



Transports
Metropolitans
de Barcelona

PRESSUPOST 2018 DE TMB

Consell d'Administració

25 d'octubre de 2018

ÍNDEX

1. Introducció	2
2. Principals fites del Pressupost 2018	11
3. Compte de Resultats 2018.....	22
4. Criteris i hipòtesis pressupostàries 2018.....	23
5. Detall d'ingressos 2018.....	24
6. Inversions 2018.....	25
7. Pressupost total – Ingressos i Despeses 2018	26
8. Resum de Necessitats a subvencionar i finançament 2018	27

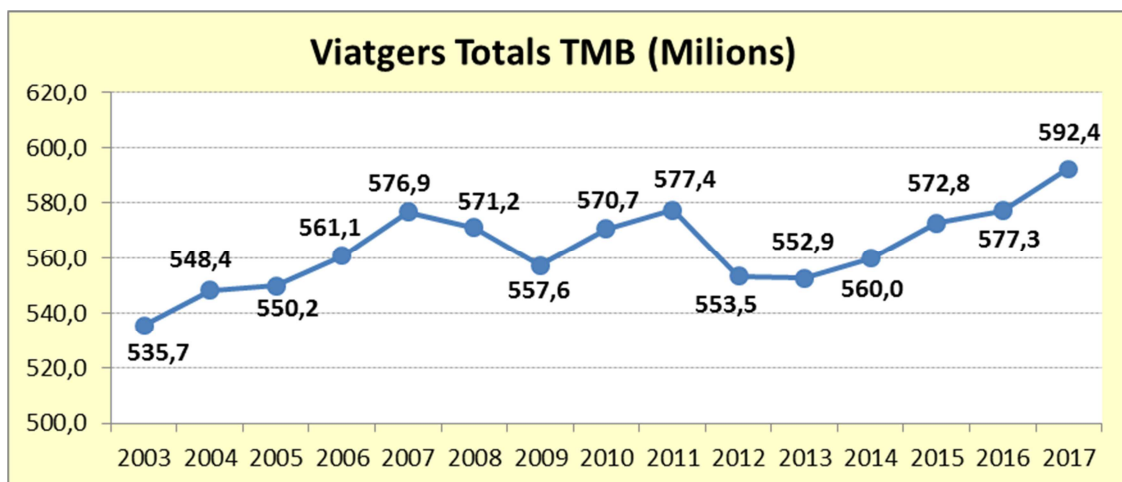
1.1 Antecedents

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 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 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 estalviar, és a dir, no va gastar allò que estava previst en Contracte-Programa, per un import de 24 milions d'euros. El Contracte-Programa actual, per al període 2014-2017, també va enregistrar unes necessitats per sota de les previstes per un import de 64,6 milions d'euros**, segons el resultat de la liquidació aprovada per la Comissió de Seguiment del CP ATM-TMB de data 26 d'abril de 2018.

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. La demanda va tornar a baixar en el període 2012-2013 per la persistència de la crisi econòmica, en canvi a partir de l'any 2014, coincidint amb una millora de la situació econòmica, es mostrà un canvi en la tendència. De fet, a l'any 2017 hi ha hagut un volum de viatgers que supera en 39,5 milions la xifra que es va registrar l'any 2013.



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 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.

- **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
SUBVENCIONS ATM AL SERVEI	335.815	320.897	315.339	318.492	1.290.543
Aportació diferida ATM (2017-2022)	0	0	0	3.139	3.139
TOTAL SUBVENCIÓ CORRENT ATM	335.815	320.897	315.339	321.631	1.293.682

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^a del Contracte-Programa s'han anat actualitzant a mesura que les Administracions aprovaven nous serveis o bé establien una política tarifaria 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
SUBVENCIONS CORRENTS (C-P Signat)	335.815	320.897	315.339	321.631	1.293.682
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
SUBVENCIONS CORRENTS ACTUALITZADES	335.815	340.140	387.630	408.249	1.471.834

