



Transports
Metropolitans
de Barcelona

PRESSUPOST 2020 DE TMB

Consell d'Administració

17 de desembre de 2019

ÍNDEX

1. Introducció	2
2. Principals fites del Pressupost 2020	11
3. Compte de Resultats 2020.....	20
4. Criteris i hipòtesis pressupostàries 2020.....	21
5. Detall d'ingressos 2020.....	22
6. Inversions 2020.....	23
7. Pressupost total – Ingressos i Despeses 2020	24
8. Resum de Necessitats a subvencionar i finançament 2020	25

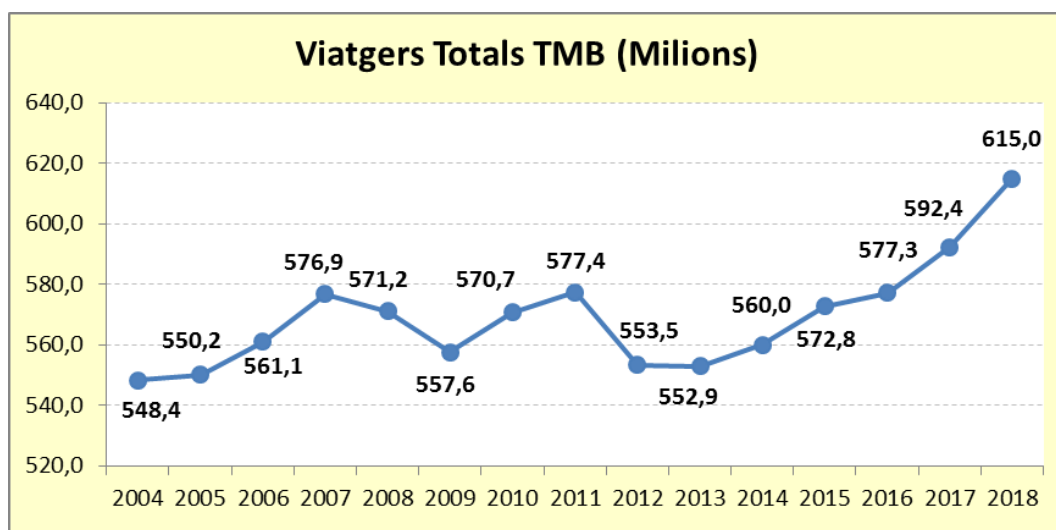
1.1 Antecedents

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

El principal repte de les empreses de transport va ser el de mantenir el nivell de qualitat assolit fins aquell moment, amb una menor disposició de recursos per al finançament del sistema. Per aquest motiu, TMB va fer importants ajustaments en la contenció de les despeses, millorant l'eficiència i la productivitat, de tal manera que la qualitat del servei no es veíes afectada per aquesta menor disposició de recursos del sistema.

Des de l'any 2009 TMB va aplicar contenció a la seva actuació, seguint el criteri d'ajustar el màxim possible per poder fer estalvis respecte de la xifra aprovada en Contractes-Programa. **En el període 2009-2013 TMB va tenir unes menors necessitats per import de 24 milions d'euros. El Contracte-Programa 2014-2017 va enregistrar unes necessitats per sota de les previstes per un import de 64,6 milions d'euros, i el darrer Contracte-Programa 2018 ha tancat amb unes necessitats inferiors a les previstes en 42,3 milions d'euros, dels quals 17,3 corresponen a inversions no executades que es traslladen a exercicis posteriors.**

TMB va tenir disminucions de demanda els anys 2008 i 2009, tornant a recuperar-se en el període 2010-2011 per 1) els increments de l'oferta de Metro, amb el funcionament complet del primer tram de la L9/L10 i les extensions de L2 i L5, 2) la demanda provinent de la xarxa en obres de Renfe, 3) l'increment de la vigilància i campanyes publicitàries per dissuadir accions de frau, etc. En canvi a partir de l'any 2014, coincidint amb una millora de la situació econòmica, l'increment de la demanda ha estat una constant, que s'ha vist encara més accentuada a partir de l'any 2017



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Contracte-Programa ATM-TMB 2014-2017

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

Els objectius principals d'aquest Contracte-Programa són:

- a) Definir un marc estable de finançament del servei regular de transport públic.
- b) Definir un marc estable de gestió de l'endeutament del sistema a través de TMB, que esdevé l'instrument per refinançar-lo, i garantir la capacitat

financera de TMB per fer front a totes les obligacions derivades d'aquest endeutament.

