

**PRESSUPOST 2021,
ESTAT DEL
PRESSUPOST DE 2020
I PROJECCIÓ DEL
PRESSUPOST 2021-2024**

**FERROCARRIL
METROPOLITÀ DE
BARCELONA, S.A I
TRANSPORTS DE
BARCELONA, SA**

Consell d'Administració

30 de setembre de 2020



INDEX

1. INTRODUCCIÓ
2. ANTECEDENTS
3. ANÀLISI I EVOLUCIÓ DE L'EXERCICI 2020
 - 3.1 Actuacions més significatives.
 - 3.2 Efecte Covid 19.
 - 3.3 Inversions.
 - 3.4 Hipòtesi del pressupost 2020
4. PRESSUPOST DE L'EXERCICI 2021:
 - 4.1 Objectius i programa d'actuacions més significatives.
 - 4.2 Inversions.
 - 4.3 Finançament.
5. PROJECCIÓ PRESSUPOST 2021-2024
 - 5.1 Actuacions més significatives.
 - 5.2 Projecció 2021-2024
 - 5.3 Necessitats totals lligades al Contracte Programa

1. INTRODUCCIÓ

El objectiu principal d'aquest document és la presentació de pressupost 2021 e inclou el Pla d'Actuacions, Inversions i Finançament això com les Previsions d'Ingressos i Despeses de les Societats Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. (FMB) i Transports de Barcelona, S.A., (TB).

S'ha considerat d'interès incloure en aquest document l'estat del pressupost del 2020 donat que ajudarà a posar en context la situació actual i d'on venim de cara al 2021 així com una projecció pel període 2021-2024.

Amb aquest document es dona compliment a l'obligació d'aprovació per part de la Autoritat Metropolitana de Barcelona (AMB) del Pla d'Actuacions Inversions i Finançament (PAIF), en aplicació del Text Refós de la Llei Reguladora de les Hisendes Locals (TRLRHL) i del RD 500/1990

La previsió d'ingressos i despeses i d'inversions corresponents a l'any 2021 està supeditada a les necessites que finalment siguin recollides en el Contracte Programa a subscriure amb l'ATM el qual haurà de ser aprovat pel precitat Consorci.

Es important tenir en compte que les dades corresponents al pressupost 2021 i a la projecció 2021-2024 no s'han considerat les eventuais aportacions extraordinàries de l'Estat i Organismes Europeus.

Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) és la denominació comuna de les empreses Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, i Transports de Barcelona, SA, que gestionen la xarxa de Metro i Autobús per compte de l'Àrea Metropolitana de Barcelona que és la propietària de la totalitat de les seves accions. La societat Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA és la societat dominant del Grup que formula els comptes anuals consolidats.

El Grup també inclou les societats Projectes i Serveis de Mobilitat, SA, (PSM) que gestiona altres activitats de mobilitat i Transports Metropolitans de Barcelona, SL que gestiona productes tarifaris.

TMB compta també amb la Fundació TMB, que vetlla pel patrimoni històric de TMB i promou els valors del transport públic a través d'activitats socials i culturals.

Les empreses de FMB i TB presten servei en l'àmbit de Barcelona i la seva àrea metropolitana, incloses dins del Sistema Tarifari Integrat (STI) de la regió metropolitana de Barcelona, i ho fan de manera totalment coordinada, que empresarialment es realitza compartint estructures corporatives i de gestió.

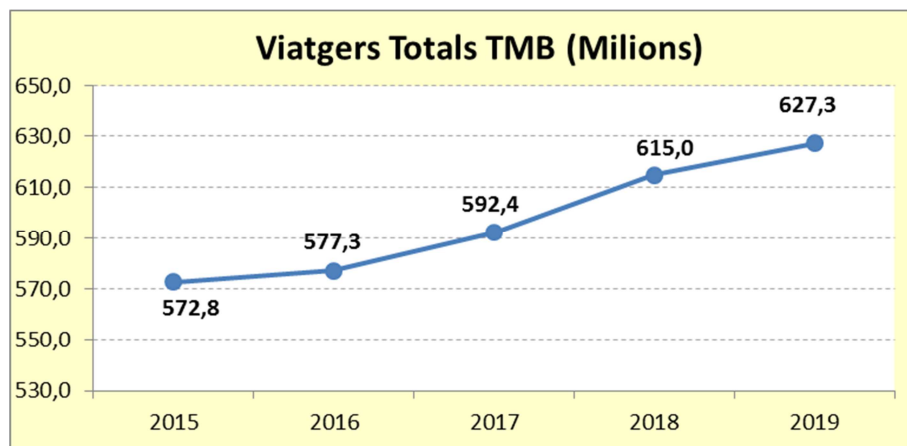
Com a principal operador de transport públic de Barcelona, i com a part del dia a dia de milers de ciutadans, TMB ofereix dues xarxes regulars de transport (la de bus de superfície i la de metro subterrània) i diversos serveis de transport d'oci per:

- Satisfer les necessitats de mobilitat i fer més còmodes i ràpids els desplaçaments dels ciutadans per motius de feina, de compres, d'oci, etc.
- Oferir un servei públic accessible per a tothom.
- Millorar la qualitat de vida a l'àrea metropolitana de Barcelona, retallant les distàncies entre les diferents ciutats.

2 . ANTECEDENTS

Context

Després de la greu crisi econòmica iniciada al 2008, a partir de l'any 2016 s'inicia un període d'increment en el número de viatgers transportats per TMB de forma que la demanda creix de manera sostinguda bàsicament per dos motius: La recuperació de l'activitat econòmica, i per tant la superació de la crisi iniciada l'any 2008, i en segon lloc pels diversos Plans d'increment d'oferta, tant a Bus com a Metro, posats en servei a partir de l'any 2015, en el marc del Pla d'Empresa 2014-2017.



Sanejament del Sistema

El servei públic que presta TMB es finança bàsicament dels ingressos tarifaris i de les aportacions que realitzen les Administracions Públiques.

La situació financera de tot el sistema de transport integrat en l'ATM ha portat a que el sistema s'hagués d'endeutar per poder mantenir els nivells de qualitat assolits en els anys previs a la crisi. Aquesta situació va provocar que el Consell d'Administració de l'ATM de 6 de març de 2014 aprovés el Pla Marc 2014-2031 del Sanejament financer del Sistema de Transport Públic i de refinançament del deute. 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. Aquesta refinançament del sistema s'ha realitzat utilitzant a TMB com a societat garant de tot el finançament.

En la mateixa sessió es van aprovar 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.

Dintre d'aquest Pla de Sanejament del Sistema cal destacar el paper fonamental que TMB ha desenvolupat per resoldre la difícil situació del sistema de transport i assegurar la viabilitat per seguir prestant el servei públic de transport com a vehicle vertebrador del mateix, assumint els compromisos establerts amb les entitats financeres i recollits al Contracte Programa.

Pla d'Empresa 2018-2021

Durant l'any 2017 TMB va elaborar **el Pla d'Empresa 2018-2021**, que recollia importants augments d'oferta, tant a la xarxa de Bus com de Metro una vegada que ja s'havia superat els pitjors moments de la crisi i la demanda es començava a recuperar,. A mode de resum, aquestes actuacions, aprovades per part de l'ATM, són les següents:

- El Pla de Millora de Bus.
- El Pla de Millora de Bus a l'estiu.
- La Posada en servei de la L-10 Sud.
- El Pla de Millora de l'oferta de Metro 2018-2021.
- El Nou Pla de Manteniment de Trens.
- Les inversions relacionades amb la T-Mobilitat.
- El Pla de Participació de Bus.
- La Posada en servei de l'estació Ernest Lluch (L5).
- El Pla de renovació i remodelació de trens 2017-2028.
- L'Ampliació de la Cotxera de Zona Franca - Port.
- La Renovació del Tramvia Blau.
- La Inversió en electrificació de la flota de Bus.

A partir de l'any 2018 enlloc d'aprovar un C-P per al període 2018-2021 el que s'ha fet és anar aprovant i formalitzant C-P d'any en any. En aquest sentit s'han signat els corresponents C-P dels anys 2018 i 2019, i el Consell d'Administració de l'ATM del mes de juliol passat ha aprovat el C-P ATM-TMB per a l'any 2020, amb un volum de necessitats previst de 598,636 milions d'euros, sense tenir en compte l'impacte de la Covid 19. El propi C-P de 2020 preveu, a la clàusula dotzena, que abans de 31 de

desembre de 2020, es formalitzarà un C-P quadriennal 2018-2021 que incorporarà les necessitats del període 2018-2020.