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
TOTAL NECESSITATS A SUBVENCIONAR	1.554.236	1.489.623	-64.612

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
FONS DE RESERVA DE TMB A 31.12.2017	37.503

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)

FONS DE RESERVA DE TMB A 31.12.2017	37.503
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
TOTAL APLICACIONS DEL FONS DE RESERVA 2018 DE TMB APROVADES	24.741
FONS DE RESERVA A 31.12.2017 UN COP DEDUIDES APLICACIONS DE 2018	12.762

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**, que havia estat elevada per part de la Comissió de Seguiment celebrada el 26 d'abril de 2018.

Contracte-Programa ATM-TMB 2018-2021

Les bases per a la redacció dels Contractes-Programa de l'ATM amb els diferents operadors, aprovades el 6 de març de 2014, preveuen entre d'altres que el Contracte-Programa 2018-2021 s'haurà de signar abans de l'1 de gener de 2018.

En aquest sentit, el Comitè Executiu de l'ATM de data 21 de març de 2017, va presentar un document d'Actualització del Pla Marc 2014-2031 i Contractes-Programa 2018-2021 en que es proposava un calendari a Operadors i Administracions per tal de tenir formalitzats i signats els Contractes-Programa i el Conveni de Finançament abans del 31 de desembre de 2017.

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.

La resta d'actuacions que impacten en el període 2018-2021, que encara no estaven a provades per l'ATM a 31 de juliol de 2017, són les següents:

- 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.
- Tramvia Blau.
- Inversió en electrificació de la flota de Bus.

Finalment, **el Consell d'Administració de l'ATM de data 28 de desembre de 2017 va aprovar les actuacions esmentades anteriorment, que restaven pendents de ser aprovades**, a excepció del Pla de Renovació de trens, i amb la inclusió com a novetat del Pla de Bus a la demanda. Addicionalment, aquest mateix Consell va aprovar **el Contracte-Programa entre l'ATM i TMB per a l'any 2018**, que inclou una clàusula que preveu que abans de finalitzar l'any 2018 s'aprovin les necessitats a subvencionar del període 2019-2021 i la formalització d'un Contracte-Programa ATM-TMB quadriennal (2018-2021), que inclogui les necessitats de l'any 2018 previstes en aquest C-P. Les necessitats del C-P per a l'any 2018 pugen a un total de 529.445 milers d'euros.

Pel que fa les necessitats a subvencionar del període 2019-2021, en data 9 de juliol de 2018 TMB va lliurar a l'ATM l'actualització de les xifres que havia enviat l'any anterior, i en aquests moments resten pendents d'aprovar per part del Consell d'Administració de l'ATM

Pressupost 2018

Tal i com s'observa en el quadre de la pàgina següent, el **Resultat Net d'Explotació de l'exercici 2018 augmenta en 32.956 milers d'euros respecte el pressupost de l'any anterior**. Aquest augment és degut, bàsicament, al següent:

- La continuïtat del Pla de Millora de l'oferta de Bus, aprovat pel Comitè Executiu de l'ATM de 23 de maig de 2017, suposa un augment de necessitats per import de 7.579 milers d'euros.
- El Pla de Participació suposa unes majors necessitats per 1.490 milers d'euros.
- El Pla de Millora de l'oferta de Metro suposa un augment de necessitats per import de 6.800 milers d'euros.
- La posada en marxa de la Línia 10 Sud suposa un increment de necessitats de 2.539 milers d'euros.
- S'ha aplicat un increment del 2% d'IPC a les despeses d'explotació de 2017 (11.595 milers d'euros).
- Les despeses financeres previstes de l'operació de sanejament 2014-2031, signada el novembre de 2014, suposa un increment de 5.834 milers d'euros respecte l'any anterior.
- L'Amortització neta disminueix en 4.643 milers d'euros, degut al ritme creixent de les inversions en el darrer any, i a les subvencions en capital.

