



Transports  
Metropolitans  
de Barcelona

# **PRESSUPOST 2017 DE TMB**

**Consell d'Administració**

**19 de desembre de 2017**

## ÍNDEX

<b>1. Introducció .....</b>	<b>2</b>
<b>2. Principals fites del Pressupost 2017 .....</b>	<b>12</b>
<b>3. Compte de Resultats 2017.....</b>	<b>22</b>
<b>4. Criteris i hipòtesis pressupostàries 2017.....</b>	<b>23</b>
<b>5. Detall d'ingressos 2017.....</b>	<b>24</b>
<b>6. Inversions 2017.....</b>	<b>25</b>
<b>7. Pressupost total – Ingressos i Despeses 2017 .....</b>	<b>26</b>
<b>8. Resum de Necessitats a subvencionar i finançament 2017 .....</b>	<b>27</b>

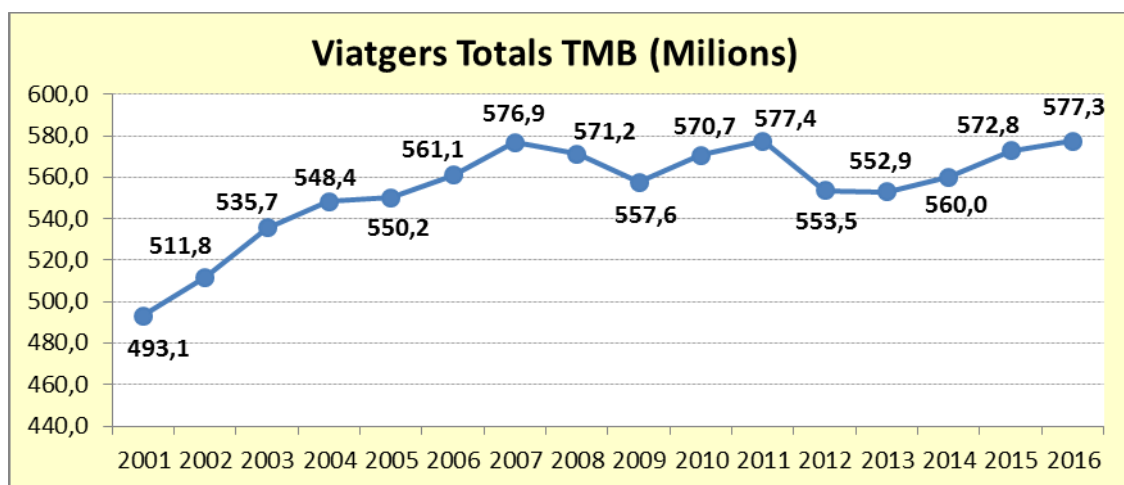
## 1.1 Antecedents

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 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 està registrant unes necessitats per sota de les previstes** pel que fa les liquidacions provisionals dels exercicis 2014, 2015 i 2016.

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 2016 hi ha un volum de viatgers que supera en 24,4 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, 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
<b>SUBVENCIONS ATM AL SERVEI</b>	<b>335.815</b>	<b>320.897</b>	<b>315.339</b>	<b>318.492</b>	<b>1.290.543</b>
Aportació diferida ATM (2017-2022)	0	0	0	3.139	3.139
<b>TOTAL SUBVENCIÓ CORRENT ATM</b>	<b>335.815</b>	<b>320.897</b>	<b>315.339</b>	<b>321.631</b>	<b>1.293.682</b>

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

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

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

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

En aquest sentit, l'ATM es compromet a abonar a FMB una subvenció finalista en tot el període 2014-2031 per un import equivalent al de les obligacions que es deriven en cada moment per a FMB de l'esmentat Contracte de Refinançament i Sanejament Financer del Sistema de Transport, per tal de garantir que FMB disposi en tot moment dels recursos necessaris per a atendre les quotes d'aquest finançament, incloent-hi les amortitzacions del capital principal, interessos i qualsevol altra despesa financera que es derivi d'aquesta operació.

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

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

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

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

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

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

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

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

A més, el Consell d'Administració de l'ATM va aprovar la modificació del pressupost 2015 per un import de -1.324 milers d'euros per la menor despesa del Pla de Millora de Bus, atesa la seva implantació gradual.

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

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

### **Consell d'Administració de l'ATM de 6 de juliol de 2016**

L'Ajuntament de Barcelona va sol·licitar a TMB la **recuperació del servei d'autobusos de barri en festius que s'havia suprimit l'any 2012.** Aquest Pla inclou tornar a posar l'oferta permanent que va estar en vigor entre el 2006 i el gener de 2012, i per tant les línies que tornarien a funcionar en diumenges i festius són les següents:

- 113: La Mercè
- 114: Gràcia / Can Baró
- 115: La Bordeta
- 117: Guinardó
- 118: Mas Guimbau
- 119: La Teixonera
- 120: El Raval
- 121: Poble-sec
- 122: Turó de la Peira
- 123: Bonanova Alta
- 124: Penitents
- 125: La Marina
- 126: Trinitat Vella
- 127: Roquetes
- 128: El Rectorat
- 129: El Coll
- 130: Can Caralleu
- 131: El Putxet
- 132: Torre Llobeta / Prosperitat

**El Consell d'Administració de l'ATM de sessió 6 de juliol de 2016 va aprovar formalment el servei d'autobusos de barri en festius a partir del 18 de setembre de 2016,** així com l'informe econòmic de les necessitats de finançament generades i de l'impacte anual d'aquesta mesura que anirà a càrrec de l'administració sol·licitant, és a dir, l'Ajuntament de Barcelona. **Aquest informe preveu un impacte econòmic de 388.727 euros a l'any 2016, i de 1.229.301 euros per a l'any 2017.**

Aquest nou servei no estava previst en el Pla Marc de Sanejament i Refinançament del Deute aprovat per l'ATM el 6 de març de 2014 i que va generar els conseqüents Plans Quadriennals 2017-2017 i la signatura del Contracte-Programa 2014-2017.