Evolució dels principals paràmetres en els darrers 5 anys

En el període 2014-2019 es van posar en servei diverses actuacions i plans de millora i ampliació de l'oferta, com s'ha comentat anteriorment, fent que la demanda creixi de manera significativa a partir de l'any 2016.

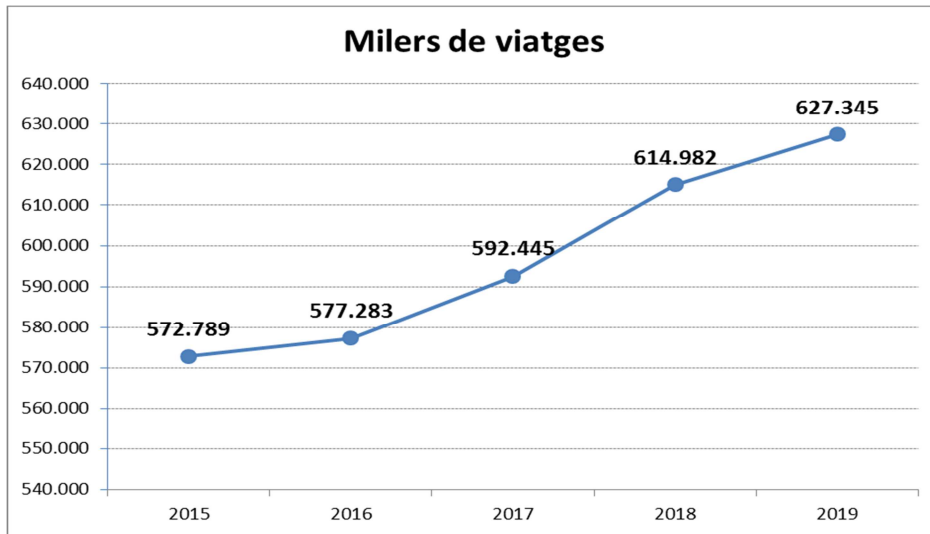
Com es pot veure en els gràfics posteriors aquesta posada en servei de diversos plans ha provocat un increment considerable de l'oferta, mesurada en cotxes-Km, així com del nombre de trens i autobusos en servei en dies feiners en hora punta. Per tal de poder posar en servei aquestes ampliacions del servei, la plantilla de TMB s'ha incrementat en els darrers anys.

Aquest increment de l'oferta ha suposat alhora un augment de les despeses d'explotació el que ha generat un major volum de necessitats totals, ja que l'increment de la despesa ha estat superior al dels ingressos generats per l'augment de la demanda.

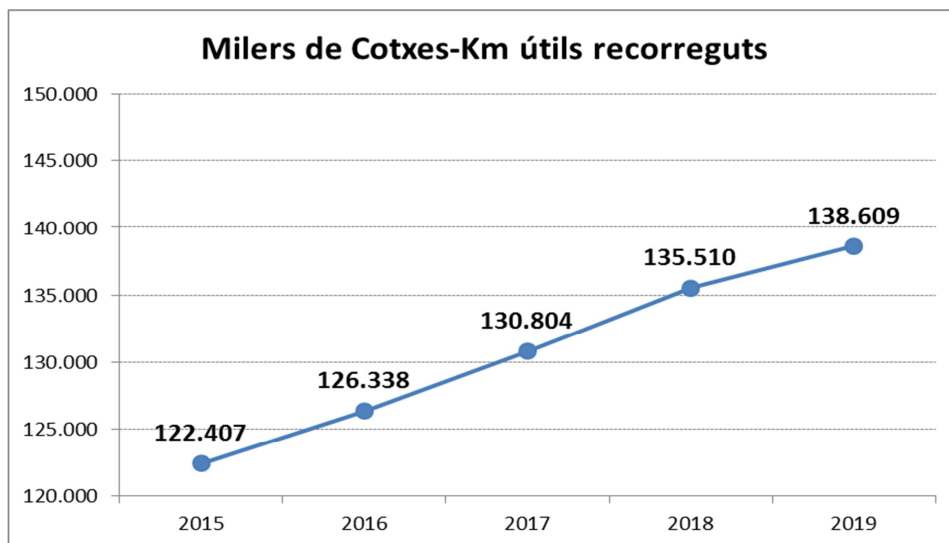
Per poder dur a terme aquests increments de servei s'ha incrementat igualment el volum d'inversions, per tal d'adequar-se a la disponibilitat de recursos de les AA.PP. Aquest increment d'inversions s'ha centrat bàsicament en la compra d'autobusos (flota que té una antiguitat promig elevada), i en concret s'ha iniciat un procés d'electrificació de la flota de bus, que continua en l'actualitat, fent una aposta clara per la sostenibilitat de la flota. Pel que fa la xarxa de Metro s'ha incrementat les inversions en seguretat ferroviària i en actuacions de renovació d'estacions i escales mecàniques, per tal d'adequar-les als estàndards més alts de qualitat.

A continuació es comenta l'evolució dels següents paràmetres en els darrers 5 anys:

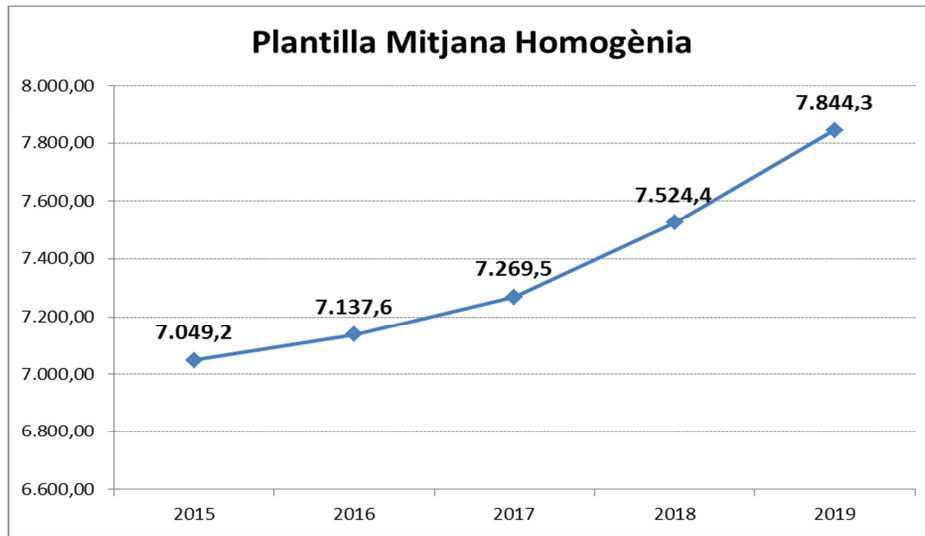
- L'evolució de la demanda des de l'any 2015 a l'any 2019 ha tingut un creixement important i significatiu com a conseqüència de la recuperació econòmica i dels increments d'oferta successius que s'han anat posant en marxa:



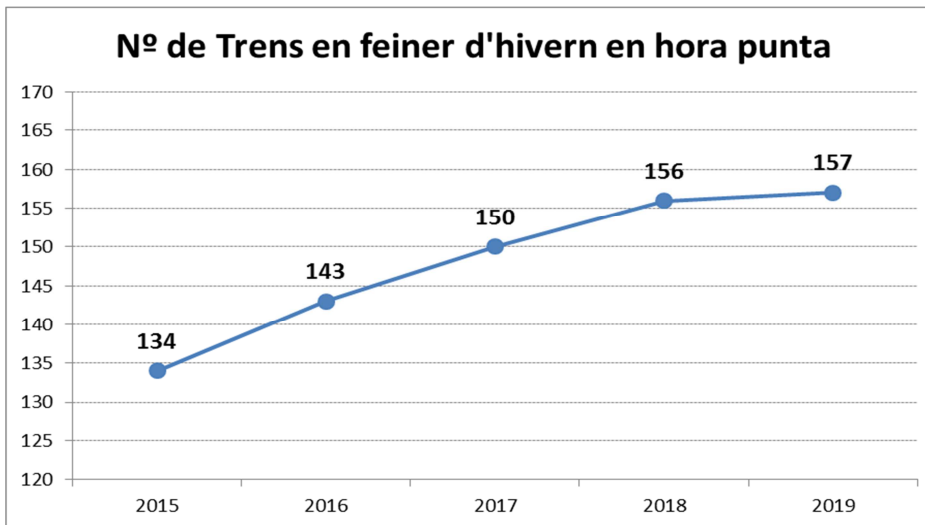
- L'Oferta de la xarxa de Metro i la xarxa de Bus, com a conseqüència dels diferents plans d'ampliació dels serveis aprovats els darrers anys, ha tingut un increment significatiu en els darrers anys, tal i com es recull en el següent gràfic:

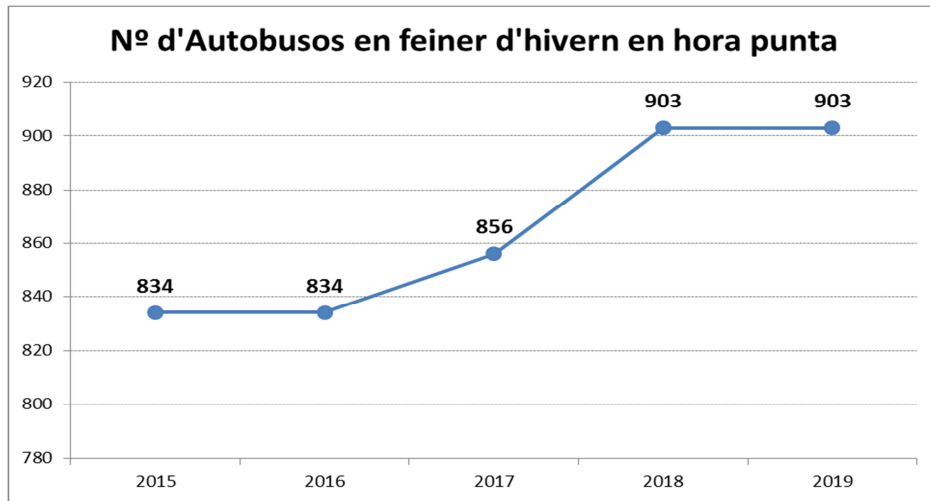


- Com a conseqüència dels diversos augments d'oferta que s'han posat en marxa en el període 2015-2019, la plantilla mitjana homogènia ha crescut en els darrers anys, tal i com es pot observar en el següent gràfic:

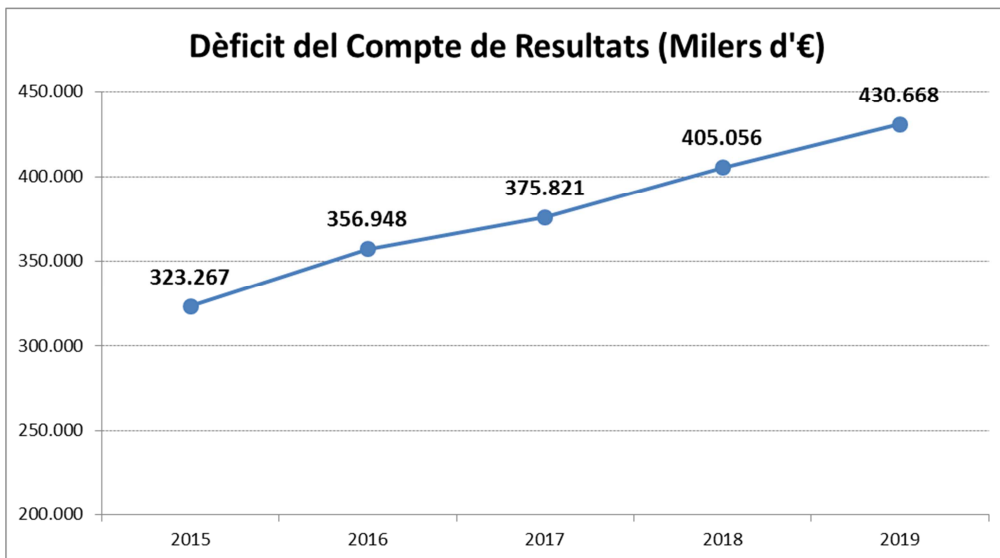


- El nombre de trens i autobusos en servei en dia feiner d'hora punta en el període d'hivern, que marca el nivell màxim d'oferta que es posa en servei, ha tingut la següent evolució en els darrers 5 anys, i segueix una evolució ascendent degut als increments d'oferta que s'han anat implantant:

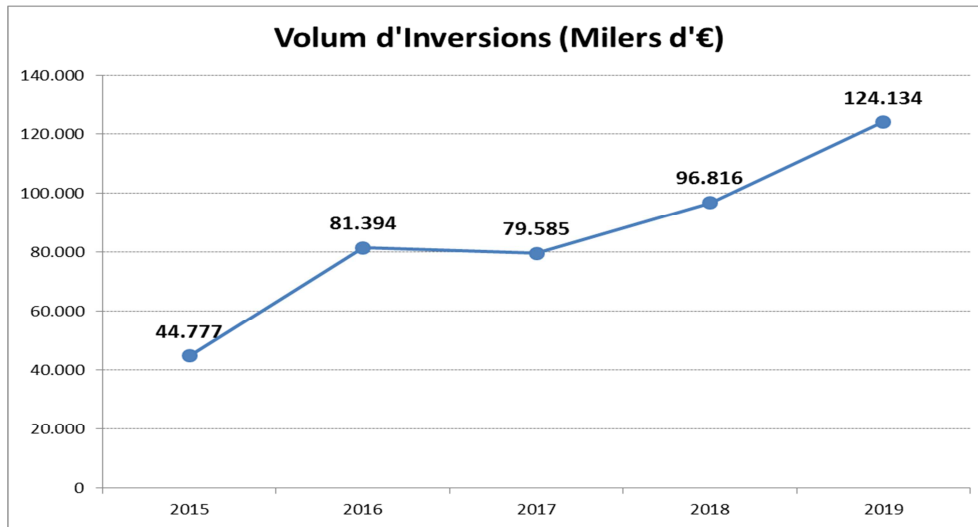




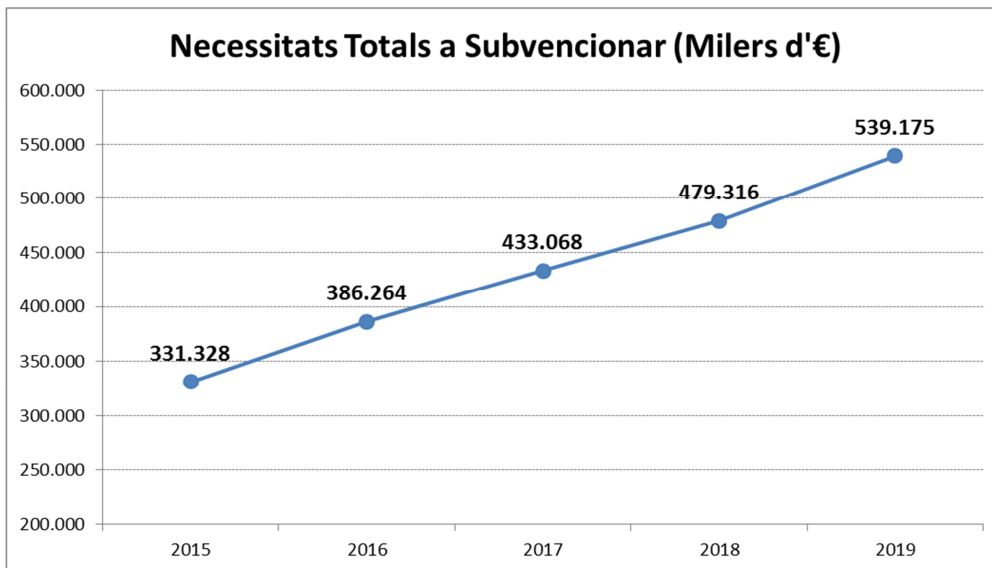
- Com a conseqüència de l'evolució dels ratis anteriors, que suposen un augment de demanda significatiu en el període 2015-2019 però alhora un increment de l'oferta servida molt destacat, l'evolució del Dèficit del Compte de Resultats del període 2015-2019 ha tingut un augment important, tal i com recull el següent gràfic:



- De la mateixa manera, el volum d'inversions del període 2015-2019 ha crescut per tal d'ajustar les necessitats de finançament a la disponibilitat de recursos de les administracions. En el següent gràfic es pot veure l'evolució de les inversions dels darrers 5 anys:

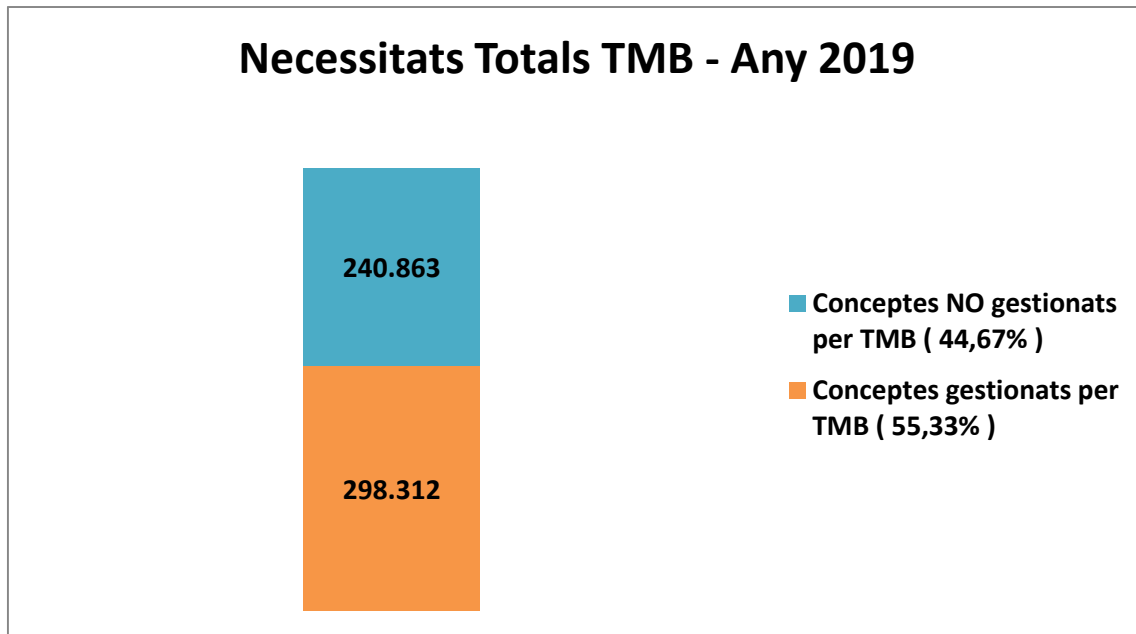


- Finalment, el total de Necessitats en relació al Contracte-Programa, que inclou tant el Compte de Resultats (Resultat net Total), com les inversions i la resta de conceptes que no formen part del Compte de Resultats (com la devolució de l'Operació de Sanejament, el pagament diferit ATM, i les amortitzacions de leasings de trens), ha tingut igualment una evolució creixent, tal i com es pot veure en el següent gràfic:



Pel que fa a les necessitats totals de l'any 2019, que pugen a 539 milions d'euros, cal considerar que hi ha un volum important de conceptes que no depenen directament de la gestió directa de TMB, com són: el renting de trens (contractat per l'ATM), el Cànon de la L9/L10 (depèn de la Generalitat de Catalunya), el sanejament del deute del sistema (l'ATM va decidir en el seu moment que es contractés el sanejament del sistema a través de TMB) i finalment el pagament diferit ATM 2017-2022 (que és la

part del deute que tenia l'ATM en front TMB no finançat per l'operació de sanejament). El volum de totes aquestes partides l'any 2019 puja a un total de 240,863 milions d'euros, el que suposa el 44,7% del total de necessitats de TMB.



Pel que fa referència a l'elaboració del **Pressupost 2021**, estarà molt condicionada a com evolucioni la pandèmia del Covid 19 a nivell mundial i local, i per l'evolució de la recuperació de l'economia. En àmbit local s'han de considerar una sèrie de actuacions i factors que influiran en el transport a lo llarg dels proper anys:

- Desenvolupament de la zona de baixes emissions (ZBE).
- Posada en marxa de la T-mobilitat..
- Pla de Mobilitat Urbana (PMU) de Barcelona. Estan previstes una sèrie de mesures de restricció de l'ús del vehicle privat que haurien de reduir la seva utilització en un 10,5% en l'horitzó 2025.
- Increment del servei de Bus interurbà d'accés a la ciutat de Barcelona.
- Canvis en els modes de transport, nova mobilitat (peu, bicicleta, patinet, etc...).
- Ampliació de la xarxa del Tramvia.
- Pla de Desenvolupament d'infraestructures (PDI) de la Generalitat que inclou actuacions com:
 - Ampliació Xarxa de Metro: L9 i L10.
 - Modernització i millora de les xarxes existents.
 - Programa de construcció d'intercanviadors.
 - Diverses actuacions en infraestructures i estacions, sistemes i instal·lacions i tallers i cotxeres.
 - Adquisició de material mòbil.

A partir del nou càlcul del Pressupost 2021, tenint ja en compte l'impacte del Covid 19, s'ha projectat l'**escenari 2021-2024** agafant com a base les hipòtesis que es varen utilitzar en la projecció 2021-2024 enviades a principis del mes de març a l'ATM i l'AMB, abans de l'inici de la pandèmia de Covid 19, i s'ha incorporat també una estimació de la venda dels títols integrats ATM, que en la versió de març no es varen incloure.

Paral·lelament s'ha fet una actualització del Pla d'Inversions 2021-2024 que incorpora les darreres previsions d'inversió realitzades per les diferents àrees de l'empresa.

Cal destacar que en aquesta projecció no s'ha inclòs, a partir de 2024, el finançament del 50% del valor de l'opció de compra dels 99 trens actualment contractats amb modalitat de renting operatiu per l'ATM, que finalitza el 2024 ni la resta de trens contractats directament per l'ATM.

Aquesta projecció es fa de forma conjunta per Transports Metropolitans de Barcelona (TMB), que és la denominació comuna de les empreses Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, i Transports de Barcelona, S.A.

3 . ANÁLISI I EVOLUCIÓ DE L'EXERCI 2020

3.1 Actuacions més significatives

Els principals objectius d'aquest Pressupost es podrien resumir en les següents actuacions:

1. Anualització 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. La continuació de les obres d'ampliació de la cotxera de Zona Franca-Port, 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.

3.2 Efecte Covid 19

El Covid 19 ha tingut un efecte negatiu en l'activitat de totes les empreses de Transport Públic i també a TMB on la caiguda de la demanda a lo llarg de l'any ha arribat a ser superior al 90% en alguns moments.

Això ha suposat que les necessitats addicionals derivades de l'efecte del Covid 19 a l'any 2020 s'estimen en un augment de 242,8 milions d'euros respecte a les previsions, desagregades en els següents conceptes:

- Una reducció d'ingressos d'explotació de 225,5 milions d'euros (219,5 milions d'euros pel que fa la recaptació, i 6 milions d'euros pel que fa els Ingressos Accessoris).
- Un increment de les despeses d'explotació de 17,3 milions d'euros (13,2 milions en Serveis Exteriors, i 4,1 milions en majors aprovisionaments, etc...).

Per part de TMB s'està fent un esforç molt important per a reduir, en la mida del possible, les aportacions necessàries per part de les Administracions.

D'aquesta manera, tal i com s'observa en el següent quadre, el volum total de les necessitats per l'any 2020 es situen en 762,110 milions d'euros, xifra inferior en 79,3M€ a la que correspondria al pressupost aprovat més les necessitats addicionals pel Covid:

ESTALVIS NECESSITATS TMB (INCLOENT L'EFECTE COVID)

(xifres en milers d'euros)

	<u>ANY 2020</u>
NECESSITATS SEGONS PRESUPOST INICIAL	598.636
NECESSITATS ADDICIONALS PEL COVID	(1) 242.762
NECESSITATS TOTALS PRESSUPOST INICIAL + EFECTE COVID	841.398
<i>(1) 225,5 M€ de reducció d'ingressos i 17,3 M€ de increment de despesa.</i>	
OBJECTIU D'ESTALVI ESTIMAT	79.289
NECESSITATS TOTALS DESPRÉS DE REVISIÓ (INCLOENT EFECTE COVID)	762.110

Aquestes necessitats en la mida que es rebin les aportacions de les Administracions Públiques.

Els 242,8M€ és l'import corresponent a les necessitats addicionals per l'efecte Covid que TMB ha informat a l'ATM en aplicació del decret llei de la Generalitat 7/2020 de data 17 de març.

Per la seva part el RDL 22/2020, de 16 de juny regula la creació del Fons COVID-19 i recull com s'ha de distribuir dit fons.

