del Principal de l'operació de sanejament s'incrementa en 1.000 milers d'euros, tal i com recull el propi contracte de finançament.

## NECESSITATS TOTALS TMB

Xifres en milers d'euros

	PRESSUPOST 2018 (1)	PRESSUPOST 2019 (2)
<b>INGRESSOS</b>		
Vendes Brutes	409.567	423.051
Comissions i Ràpels	-14.451	-14.730
Bossa ATM	6.394	7.901
<b>Vendes netes</b>	<b>401.510</b>	<b>416.223</b>
Accessoris a l'explotació	26.396	31.861
Ingressos per pensions	935	705
Subvencions especials	9.304	9.371
<b>TOTAL INGRESSOS</b>	<b>438.145</b>	<b>458.159</b>
<b>DESPESES D'EXPLOTACIÓ</b>		
Aprovisionaments	22.854	24.927
Energia i carburants	52.026	52.114
Personal Operatiu	411.079	435.583
Pensions	935	705
Serveis Exteriors	125.291	129.419
Tributs i provisions	3.479	776
<b>TOTAL DESPESES D'EXPLOTACIÓ</b>	<b>615.665</b>	<b>643.524</b>
<b>RESULTAT BRUT D'EXPLOTACIÓ</b>	<b>177.520</b>	<b>185.365</b>
Amortitzacions	65.523	66.608
Subvencions en capital	-14.729	-14.608
<b>Amortització Neta</b>	<b>50.794</b>	<b>52.000</b>
<b>RESULTAT NET D'EXPLOTACIÓ</b>	<b>228.315</b>	<b>237.365</b>
Despeses Financeres Estructurals	2.102	1.725
Despeses Financeres Sanejament Deute	23.778	22.497
<b>RESULTAT NET (Sense Renting ni Cànon)</b>	<b>254.195</b>	<b>261.587</b>
Renting de trens	71.673	70.066
Cànon Ifercat L9 (1)	103.710	124.650
<b>RESULTAT NET ABANS DE SUBVENCIONS</b>	<b>429.578</b>	<b>456.303</b>
Pla de Millora de Bus i Metro i altres actuacions	63.278	62.004
Amortització leasing 6 trens S 9000	1.990	2.054
Devolució Principal Op. Sanejament 2017-2031	23.600	24.600
Pagament Diferit ATM (2017-2022)	3.139	3.139
<b>Total altres conceptes</b>	<b>92.007</b>	<b>91.797</b>
<b>TOTAL NECESSITATS</b>	<b>521.584</b>	<b>548.100</b>

(1) El Cànon previst pel PEF de GISA per al 2019 és de 124.650 milers d'euros. L'import del Cànon del 2019 s'ajustarà una vegada surti publicada al DOGC l'Ordre de Territori i Sostenibilitat aprovant la xifra definitiva.

## 2.1 Principals objectius

L'objectiu de TMB per al pressupost 2019 és, 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.

A l'any 2019 TMB ha de seguir prestant, en les millors condicions, el nivell d'oferta actual a la xarxa de metro i bus, i consolidar la majoria d'aquelles actuacions aprovades per l'ATM i que han servit de base per a l'elaboració del Pla d'Empresa 2018-2021 i del corresponent Contracte-Programa per aquest període. A mode de resum aquestes actuacions són les següents:

1. El Pla de Millora de Bus, amb la incorporació de 43 nous autobusos a la xarxa.
2. El Pla de Millora de Bus a l'estiu, que suposa un reforç de les línies de bus que porten a les platges i altres línies.
3. La posada en servei de la Línia 10 Sud. A la tardor de l'any 2018 es van posar en servei dues noves estacions, Foneria i Foc Cisell, en el Passeig de la Zona Franca. El març de 2019 va entrar en servei l'estació de Provençana, i al novembre de 2019 es preveu la posada en servei de l'estació de la Ciutat de la Justícia, ambdues al terme municipal de l'Hospitalet de Llobregat.
4. El Pla de Millora de l'oferta de Metro 2017-2021, que suposa un increment de l'oferta actual de Metro, de forma progressiva, en aquest període.
5. El Nou Pla de Manteniment de Metro en relació als bastidors de la sèrie 2000, 3000 i 4000, i el canvi de bastidors per a cicle llarg als 300.000 kms.
6. El Pla de Participació de Bus, que suposa un augment de l'oferta de 23 nous autobusos a la xarxa.
7. Un Pla per a la inversió en l'electrificació de la flota de Bus actual. Aquest Pla proposa la substitució gradual de la flota actual en busos elèctrics, i la inversió necessària en infraestructura a les cotxeres i terminals de línia.
8. La continuació de les obres d'ampliació de la cotxera de Zona Franca, per la futura desaparició de l'actual cotxera de Ponent, com a conseqüència del Pla director urbanístic Gran Via - Llobregat, aprovat el 18 d'abril de 2017.
9. Dur a terme les actuacions necessàries al conjunt de l'organització per adaptar TMB a les necessitats del projecte de la T-Mobilitat, que suposarà un canvi de paradigma en la gestió futura de la mobilitat.
10. Dur a terme les actuacions necessàries relatives a la desamiantació de material mòbil i infraestructures.