## **Consell d'Administració de l'ATM de 14 de desembre de 2016**

**El Consell d'Administració de l'ATM de 14 de desembre de 2016** va aprovar la **congelació de tarifes** corresponents a l'any 2017, així com **l'ampliació de l'edat d'utilització de la targeta T-12 fins els 15 anys inclosos**, a partir de l'1 de gener de 2017. D'altra banda, el Consell va aprovar la creació d'un nou títol integrat en situacions d'episodis ambientals de contaminació amb la denominació de T-episodi ambiental, que serà una targeta multipersonal de 2 viatges integrats, i el canvi de la bonificació de la targeta T-Trimestre per la targeta T-Mes al preu de la targeta T-10 d'una zona, pel que fa les prestacions de la targeta bonificada per a persones en situació d'atur.

Els acords presos pel Consell de l'ATM preveuen per a la totalitat del Sistema que **l'impacte econòmic d'aquestes mesures sigui de gairebé 20 milions d'euros** respecte la xifra prevista en el Pla Marc 2014-2031 de Sanejament financer del sistema i refinançament del deute. Per tal de cobrir el dèficit previst **les Administracions Consorciades es comprometen a aportar 9,750 milions d'euros addicionals**, i addicionalment se sol·licitarà a l'AGE una major aportació de 10,0 milions d'euros.

Concretament, **en el cas de TMB aquestes mesures suposen un menyscapte de 9,630 milions d'euros** respecte la recaptació prevista per a l'any 2017, que **es finançarà a través d'unes majors aportacions de l'ATM** pel mateix import.

D'altra banda, **l'ATM preveu que per a l'any 2017 TMB utilitzi 17,806 milions d'euros del Compte Reserva acumulat del Contracte-Programa actual per a finançar una part de les necessitats totals a subvencionar d'aquest exercici.**

## **Comitè Executiu de l'ATM de 23 de maig de 2017 i de 26 de juliol de 2017**

Els Comitès Executius de l'ATM de 23 de maig de 2017 i de 26 de juliol de 2017 varen aprovar les següents actuacions que afecten, en alguns casos, a les necessitats de l'any 2017, i sobretot a les necessitats del futur Contracte-Programa per al període 2018-2021.

Les actuacions aprovades per aquests dos Comitès Executius de l'ATM són les següents:

- **El Pla de Millora de l'oferta de Bus 2017-2019** (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 actuacions que tenen impacte en les necessitats de l'any 2017 són el Pla de Millora de l'oferta de Bus 2017-2019, ja que la primera fase d'aquest Pla va entrar en funcionament el setembre de 2017, i el Pla de Millora de bus a l'estiu, ja que entra en funcionament a l'estiu de 2017. La resta d'actuacions aprovades, el nou Pla de Manteniment de Metro, l'efecte de la Posada en servei de la Línia 10 Sud i el Pla de Millora de l'oferta de Metro, tenen poc impacte a l'any 2017 i s'assumeixen per TMB amb els recursos disponibles d'aquest exercici.

En conseqüència, el quadre actualitzat del Contracte-Programa ATM-TMB 2014-2017, pel que fa als ingressos tarifaris previstos i a la subvenció corrent, després dels diferents acords presos pel Consell d'Administració i Comitè Executiu de l'ATM des de la signatura del C-P, quedaria de la següent manera:

(Xifres en milers d'euros)	2014	2015	2016	2017	TOTAL
<b>INGRESSOS TARIFARIS C-P (5/11/2014)</b>	<b>370.946</b>	<b>385.864</b>	<b>405.761</b>	<b>421.888</b>	<b>1.584.459</b>
Política Tarifaria 2015		-9.754	-9.754	-9.852	-29.359
· Efecte Congelació Tarifes		-4.260	-4.260	-4.303	-12.824
· Efecte Disminució preu T-10		-6.251	-6.251	-6.313	-18.814
· Majors Ingressos Pla de Busos		757	757	765	2.279
Política Tarifaria 2016			-12.306	-12.429	-24.735
Impacte Pla de Bus de Barri			18	51	69
Política Tarifaria 2017				-9.630	-9.630
Pla de Millora Oferta de Bus 2017-2019				204	204
Pla d'Estiu de la xarxa de Bus				117	117
<b>NOUS INGRESSOS TARIFARIS C-P</b>	<b>370.946</b>	<b>376.110</b>	<b>383.719</b>	<b>390.350</b>	<b>1.521.125</b>
<b>SUBVENCIÓ CORRENT ATM (5/11/2014)</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		16.297	17.621	17.798	51.716
· Efecte Congelació Tarifes		4.260	4.260	4.303	12.824
· Efecte Disminució preu T-10		6.251	6.251	6.313	18.814
· Efecte Net Pla de Busos		5.786	7.110	7.181	20.078
Política Tarifaria 2016			12.306	12.429	24.735
Impacte Pla de Bus de Barri			389	1.229	1.618
Política Tarifaria 2017				9.630	9.630
Pla de Millora Oferta de Bus 2017-2019				1.661	1.661
Pla d'Estiu de la xarxa de Bus				1.212	1.212
<b>NOVA SUBVENCIÓ CORRENT ATM C-P (1)</b>	<b>335.815</b>	<b>337.194</b>	<b>345.655</b>	<b>365.590</b>	<b>1.384.253</b>

(1) No inclou la subvenció prevista a la clàusula 5ª del C-P en relació a l'operació de sanejament del deute. El Cànon Ferroviari de la L9 és el previst en el C-P, per un import anual de 52.901 milers d'euros.