Les necessitats totals a subvencionar creixen en 78.195 milers d'euros, respecte el pressupost de l'any anterior. Aquest creixement s'explica pel següent:

- El Resultat Net d'Explotació explica 32.956 milers d'euros d'augment, ja comentats en el punt anterior.
- Un major import del Cànon Ferroviari de la L9/L10 per import de 9.657 milers d'euros, respecte la xifra prevista en el pressupost 2017, degut a l'ampliació de la Línia 10.
- El Pla de Millora de Bus i Metro (inversions) augmenta per un import de 8.709 milers d'euros i la resta d'actuacions en 28.964 milers d'euros.
- L'import de la xifra del renting de trens disminueix en 2.154 milers d'euros respecte la de l'any anterior.

NECESSITATS TOTALS TMB

Xifres en milers d'euros

	PRESSUPOST 2017 (1)	PRESSUPOST 2018 (2)	Variació (2) s/ (1)	% ▲
INGRESSOS				
Vendes Brutes	403.149	407.406	4.257	1,06%
Comissions i Ràpels	-14.576	-14.451	125	-0,86%
Bossa ATM	7.800	6.394	-1.406	-18,02%
Vendes netes	396.373	399.349	2.976	0,75%
Accessoris a l'explotació	25.773	26.396	622	2,41%
Ingressos per pensions	1.103	935	-168	-15,23%
Subvencions especials	9.249	9.304	55	0,60%
TOTAL INGRESSOS	432.498	435.984	3.486	0,81%
DESPESES D'EXPLOTACIÓ				
Aprovisionaments	20.743	22.854	2.111	10,18%
Energia i carburants	46.594	52.026	5.432	11,66%
Personal Operatiu	394.589	411.079	16.491	4,18%
Pensions	1.103	935	-168	-15,23%
Serveis Exteriors	116.773	125.291	8.518	7,29%
Tributs i provisions	1.041	3.479	2.438	234,23%
TOTAL DESPESES D'EXPLOTACIÓ	580.842	615.665	34.823	6,00%
RESULTAT BRUT D'EXPLOTACIÓ	148.344	179.681	31.337	21,12%
Amortitzacions	65.907	65.523	-384	-0,58%
Subvencions en capital	-10.470	-14.729	-4.259	40,67%
Amortització Neta	55.437	50.794	-4.643	-8,37%
RESULTAT NET D'EXPLOTACIÓ	203.781	230.475	26.695	13,10%
Despeses Financeres Estructurals	1.675	2.102	427	25,51%
Despeses Financeres Sanejament Deute	17.944	23.778	5.834	32,51%
RESULTAT NET (Sense Renting ni Cànon)	223.400	256.356	32.956	14,75%
Renting de trens	73.827	71.673	-2.154	-2,92%
Cànon Ifercat L9	99.753	109.410	9.657	9,68%
RESULTAT NET ABANS DE SUBVENCIONS	396.980	437.439	40.459	10,19%
Pla de Millora de Bus i Metro i altres actuacions	25.604	63.278	37.674	147,14%
Amortització leasing 6 trens S 9000	1.927	1.990	62	3,24%
Devolució Principal Op. Sanejament 2017-2031	23.600	23.600	0	0,00%
Pagament Diferit ATM (2017-2022)	3.139	3.139	0	0,00%
Total altres conceptes	54.270	92.006	37.736	69,53%
TOTAL NECESSITATS	451.250	529.445	78.195	17,33%

2.1 Principals objectius

L'objectiu de TMB per al pressupost 2018 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.