A continuació s'indiquen les principals actuacions que recull el Pressupost 2019:

- **ACTUACIONS SOBRE LA XARXA DE METRO**

A banda de la consolidació de la posada en servei de la Línia 10 Sud a la tardor de 2018, i la conseqüent posada en funcionament de les estacions de Provençana i la Ciutat de la Justícia durant l'any 2019, la xarxa de Metro ha d'acabar d'implementar les següents actuacions:

**Pla de millora de l'oferta de Metro 2017-2021 (aprovat pel Comitè Executiu de l'ATM de 26 de juliol de 2017).**

Des de TMB es proposà la realització d'un Pla de Millora de l'oferta a curt i mig termini per al Metro de Barcelona, per tal que pugui donar resposta a:

- El creixement important de la demanda que s'està produint a l'Àrea Metropolitana de Barcelona, complint amb els requeriments de seguretat, fiabilitat, confort i sostenibilitat.
- Contribuir a la disminució dels nivells no acceptables de contaminació que s'estan donant actualment dins l'àmbit de l'Àrea Metropolitana.
- Afavorir el canvi de model de mobilitat, potenciant el traspàs del transport privat al públic.

Per donar resposta al repte del sistema de transport de l'Àrea Metropolitana de Barcelona en els propers 3 anys, és imprescindible abordar un pla d'increment de l'oferta a la xarxa de metro. Aquest pla ha de permetre absorbir un augment d'entre un 15% i un 20% de la demanda en hora punta.

Aquest pla de millora de l'oferta es divideix en tres fases:

- **Fase I: Any 2017.** Va consistir en un increment de trens en certes línies que va suposar una millora d'oferta en termes anuals d'un 2% aproximadament, amb l'objectiu de reduir part de la saturació de les hores punta a les línies 1 i 5. Es va passar de 120 trens (gener 2017) a 127 trens (desembre 2017) en hora punta a les línies convencionals.
- **Fase II: Any 2018:** L'objectiu d'aquesta fase va ser fer córrer tots els trens disponibles a l'hora punta. Es tractà d'una fase transitòria que es va implantar duent a terme dos canvis d'oferta l'any 2018: el primer ja es va implantar el mes de maig (amb 2 trens més en hora punta) i el segon es va produir el mes de novembre (amb 3 trens més en hora punta). La previsió és mantenir aquesta oferta fins al mes d'abril de 2020. En aquesta segona fase s'arribaria a 132 trens en hora punta.
- **Fase III: Any 2020:** És la més important del Pla, ja que ha de permetre assolir el repte d'absorbir fins a un 20% de demanda d'una manera estable i fiable. La previsió és fer dos canvis d'oferta durant l'any 2020 (al maig i al novembre) i mantenir aquesta oferta durant tot l'any 2021, arribant als 144 trens en hora punta (12 més que en la fase anterior). Per això, ja es va dur a terme en els mesos de març de 2018 la formalització dels contractes d'adquisició dels 12 nous trens per dur a terme aquesta fase, i està previst que la seva recepció sigui esglaonada a partir del mes de gener de 2020.



**Pla de Renovació i remodelació de trens: Renovació de 42 trens de la sèrie 3000 i 4000 (aprovat pel Consell d'Administració de l'ATM de 13 de desembre de 2018)**

El Consell d'Administració de l'ATM de 13 de desembre de 2018 va aprovar la renovació dels 42 trens de la sèrie 3.000 i 4.000. Aquesta actuació estava inclosa en el Pla de renovació i remodelació de trens 2017-2028 que l'ATM va aprovar en el Consell d'Administració de 28 de desembre de 2017.

En data 29 de juliol de 2019 la Comissió Delegada de Contractació del Consell d'Administració de TMB va resoldre adjudicar a Alstom Transporte, SA la fabricació de 42 trens per a la xarxa de metro per substituir la totalitat de les sèries 3000 i 4000, que constitueixen la majoria del material rodant de les línies 1 i 3.

Amb la retirada dels trens de les sèries 3000 i 4000, els més antics del parc mòbil de Metro, s'accelera un procés de renovació que augmentarà la fiabilitat del servei i eliminarà una part de la presència d'amiant a la xarxa. Es tracta de l'operació de compra de material mòbil ferroviari més important de la història de TMB.

El concurs, iniciat el febrer de 2019, comprenia dos lots, un de 24 trens d'ample ibèric, per a la línia 1, i un altre de 18 trens d'ample internacional, per a la línia 3. Tres empreses de material ferroviari van presentar propostes per a cadascun dels lots i també ofertes integradores de tots dos, que en conjunt tenien un pressupost base de 369,6 milions d'euros.

El contracte d'adquisició es va formalitzar el 7 d'octubre de 2019, per import de 268.099.711 euros més IVA, i comporta l'entrega de tots els trens dins dels dos anys i mig posteriors a la data de formalització.

Per fer possible aquesta adquisició de material mòbil TMB ha concertat diverses operacions de crèdit a molt llarg termini amb entitats públiques i privades, amb l'autorització de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) de l'àrea de Barcelona.

El BEI finançarà la major part de la renovació d'aquests trens, destinats a les línies 1 i 3 del metro de Barcelona, ja que ha facilitat fins a 205 milions d'euros a TMB. El suport del BEI contribuirà a promoure l'acció a favor del clima tot reforçant la qualitat del transport públic per fomentar-ne l'ús enfront del privat i reduir, així, les emissions contaminants a Barcelona. A més, els vehicles nous consumiran fins a un 20% menys d'energia i seran més silenciosos. El banc de la UE atorga aquests fons gràcies al suport del Pla d'Inversions per a Europa.