## Pressupost 2017

Tal i com s'observa en el quadre de la pàgina següent, el **Resultat Net d'Explotació de l'exercici 2017** augmenta en **8.097 milers d'euros respecte el pressupost de l'any anterior**. Aquest augment és degut al següent:

- La posada en servei del Pla de Millora de l'oferta de Bus i del Pla d'estiu de la Xarxa de Bus, aprovats pel Comitè Executiu de l'ATM de 23 de maig de 2017, suposa un augment de necessitats per import de 2.873 milers d'euros.
- La posada en servei del Bus de Barri als festius que suposa unes majors necessitats per 1.229 milers d'euros.
- Les despeses financeres previstes de l'operació de sanejament 204-2031, signada el novembre de 2014, suposa un increment de 1.351 milers d'euros respecte l'any anterior.
- L'Amortització neta creix en 1.815 milers d'euros, degut al ritme creixent de les inversions en el darrer any.

**Les necessitats totals a subvencionar** creixen en **88.175 milers d'euros, respecte el pressupost de l'any anterior**. Aquest creixement s'explica pel següent:

- El Resultat Net d'Explotació explica 8.097 milers d'euros d'augment, ja comentats en el punt anterior.
- Un major import del Cànon Ferroviari de la L9/L10 per import de 46.852 milers d'euros, respecte la xifra prevista en el pressupost 2016.
- La quota de devolució del principal de l'operació de sanejament per import de 23.600 milers d'euros, i que l'any 2016 era zero.
- El Pla de Millora de Bus i Metro (inversions) augmenta per un import de 7.357 milers d'euros,
- La quota de pagament diferit del deute (3.139 milers d'euros) que l'ATM ha de retornar a TMB fruit del Pla Marc 2014-2031 aprovat el març de l'any 2014. A l'any 2016 aquest concepte era inexistent.
- L'import de la xifra del renting de trens disminueix en 930 milers d'euros respecte la de l'any anterior.

## NECESSITATS TOTALS TMB

milers d'euros

	PRESSUPOST 2016 (1)	PRESSUPOST 2017 (2)	Variació (2) s/ (1)	% ▲
<b>INGRESSOS</b>				
Vendes Brutes	391.254	403.149	11.895	3,04%
Comissions i Ràpels	-12.953	-14.576	-1.623	12,53%
Bossa ATM	5.400	7.800	2.400	44,44%
<b>Vendes netes</b>	<b>383.701</b>	<b>396.373</b>	<b>12.672</b>	<b>3,30%</b>
Accessoris a l'explotació	20.203	25.773	5.570	27,57%
Ingressos per pensions	1.103	1.103	0	0,00%
Subvencions especials	9.249	9.249	0	0,00%
<b>TOTAL INGRESSOS</b>	<b>414.257</b>	<b>432.498</b>	<b>18.242</b>	<b>4,40%</b>
<b>DESPESES D'EXPLOTACIÓ</b>				
Aprovisionaments	19.559	20.743	1.184	6,05%
Energia i carburants	50.119	46.594	-3.525	-7,03%
Personal Operatiu	379.252	394.589	15.337	4,04%
Pensions	1.103	1.103	0	0,00%
Serveis Exteriors	105.965	116.773	10.807	10,20%
Tributs i provisions	1.670	1.041	-629	-37,66%
<b>TOTAL DESPESES D'EXPLOTACIÓ</b>	<b>557.668</b>	<b>580.842</b>	<b>23.174</b>	<b>4,16%</b>
<b>RESULTAT BRUT D'EXPLOTACIÓ</b>	<b>143.412</b>	<b>148.344</b>	<b>4.932</b>	<b>3,44%</b>
Amortitzacions	64.068	65.907	1.839	2,87%
Subvencions en capital	-10.446	-10.470	-24	0,23%
<b>Amortització Neta</b>	<b>53.622</b>	<b>55.437</b>	<b>1.815</b>	<b>3,38%</b>
<b>RESULTAT NET D'EXPLOTACIÓ</b>	<b>197.034</b>	<b>203.781</b>	<b>6.747</b>	<b>3,42%</b>
Despeses Financeres	18.268	19.619	1.351	7,40%
<b>RESULTAT NET (Sense Renting ni Cànon)</b>	<b>215.302</b>	<b>223.400</b>	<b>8.097</b>	<b>3,76%</b>
Renting de trens	74.757	73.827	-930	-1,24%
Cànon lfercat L9	52.901	99.753	46.852	88,57%
<b>RESULTAT NET ABANS DE SUBVENCIONS</b>	<b>342.961</b>	<b>396.980</b>	<b>54.019</b>	<b>15,75%</b>
Pla de Millora de Bus i Metro	18.247	25.604	7.357	n.a.
Amortització leasing 6 trens S 9000	1.867	1.927	60	3,21%
Devolució Principal Op. Sanejament 2017-2031	0	23.600	23.600	n.a.
Pagament Diferit ATM (2017-2022)	0	3.139	3.139	n.a.
<b>Total altres conceptes</b>	<b>20.114</b>	<b>54.270</b>	<b>34.156</b>	<b>169,81%</b>
<b>NECESSITATS A SUBVENCIONAR</b>	<b>363.075</b>	<b>451.250</b>	<b>88.175</b>	<b>24,29%</b>