L'objectiu de TMB per a l'any 2018 serà poder prestar en les millors condicions el nivell d'oferta actual a la xarxa de metro i bus, i posar en marxa totes 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. El mes de setembre de 2018 s'han posat en funcionament de dues noves estacions, Foneria i Foc Cisell, en el Passeig de la Zona Franca. A l'any 2019 esta prevista la posada en servei de les dues estacions de l'Hospitalet de Llobregat: Provençana i Ciutat de la Justícia.
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 trens de la sèrie 2.000, 3.000 i 4.000, 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 actual.
7. Un Pla per a la inversió en l'electrificació de la flota de Bus actual. Aquest Pla proposa iniciar la substitució gradual de la flota actual en busos elèctrics en el període 2018-2021 i la inversió necessària en infraestructura a les cotxeres i terminals de línia.
8. La renovació de les instal·lacions, infraestructura i material mòbil del Tramvia Blau.
9. L'inici 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.
10. 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.

A continuació s'indiquen les principals actuacions que recull el Pressupost 2018:

- **ACTUACIONS SOBRE LA XARXA DE METRO**

Posada en servei de la Línia 10 Sud (aprovat pel Comitè Executiu de l'ATM de 26 de juliol de 2017).

El 27 de desembre de 2016 la Generalitat de Catalunya i l'Ajuntament de Barcelona varen signar el conveni de col·laboració per al finançament de diverses actuacions que es van dur a terme a la Línia 10 Sud al llarg de l'any 2017 i 2018, i que havien de permetre fer arribar aquest transport públic als barris de la Marina.

Finalment, el passat dia 8 de setembre es van posar en servei aquesta nova Línia que compta inicialment amb cinc estacions, de les quals dues són de nova construcció i les altres tres són comunes a la L9 Sud, inaugurada el 2016. Aquestes dues noves estacions, situades al Passeig de la Zona Franca són: Foneria i Foc Cisell, que donaran servei a una població potencial de 70.000 habitants.

Adicionalment, el 24 de maig de 2017 la Generalitat de Catalunya va anunciar una inversió de 37 milions d'euros per a les obres de les estacions Provençana i Ciutat de la Justícia de la Línia 10 Sud, situades al terme municipal de l'Hospitalet de Llobregat. L'obra civil d'aquestes dues estacions ja està acabada i resten pendents treballs d'arquitectura i instal·lacions, comunicacions, escales mecàniques, ascensors i equipament interior. Les obres es van iniciar el mes de juny de 2017 i està previst que l'estació Provençana entri en servei el febrer de 2019 i la de Ciutat de la Justícia l'octubre de 2019.

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 va proposar 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: Aquesta fase es va implementar l'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 és fer córrer tots els trens disponibles a l'hora punta. Es tracta d'una fase transitòria que s'implantarà duent a terme dos canvis d'oferta l'any 2018: el primer ja es va implantar el 7 de maig (amb 2 trens més en hora punta) i el segon, es preveu per al 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, s'ha dut a terme en els mesos de març/abril de 2018 la formalització dels contractes dels 12 nous trens per dur a terme aquesta fase, estant previst que la seva recepció s'iniciï al desembre de 2019 i finalitzi al juliol de 2020.

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 el segon semestre de 2019.

Pla de seguretat de Metro:

Els principals reptes de futur del Pla de Seguretat de Metro són els següents:

- **Desenvolupar una veritable Cultura de Seguretat,** és important aconseguir una major comprensió del concepte d'anticipació, prevenció de riscos i amenaces, i fer-la extensiva a tota la organització.
- **Concepció de la Seguretat Integral,** que cal incloure-la en totes les fases del "System Development Life Cycle"(SDLC) per a qualsevol nou projecte a desenvolupar.

- **Treure major profit del binomi Seguretat i Tecnologia**, és de rigor entendre l'evolució tecnològica i la innovació com una eina imprescindible per aconseguir una seguretat que s'anticipi, basada en la intel·ligència i que sigui eficient.
- **Aconseguir una Aliança estratègica amb proveïdors de Seguretat**, per una major flexibilitat i orientació a resultats és clau explotar les sinèrgies amb els proveïdors de seguretat.

Un dels objectius principals d'aquest Pla de Seguretat és la millora progressiva, en el període 2018-2021 de la ràtio Estació / Equip de Seguretat.