3.3 Inversions

TMB està treballant per revisar el seu pla d'inversions per aquest exercici de forma que només es portessin a terme aquelles que eren absolutament imprescindibles. L'objectiu es fer una reprogramació del volum d'inversions previstes que s'estima que podria suposar una reducció a l'import previst aquest anys d'uns 58,5 milions d'euros. Cal destacar que aquestes inversions no executades al 2020 suposen un desplaçament cap als propers anys al tractar-se de projectes que han de executar-se. A continuació s'adjunta quadre resum amb la informació de les inversions finançades per Contracte-Programa:

(xifres en milers d'euros)

	PRESSUPOST INVERSIONS DEL 2020 (V1)	REVISIÓ PRESSUPOST INVERSIONS DEL 2020 (V2)	ESTALVI ANY 2020 (V2 vs V1)
Xarxa Metro	58.388	42.100	16.288
Grans Actuacions	4.749	2.637	2.112
Estacions	9.809	4.813	4.996
Interessos (12 Trens)	1.640	1.799	-159
Interessos (42 Trens)	5.930	1.245	4.685
Infraestructures (Túnel)	14.633	12.663	1.970
Inversions Seguretat	6.602	4.419	2.183
Sistemes Elèctrics	3.277	2.148	1.129
Gran Manteniment	9.605	10.546	-941
Altres (L9+ Ifercat)	2.143	1.830	312
Xarxa Bus	56.878	17.871	39.007
Flota Autobusos Elect.	3.454	1.581	1.873
Flota Autobusos Hidrog.	0	0	0
Flota Diesel	0	0	0
Flota Autobusos GNC - Híbrids	36.996	7.244	29.752
Kit carrosser - Extres	240	1.246	-1.006
Cotxeres	3.167	2.065	1.102
Gran Manteniment	0	1.007	-1.007
CON's	0	1.088	-1.088
Cotxeres Elec.	13.022	3.641	9.381
Tecnologia	15.464	11.957	3.507
PDT i Convencionals	13.349	11.522	1.827
T - Mobilitat TMB	2.115	435	1.680
Altres	10.335	10.682	-347
Altres Departaments	3.335	2.731	604
Cotxera Zona Franca	7.000	7.853	-853
Nou Centre Mèdic - Prevenc.	0	98	-98
Total Inversions CP	141.065	82.610	58.455

3.4 Hipòtesis del Pressupost 2020

Pel que fa al càlcul dels Ingressos, l'ATM va indicar que les hipòtesis de treball per l'elaboració del Pressupost 2020 havien de ser les següents, respecte l'any anterior:

- Variació de la TMP: + 2,0%
- Variació de la demanda : +1,6%
- IPC : 2,0%

En el següent quadre es detalla els valors dels principals paràmetres utilitzats per l'elaboració del Pressupost 2020:

Pressupost 2020 - CRITERIS DE CÀLCUL -

	XARXA METRO	XARXA T.B.	TRANSP DE L'OCI	TMB
1 - DESPESES FINANCERES	Depesa financera calculada d'acord amb el Pla de refinançament aprovat per l'ATM i les operacions d'endeutament estructural.			
3 - COSTOS SALARIALS	Aplicació dels convenis col·lectius vigents, subjecte a la LPGE (3% d'augment)			
4 - COTXES-Km (en milions)	103,9	48,17	1,7	153,7
5 - VIATGES (en milions)	420,2	212,4	4,4	637,0
6 - PLANTILLES MITJANES HOMOGÈNIES	3.626	4.376		8.002
7 - AMORTITZACIONS	Càlcul d'amortitzacions d'acord amb les inversions previstes i l'evolució dels actius			

Demanda

A partir del dia 15 de març de 2020 va entrar en vigor l'Estat d'alarma aprovat pel Govern espanyol, el que va suposar fortes mesures de restricció pel que la mobilitat dels ciutadans. Aquest fet ha provocat fortes disminucions de la demanda, tant a les xarxes de metro i bus de TMB com pel que fa als Transport de l'oci (Bus Turístic, que inclús va interrompre el servei a partir del dia 14 de març, i a partir del dia 10 de juliol es va iniciar un servei parcial de divendres a diumenge, a preus molt més reduïts) . La demanda s'ha anat recuperant paulatinament, al llarg de les successives fases de desescalada aprovades, però no es preveu la seva total recuperació fins l'any 2022.

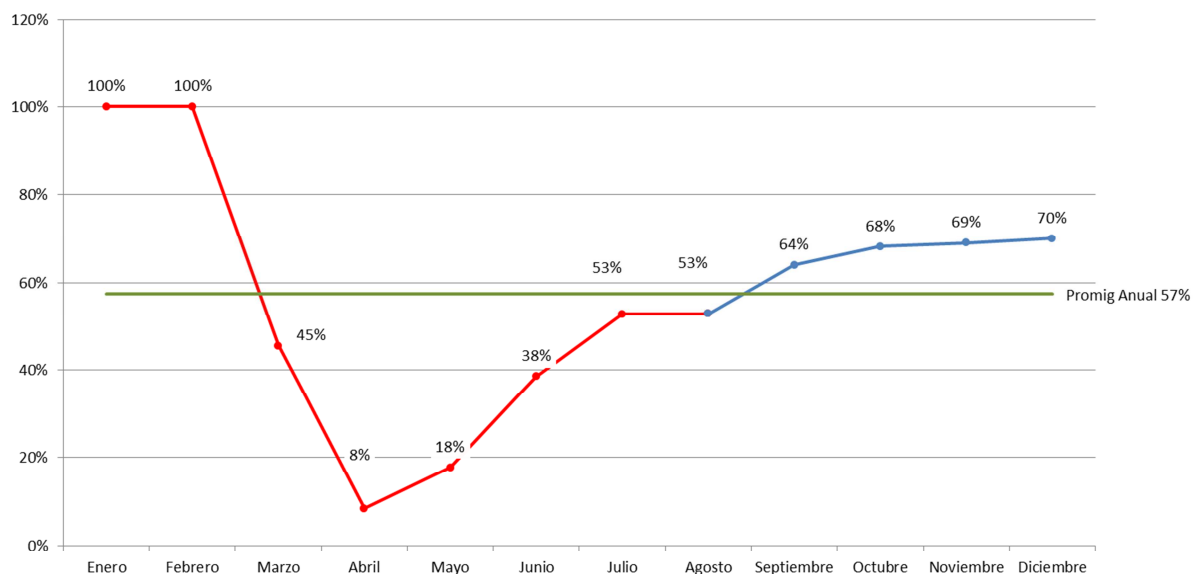
En el següent quadre es compara la demanda estimada en el Pressupost aprovat de 2020 amb l'estimació de tancament d'aquest any, suposant que la demanda assoleix un nivell del 70% en el mes de desembre de 2020 respecte la demanda prevista. Com es pot comprovar la pèrdua de viatgers se situa en uns 272,4 milions, el que suposa una pèrdua del 42,8% de la demanda prevista:

IMPACTE DEL COVID 19 EN LA DEMANDA PREVISTA DE TMB 2020

VALIDACIONS (milers)	ANY 2020		
	PRESSUPOST APROVAT	PREV. TANCAMENT	Diferència
UN BUS	212.405	121.967	-90.438
UN METRO	420.222	242.145	-178.077
BUS+METRO	632.627	364.112	-268.515
TRANSPORTS DE L'OCI	4.362	443	-3.919
TOTAL TMB	636.989	364.555	-272.434

La previsió de tancament de l'any 2020 està feta amb el supòsit de que al mes de desembre la demanda ja se situa en un 70% de la demanda prevista, amb un acumulat anual del 57%. Aquestes dades són estimades i estan subjectes a l'evolució de la pandèmia els propers mesos.

L'evolució de la demanda estimada és la següent:



Oferta

L'oferta de transport públic es va ajustar a les primeres fases de l'estat d'alarma, a partir del dia 14 de març de 2020, com a conseqüència de la dràstica reducció de la demanda (amb pèrdues de més del 90%). Aquesta reducció de l'oferta va arribar al 45% a la xarxa de bus (aprofitant la major flexibilitat del bus), mentre que al metro va arribar a ser de fins a un 60%. Amb les diverses fases de la desescalada, l'oferta ha anat augmentat paulatinament

a mesura que la demanda es va anar recuperant, fins assolir el 100% del nivell d'oferta a partir del dia 19 de juny, amb la finalització de l'Estat d'alarma, per tal de garantir la distància de seguretat dins el sistema de transport públic. És important destacar que se està fent un esforç molt important i s'ha incrementat l'oferta en las hores punta per sobre del 100 % d'anys anteriors.