Per completar l'operació, TMB ha obtingut el finançament de l'Institut de Crèdit Oficial (ICO), entitat pública del Ministeri d'Economia i Empresa, per un import de 54 milions d'euros, i de l'Institut Català de Finances (ICF), entitat financera pública propietat de la Generalitat de Catalunya, per 50 milions d'euros. També han concedit préstecs, de 6,4 milions d'euros cadascun, Bankinter i Liberbank. Properament està previst la signatura d'una operació de Leasing per 1 tren amb DL Ibèrica Equipment S.A.U.

**Posada en servei de l'estació Ernest Lluch (Línia 5) (aprovat pel Consell d'Administració de l'ATM de 28 de desembre de 2017).**

El dia 24 de maig de 2017 la Generalitat de Catalunya va anunciar una inversió de 14 milions d'euros per acabar l'estació d'Ernest Lluch de la Línia 5, just al límit dels termes municipals entre l'Hospitalet de Llobregat i Barcelona. Les obres d'infraestructura estan acabades des de fa més de cinc anys i només queden per

executar els treballs corresponents a l'arquitectura i instal·lacions. Es preveu la posada en servei d'aquesta estació durant l'any 2020.

## • ACTUACIONS SOBRE LA XARXA DE BUS

En línies generals, a l'any 2019 es consolida la implantació del Pla de Millora de l'Oferta de Bus, del Pla de Participació de Bus i la darrera fase de la Nova Xarxa de Bus, actuacions que van quedar completades en el darrer trimestre de 2018.

### **Pla de Millora de Bus (aprovat pel Comitè Executiu de l'ATM de 23 de maig de 2017).**

Aquest Pla de Millora de Bus implica un increment de recursos en algunes línies convencionals i de la Nova Xarxa de Bus, i permetria recuperar la capacitat de prestar el nivell de servei dels anys 2007 i 2008 per tal de fer front a la demanda creixent.

El Pla va preveure un increment de 43 autobusos, en les següents fases:

- **Any 2017:** el setembre de 2017 es va incrementar l'oferta de dies feiners amb 22 autobusos més, el que suposa un augment de 27.432 hores de servei. Aquests 22 autobusos no es compren fins l'any 2018 amb la resta d'autobusos necessaris, i mentre es farà el servei allargant la vida útil un any de 22 autobusos ja en circulació.
- **Any 2018:** el setembre de 2018 es va augmentar l'oferta de dies feiners amb 21 autobusos més que se sumen als anteriors, el que suposà un increment de 120.987 hores de servei.
- **Any 2019:** Increment de 184.512 hores de servei, arran dels 43 autobusos circulant un any sencer tots els dies feiners.

La inversió prevista en la compra dels 43 nous autobusos del Pla era de 16.250 milers d'euros, que es va vehicular a través de la contractació d'un leasing financer, que permetia la renovació de l'endeutament estructural fins ara no finançat per Contracte-Programa. Aquesta inversió es va finançar l'any 2018 amb recursos del Compte Reserva del C-P 2014-2017, tal i com havia acordat l'ATM.

### **Pla de Participació de Bus (Aprovat pel Consell d'Administració de l'ATM de 28 de desembre de 2017).**

Amb motiu del procés participatiu que va iniciar l'Ajuntament de Barcelona amb els diferents districtes de la ciutat van sorgir unes demandes per millorar el servei de la xarxa d'autobusos de la ciutat. En aquest sentit, des de l'Ajuntament de Barcelona, es proposà a TMB un Pla d'increment dels recursos en un conjunt de 14 línies de la xarxa, que es va iniciar l'1 d'octubre de 2018, i que va representar incrementar el servei amb 23 autobusos més en dies feiners.

La posada en servei d'aquest Pla ha estat la següent:

- **Any 2018:** Increment de 23.241 hores com a conseqüència del reforç de 23 autobusos més entre l'1 d'octubre i el 31 de desembre de 2018.
- **Any 2019 i següents:** Increment de 94.488 hores com a conseqüència de tot un any del reforç dels 23 autobusos incorporats l'octubre de l'any 2018.

La inversió en la compra dels 23 nous autobusos del Pla va suposar una inversió de 8.260 milers d'euros, que es va vehicular a través de la contractació d'un leasing financer. Aquesta inversió es va finançar l'any 2018 amb recursos del Compte Reserva del C-P 2014-2017, tal i com havia acordat l'ATM.

**Pla de Renovació de la flota de Bus 2019-2021 (acordat pel Consell d'Administració de l'ATM de 13 de desembre de 2018).**

El Consell d'Administració de l'ATM de data 13 de desembre de 2018 va acordar el Pla de Renovació de la Flota de Bus per al període 2019-2021 presentat per TMB. Aquest Pla preveu **una inversió total de 135 milions d'euros**, dels quals 115 milions corresponen a l'adquisició de 254 autobusos durant aquest període, i 20 milions d'euros corresponen a les infraestructures necessàries a les cotxeres i al carrer per poder realitzar la càrrega dels vehicles elèctrics. En el següent quadre es mostra el detall de la inversió acordada:

<b>FLOTA D'AUTOBUSOS</b>	<b>ANY 2019</b>	<b>ANY 2020</b>	<b>ANY 2021</b>	<b>2019-2021</b>
Tipologia vehicle	Quantitat	Quantitat	Quantitat	Quantitat
Diesel	0	0	0	0
GNC	75	0	0	75
HIBRID	30	25	8	63
ELÈCTRIC	0	50	66	116
<b>Nº D'AUTOBUSOS</b>	<b>105</b>	<b>75</b>	<b>74</b>	<b>254</b>
<b>INVERSIÓ EN FLOTA DE BUS</b>	36.702.500 €	38.547.500 €	39.057.000 €	114.307.000 €
<b>EXTRA EQUIPAMENT EMBARCAT</b>	336.000 €	240.000 €	236.800 €	812.800 €
<b>TOTAL INVERSIÓ EN FLOTA BUS</b>	<b>37.038.500 €</b>	<b>38.787.500 €</b>	<b>39.293.800 €</b>	<b>115.119.800 €</b>
<b>TOTAL INFRAESTRUCTURA ELÈCTRICA</b>	3.396.667 €	11.400.000 €	4.885.750 €	19.682.417 €
<b>TOTAL INVERSIÓ FLOTA BUS</b>				<b>134.802.217 €</b>

El mes d'abril de 2019 es va adjudicar la primera licitació corresponent als 105 autobusos de l'any 2019, destinada a substituir 75 vehicles estàndard i 30 d'articulats de propulsió dièsel i de gas de primera generació. La comanda busca també una **elevació de la qualitat ambiental del material mòbil**, ja que 30 dels nous vehicles seran **híbrids** (combinació de motor tèrmic i elèctric), que substituiran cotxes dièsel de 14 anys d'antiguitat amb l'avantatge d'uns consums i emissions inferiors.

En el mes d'agost de 2019 es va iniciar el procés de licitació de 29 autobusos elèctrics, que formen part dels 75 autobusos que es preveu que entrin el 2020. Aquets autobusos elèctrics han de substituir 29 autobusos dièsel i de gas natural comprimit, amb l'objectiu de renovar els vehicles de la flota actual que han arribat al final de la seva vida útil després de més de 15 anys de servei, i per reduir dràsticament les emissions de diòxid de carboni (CO<sub>2</sub>), causants de l'escalfament global.

En definitiva, **aquest Pla porta implícita la posada en servei del Pla d'Electrificació de la xarxa de Bus, aprovat pel Consell d'Administració de l'ATM de 28 de desembre de 2017**. Concretament durant el període 2019-2021 es preveu l'adquisició de 116 autobusos elèctrics fins l'any 2021.

Durant el període 2019-2021 es preveu l'electrificació de quatre línies de la Nova Xarxa de Bus (H12, H16, V7 i la V13), així com la progressiva substitució dels busos de barri actuals per vehicles elèctrics.

#### **Ampliació de la cotxera de Zona Franca-Port (aprovat pel Consell d'Administració de l'ATM de 28 de desembre de 2017).**

La Comissió de Política Territorial i Urbanisme de Catalunya va emetre el dia 3 de març de 2017 el darrer informe favorable previ a la signatura definitiva del Pla director urbanístic Gran Via - Llobregat. L'aprovació definitiva del PDU es va produir el 18 d'abril de 2017. La cotxera de Ponent de TMB, amb una flota de 141 autobusos, es troba dins l'àmbit d'actuació número 1 dels tres sectors de planejament previstos, i ocupa una superfície de 20.612,33 metres quadrats de superfície. La solució que proposà TMB és l'ampliació de l'actual cotxera de Zona Franca, que actualment té una capacitat per 348 autobusos i que un cop ampliada podrà arribar a la xifra de 552 autobusos, incorporant els 141 autobusos actualment a la cotxera de Ponent i els nous autobusos necessaris pels augments d'oferta de bus previstos en el període 2018-2021.

Tanmateix, durant el desenvolupament del Projecte Executiu han aparegut una sèrie de noves necessitats no previstes inicialment en l'estudi d'avantprojecte presentat l'any passat, com:

1. Canvis en la situació dels projectes urbanístics de l'Hospitalet de Llobregat, que han portat a una reducció del temps de construcció de la cotxera, de manera que al 2021 ja es pugui tancar la Cotxera de Ponent. Aquesta necessitat obliga a una compressió dels terminis d'execució de l'obra, tot impossibilitant la idea inicial de treballar en part de la parcel·la i mantenir la resta com aparcament. Això obligà a dividir l'obra en dos espais diferents i llogar i habilitar una Campa per a aparcament de la flota durant part de la realització de les obres.
2. Habilitar tres nous espais, fins ara no contemplats, en el pati: la línia de fungicida, la línia de vinilat i la línia de neteja interior integral.
3. Un nou banc de proves per a motors de GNC.
4. Un nou banc de rodets per a proves dinàmiques d'autobusos.

Totes aquestes noves necessitats d'espai no poden incorporar-se en la parcel·la prevista. Això obliga a desdoblar el projecte, actuant en una nova parcel·la de 21.000 m<sup>2</sup>, anomenada com a "Parcel·la Llobregat" i que ja està actualment llogada per TMB. Per tant, aquest nou replantejament té com a conseqüència també un increment del cost total de l'obra.

El cost total previst de l'obra, que s'allargarà durant el període 2018-2021, és de 62.196 milers d'euros.