• ACTUACIONS SOBRE LA XARXA DE BUS

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 preveu 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. Aquests 22 autobusos no s'han comprat fins l'any 2018 amb la resta d'autobusos necessaris, i mentre es va fer el servei allargant la vida útil un any de 22 autobusos ja en circulació.
- **Any 2018:** a finals del mes de novembre de 2018 es preveu augmentar l'oferta de dies feiners amb 21 autobusos més que se sumen als anteriors.

La inversió en la compra dels 43 nous autobusos del Pla suposa una inversió de 16.250 milers d'euros, a través de la contractació d'un leasing financer, que permet la renovació de l'endeutament estructural fins ara no finançat per Contracte-Programa. Aquesta inversió s'ha finançat l'any 2018 amb recursos del Compte Reserva del C-P 2014-2017, tal i com va acordar l'ATM.

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

El Pla d'Estiu ha reforçat les línies que transporten més passatge especialment a l'estiu, pels desplaçaments cap a les platges i cap a la zona centre de la ciutat, alhora que garantirà que la Nova Xarxa de Bus manté intervals d'entre 6 i 10 minuts els dies laborables no lectius.

En base a les necessitats de la ciutat, el pla de millora de l'oferta s'ha basat en diverses línies d'actuació:

- Reforçar les línies que transporten més passatge derivat dels desplaçaments cap a les platges.
- Reforçar la base de les línies de la Nova Xarxa per tenir intervals de pas entre els 6 i 10 minuts en la franja horària de 7 a 21 hores.
- Reforçar les línies d'eixos de transport importants de passatge que porten els usuaris cap a la zona central de la ciutat.
- Reforç de les línies de la Barceloneta.

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 s'iniciaria a finals de novembre de 2018, i que incrementarà el servei amb 23 autobusos més en dies feiners.

La inversió en la compra dels 23 nous autobusos del Pla suposa una inversió de 8.260 milers d'euros, a través de la contractació d'un leasing financer. Aquesta inversió s'ha finançat l'any 2018 amb recursos del Compte Reserva del C-P 2014-2017, tal i com va acordar l'ATM.

Tramvia Blau (Aprovat pel Consell d'Administració de l'ATM de 28 de desembre de 2017).

El Tramvia Blau es troba en una situació, tant pel que fa a les seves instal·lacions com pel que fa al material mòbil, que fa necessària una intervenció a fons per poder donar continuïtat al servei en condicions de seguretat i fiabilitat.

Els serveis tècnics de TMB han estimat que seria necessària una inversió total de 11.000 milers d'euros que s'executarà durant el període 2018-2021.

Inversió en electrificació de la flota de Bus (Aprovat pel Consell d'Administració de l'ATM de 28 de desembre de 2017).

Durant el període 2018-2021 TMB pretén l'electrificació de quatre línies de la Nova Xarxa de Bus (H12, H16, V7 i V13), així com la progressiva substitució dels busos de barri actuals per vehicles elèctrics.

L'experiència de funcionament de busos elèctrics en altres operadors europeus permet deduir la necessitat d'un major volum de flota de reserva per poder operar una línia 100% electrificada, i això fa que els càlculs efectuats l'any 2017 hagin de ser modificats amb l'adició d'un 10% addicional de flota.

La composició de la flota necessària per al servei de les quatre línies més la substitució dels minibusos, amb el calendari previst, és la següent:

	2019	2020	2021	Total 2019 - 21
Estàndard elèctric	6	12	19	37
Articulat elèctric	10	21	21	52
Mini elèctric	10	10	15	35
Doble Pis Elèctric	0	0	0	0
Total	26	43	55	124

L'impacte econòmic que representa l'electrificació de la flota és doble: per un costat, el major preu unitari dels vehicles elèctrics en comparació amb els híbrids que serien la "compra alternativa"; d'un altre, les inversions necessàries en l'estructura de càrrega, tant a les cotxeres com al taller i a les terminals de línia (al carrer).