Estimació de necessitats

Aquesta partida s'ha vist incrementada donat que s'han produït una sèrie de despeses d'explotació imprevistes degut a l'impacte del Covid 19, ja que s'han hagut d'emprendre accions de neteja addicionals a la xarxa de Bus i Metro, la compra de material sanitari com mascaretes, la instal·lació de mampares i altres utensilis per garantir la distància de seguretat dels empleats, diferents actuacions per adequar els centres de treball a la nova situació, etc...

Tot plegat ha produït que l'estimació de l'impacte de la pandèmia en les necessitats de TMB per a l'any 2020 s'estimin en unes necessitats addicionals per import de 242,8 milions d'euros, que es poden desagregar en el següents conceptes:

- Una reducció d'ingressos d'explotació de 225,5 milions d'euros (2019,5 milions d'euros pel que fa la recaptació i 6 milions d'euros pel que fa els Ingressos Accessoris (bàsicament a les partides de Cànon de Publicitat i Manteniment Túnel L9/L10).
- Un increment de les despeses d'explotació de 17,3 milions d'euros (13,1 milions en Serveis Exteriors, 2,2 milions d'euros en material mèdic, i 1,6 milions d'euros per despeses de personal vinculades al Covid, etc...)

Davant aquesta situació generada pel Covid19, les necessitats de TMB augmenten en 242,8 milions d'euros, el que provoca unes necessitats totals de 841,4 milions d'euros en lloc dels 598,6 milions previstos al pressupost. TMB, per la seva part, està fent un esforç molt important per reduir aquesta quantitat.

En aquests moments se està a la espera de disposar del càlcul exacte de les aportacions que s'han de realitzar per part de la Administració de l'Estat i de la Generalitat de Catalunya per compensar les pèrdues addicionals generades per el Covid19.

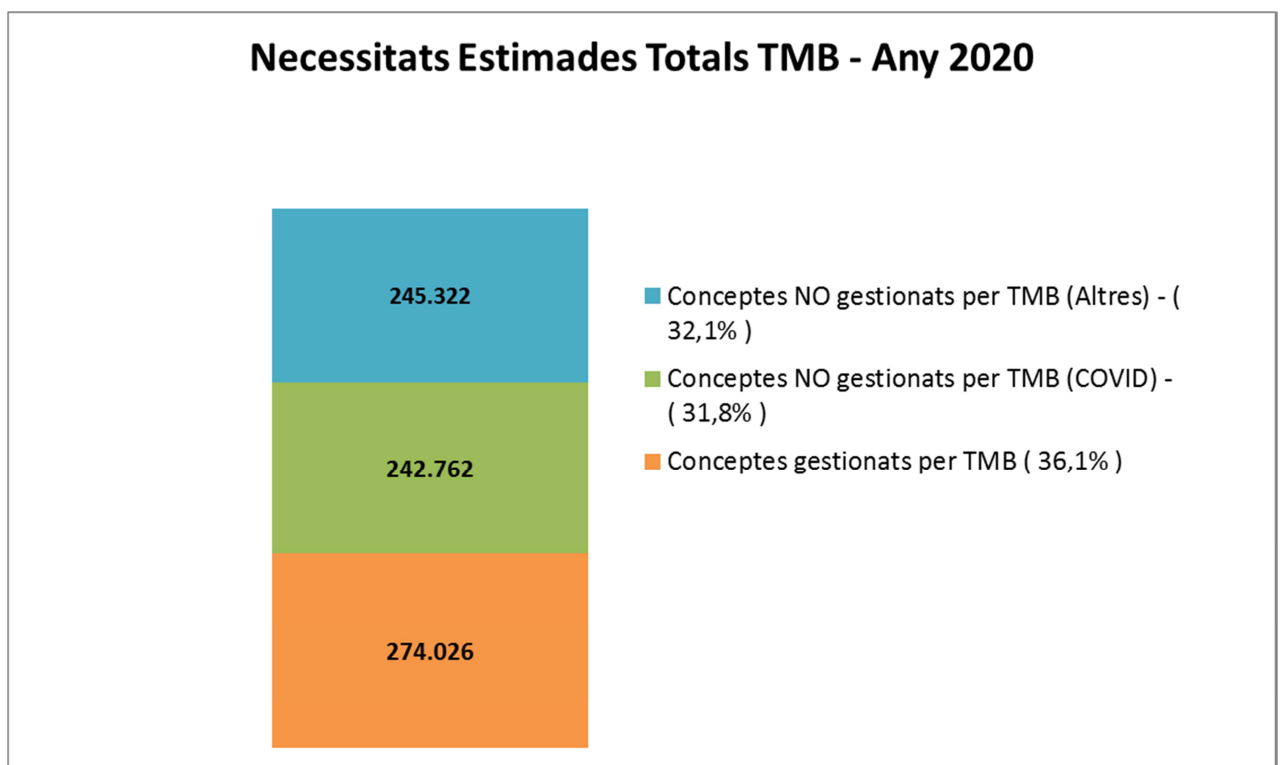
Finalment, en el següent quadre es detalla l'estimació del volum total de necessitats segons la previsió de tancament 2020 i la seva comparació amb el Pressupost inicial aprovat, abans de l'efecte de la pandèmia originada pel Covid 19:

<i>(xifres en milers d'euros)</i>	(1)	Efecte Covid 2020	(2)	DIFERÈN. (2)-(1)
	PPOST APROVAT 2020		ESTIMACIÓ TANCAM. 2020	
Vendes Brutes	438.287		215.923	-222.365
Comissions i Ràpels	-15.317		-6.612	8.705
Bossa ATM	7.901		3.605	-4.295
Vendes netes	430.871		212.916	-217.955
Accessoris a l'explotació	32.138		26.063	-6.075
Subvencions especials	9.917		8.485	-1.432
TOTAL INGRESSOS	472.926	-225.462	247.464	-225.462
Aprovisionaments	25.817	4.100	23.665	-2.153
Energia i carburants	45.040		38.124	-6.916
Personal Operatiu	454.441		463.765	9.323
Serveis Exteriors	149.145	13.200	145.325	-3.820
Tributs i Provisions	793		402	-391
TOTAL DESPESES D'EXPLOTACIÓ	675.236	17.300	671.280	-3.956
Amortització Neta	52.550		46.491	-6.059
Despeses Financeres Estructurals	3.725		4.000	275
DÈFICIT DEL COMPTE DE RESULTATS S/GESTIÓ TMB	258.584	242.762	474.307	215.723
Despeses Financeres Sanejament	21.176		21.834	658
Renting de trens	68.419		68.525	106
Cànon Lfercat L9	127.841		127.224	-617
DÈFICIT DEL COMPTE DE RESULTATS	476.020	242.762	691.890	215.870
Pla Millora Bus/Metro	88.516		36.119	-52.397
Devolució Principal Sanejament	24.600		24.600	0
Pagament Diferit ATM (2017-2022)	3.139		3.139	0
Amortització leasing 6 trens S 9000	2.121		2.121	0
Amortització leasing 12 trens	4.241		4.241	0
TOTAL RESTA DE CONCEPTES	122.616		70.220	-52.396
TOTAL NECESSITATS	598.636	841.398	762.110	163.474

Nota: les necessitats no gestionades per TMB s/ estim. de tancament sumen 245.322m€ (32,2% del total).

TMB està realitzant un esforç molt important en la seva gestió amb l'objectiu de reduir aquest impacte provocat per l'efecte del Covid 19. Aquest esforç podria suposar una reducció de les necessitats estimada en uns 77 milions d'euros deguda, bàsicament, a una reprogramació del volum d'inversions previstes (-56, 5 milions d'euros), una menor amortització neta per import de 6 milions d'euros, i unes menors despeses d'explotació, per conceptes no relacionats amb el Covid 19, per import de 14,8 milions d'euros.

Pel que fa a les necessitats totals de l'any 2020, que pugen a 762,110 milions d'euros, cal considerar que hi ha un volum important de conceptes que no depenen directament de la gestió directa de TMB, com son: el renting de trens (contractat per l'ATM), el Cànon de la L9/L10 (depèn de la Generalitat de Catalunya), el sanejament del deute del sistema (l'ATM va decidir en el seu moment que es contractés el sanejament del sistema a través de TMB) i finalment el pagament diferit ATM 2017-2022 (que és la part del deute que tenia l'ATM en front TMB no finançat per l'operació de sanejament). El volum de totes aquestes partides l'any 2020 puja a un total de 245,322 milions d'euros, el que suposa el 32,2% del total de necessitats de TMB.