## 2.1 Principals objectius

L'objectiu de TMB per al pressupost 2017 serà, el manteniment de la qualitat i el nivell de servei que s'ha assolit els darrers anys, per tal de garantir una mobilitat sostenible, contribuir a la vertebració del territori i utilitzant els recursos disponibles de la manera més eficient.

Des de l'inici de la crisi econòmica actual, i donades les restriccions pressupostàries de les Administracions Públiques, TMB ha adaptat el seu nivell d'inversions a un import equivalent a la reposició mínima dels seus actius, per tal de garantir la seguretat en el servei, i a la vegada facilitar a les Administracions el finançament de les necessitats.

El fet de tenir un Contracte-Programa per a un període de 4 anys és molt positiu per a l'estabilitat financera de TMB, i per a la planificació de l'estratègia a implementar els propers anys, la qual cosa comença a permetre realitzar plans d'inversió a mig termini amb l'objectiu de poder millorar l'estat del nostre actiu.

A la proposta de pressupost per a l'any 2017 destaquen els següents eixos:

1. Manteniment de l'oferta a la xarxa de Metro, al màxim nivell de qualitat i eficiència en el servei.
2. Continuació del major nivell d'inversions iniciat l'any 2016 per fer actuacions que permetin posar al dia les instal·lacions, infraestructures i el parc mòbil, per assegurar un servei de qualitat al futur.
3. Consolidació de la posada en servei del Tram I de la Línia 9 Aeroport – Zona Universitària, inaugurat el mes de febrer de 2016.
4. Consolidació del Pla de Busos de Barri en festius, iniciat el mes de setembre de 2016.
5. Posada en funcionament de la fase 5.1 de la Nova Xarxa de Bus prevista per a l'1 d'octubre de 2017.
6. El Pla de Millora de l'oferta de Bus 2017-2019, amb la incorporació de 43 nous autobusos a la xarxa.
7. 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.
8. La posada en servei de la Línia 10 Sud. A l'any 2018 es preveu la posada en funcionament de dues noves estacions, Foneria i Foc Cisell, en el Passeig de la Zona Franca.
9. 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.
10. 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.

11. Dur a terme les actuacions necessàries al conjunt de l'organització per adaptar TMB a les necessitats del gran projecte 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 2017:

- **ACTUACIONS SOBRE LA XARXA DE METRO**

El Pressupost 2017 contempla una millora de oferta en hora punta a Metro, per tal de garantir els estàndards de qualitat de TMB i fer front a l'esperat increment de la demanda. La nova oferta quedaria com:

	DIA FEINER	DISSABTES			DIUMENGES I FESTIUS	
	HORA PUNTA MATI: (6:00h- 10:00h)	INTERVAL (10:00h- 13:00h)	* (13:00h- 17:00h)	INTERVAL (17:00h- 22:00h)	INTERVAL (10:00h- 13:00h)	INTERVAL (13:00h- 22:00h)
Línia 1	3'34"	6'28"	5'23"	5'23"	6'56"	6'04"
Línia 2	3'28"	6'30"	5'55"	5'55"	8'08"	6'30"
Línia 3	3'21"	6'42"	5'07"	5'07"	7'15"	5'48"
Línia 4	4'03"	6'25"	5'55"	5'30"	7'00"	5'55"
Línia 5	2'47"	7'00"	7'00"	7'00"	7'00"	7'00"
Línia 11	7'30"	14'00"	14'00"	14'00"	14'00"	14'00"
	(6:00h- 10:00h)	(10:00h- 21:00h)	(21:00h- 22:00h)		(10:00h- 21:00h)	(21:00h- 22:00h)
Línia 9/10 Tram Nord	3'00"	4'27"	4'27"		4'27"	4'27"
Línia 9 Tram Sud	7'19"	8'13"	9'24"		8'13"	9'24"

Pel que fa a l'any 2017 les inversions a la xarxa de Metro estan basades en les següents línies estratègiques:

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

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

Concretament, les principals actuacions estaran centrades en els següents àmbits:

- Adequació de les escales mecàniques de 35 anys i adequació a la normativa RD1544 i EN115.
- Remodelació i millora trens sèrie 2000 per incrementar-ne la vida útil.
- Rehabilitació de 4 estacions: Paral·lel (Línies 2 i 3), Besòs Mar (Línia 4), Passeig de Gràcia (Línia 3) i Universitat (Línia 1).
- Actuacions a túnel: Renovació via, muntatges anti-vibratori i renovació de cunetes.
- Taller Sant Genís: Canvi de túnel de rentat.
- Sistemes Elèctrics: Renovació enllumenat xarxa, Obsolescència equips AT, etc...
- Seguretat: ATO a Línia 1 i Línia 3.
- Muntatge anti-vibratori, Renovació aparells de via, Renovació via Balast, Renovació via formigó.
- Actualització Sistema Regulació de Trànsit (RDT)