**Cal afegir que els resultats immobiliaris que TMB obtingui per la reparcel·lació del Sector 1 de l'àmbit on està la cotxera de Ponent, es destinaran al finançament d'aquesta nova cotxera.**

**També cal dir que en aquests moments s'està analitzant la possibilitat de fer una permuta de terrenys en la que es podria intercanviar la "parcel·la Llobregat" per una altra al costat de la ubicació de la Zona Franca.**

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

El 25 de juny de 2018 es van posar en funcionament tres noves línies d'altas prestacions de la Nova Xarxa de Bus, una de diagonal i dues de verticals. En el pressupost de 2019 aquesta actuació afecta a les necessitats de tot l'any:

- **D50: Paral·lel - Ciutat Meridiana.** Aquest eix diagonal se superposa en gran part a les actuals 50 i 51. L'allargament des de Catalunya a Paral·lel multiplica les possibilitats de connexió (línies V9, V11 i D20).
- **V9: Poble-sec – Sarrià.** Aquest eix vertical transcorre de pujada per Entença i de baixada per Viladomat, per encaixar amb el disseny de futures superilles. Per primera vegada el transport públic cobrirà el sector de les Tres Torres i la Bonanova situat entre la Via Augusta i l'avinguda d'Esplugues, a través dels carrers Calatrava, Iradier i Anglí.
- **V33: Fòrum / Campus Besòs - Santa Coloma.** Nou eix vertical que connecta Santa Coloma de Gramenet, Sant Andreu, el Bon Pastor i el Besòs amb Sant Adrià de Besòs i el front marítim. Entre Santa Coloma i la Gran Via segueix el traçat de la 42, mentre que la part baixa coincideix força amb la 143 i té l'origen al campus de la UPC, on enllaça amb la H16.

Amb la seva incorporació es va arribar a les 23 línies d'altas prestacions. Es preveu que en conjunt transportin 390.000 viatgers els dies feiners, prop del 53% del passatge de la xarxa d'autobusos de TMB.

Un cop finalitzada la implantació d'aquestes tres línies, a la tardor de 2018 es va procedir a desplegar les 5 línies que faltaven de la nova xarxa de bus:

- H2 (Av. d'Esplugues - Trinitat Nova)
- V1 ( Districte Granvia l'Hospitalet - Av. d'Esplugues)
- V19 (Barceloneta - Pl. Alfons Comín)
- V23 (Nova Icària - Can Marçet)
- V25 (Poblenou - Horta)

El seu desplegament ha suposat l'estructuració definitiva de la xarxa d'autobús en tres nivells: Nova Xarxa de Bus, línies convencionals o complementàries i busos de barri o de proximitat. Un cop finalitzat aquest procés, la ciutat ha passat a comptar amb un total de 98 línies:

- 28 línies de NXB: 8 d'horizontals, 17 de verticals i 3 de diagonals
- 43 línies convencionals o complementàries
- 27 línies de proximitat i bus del barri

Cal destacar que les valoracions dels usuaris de la nova xarxa de bus són superiors a les dels usuaris de la resta de línies. Assoleixen una puntuació de 7,93, superior al 7,67 que obtenen la resta de línies. La nova xarxa ofereix múltiples avantatges als usuaris, entre els quals destaquen:

- Més facilitat d'ús, amb visió de xarxa
- Alta freqüència els feiners, amb freqüències de pas de 5-8 minuts de 7 a 21 hores
- Menys temps d'espera i de viatge
- Més connectivitat i intermodalitat i millor cobertura del territori
- Millor informació estàtica i dinàmica als passatgers, en parades i vehicles
- Més regularitat i fiabilitat del servei

El 95% de la població ja gaudeix d'un servei de bus d'altres prestacions amb més versatilitat, ja que disposen de diferents opcions de recorregut per a un mateix origen i una mateixa destinació.

## • **ACTUACIONS A L'ÀREA D'INNOVACIÓ, TECNOLOGIA I NEGOCI INTERNACIONAL**

Les actuacions previstes en el **Pla Director de Tecnologia 2015-2021** es centren en el manteniment i millora de les infraestructures físiques i telecomunicacions necessàries per al manteniment de la qualitat del servei, actuacions en cambres de comunicacions i desplegament de la Nova Xarxa MPLS.

La implantació dels diferents projectes del PDT en el període 2015-2019 i la transformació digital que es va iniciar amb ells, així com els projectes a realitzar en el període 2018-2021, porta a l'ús de molta tecnologia en nous serveis en el núvol que passen a ser despesa i d'altres que el propi increment de funcionalitats amb dispositius mòbils i l'ús extensiu de serveis 4G, fa i farà incrementar la xifra de despesa.

La implantació d'alguns projectes del Pla de Màrqueting també és un factor important, ja sigui per la contractació de serveis en el núvol, com per la contractació de especialistes externs per la gestió d'alguns dels serveis i per manteniments ja siguin correctius, reactius, preventius o predictius.

Un altre aspecte a destacar, és la significació que la Ciberseguretat (gestió de la seguretat de les dades digitals) està tenint en les operacions de les tecnologies de telecomunicacions i sistemes d'informació, siguin empresarials o industrials, i totes aquelles relacionades amb la interacció amb el nostre client i usuari del transport públic que TMB gestiona i opera.

En l'àmbit del **Negoci Internacional** es preveu la continuïtat de diferents projectes de consultoria i de control i assessorament en la construcció de trens a altres operadors.