4 PRESSUPOST DE L'EXERCICI 2021

4.1 Objectius i programa d'actuacions més significatives:

4.1.1 Objectius FMB:

- 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. Des de l'1 de gener de 2021 i tots estaran en funcionament a l'any 2021, previstos en la tercera fase d'aquest Pla.
- La posada en servei de la nova estació d'Ernest Lluch a la Línia 5.
- La posada en servei de les 3 estacions del viaducte de la Zona Franca de la L10 Sud: Eco Park, Port Comercial, i Zal.
- 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.
- Instal·lació sistema intel·ligent de ventilació de la Xarxa de Metro.
- Aconseguir la connectivitat elèctrica de las cotxeres de Bus i de la xarxa convencional de Metro a partir de las receptores de L9.

4.1.2 Objectius TB:

El 2021 es pot qualificar com el del "impuls a la sostenibilitat" concretat en:

- Continuar amb 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.
- Electrificació de les línies H16 (ja terminada) i inici de la H12 i V15.
- Posada en servei dels 8 primers autobusos de tecnologia d'hidrogen que arribaran l'any 2021, dins d'un pla més ampli per tal de que aquesta tecnologia es vagi incorporant paulatinament amb un major pes dins la flota de TMB i posada en marxa de la "hidrogenera".
- Cerca i consolidació del subministrament de Biogás.
- La continuació de les obres d'ampliació de la cotxera verda de Zona Franca-Port, 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.
- 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.
- Millorar el servei de bus.

- Millora velocitat comercial.
- Anàlisi i ampliació del transport a demanda.
- Millora de l'eficàcia en la nova xarxa: anàlisi i estudi del comportament de la mateixa.
- Pla d'espais.

4.1.3 Programa d'actuacions més significatives FMB:

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

Durant l'any 2021 culmina la posada en servei dels 12 nous trens previstos per la tercera Fase del Pla de Millora de Metro iniciat l'any 2017. Aquest Pla havia de donar resposta a:

- El creixement important de l'oferta 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.

En concret, l'increment del numero de trens en servei en hora punta s'aniran posant tal i com es preveu en el següent quadre:

Fase 3: Pla Fènix Trens en hora punta			
	2020		2021
	Maig 2020	Nov. 2020	Nov. 2021
L1	31	34 ●	36 ●
L2	20	20	20
L3	26	29 ●	29
L4	20	20	20
L5	35 ●	35	35
	132	138	140
	Δ 2 trens	Δ 6 trens	Δ 2 trens

Posada en servei de les seqüents estacions de Metro:

- Estació d'Ernest Lluch a la Línia 5.
- Estacions Eco Park, Port Comercial, i Zal de la Línia 10 Sud: Es preveu la posada en servei d'aquestes 3 estacions situades al viaducte de la Zona Franca.

Pla de Seguretat de Metro.

Al Pla d'Empresa 2018-21 es plantejava l'objectiu d'arribar a una ràtio d'un vigilant per cada dues estacions en 8 anys (en dos Contracte-Programa). Per assolir aquesta fita, durant l'any 2018, es va licitar un nou contracte en concepte de serveis de seguretat i vigilància amb vigència fins a 2021. del preu/hora.

Per l'any 2021 es preveu:

- Augment d'11 Agents Únics i un Operador SPC a Línies Convencionals
- Augments hores Equips Mòbils per cobertura caps de setmana i festius estacions afectades per zones d'oci.
- Augment de 2 Agents Únics a L9 Nord.
- Recuperació dels serveis que no s'activaran el 2020 per reducció pressupostària.
- Revisió preus d'un 3%.

4.1.4 Programa d'actuacions més significatives TB

Compra de Flota i Infraestructures

Durant l'any 2021 està prevista la incorporació de 79 vehicles de substitució, distribuïts de la següent manera:

- **46 busos híbrids de gas natural:** 30 estàndard i 16 articulats, substituint els actuals equivalents que hauran arribat a la fi de la seva vida útil. Si no es reposessin, caldria canviar les bombones on s'emmagatzema el GNC perquè haurien caducat.
- **2 busos estàndard d'hidrogen,** com a prova pilot d'innovació tecnològica dins d'un pla més ampli per tal de que aquesta tecnologia es vagi incorporant paulatinament a la flota de TMB.
- **21 busos elèctrics articulats:** distribuïts a les cotxeres de Triangle i Horta, per seguir amb el desplegament del bus elèctric a Barcelona.
- **10 busos Mini.**

Infraestructura elèctrica

Durant l'any 2021 es continuarà amb el procés d'instal·lació d'infraestructura elèctrica, tant al carrer com a les cotxeres, per tal de poder anar posant en servei la flota de busos elèctrics que anirà arribant el proper any.

En concret, els elements més significatius són els següents:

- 39 carregadors i 2 centres de transformació, a les cotxeres de Triangle i Horta.
- 2 punts de càrrega d'oportunitat al carrer, corresponents a les línies H12 i V15.

Nova Cotxera de Zona Franca

La futura desaparició de la cotxera de Ponent de TMB degut al nou Pla Director Urbanístic Gran Via – Llobregat (amb capacitat per 141 autobusos) va provocar que TMB iniciés l'any 2018 l'ampliació de l'actual cotxera de Zona Franca. Actualment aquesta cotxera té una capacitat per 348 autobusos i un cop ampliada podrà arribar a la xifra de 552 autobusos, incorporant els 141 autobusos de Ponent i els nous autobusos necessaris pels augments d'oferta previstos.

A l'any 2018 es varen iniciar les obres que continuaran en aquest any 2021, en concret està previst dur a terme les següents actuacions:

- Finalització del Taller de Material Mòbil B i del Taller Central i Aparcament.
- Finalització del 50% de l'Edifici d'Oficines.
- Telecomunicacions de les construccions de Zona Franca-Port
- Diversos treballs de la Direcció d'Obra
- Equipaments industrials diversos
- Tramitació de Permisos i Llicències

La nova cotxera es contracta en grans blocs d'edificació i en projectes d'equipament més específic que s'aniran contractant a mida que avanci l'obra. Cal destacar que algunes de les licitacions s'han fet mitjançant la contractació d'un únic proveïdor:

- Edifici oficines.

- Urbanització exterior Previsió d'inici contractació a final d'any 2020.
- Edifici Taller A.
- Pati Aparcament d'autobusos Previsió d'inici contractació mitjans d'any 2021.
- Projecte telecomunicacions: En inici de concurs de contractació de la Fase1. Previsió d'inici contractació Fase2 mitjans d'any 2021.

Diverses actuacions a la cotxera de Triangle

En concret es preveuen les següents actuacions:

- Llicència ambiental de Triangle: Adequació de l'aparcament cobert i dels tallers a la normativa de l'increment de la càrrega de foc, adequació de la façana de l'edifici d'explotació i altres per assolir la llicència ambiental de la cotxera.
- Pla d'Espais de la cotxera de Triangle: Atès que hi ha la necessitat d'uns 12.000-15.000 m² addicionals en l'entorn d'aquesta cotxera per al desplegament del bus elèctric

4.1.5 Programa d'actuacions corporatives més significatives TB

Àrea de Màrqueting i Negoci Internacional:

Més enllà de les actuacions recurrents per la recuperació de quota de mercat, de la fidelització d'usuaris, la potenciació de l'ús del transport públic i la intermodalitat, accions de reputació de marca, etc. les principals actuacions de l'àrea seran:

- Remodelació dels centres d'atenció al client, tot adequant espais i necessitats dels clients a imatge del nou Punt de Sagrada Família.
- L'adequació de la senyalització, informació i atenció al client de la xarxa TMB per a la T-Mobilitat.
- Assegurar que l'entrada en servei de la T-Mobilitat es dugui a terme en plenes condicions, posant especial èmfasi en assegurar que tots els processos d'informació i atenció al client siguin capaços de donar resposta a la T-Mobilitat.
- Aprofitament de les oportunitats que suposa la T-Mobilitat en matèria de coneixement dels usuaris per tal de treballar estratègies de captació i de fidelització dels clients. Els plans de màrqueting relacional i el nou CRM són projectes clau en aquest sentit.
- La digitalització i sensorització de la senyalització en el context dels projectes de nova estació de metro i nova parada de bus del futur.
- Implantació de la plataforma tecnològica de CRM per a la informació, atenció i experiència client.