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

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

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

<i>(Xifres en Milers d'euros)</i>	2014	2015	2016	2017	TOTAL
Resultat de l'exercici (abans de subvencions ATM Pla Marc i interessos de l'operació d'endeutament)	334.063	313.724	313.472	316.565	1.277.824
Resta de conceptes	1.752	7.173	1.867	1.927	12.719
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, a proposta de la Comissió de Seguiment corresponent.

Contracte-Programa ATM-TMB 2018-2021

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(1) Pel que fa l'any 218 inclou 16.250 milers d'euros per la compra dels 43 autobusos necessaris pel Pla de Millora de Bus 2017-2019, 8.260 milers d'euros per la compra dels 23 autobusos necessaris pel Pla de Participació de la Xarxa de Bus, i 231 milers d'euros per la compra d'1 autobús per al servei de Bus a la demanda. Les Inversions anteriorment enumerades es financen amb el fons de reserva de TMB del C-P 2014-2017.

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

En aquest sentit, i com no pot ser d'un altra manera, cal indicar que l'elaboració de l'actual document de pressupost 2020 de TMB està elaborat en base a la darrera previsió que TMB ha enviat a l'ATM el 5 d'abril de 2019, i a la petició de l'ATM d'ajustar-lo en 15 milions d'euros per adequar-lo a les aportacions que pot realitzar, i que resta pendent de ser aprovada per part del Consorci.

2.1 Principals objectius

L'objectiu de TMB per a l'any 2020 serà prestar en les millors condicions el nivell d'oferta actual de 2019, que ja incorpora la majoria de les actuacions aprovades per l'ATM, i que estaven previstes en el **Pla d'Empresa 2018-2021**. A mode de resum aquestes actuacions són les següents:

1. L'annualització de l'impacte de la posada en servei de les dues estacions de l'Hospitalet de Llobregat: Provençana (Març 2019) i Ciutat de la Justícia (Novembre 2019) a la Línia 10 Sud. En el primer trimestre de 2020 està previst la posada en servei de l'estació de Zona Franca, la primera de les estacions de la L10 Sud en viaducte.
2. 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. Al llarg de l'any 2020 s'aniran posant en servei progressivament els 12 nous trens previstos en la tercera fase d'aquest Pla.
3. Un Pla per a la inversió en l'electrificació de la flota de Bus actual. Aquest Pla proposa la substitució gradual d'una part de la flota actual en busos elèctrics en el període 2019-2021, i la inversió necessària en infraestructura a les cotxeres i terminals de línia.
4. 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.
5. 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 2020:

- **ACTUACIONS SOBRE LA XARXA DE METRO**

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

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

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

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

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

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

- **Fase I: 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 va ser fer córrer tots els trens disponibles a l'hora punta. Es tractà d'una fase transitòria que es va implantar duent a terme dos canvis d'oferta l'any 2018: el primer ja es va implantar el mes de maig (amb 2 trens més en hora punta) i el segon es va produir el mes de novembre (amb 3 trens més en hora punta). La previsió és mantenir aquesta oferta fins al mes d'abril de 2020. En aquesta segona fase s'arribaria a 132 trens en hora punta.
- **Fase III: Any 2020:** És la més important del Pla, ja que ha de permetre assolir el repte d'absorbir fins a un 20% de demanda d'una manera estable i fiable. La previsió és fer dos canvis d'oferta durant l'any 2020 (al maig i al novembre) i mantenir aquesta oferta durant tot l'any 2021, arribant als 144 trens en hora

punta (12 més que en la fase anterior). Per això, ja es va dur a terme en els mesos de març/abril de 2018 la formalització dels contractes dels 12 nous trens per dur a terme aquesta fase, estant previst que la seva recepció sigui esglaonada a partir del mes de gener 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 l'any 2020.

Pla de seguretat de Metro:

L'any 2020 es continuarà amb la implantació del Pla de Seguretat de Metro, iniciat l'any 2018, els objectius del qual 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 del rati Estació / Equip de Seguretat.

• **ACTUACIONS SOBRE LA XARXA DE BUS**

A banda de la consolidació **del Pla de Millora de Bus** (43 nous autobusos), **del Pla de Participació de Bus** (23 nous autobusos) i de la implantació a finals de l'any 2018 de la darrera fase de la **Nova Xarxa de Bus**, a l'any 2020 les actuacions més importants a la xarxa de Bus seran les següents:

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

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

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

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

En el mes d'agost de 2019 es va iniciar el procés de licitació de 29 autobusos elèctrics, que formen part dels 75 autobusos que es preveu que entrin el 2020. Aquets autobusos elèctrics han de substituir 29 autobusos dièsel i de gas natural comprimit, amb l'objectiu de renovar els vehicles de la flota actual que han arribat al final de la seva vida útil després de més de 15 anys de servei, i per reduir dràsticament les emissions de diòxid de carboni (CO₂), causants de l'escalfament global.