Adicionalment, s'està desenvolupant el **Pla d'Innovació de TMB** definit al 2017. En l'actualitat, s'està impulsant diferents activitats, destacant:

- Desplegament de la plataforma de Innovació **TMBinnova** amb l'objectiu de fer-la accessible a tots els treballadors de TMB.
- Formació del primer grup de Agents d'Innovació, format per 19 persones que representen quasi totes les àrees de TMB
- Formació dels nivells directius mitjançant la participació de tallers d'innovació.

Després de l'èxit al primer repte d'innovació oberta, fet com a pilot per testejar la metodologia i la plataforma, s'està treballant en la definició del primer repte obert a tots els empleats a TMB, amb la intenció de fer el llançament a principis de 2020.

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

La Direcció Executiva de Màrqueting continuarà contribuint a l'alineament estratègic de TMB (operador integral de la mobilitat, ser una empresa innovadora i una empresa pública de referència), a partir de les següents accions:

- **Operador integral de la mobilitat:** dotant a l'organització d'una visió única i 360° de client/usuari, sent el nexa de transversalitat de l'organització entre el producte i l'usuari i/o ciutadà, així com ajudant a dissenyar i comercialitzar la proposta de valor integrada de TMB d'una manera menys vertical.
- **Empresa innovadora:** ajudant a entendre quines innovacions són les més valorades pels usuaris i/o ciutadans, a liderar la transformació digital del negoci des de la perspectiva d'usuari i de negoci, així com sent el nexa i la força de recolzament per impulsar totes les innovacions i/o accions de millora continua proposades per les Direccions de Metro i/o Bus, Tecnologia, etc.
- **Empresa pública de referència:** dissenyant i implementant projectes per millorar el posicionament i la imatge de marca de TMB, treballant per potenciar l'accessibilitat de la totalitat de instal·lacions de TMB, convertint a TMB en una millor pràctica per als ciutadans i altres operadors de transport, i desenvolupant accions que incrementin la vinculació entre els ciutadans de Barcelona i TMB.

Així mateix, s'ha treballat per tal de millorar els elements que proporcionen una millor visibilitat i coneixement de TMB i dels seus productes. Algunes de les accions que es porten a terme són:

- Millora de l'optimització per als motors de cerca (SEO) de les webs oficials:
  - [www.tmb.cat](http://www.tmb.cat)
  - [www.barcelonabusturistic.cat](http://www.barcelonabusturistic.cat)
- Millora de les campanyes de publicitat on-line (SEM):
  - Google Adwords
  - Facebook Ads
- Millora SEO pròpia de la pàgina web (blog)
- Campanya corporativa nova marca Hola Barcelona

- **ACTUACIONS RELACIONADES AMB T-MOBILITAT**

El projecte T-Mobilitat, liderat per ATM i coordinat per les tres administracions i els seus operadors públics (FGC i TMB), té tres objectius principals:

- a. Canvi tecnològic dels sistemes de validació i venda, passant de la tecnologia magnètica a la tecnologia sense contacte, mantenint el sistema tarifari actual.
- b. Millora de la informació del transport del conjunt del sistema tarifari integrat.
- c. Definició i implantació d'un nou model tarifari.

L'any vinent culminaran totes les actuacions previstes en el projecte per a l'assoliment dels dos primers objectius, sent doncs el 2020 l'any d'implantació de la T-Mobilitat. La posada en servei dels diferents títols en tecnologia NFC es realitzarà de forma gradual en tres fases, entre el 2n i el darrer trimestre de l'any.

La inversió pròpia que haurà de realitzar TMB en relació a la posada en servei de la T-Mobilitat, i que ja ha estat acordada amb l'ATM, puja a un total de 6.404 milers d'euros durant el període 2019-2022.



# **PRESSUPOST 2019**

<i>(Milers d'euros)</i>	<b>TMB</b>
<b>INGRESSOS</b>	
Vendes Netes	416.223
Recaptació Bruta	423.051
Comissions i Rapels	-14.730
Bosses ATM	7.901
Accessoris a l'explotació	31.861
Ingressos per pensions	705
Subvencions especials	9.371
<b>TOTAL INGRESSOS</b>	<b>458.159</b>
<b>DESPESES D'EXPLOTACIÓ</b>	
Aprovisionaments	24.927
Energia i carburants	52.114
Personal Operatiu	435.583
Pensions	705
Serveis Exteriors	129.419
Tributs i Variacions de les provisions	776
<b>TOTAL DESPESES D'EXPLOTACIÓ</b>	<b>643.524</b>
<b>RESULTAT BRUT D'EXPLOTACIÓ</b>	<b>185.365</b>
Amortitzacions	66.608
Subvencions en capital	-14.608
<b>Amortització Neta</b>	<b>52.000</b>
<b>RESULTAT NET D'EXPLOTACIÓ</b>	<b>237.365</b>
Despeses Financeres Totals	24.222
<b>RESULTAT NET (Sense renting ni Cànon L9)</b>	<b>261.587</b>
Renting de trens	70.066
Cànon L9 (1)	124.650
<b>RESULTAT NET TOTAL A SUBVENCIONAR</b>	<b>456.303</b>

*(1) El Cànon previst pel PEF de GISA per al 2019 és de 124.650 milers d'euros. L'import del Cànon del 2019 s'ajustarà una vegada surti publicada al DOGC l'Ordre de Territori i Sostenibilitat aprovant la xifra definitiva.*