## **Pla de millora de l'oferta de Metro 2017-2021**

Des de TMB es proposa 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.** Es proposa un increment de trens en certes línies que suposa una millora d'oferta en termes anuals del 2%, amb l'objectiu de reduir part de la saturació de les hores punta a les línies 1 i 5. Es preveu passar de 120 trens (gener 2017) a 127 trens (Desembre 2017) en hora punta. Aquesta fase ja es troba consolidada en els pressupostos 2017 i està en procés d'implantació.
- **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 ja que és pràcticament impossible mantenir al llarg del temps tota la flota en servei. En aquesta segona fase s'arribaria a 135 trens en hora punta, i la seva implantació seria esglaonada durant l'any 2018.
- **Fase III: Començament de la Fase III el Gener de 2019, de manera esglaonada al llarg de l'any.** A partir de Gener 2019 i de forma esglaonada al llarg de l'any. Aquesta darrera fase suposa la posada en servei de 12 trens addicionals

Les **inversions necessàries** per implementar aquest pla correspondrien a 10 milions d'euros en subcentrals per augmentar la potència elèctrica, i la compra de 12 nous trens.

## **Nou pla de manteniment de Metro**

Es planteja un nou pla per al manteniment de trens en relació als bastidors de la sèrie 2000, 3000 i 4000 i el canvi de bastidors per a cicle llarg als 300.000 km. Es tracta de trens que porten uns 30 anys de funcionament i més de 3 milions de quilòmetres recorreguts; per tant, pateixen el que en termes tècnics s'anomena "fatiga acumulada".



Els bastidors dels bogies de les series 2000, 3000 i 4000, dissenyats per CAF, i fabricats per CAF, MAQUINISTA i MACOSA durant els anys 1985 a 1988, han presentat un problema de fissures en determinades zones del bastidor. Les primeres fissures van ser detectades l'any 1992, i des de llavors sempre hi ha hagut aquest problema, que lluny de solucionar-se de forma definitiva, amb el pas del temps i la fatiga acumulada ha anat en augment.

A l'any 2009 es va signar un acord CAF- ALSTOM i METRO, en el que es determinaven com sistemàtiques una sèrie de fissures, i CAF proposava una acció preventiva per a les fissures determinades i la reparació de la resta, aplicable a tota la flota de bastidors.

Aquesta intervenció va finalitzar l'any 2015, i com a resultat de la mateixa tres tipus de fissures han estat solucionades; dos d'elles han estat solucionades al 100% mentre que l'altra (suport reductor) està al 20%, tant per la complexitat de la solució com per les diferents modificacions que s'han realitzat durant els darrers anys.

## • ACTUACIONS SOBRE LA XARXA DE BUS

El Pla de Millora de Bus, per import de 18,2 milions d'euros, juntament a les aportacions ordinàries de TB, ha permès l'adjudicació d'un important volum de flota per al any 2017:

- 8 nous autobusos dièsel de Doble Pis
- 45 nous autobusos híbrids articulats.
- 1 estàndard híbrid (marca IVECO, en proves durant 2016)

Altres actuacions previstes per a 2017 són:

- Continuació de l'ampliació de la cotxera de Zona Franca-Port.
- Adequació de totes les cotxeres per la nova flota elèctrica i flota auxiliar.

Adicionalment, s'ha licitat la renovació de flota per a prestar servei a partir de 2018, amb una composició de:

- 9 nous autobusos articulats híbrids
- 14 autobusos estàndards de GNC
- 7 autobusos articulats elèctrics.
- 2 estàndards elèctrics (Marca Solaris), actualment llogats per a proves.

### **Pla de Busos de Barri en festiu:**

Des del 18 de setembre de 2016 totes les línies de **Bus del Barri** funcionen els **set dies de la setmana**, inclosos diumenges i festius. La recuperació d'aquest servei de transport de proximitat ha estat possible gràcies a una aportació especial de l'Ajuntament de Barcelona d'1,3 milions d'euros per a l'any 2017.

El Bus del Barri torna així al tipus d'**oferta permanent** que va estar en vigor entre el 2006 i el gener del 2012 quan, amb motiu de la manca de finançament del sistema de transport públic i junt amb altres mesures d'estalvi, TMB va haver de

suprimir el servei en festius en 20 línies (totes menys la 111-Tibidabo i la 116-La Salut, que tenien indicadors de demanda i de cobertura més elevats).

Les línies que tornen a funcionar en diumenges i festius a partir d'ara són aquestes 19 (una menys, ja que la 112 va deixar d'existir el juliol del 2013 en ser absorbit el seu trajecte per la 185):

- 113: La Mercè
- 114: Gràcia / Can Baró
- 115: La Bordeta
- 117: Guinardó
- 118: Mas Guimbau
- 119: La Teixonera
- 120: El Raval
- 121: Poble-sec
- 122: Turó de la Peira
- 123: Bonanova Alta
- 124: Penitents
- 125: La Marina
- 126: Trinitat Vella
- 127: Roquetes
- 128: El Rectorat
- 129: El Coll
- 130: Can Caralleu
- 131: El Putxet
- 132: Torre Llobeta / Prosperitat

### **Pla de Millora de l'oferta de Bus a partir de l'any 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, 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 s'augmentarà l'oferta de dies feiners amb 21 autobusos més que se sumarien als anteriors, el que suposa 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 en la compra dels 43 nous autobusos del Pla suposa una inversió de 16.250 milers d'euros, que es vehicularà a través de la contractació d'un leasing

financer, que permet la renovació de l'endeutament estructural fins ara no finançat per Contracte-Programa.