Ampliació de la cotxera de Zona Franca (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 proposa 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 és crítica, ja que 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 obliga 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 21.000m², 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 de l'obra, que s'allargarà durant el període 2018-2020, és de 62.196 milers d'euros.

Cal afegir que els resultats immobiliaris que TMB obtingui per l'expropiació de la cotxera de Ponent es destinaran al finançament d'aquesta nova cotxera. Això implicarà unes necessitats de finançament inferiors a les recollides al quadre anterior.

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:

- **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 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 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.

Un cop finalitzada la implantació d'aquestes tres línies, **a finals del mes de novembre de 2018** es procedirà a desplegar les 5 línies que resten 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 comportarà 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 passarà 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

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

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

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 2014-2017 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 incorporació 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.

Adicionalment, s'està elaborant un **Pla d'Innovació de TMB** que tindrà els següents objectius:

- Crear una cultura d'innovació a TMB que li permeti enfrontar-se als nous reptes del sector i convertir el coneixement intern i extern en nous serveis basats en la innovació canalitzant les experiències que ja s'estan desenvolupant.

- Desenvolupar el Pla d'acord amb els Plans estratègics de les diferents Direccions Executives i el pla estratègic de TMB.
- Definir la gestió de la innovació més adient a TMB, en funció del model d'innovació decidit.

Aquest Pla d'innovació tindrà el següent desenvolupament en 4 fases:

- **Organització del Projecte:** definició de tots els detalls del projecte, des de les persones involucrades a les responsabilitats, activitats, calendari, etc.
- **Situació Actual:** Diagnòstic de la maduresa d'Innovació de TMB.
- Definició de les **Línies Estratègiques i Objectius.**
- Identificar i definir **el model de gestió de la innovació i el model organitzatiu** més adient.

• **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) durant els anys 2018 a 2021, 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 nexse de transversalitat de l'organització entre el producte i el 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 nexse 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
 - 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**

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 i l'ATM varen signar a l'octubre de 2014 un contracte on s'estableixen drets i deures de les dues parts i on es poden deduir diferents afectacions cap als operadors de transport.

El projecte T-Mobilitat 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.

En data 13 d'abril de 2016, el Consell d'Administració de l'ATM va acordar renegociar el contracte signat l'any 2014 i incrementar-ne el control públic. L'acord preveu reforçar el control públic sobre el desplegament de la T-Mobilitat, amb un increment de la participació dels operadors públics (Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya i Transports Metropolitans de Barcelona) i garantint que tota la informació estarà sota el govern públic. L'acord estableix la creació d'una comissió estratègica formada per les tres administracions per supervisar el projecte, tant en la fase de desenvolupament com en la d'implantació. Addicionalment es crea una comissió de caràcter tècnic-operatiu, coordinada per l'ATM, amb presència permanent de les tres administracions i dels seus operadors públics (FGC i TMB).

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 2018-2021.

PRESSUPOST 2018

(Milers d'euros)

	TMB
INGRESSOS	
Vendes Netes	399.349
Recaptació Bruta	407.406
Comissions i Rapels	-14.451
Bossa ATM	6.394
Accessoris a l'explotació	26.396
Ingressos per pensions	935
Subvencions especials	9.304
TOTAL INGRESSOS	435.984
DESPESES D'EXPLOTACIÓ	
Aprovisionaments	22.854
Energia i carburants	52.026
Personal Operatiu	411.079
Pensions	935
Serveis Exteriors	125.291
Tributs i Variacions de les provisions	3.479
TOTAL DESPESES D'EXPLOTACIÓ	615.665
RESULTAT BRUT D'EXPLOTACIÓ	179.681
Amortitzacions	65.523
Subvencions en capital	-14.729
Amortització Neta	50.794
RESULTAT NET D'EXPLOTACIÓ	230.475
Despeses Financeres Totals	25.880
RESULTAT NET (Sense renting ni Cànon L9)	256.356
Renting de trens	71.673
Cànon Ifercat L9	109.410
RESULTAT NET TOTAL A SUBVENCIONAR	437.439