### T.M.B

#### Pressupost 2019 - CRITERIS DE CàLCUL -

	XARXA METRO	XARXA T.B.	TRANSP DE L'OCI	TMB
1- <b>DESPESES FINANCERES</b>	Despesa financera calculada d'acord amb el Pla de refinançament aprovat per l'ATM i les operacions d'endeutament estructural.			
3- <b>COSTOS SALARIALS</b>	Aplicació dels convenis col·lectius vigents, subjecte a la LPGE			
4- <b>COTXES-Km (en milions)</b>	99,8	48,17	1,7	149,6
	Xarxa 2018 + Anualització Pla de Millora de Bus i Pla de Participació de Bus + Anualització 2ª Fase Pla de Millora de Metro			
5- <b>VALIDACIONS (en milions)</b>	413,5	209,2	4,3	627,0
	S'ha suposat un increment de validacions del 2,0% respecte tancament 2018, tal i com va indicar l'ATM			
6- <b>TARIFA MITJANA PONDERADA (€)</b>	0,661 €	0,562 €	7,419 €	0,675 €
	Congelació de tarifes per a l'any 2019, aprovades en el Consell d'Administració de l'ATM de desembre de 2018.			
7- <b>PLANTILLES MITJANES HOMOGÈNIES</b>	3.519,3	4.368,0	8,3	7.895,6
	<b>Bus:</b> PMH 2018+ actuacions previstes per al 2019 <b>Metro:</b> PMH 2018 + actuacions previstes per al 2019			
8- <b>AMORTITZACIONS</b>	Càlcul d'amortitzacions d'acord amb les inversions previstes i l'evolució dels actius			

## T.M.B

## Pressupost 2019 - INGRESSOS (Xifres en milers d'euros)

<u>VENDES</u>	XARXA METRO	XARXA T.B.	TRANSP DE L'OCI	T.M.B.
<b>Total validacions (milers EUR)</b>	<b>413.489</b>	<b>209.221</b>	<b>4.321</b>	<b>627.030</b>
Tarifa mitjana (EUR)	0,661 €	0,562 €	7,419 €	0,675 €
<b>Vendes Brutes (milers EUR)</b>	<b>273.324</b>	<b>117.668</b>	<b>32.059</b>	<b>423.051</b>
Bossa ATM	5.775	2.126	0	7.901
<b>Vendes totals (milers EUR)</b>	<b>279.099</b>	<b>119.795</b>	<b>32.059</b>	<b>430.952</b>
Despeses del sistema de vendes (Milers)	-2.579	-7.373	-4.777	-14.730
<b>Vendes netes (milers EUR)</b>	<b>276.520</b>	<b>112.421</b>	<b>27.281</b>	<b>416.223</b>
<u>ALTRES INGRESSOS PROPIS (Milers EUR)</u>	XARXA METRO	XARXA T.B.	TRANSP DE L'OCI	T.M.B.
Arrendament Finques	310	58		368
Cànon publicitat	3.250	4.700	37	7.987
Cànon concessionaris	605			605
Cànon mant.est.cials	15			15
Màquines vending	741	58		799
Cessió d'ús infraestructura	300			300
Cessió d'ús espais estacions	75			75
Intervenció-inspecció	1.303	125		1.428
Penalitzacions a Proveïdors	0	58		58
Serveis a Proveïdors		15		15
Ingressos Telefonia Mòbil	850			850
Serveis a Administracions Públiques	15.852			15.852
Altres Serveis	25	267	601	893
Interrelacions Metro-TB	809	610		1.420
Cooperació Exterior	1.340	147		1.487
Serveis especials	65	25	7	97
Serveis especials llançadores		230		230
Serveis a l'A.T.M	291	25		316
Interrelacions PSM	340	33		373
Interrelacions TMB SL	36	37	41	114
<b>TOTAL (inclou interrelacions)</b>	<b>26.208</b>	<b>6.387</b>	<b>686</b>	<b>33.281</b>
<b>TOTAL (sense interrelacions)</b>	<b>25.398</b>	<b>5.777</b>	<b>686</b>	<b>31.861</b>
<u>SUBVENCIONS ESPECIALS (Milers EUR)</u>	XARXA METRO	XARXA T.B.	TRANSP DE L'OCI	T.M.B.
Subvenció Tarjeta Rosa	3.108	4.662		7.770
Subvenció Línies 80 a 83		1.395		1.395
Subvenció Línia 102, 103 i 104		205		205
Altres				0
	<b>3.108</b>	<b>6.263</b>	<b>0</b>	<b>9.371</b>

*(Xifres en Milers d'euros)*

	TMB	FMB	TB
<b>Xarxa Metro</b>	<b>51.172</b>	<b>51.172</b>	<b>0</b>
Grans Actuacions	1.497	1.497	0
Estacions	4.989	4.989	0
Infraestructures (Túnel)	24.881	24.881	0
Pla Seguretat i Manteniment Metro	16.506	16.506	0
Línia 9	2.142	2.142	0
12 Trens (interesos intercalaris)	1.157	1.157	0
<b>Xarxa de Bus</b>	<b>42.078</b>	<b>0</b>	<b>42.078</b>
Flota Autobusos	28.960	0	28.960
Pla de Participació de Bus	5.858	0	5.858
Cotxeres	3.690	0	3.690
Tramvia Blau	150	0	150
Infraestructura Elèctrica	2.646	0	2.646
Gran Manteniment	773	0	773
<b>Àrea de Tecnologia</b>	<b>15.514</b>	<b>12.195</b>	<b>3.319</b>
PDT	9.409	6.991	2.418
aTEC (No PDT)	3.079	2.178	901
Videovigilància	2.414	2.414	0
Resta	613	613	0
<b>Àrees Funcionals</b>	<b>5.240</b>	<b>2.475</b>	<b>2.764</b>
<b>TOTAL INVERSIONS</b>	<b>114.004</b>	<b>65.842</b>	<b>48.161</b>