En definitiva, **aquest Pla porta implícita la posada en servei del Pla d'Electrificació de la xarxa de Bus, aprovat pel Consell d'Administració de**

l'ATM de 28 de desembre de 2017. Concretament durant el període 2019-2021 es preveu l'adquisició de 116 autobusos elèctrics fins l'any 2021.

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

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

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

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

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

Totes aquestes noves necessitats d'espai no poden incorporar-se en la parcel·la prevista. Això obliga a desdoblant el projecte, actuant en una nova parcel·la de 21.000 m², anomenada com a "Parcel·la Llobregat" i que ja està actualment llogada per TMB. Per tant, aquest nou replantejament té com a conseqüència també un increment del cost total de l'obra.

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

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

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

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

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

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

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

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

En l'àmbit del **Negoci Internacional** es preveu la continuïtat de diferents projectes de consultoria i de control i assessorament en la construcció de trens a altres operadors. Com a fet rellevant, durant 2020 finalitzarà la col·laboració amb Metro de Panamà, fet que tindrà un important impacte en la facturació global.

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

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

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

- **ACTUACIONS A L'ÀREA DE MÀRQUETING**

Durant l'any 2020, la Direcció Executiva de Màrqueting continuarà desplegant el marc estratègic de TMB que dona resposta a les següents línies estratègiques:

Mobilitat amb un caràcter més integral: TMB és l'empresa líder de transport públic de l'entorn metropolità, i reuneix totes les condicions per anar més enllà i convertir-se en un operador global de mobilitat, sent el node central que integri en una única solució tota l'oferta que el ciutadà requereix per satisfer les seves necessitats de mobilitat. Aquesta evolució té clars avantatges per a la ciutat en termes de reducció de la congestió i de la contaminació gràcies a la millora en els hàbits de mobilitat.

Consolidar la cultura d'innovació a TMB: En l'actual era del client ja no n'hi ha prou amb subministrar productes i serveis de qualitat. Estem davant d'un canvi en el qual les empreses han de bolcar els seus esforços en conèixer el client, intentant sorprendre'l, avançant-se a les seves necessitats i oferint-li un valor afegit en forma d'experiències satisfactòries de compra. Consisteix en liderar la transformació digital del negoci des de la perspectiva d'usuari i de negoci, així com sent el nexa i la força de recolzament per impulsar totes les innovacions i/o accions de millora continua proposades per les Direccions de Metro i Bus.

Empresa pública de referència: Els recursos de les administracions són escassos i el transport públic és una més de les moltes necessitats que han de cobrir. Més enllà de l'optimització dels costos, és fonamental que TMB obtingui els màxims ingressos tarifaris i no tarifaris per disminuir la necessitat d'aportacions públiques.

- **ACTUACIONS RELACIONADES AMB LA T-MOBILITAT**

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

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

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

La inversió pròpia que haurà de realitzar TMB en relació a la posada en servei de la T-Mobilitat, i que ja ha estat acordada amb l'ATM, puja a un total de 6.404 milers d'euros durant el període 2020-2022.

PRESSUPOST 2020

(Milers d'euros)

	TMB
INGRESSOS	
Vendes Netes	430.871
Recaptació Bruta (1)	438.287
Comissions i Rapels	-15.317
Bossa ATM	7.901
Accessoris a l'explotació	32.138
Subvencions especials	9.917
TOTAL INGRESSOS	472.926
DESPESES D'EXPLOTACIÓ	
Aprovisionaments	25.817
Energia i carburants	55.086
Personal Operatiu	454.441
Serveis Exteriors	139.100
Tributs i Variacions de les provisions	793
TOTAL DESPESES D'EXPLOTACIÓ	675.237
RESULTAT BRUT D'EXPLOTACIÓ	202.310
Amortitzacions	68.151
Subvencions en capital	-15.601
Amortització Neta	52.550
RESULTAT NET D'EXPLOTACIÓ	254.860
Despeses Financeres Totals	24.900
RESULTAT NET (Sense renting ni Cànon L9)	279.760
Renting de trens	68.419
Cànon lfercat L9	127.841
RESULTAT NET TOTAL A SUBVENCIONAR	476.020

(1) No s'ha tingut en compte l'efecte del nou sistema tarifari aprovat per l'ATM.