4

Criteris i hipòtesis pressupostàries 2018

T.M.B

Pressupost 2018 - CRITERIS DE CÀLCUL -

	XARXA METRO	XARXA T.B.	TRANSP DE L'OCI	TMB
1 - DESPESES FINANCERES	Depesa financera calculada d'acord amb el Pla de refinançament aprovat per l'ATM			
2 - COSTOS SALARIALS	Aplicació dels convenis col·lectius vigents, subjecte a la LPGE			
3 - COTXES-Km (en milions)	96,4	45,0	1,9	143,4
4 - VALIDACIONS (en milions)	Total validacions			
	398,9	200,9	4,1	603,8
5 - PLANTILLES MITJANES HOMOGÈNIES	DGBus: PMH de 2017 + actuacions previstes pel 2018 DGMetro: PMH de 2017 + actuacions previstes pel 2018			
6 - AMORTITZACIONS	Càlcul d'amortitzacions d'acord amb les inversions previstes i l'evolució dels actius			

T.M.B

Pressupost 2018 - INGRESSOS -

<u>VENDES</u>	XARXA METRO	XARXA T.B.	TRANSP DE L'OCI	T.M.B.
Total validacions (milers EUR)	398.853	200.871	4.064	603.788
Tarifa mitjana (EUR)	0,663	0,560	7,511	0,675
Vendes Brutes (milers EUR)	264.432	112.449	30.525	407.406
Bossa ATM	4.522	1.872		6.394
Vendes totals (milers EUR)	268.954	114.322	30.525	413.801
Despeses del sistema de vendes (Milers)	-3.421	-7.323	-3.707	-14.451
Vendes netes (milers EUR)	265.533	106.998	26.818	399.349

ALTRES INGRESSOS PROPIS (Milers EUR)	XARXA METRO	XARXA T.B.	TRANSP DE L'OCI	T.M.B.
Arrendament Finques	310	59		369
Canons publicitat	2.714	4.023	13	6.750
Cànons concessionaris	860			860
Cànon mant.est.cials	16			16
Màquines vending	750	57		807
Cessió us infraestructura	500			500
Cessió ús est.veh.altr	40			40
Vendes ferralla	278	22		300
Merchand. i Publicitat				0
Intervenció-inspecció	750	125		875
Varis	0			0
Penalització a proveïdors				0
Ingressos Telefonia Mòbil	850			850
Serveis a proveïdors	0	22		22
Serveis a Adm.Públ.	12.067			12.067
Serveis a l'Ajuntament				0
Altres Serveis	41	318	576	934
Interrelacions Metro-TB	1.138			1.138
Cooperació Exterior	1.071	70		1.141
Serveis especials	117		6	123
Serveis especials llançadores		302		302
Serveis a l'A.T.M	205	25		230
Interrelacions PSM	31	12	40	83
Interrelacions TMB SL	36	37	54	127
TOTAL (inclou interrelacions)	21.773	5.072	689	27.533
TOTAL (sense interrelacions)	20.635	5.072	689	26.396

SUBVENCIONS ESPECIALS (Milers EUR)	XARXA METRO	XARXA T.B.	TRANSP DE L'OCI	T.M.B.
Subvenció Tarjeta Rosa	3.108	4.662	0	7.770
Subvenció Línies 80 a 83	0	1.336	0	1.336
Subvenció Línia 102, 103 i 104	0	198	0	198
TOTAL	3.108	6.196	0	9.304