xifres en milers d'euros

## INGRESSOS

	TMB	TB	METRO
Vendes Brutes	423.051	149.727	273.324
Comissions, Ràpels i Bossa ATM	-6.829	-10.024	3.195
<b>Recaptació Neta</b>	<b>416.223</b>	<b>139.703</b>	<b>276.520</b>
Accessoris a l'explotació	31.861	6.462	25.398
Ingressos per Pensions	705	453	252
Subvencions especials	9.371	6.263	3.108
<b>TOTAL INGRESSOS PROPIS</b>	<b>458.159</b>	<b>152.881</b>	<b>305.278</b>
<b>Subvencions al servei (1)</b>	<b>269.375</b>	<b>190.605</b>	<b>78.770</b>
<b>Subvenció Pla de Millora de Bus/Metro</b>	<b>62.004</b>	<b>24.718</b>	<b>37.286</b>
<b>Subvencions L9/L10 - Cànon (1)</b>	<b>116.862</b>		<b>116.862</b>
<b>Subvencions rènting de trens</b>	<b>70.066</b>		<b>70.066</b>
<b>Pagament Diferit ATM (2017-2022)</b>	<b>3.139</b>		<b>3.139</b>
<b>Devolució Principal Op. Sanejament 2017-2031</b>	<b>24.600</b>		<b>24.600</b>
<b>Subvencions Leasing 6 trens</b>	<b>2.054</b>		<b>2.054</b>
<b>TOTAL SUBVENCIONS</b>	<b>548.100</b>	<b>215.323</b>	<b>332.777</b>
<b>TOTAL INGRESSOS</b>	<b>1.006.259</b>	<b>368.204</b>	<b>638.055</b>

## DESPESES

	TMB	TB	METRO
Aprovisionaments	24.927	12.700	12.227
Energia i Carburants	52.114	24.433	27.681
Personal Operatiu	435.583	241.525	194.059
Serveis Exteriors (Sense Renting ni Cànon L9)	129.419	40.360	89.059
Pensions per a aportacions corrents	705	453	252
Resta despeses d'explotació	776	659	118
<b>TOTAL DESPESES D'EXPLOTACIÓ</b>	<b>643.524</b>	<b>320.129</b>	<b>323.395</b>
Amortitzacions	66.608	29.641	36.967
Subvencions capital traspassades a l'exercici	-14.608	-6.197	-8.411
<b>Amortització Neta</b>	<b>52.000</b>	<b>23.444</b>	<b>28.556</b>
<b>Despeses Financeres</b>	<b>24.222</b>	<b>-87</b>	<b>24.309</b>
<b>Rènting Trens</b>	<b>70.066</b>		<b>70.066</b>
<b>Necessitats L9/L10 - Cànon (1)</b>	<b>124.650</b>		<b>124.650</b>
<b>TOTAL DESPESES COMPTE DE RESULTATS</b>	<b>914.461</b>	<b>343.486</b>	<b>570.975</b>
<b>Pla de Millora de Bus/Metro</b>	<b>62.004</b>	<b>24.718</b>	<b>37.286</b>
<b>Amortització leasing 6 trens</b>	<b>2.054</b>		<b>2.054</b>
<b>Devolució Principal Op. Sanejament 2017-2031</b>	<b>24.600</b>		<b>24.600</b>
<b>Pagament Diferit ATM (2017-2022)</b>	<b>3.139</b>		<b>3.139</b>
<b>TOTAL DESPESES</b>	<b>1.006.259</b>	<b>368.204</b>	<b>638.055</b>

(1) El Cànon de la L9/L10 (124.650 milers d'euros) es financia via recàrrec amb títols de transport (7.788 milers d'euros) i via Subvencions (116.862 milers d'euros). L'import del Cànon del 2019 s'ajustarà una vegada surti publicada al DOGC l'Ordre de Territori i Sostenibilitat aprovant la xifra definitiva.

*Xifres en Milers d'euros*

Necessitats Compte de Resultats sense Renting ni Cànon	269.375
Pla de Millora de Bus/Metro	62.004
Amortització leasing 6 trens	2.054
Necessitats sense rènting, cànon ni sanejament del deute	333.433
Renting de trens	70.066
Cànon Línia 9 / 10 (1)	116.862
Devolució Principal Op. Sanejament 2017-2031	24.600
Pagament Diferit ATM (2017-2022)	3.139
<b>TOTAL NECESSITATS TMB A SUBVENCIONAR</b>	<b>548.100</b>

(1) El Cànon de la L9/L10 (124.650 milers d'euros) es financia via recàrrec amb títols de transport (7.788 milers d'euros) i via Subvencions (116.862 milers d'euros). L'import del Cànon del 2019 s'ajustarà una vegada surti publicada al DOGC l'Ordre de Territori i Sostenibilitat aprovant la xifra definitiva.