T.M.B

Pressupost 2020 - CRITERIS DE CÀLCUL -

	XARXA METRO	XARXA T.B.	TRANSP DE L'OCI	TMB
1 - DESPESES FINANCERES	Despesa financera calculada d'acord amb el Pla de refinançament aprovat per l'ATMI i les operacions d'endeutament estructural.			
3 - COSTOS SALARIALS	Aplicació dels convenis col·lectius vigents, subjecte a la LPGE			
4 - COTXES-Km (en milions)	103,9	48,17	1,7	153,7
5 - VALIDACIONS (en milions)	Total validacions			
	420,2	212,4	4,4	637,0
6 - PLANTILLES MITJANES HOMOGÈNIES	DGBus: PMH prevista per a 2019 DGMetro: PMH prevista per a 2019 + actuacions previstes per al 2020			
7 - AMORTITZACIONS	Càlcul d'amortitzacions d'acord amb les inversions previstes i l'evolució dels actius			

5

Detall d'ingressos 2020

T.M.B

Pressupost 2020 - INGRESSOS (Xifres en milers d'euros)

<u>VENDES</u>	XARXA METRO	XARXA T.B.	TRANSP DE L'OCI	T.M.B.
Total validacions (milers EUR)	420.222	212.405	4.362	636.989
Tarifa mitjana (EUR)	0,674	0,574	7,590	0,688
Vendes Brutes (milers EUR)	283.331	121.847	33.109	438.287
Bossa ATM	5.212	2.689		7.901
Vendes totals (milers EUR)	288.543	124.536	33.109	446.188
Despeses del sistema de vendes (Milers)	-2.749	-7.635	-4.934	-15.317
Vendes netes (milers EUR)	285.794	116.901	28.175	430.871

<u>ALTRES INGRESSOS PROPIS (Milers EUR)</u>	XARXA METRO	XARXA T.B.	TRANSP DE L'OCI	T.M.B.
Arrendament Finques	316	58	0	374
Canons publicitat	3.618	5.348	0	8.966
Cànons concessionaris	643	0	0	643
Cànon mant.est.cials	14	0	0	14
Màquines vending	750	56	0	806
Cessió us infraestructura	514	0	0	514
Cessió ús est.veh.altr	50	0	0	50
Intervenció-inspecció	1.303	125	0	1.428
Ingressos Telefonia Mòbil	880	0	0	880
Serveis a Administracions Públiques	15.848	0	0	15.848
Altres Serveis	0	143	600	743
Interrelacions Metro-TB	800	0	0	800
Cooperació Exterior	271	0	0	271
Serveis especials	0	0	7	7
Serveis especials llançadores	0	302	0	302
Serveis a l'A.T.M	25	25	0	50
Interrelacions PSM	283	12	20	316
Interrelacions TMB SL	36	37	53	126
TOTAL (inclou interrelacions)	25.351	6.107	680	32.138
TOTAL (sense interrelacions)	24.551	6.107	680	31.338

<u>SUBVENCIONS ESPECIALS (Milers EUR)</u>	XARXA METRO	XARXA T.B.	TRANSP DE L'OCI	T.M.B.
Subvenció Tarjeta Rosa	3.108	4.662	0	7.770
Subvenció Línies 80 a 83	0	1.395	0	1.395
Subvenció Línia 102, 103 i 104	0	205	0	205
Altres	156	391		547
TOTAL	3.264	6.654	0	9.917

(Xifres en Milers d'euros)

	TMB	FMB	TB
Xarxa Metro	58.338	58.338	-
Grans Actuacions	32.489	32.489	
Estacions	8.744	8.744	
Pla Seguretat i Manteniment Metro	9.500	9.500	
Estació Ernest Lluch + L10 Sud	35	35	
Trens 12 (interesos intercalaris)	1.640	1.640	
Trens 42 (interesos intercalaris)	5.930	5.930	
Xarxa de Bus	63.929	-	63.929
Flota Autobusos	40.690		40.690
Cotxeres	3.167		3.167
Tramvia Blau	50		50
Infraest. Elèctrics	13.022		13.022
Cotxera Zona Franca Port (1)	7.000		7.000
Àrea de Tecnologia	15.464	12.661	2.803
PDT i Convencionals	13.349	10.546	2.803
T - Mobilitat TMB	2.115	2.115	-
Àrees Funcionals	3.335	2.601	734
TOTAL INVERSIONS (2)	141.066	73.600	67.466

(1) La previsió d'inversió a la Cotxera de Zona Franca - Port és de 22 milions d'euros. 7 milions d'euros es financen amb càrrec al pressupost 2020, i 15 milions d'euros es preveuen finançar amb càrrec al Fons de Reserva del CP, com a conseqüència de l'estalvi generat el 2019.