	TMB	FMB	TB
<i>milions d'euros</i>			
Xarxa de Metro	50.774	50.774	0
Grans actuacions en Material Mòbil	3.600	3.600	0
Estacions	8.356	8.356	0
Xarxa i Infraestructura	11.703	11.703	0
Seguretat Xarxa de Metro	6.369	6.369	0
Subcentrals	2.500	2.500	0
Sistemes d'alimentació elèctrica i telecontrol	4.610	4.610	0
Gran Manteniment	10.783	10.783	0
Línia 9 Tram I i Tram IV	2.852	2.852	0
Inversions de la Xarxa d'autobusos	46.701	0	46.701
Flota Autobusos	31.275	0	31.275
Gran Manteniment	0	0	0
Cotxeres	2.032	0	2.032
Pla de Millora de Bus	4.753	0	4.753
Tramvia Balu	150	0	150
Pla Participació Bus	8.260	0	8.260
Pla Bus Demanda	231	0	231
Sistemes d'informació i telecomunicacions	14.258	13.329	929
Convencional	2.740	2.493	247
Pla Director de Tecnologia	7.579	6.897	682
Videovigilància	1.100	1.100	0
T-Mobilitat TMB	2.539	2.539	0
Wifi Dipòsits	300	300	0
Altres inversions	2.340	1.554	786
TOTAL INVERSIÓ	114.072	65.656	48.416

xifres en milers d'euros

INGRESSOS

	TMB	TB	METRO
Vendes Brutes	407.406	142.974	264.432
Comissions, Ràpels i Bossa ATM	-8.057	-9.158	1.101
Recaptació Neta	399.349	133.817	265.533
Accessoris a l'explotació	26.396	5.761	20.635
Ingressos per Pensions	935	665	270
Subvencions especials	9.304	6.196	3.108
TOTAL INGRESSOS PROPIS	435.984	146.438	289.546
Subvencions al servei	256.356	176.439	79.917
Subv. Pla de Millora Bus/Metro i Noves actuacions	63.278	26.092	37.186
Subvencions L9/L10 - Cànon	109.410	0	109.410
Subvencions rènting de trens	71.673	0	71.673
Pagament Diferit ATM (2017-2022)	3.139	0	3.139
Devolució Principal Op. Sanejament 2017-2031	23.600	0	23.600
Subvencions Leasing 6 trens	1.990	0	1.990
TOTAL SUBVENCIONS	529.445	202.531	326.914
TOTAL INGRESSOS	965.429	348.970	616.459

DESPESES

	TMB	TB	METRO
Aprovisionaments	22.854	11.571	11.283
Energia i Carburants	52.026	22.433	29.594
Personal Operatiu	411.079	226.711	184.368
Pensions per a aportacions corrents	935	665	270
Serveis Exteriors (Sense Rènting ni Cànon L9)	125.291	36.968	88.323
Resta despeses d'explotació	3.479	1.493	1.987
TOTAL DESPESES D'EXPLOTACIÓ	615.665	299.841	315.825
Amortitzacions	65.523	28.813	36.709
Subvencions capital traspasades a l'exercici	-14.729	-6.490	-8.239
Amortització Neta	50.794	22.324	28.471
Despeses Financeres	25.880	713	25.167
Rènting Trens	71.673		71.673
Necessitats L9/L10 - Cànon	109.410		109.410
TOTAL DESPESES COMPTE DE RESULTATS	873.423	322.877	550.545
Pla de Millora de Bus/Metro i Noves actuacions	63.278	26.092	37.186
Amortització leasing 6 trens S 9000	1.990		1.990
Devolució Principal Op. Sanejament 2017-2031	23.600		23.600
Pagament Diferit ATM (2017-2022)	3.139		3.139
TOTAL DESPESES	965.429	348.970	616.459

Xifres en Milers d'euros

Necessitats Compte de Resultats sense Renting ni Cànon	256.356
Pla de Millora de Bus/Metro i Noves actuacions	63.278
Amortització leasing 6 trens S9000	1.990
Necessitats sense rènting, cànon ni sanejament del deute	321.623
Renting de trens	71.673
Cànon Línia 9 / 10	109.410
Devolució Principal Op. Sanejament 2017-2031	23.600
Pagament Diferit ATM (2017-2022)	3.139
TOTAL NECESSITATS TMB A SUBVENCIONAR	529.445