### **Pla de Millora de Bus a l'estiu**

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. La seva aplicació va ser del 22 de juny a l'11 de setembre de l'any 2017.

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.

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

L'1 d'octubre de 2017 va entrar en funcionament la fase 5.1 de la Nova Xarxa de Bus. Aquesta fase va consistir en les següents actuacions:

- La creació de noves línies: H2, V5, V29, V31 i D40.
- La modificació del recorregut de les línies 27,60,68,206 i 214.
- La supressió de les línies 20,26,32,36,37,40,57 i 91

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

Quant al Pla Director de Tecnologia, les inversions previstes es centren en el manteniment i millora de les infraestructures i telecomunicacions necessàries per al manteniment de la qualitat de servei i millora de l'eficiència en les operacions de la Xarxa de Transports. Centrat principalment en actuacions en les cambres de telecomunicacions i desplegament de la xarxa MPLS, videovigilància, megafonia, radiocomunicacions.

Totes aquestes actuacions s'emmarquen dins del PDT 2015-2017 i principalment són:

- Sistemes de seguretat i protecció civil
- Sistemes de gestió de les infraestructures fixes
- Sistemes de comunicacions
- Pla de sistemes
- Arquitectura tecnològica de xarxes
- Arquitectura tecnològica de l'infraestructura física

Cal destacar que hi ha diferents actuacions dins les esmentades que van dirigides a l'ús de conceptes com bigdata, analítiques, mobilitat. A més, finalitzarà el projecte de Wi-fi als busos i a 16 estacions de Metro en el marc del projecte "Barcelona Wi-fi que impulsa l'Ajuntament de Barcelona, amb l'objectiu d'oferir l'accés lliure en els transports públics de la ciutat de Barcelona.

- **ACTUACIONS A LA LÍNIA 9/10**

**Línia 9 Sud:**

El 12 de febrer de 2016 es va posar en servei el Tram I de la Línia 9 entre Zona Universitària i l'Aeroport del Prat. El nou tram s'anomena L9 Sud i suposa 20 km i 15 estacions, la qual cosa comporta que actualment el 25% de la xarxa de metro sigui automàtica. Aquest nou tram és una fita sense precedents per a la ciutat, essent comparable a la línia més llarga de la xarxa actual L1 (20,7 km).

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

Actualment el Tram I de la Línia 9, inaugurat el mes de febrer de 2016, està portant una mitjana de 31.500 viatgers per dia feiner.

**Línia 10 Sud:**

D'altra banda, com ja s'ha explicat anteriorment, el Comitè Executiu de l'ATM de 26 d juliol de 2017 va aprovar la posada en servei de la Línia 10 Sud.

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 s'estan duent a terme a la Línia 10 Sud al llarg de l'any 2017, i que permetran fer arribar aquest transport públic als barris de la Marina. Concretament es preveu posar en funcionament dues noves estacions, Foneria i Foc Cisell el mes de novembre de l'any 2018, i donaran servei a una població potencial de 70.000 habitants.

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 Ildefons Cerdà de la

Línia 10 Sud a 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. La previsió és que l'estació Provençana entri en servei el febrer de 2019 i la d'Ildefons Cerdà l'octubre de 2019.

- **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 una primera fase d'implantació, prevista per a desembre de 2018, s'abordaran els dos primers objectius i en una segona fase es realitzarà el canvi de sistema tarifari.

El projecte es dissenya i desenvolupa de forma que no comprometi el servei prestat pels operadors.

# **PRESSUPOST 2017**

*(Milers d'euros)*

	TMB	TB	METRO
<b>INGRESSOS</b>			
Vendes Netes	396.373	136.438	259.935
Recaptació Bruta	403.149	146.255	256.894
Comissions i Rapels	-14.576	-11.817	-2.759
Bossa ATM	7.800	2.000	5.800
Accessoris a l'explotació	25.773	5.444	20.329
Ingressos per pensions	1.103	695	408
Subvencions especials	9.249	6.141	3.108
<b>TOTAL INGRESSOS</b>	<b>432.498</b>	<b>148.718</b>	<b>283.781</b>
<b>DESPESES D'EXPLOTACIÓ</b>			
Aprovisionaments	20.743	11.167	9.576
Energia i carburants	46.594	20.054	26.540
Personal Operatiu	394.589	219.090	175.499
Pensions	1.103	695	408
Serveis Exteriors	116.773	37.951	78.822
Tributs i Variacions de les provisions	1.041	792	249
<b>TOTAL DESPESES D'EXPLOTACIÓ</b>	<b>580.842</b>	<b>289.749</b>	<b>291.093</b>
<b>RESULTAT BRUT D'EXPLOTACIÓ</b>	<b>148.344</b>	<b>141.031</b>	<b>7.313</b>
Amortitzacions	65.907	28.564	37.344
Subvencions en capital	-10.470	-4.738	-5.732
<b>Amortització Neta</b>	<b>55.437</b>	<b>23.826</b>	<b>31.611</b>
<b>RESULTAT NET D'EXPLOTACIÓ</b>	<b>203.781</b>	<b>164.857</b>	<b>38.924</b>
Despeses Financeres Totals	19.619	217	19.402
<b>RESULTAT NET (Sense renting ni Cànon L9)</b>	<b>223.400</b>	<b>165.074</b>	<b>58.326</b>
Renting de trens	73.827	0	73.827
Cànon Lfercat L9	99.753	0	99.753
<b>RESULTAT NET TOTAL A SUBVENCIONAR</b>	<b>396.980</b>	<b>165.074</b>	<b>231.907</b>
Pla de Millora de Bus i Metro	25.604	18.200	7.404
Amortització leasing 6 trens S 9000	1.927	0	1.927
Devolució Principal Op. Sanejament 2017-2031	23.600	0	23.600
Pagament Diferit ATM (2017-2022)	3.139	0	3.139
<b>Total altres conceptes</b>	<b>54.270</b>	<b>18.200</b>	<b>36.070</b>
<b>NECESSITATS A SUBVENCIONAR</b>	<b>451.250</b>	<b>183.274</b>	<b>267.977</b>