(2) La xifra de la inversió inicialment prevista era de 156,066 milions d'euros.

xifres en milers d'euros

INGRESSOS

	TMB	TB	METRO
Vendes Brutes (1)	438.287	154.956	283.331
Comissions, Ràpels i Bossa ATM	-7.416	-9.880	2.463
Recaptació Neta	430.871	145.077	285.794
Accessoris a l'explotació	32.138	6.787	25.351
Subvencions especials	9.917	6.654	3.264
TOTAL INGRESSOS PROPIS	472.926	158.517	314.409
Subvencions al servei (2)	288.317	197.931	90.386
Subvenció Pla de Millora de Bus/Metro (3)	88.516	43.519	44.997
Subvencions L9/L10 - Cànon (2)	119.284	0	119.284
Subvencions rènting de trens	68.419	0	68.419
Pagament Diferit ATM (2017-2022)	3.139	0	3.139
Devolució Principal Op. Sanejament 2017-2031	24.600	0	24.600
Subvencions Leasing 6 trens	2.121	0	2.121
Subvencions Leasing 12 trens	4.241	0	4.241
TOTAL SUBVENCIONS (4)	598.636	241.450	357.186
TOTAL INGRESSOS	1.071.563	399.968	671.596

DESPESES

	TMB	TB	METRO
Aprovisionaments	25.817	12.722	13.095
Energia i Carburants	55.086	25.515	29.571
Personal Operatiu	454.441	248.770	205.671
Serveis Exteriors (Sense Renting ni Cànon L9)	139.100	41.855	97.245
Resta despeses d'explotació	793	544	249
TOTAL DESPESES D'EXPLOTACIÓ	675.237	329.406	345.831
Amortitzacions	68.151	30.327	37.824
Subvencions capital traspassades a l'exercici	-15.601	-6.381	-9.220
Amortització Neta	52.550	23.946	28.604
Despeses Financeres	24.900	3.096	21.804
Rènting Trens	68.419	0	68.419
Necessitats L9/L10 - Cànon (2)	127.841	0	127.841
TOTAL DESPESES COMPTE DE RESULTATS	948.946	356.448	592.498
Pla de Millora de Bus/Metro (3)	88.516	43.519	44.997
Amortització leasing 6 trens	2.121	0	2.121
Amortització leasing 12 trens	4.241	0	4.241
Devolució Principal Op. Sanejament 2017-2031	24.600	0	24.600
Pagament Diferit ATM (2017-2022)	3.139	0	3.139
TOTAL DESPESES	1.071.563	399.968	671.596

(1) No s'ha tingut en compte l'efecte del nou sistema tarifari aprovat per l'ATM.

(2) El Cànon de la L9/L10 es financia via recàrrec de títols de transport a l'Aeroport (8.557 milers d'€) i via Subvencions (119.284 milers d'€).

(3) En el pressupost presentat a l'ATM la xifra del Pla de millora de Bus/Metro, de 104.510 milers d'euros, es redueix en 15.000 milers d'euros que es preveuen finançar amb l'estalvi generat a l'exercici 2019.

(4) En el pressupost presentat a l'ATM la xifra de necessitats totals a subvencionar era de 613.636 milers d'euros.

Xifres en Milers d'euros

Necessitats Compte de Resultats sense Renting ni Cànon	279.760
Necessitats Cte. Rtats. recàrrec T-Aeroport per a lfercat	8.557
Pla de Millora de Bus/Metro (1)	88.516
Amortització leasing 18 trens	6.362
Necessitats sense renting, cànon ni sanejament del deute	383.195
Renting de trens	68.419
Cànon lfercat Línia 9 / 10 (2)	119.284
Devolució Principal Op. Sanejament del Sistema 2017-2031	24.600
Pagament Diferit ATM (2017-2022)	3.139
TOTAL NECESSITATS TMB A SUBVENCIONAR (3)	598.636

(1) En el pressupost presentat a l'ATM la xifra del Pla de Millora de Bus/Metro, de 104.516 milers d'euros, es redueix en 15.000 milers d'euros, que es preveu finançar amb l'estalvi generat a l'exercici 2019.

(2) El Cànon de la L9/L10 es financia via recàrrec de títols de transport a l'Aeroport (8.557 milers d'€) i via Subvencions (119.284 milers d'€).

(3) En el pressupost presentat a l'ATM la xifra de necessitats totals a subvencionar era de 613.636 milers d'euros.