### T.M.B

#### Pressupost 2017 - CRITERIS DE CàLCUL -

	XARXA METRO	XARXA T.B.	TRANSP DE L'OCI	TMB
1- <b>DESPESES FINANCERES</b>	Depesa financera calculada segons el Pla Marc de Refinançament aprovat el 2014			
3- <b>COSTOS SALARIALS</b>	Aplicació del Conveni Col·lectiu d'Autobusos 2015-2019, i del Conveni Col·lectiu de Metro 2016-2019. Subjecte a la Llei Pressupostària			
4- <b>COTXES-Km (en milions)</b>				
	95,4	44,1	2,1	141,6
5- <b>VALIDACIONS (en milions)</b>				
<i>Total validacions</i>	389,3	192,1	5,8	587,2
6- <b>PLANTILLES MITJANES HOMOGÈNIES</b>	<p>DGBus: Incorporació del Nou Pla de Bus de Barri en festius des de setembre de 2016 i del Pla de Millora de l'oferta de Bus i del Pla d'estiu de la xarxa de Bus</p> <p>DGMetro: Anualització del Tram de la Línia 9 Sud posat en servei el mes de febrer de 2016.</p> <p>Continuïtat de l'esquema de jubilacions parcials i recuperació d'efectius no coberts durant els últims anys de crisi.</p>			
7- <b>AMORTITZACIONS</b>	Càlcul d'amortitzacions d'acord amb les inversions previstes i l'evolució dels actius			



## T.M.B

## Pressupost 2017 - INGRESSOS -

<u>VENDES</u>	XARXA METRO	XARXA T.B.	TRANSP DE L'OCI	T.M.B.
<b>VALIDACIONS (En milers)</b>	389.289	192.090	5.804	587.183
Tarifa mitjana (EUR)	0,660	0,542	7,267	0,687
<b>Vendes Brutes (milers EUR)</b>	<b>256.894</b>	<b>104.077</b>	<b>42.177</b>	<b>403.149</b>
Bossa ATM	5.800	2.000	0	7.800
<b>Vendes totals (milers EUR)</b>	<b>262.694</b>	<b>106.077</b>	<b>42.177</b>	<b>410.949</b>
Despeses del sistema de vendes (Milers)	-2.759	-7.383	-4.434	-14.576
<b>Vendes netes (milers EUR)</b>	<b>259.935</b>	<b>98.694</b>	<b>37.743</b>	<b>396.373</b>

<u>ALTRES INGRESSOS PROPIS (Milers EUR)</u>	XARXA METRO	XARXA T.B.	TRANSP DE L'OCI	T.M.B.
Arrendament Finques	310	57	0	367
Cànon Publicitat	2.655	3.649	0	6.304
Cànon Concessionaris	860	0	0	860
Màquines Vènding	726	52	0	778
Cessió Ús Infraestructura	510	0	0	510
Venda Ferralla	110	40	0	150
Intervenció i Inspecció	1.000	170	0	1.170
Varis	3	2	0	5
Ingressos Telefonía Mòbil	850	0	0	850
Serveis a proveïdors	0	22	0	22
Serveis a Administracions Públiques	12.404	0	0	12.404
Serveis a l'Ajuntament	35	0	0	35
Altres Serveis	0	822	22	843
Cooperació Exterior	481	100	0	581
Serveis Especials	0	120	0	120
Serveis Especials Llançadores	0	271	0	271
Serveis a l'ATM	118	118	0	235
Interrelacions FC/TM al servei	198	0	0	198
Interrelacions amb PSM	70	0	0	70
<b>TOTAL</b>	<b>20.329</b>	<b>5.422</b>	<b>22</b>	<b>25.773</b>

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

<i>(Xifres en Milers d'euros)</i>	METRO	TB	TMB
<b>Inv. Xarxa de Metro</b>	<b>37.036</b>	<b>0</b>	<b>37.036</b>
Grans Actuacions	3.024		3.024
Estacions	11.204		11.204
Infraestructures ( Túnel )	3.908		3.908
Inversions Seguretat	2.085		2.085
Sistemes Elèctrics	3.030		3.030
Gran Manteniment	4.428		4.428
Línia 9	1.953		1.953
Pla de Millora de Metro	7.404		7.404
<b>Inv. Xarxa de Bus</b>	<b>0</b>	<b>31.543</b>	<b>31.543</b>
Flota Autobusos		7.402	7.402
Cotxeres		5.941	5.941
Pla de Millora de Bus		18.200	18.200
<b>Inv. Area de Tecn.</b>	<b>10.643</b>	<b>1.303</b>	<b>11.946</b>
Telecomunicacions	179	10	189
Convencionals	1.899	235	2.134
PDT	8.538	1.055	9.593
L9	27	3	30
<b>Altres Departaments</b>	<b>1.561</b>	<b>1.268</b>	<b>2.829</b>
<b>Total Xarxes</b>	<b>49.240</b>	<b>34.114</b>	<b>83.354</b>

Xifres en milers d'euros

## INGRESSOS

	TMB	TB	METRO
Vendes Brutes	403.149	146.255	256.894
Comissions, Ràpels i Bossa ATM	-6.776	-9.817	3.041
<b>Recaptació Neta</b>	<b>396.373</b>	<b>136.438</b>	<b>259.935</b>
Accessoris a l'explotació	25.773	5.444	20.329
Ingressos per pensions	1.103	695	408
Subvencions especials	9.249	6.141	3.108
<b>TOTAL INGRESSOS PROPIS</b>	<b>432.498</b>	<b>148.718</b>	<b>283.781</b>
<b>Subvencions al servei</b>	<b>223.400</b>	<b>165.074</b>	<b>58.326</b>
<b>Subvenció Pla de Millora de Bus i Metro</b>	<b>25.604</b>	<b>18.200</b>	<b>7.404</b>
<b>Subvencions L9/L10 - Cànon</b>	<b>99.753</b>	<b>0</b>	<b>99.753</b>
<b>Subvencions rènting de trens</b>	<b>73.827</b>	<b>0</b>	<b>73.827</b>
<b>Pagament Diferit ATM (2017-2022)</b>	<b>3.139</b>	<b>0</b>	<b>3.139</b>
<b>Devolució Principal Op. Sanejament 2017-2031</b>	<b>23.600</b>	<b>0</b>	<b>23.600</b>
<b>Subvencions Leasing 6 trens</b>	<b>1.927</b>	<b>0</b>	<b>1.927</b>
<b>TOTAL SUBVENCIONS</b>	<b>451.250</b>	<b>183.274</b>	<b>267.977</b>
<b>TOTAL INGRESSOS</b>	<b>883.749</b>	<b>331.991</b>	<b>551.757</b>

## DESPESES

	TMB	TB	METRO
Aprovisionaments	20.743	11.167	9.576
Energia i Carburants	46.594	20.054	26.540
Personal Operatiu	394.589	219.090	175.499
Pensions per a aportacions corrents	1.103	695	408
Serveis Exteriors (Sense Rènting ni Cànon L9)	116.773	37.951	78.822
Resta despeses d'explotació	1.041	792	249
<b>TOTAL DESPESES D'EXPLOTACIÓ</b>	<b>580.842</b>	<b>289.749</b>	<b>291.093</b>
Amortitzacions	65.907	28.564	37.344
Subvencions capital traspassades a l'exercici	-10.470	-4.738	-5.732
<b>Amortització Neta</b>	<b>55.437</b>	<b>23.826</b>	<b>31.611</b>
<b>Despeses Financeres</b>	<b>19.619</b>	<b>217</b>	<b>19.402</b>
<b>Rènting Trens</b>	<b>73.827</b>	<b>0</b>	<b>73.827</b>
<b>Necessitats L9/L10 - Cànon</b>	<b>99.753</b>	<b>0</b>	<b>99.753</b>
<b>TOTAL DESPESES COMPTE DE RESULTATS</b>	<b>829.479</b>	<b>313.791</b>	<b>515.687</b>
<b>Pla de Millora de Bus i Metro</b>	<b>25.604</b>	<b>18.200</b>	<b>7.404</b>
<b>Pagament Diferit ATM (2017-2022)</b>	<b>3.139</b>	<b>0</b>	<b>3.139</b>
<b>Amortització leasing 6 trens S 9000</b>	<b>1.927</b>	<b>0</b>	<b>1.927</b>
<b>Devolució Principal Op. Sanejament 2017-2031</b>	<b>23.600</b>	<b>0</b>	<b>23.600</b>
<b>TOTAL DESPESES</b>	<b>883.749</b>	<b>331.991</b>	<b>551.757</b>

*Xifres en Milers d'euros*

Necessitats Compte de Resultats sense Renting ni Cànon	223.400
Pla de Millora de Bus i Metro	25.604
Amortització leasing 6 trens S9000	1.927
Necessitats sense rènting, cànon ni sanejament del deute	250.931
Renting de trens	73.827
Cànon Línia 9 / 10 (1)	99.753
Devolució Principal Op. Sanejament 2017-2031	23.600
Pagament Diferit ATM (2017-2022)	3.139
<b>TOTAL NECESSITATS TMB A SUBVENCIONAR</b>	<b>451.250</b>

<b>FONTS DE FINANÇAMENT NECESSITATS TMB</b>	<b>451.250</b>
Aportació Pressupostària ATM 2017	430.554
Aportació ATM 2017 avançada l'any 2016 (Bus de Barri)	1.229
Aplicació Fons de Reserva Contracte-Programa	19.467
Endeutament Previst (segons Pla Marc ATM)	0

<i>(1) El cànon IFERCAT per al 2017 es compon de:</i>	
<i>Cànon inicialment previst al Pla Marc 2014-2031</i>	<i>52.901</i>
<i>Cànon addicional</i>	<i>42.852</i>
<i>Cànon addicional finançat amb recàrrec tarifari a l'Aeroport</i>	<i>4.000</i>
<i>Total 2017</i>	<i>99.753</i>