- La posta en marxa de les iniciatives de l'experiència client de metro, així com seguir amb els mapes d'experiència client de bus i dels visitants, ajudant-nos a la seva consecució amb el nou programa d'experiència client.
- Aprofitament de la tecnologia Navilens i de la tecnologia 3D i realitat augmentada com a accés d'informació ràpida i fàcil per a tots els usuaris de la xarxa TMB.
- Evolució de Mou-TV com a gestor de continguts d'informació i adequació de displays

Es continuarà treballant per optimitzar els ingressos no tarifaris i desenvolupament de negoci corporatiu. Com actuacions més destacades podem considerar:

- Continuar millorant la imatge i Seguretat dels espais comercials oberts i tancats a Metro, incloent-hi rehabilitació i adaptacions per altres negocis en alguns casos
- Implantació de les àrees Vending a metro.
- Desenvolupament d'eines comercials per al relançament de Serveis Especials.
- Desenvolupament del projecte de botigues Hola Barcelona.

Àrea d'Innovació i Tecnologia

Les actuacions previstes en el pressupost d'inversió 2021, es centren en 4 línies de treball (considerant que addicionalment es presten el serveis habituals d'acompanyament tecnològic a les Àrees de Bus, Metro i Màrqueting) que tenen com a elements més importants els següents:

Infraestructures de comunicacions:

- Xarxa troncal de comunicacions MPLS i cablatge estructurat.
- Xarxa sense fils (WIFI)
- Tecnologies Big-Data i Analítica.

Seguretat:

- Implantació de sistemes de videovigilància fixa i embarcada (Bus i Metro).
- Servei de posicionament de persones i botó SOS.

Lloc de treball i llicències:

- Actuacions sobre els llocs de treball (polivalència llocs CCM, regularització de llicències, ...)

- Evolució dels llocs de treball a llocs en mobilitat.
- Evolució de l'equipament del lloc de treball per teletreballadors.

Innovació:

- Disponibilitat d'eines per a recolzament de la implantació de la innovació.

T-Mobilitat

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

- Canvi tecnològic dels sistemes de validació i venda, passant de la tecnologia magnètica a la tecnologia sense contacte, mantenint el sistema tarifari actual.
- Millora de la informació del transport del conjunt del sistema tarifari integrat.
- 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 2021 l'any d'implantació de la T-Mobilitat. La posada en servei dels diferents títols en tecnologia NFC es realitzarà de forma gradual en fases, entre el 1r i el 3r 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 2020-2023.

4.2 INVERSIONS

4.2.1 FMB:

INVERSIONS 2021

(Xifres en Milers d'euros)

	FMB
Xarxa Metro	54.765
Grans Actuacions	4.247
Estacions	9.699
Infraestructures (Túnel)	8.298
Inversions Seguretat	6.391
Sistemes Elèctrics	2.718
Gran Manteniment	19.349
L9	2.972
Trens 42 (interesos intercalaris)	1.074
12 + 6 Trens (interesos intercalaris)	17
Àrea de Tecnologia	13.974
PDT i Convencionals	13.731
T - Mobilitat TMB	244
Àrees Funcionals	2.855
TOTAL INVERSIONS	71.594

El Pla d'inversions de FMB SA per 2021 contempla unes inversions totals de 71,6 milions d'euros, que es poden classificar en tres grans apartats:

- Inversions necessàries per a la conservació de la xarxa actual.
- Inversions necessàries per ampliació de l'oferta.
- Inversions lligades amb els Sistemes d'Informació.

Las inversions necessàries per a la conservació de la Xarxa actual són les més importants, en volum, assolint una xifra de 53 milions d'euros. Entre les **actuacions principals** es poden destacar:

- L'inici de la remodelació dels trens de les sèries 2100/500, que varen ser comprats per la posada en servei del segon tram de la L2 (1997) i la inauguració de la L11 (2003). Aquests trens es troben actualment a la meitat de la seva vida útil, pel que correspon una revisió tant de l'interiorisme com dels components mecànics i electrònics. Amb aquesta actuació, per import de 16 milions d'euros, dels que 2,4 milions es meriten l'any 2021, es pretén mantenir els trens en òptimes condicions de servei fins que assoleixen els 35-40 anys.

- Pla renove i modernització d'escales mecàniques, per import total de 2,15 milions d'euros. Es preveu renovar i modernitzar no menys de 7 escales mecàniques.
- Renovació de via de L1 i L3, continuant les actuacions d'aprofitament dels períodes estivals per la renovació completa dels trams de via més antics de la xarxa (3,5 milions d'euros).
- Continuar instal·lant dispositius de monitorització i telecomandament per l'obertura remota d'estacions. Es tracta d'un projecte que té que permetre augmentar l'autonomia del funcionament, evitant al mateix temps riscos per al personal (2,4 milions d'euros)
- Uns 3 milions d'euros per actuacions relacionades amb el Covid-19 (tancaments, reforços de ventilació, robots desinfectants, etc..)

Entre les inversions per **ampliació de l'oferta** cal destacar:

- 24 trens: 12 per L1, 2 per L2 i 10 per L5. Els trens de L1 i L5 serviran per reduir l'interval del servei a 120 segons. Aquestes són les línies més saturades de la xarxa de Metro. Aquesta actuació porta implícita prèviament un seguit d'inversions necessàries a la xarxa de Metro que depenen de la Generalitat de Catalunya, i que encara no estan executades. En quant a L2, els nous trens permetran millorar l'oferta i baixar la freqüència per sota dels 3 minuts.
- Material de parc i recanvis pels 12 trens adquirits l'any 2018 (500.00 euros)

Entre les inversions relacionades amb els **sistemes d'informació** cal destacar:

- TMB ha iniciat fa anys una revisió a fons dels seu Pla Director de Tecnologia. Les accions previstes són la renovació del sistema d'informació al passatge (INP), videovigilància en trens, renovació del cablejat estructural, etc....
- Finalment, i en previsió de la posada en servei de la T Mobilitat, FMB té previstes inversions per valor de 244 milers d'euros per adequar els seus sistemes.

4.2.2 TB:

<i>(Xifres en Milers d'euros)</i>	TB
Xarxa de Bus	71.580
Flota Autobusos	36.138
Extres Flota	253
Gran Manteniment	2.235
CON's	1.122
Cotxeres	3.000
Infraest. Elèctrics	4.481
Cotxera Zona Franca Port	17.680
Pla Espais TB SA	4.650
Construcció Museu	2.021
Àrea de Tecnologia	7.329
PDT i Convencionals	7.116
T - Mobilitat TMB	214
Àrees Funcionals	3.835
TOTAL INVERSIONS	82.744

Hi ha dues **inversions principals** que realitzarà TB SA durant el 2021:

- El programa de renovació de flota.
- Continuar amb la construcció i ampliació de la cotxera de Zona Franca – Port.

En quant a la renovació de flota (46 busos híbrids de gas natural, 2 busos estàndard d'hidrogen, 21 busos elèctrics articulats i 10 busos Mini), que aquest any pujarà a 36,1 milions d'euros, sent la inversió més important que farà de tot TMB l'any 2021, el detall es el següent:

FLOTA D'AUTOBUSOS		ANY 2021	
Tipologia vehicle	Import unitari	Q	Import
Mini	160.000	10	1.600.000
SUBTOTAL		10	1.600.000
Estàndard GNC híbrid	325.000	30	9.675.000
Articulat GNC híbrid	428.000	16	6.939.200
SUBTOTAL GNC		46	16.614.200
Estàndard HIDROGEN	650.000	2	1.323.400
Articulat elèctric (OPORT)	790.500	21	16.600.500
ELÈCTRIC		23	17.923.900
TOTAL FLOTA		79	36.138.100

El propòsit fonamental d'aquest programa es procedir a una renovació que millori la sostenibilitat de la flota i redueixi de manera important la quantitat d'emissions generades pels vehicles de TB. Per aquest motiu, la gran majoria de la flota està propulsada per Gas Natural (46 vehicles) o electricitat (21 vehicles).

Adicionalment, en 2021 es rebran els 2 primers autobusos (d'un total de 8) propulsats per hidrogen i que s'han adquirit sota el paraigua del programa comunitari JIVE-2.

La infraestructura necessària (punts de carrega) pels vehicles elèctrics suposarà una inversió addicional de 4,481 milions d'euros.

La **cotxera de Zona Franca** és un projecte capital per a la gestió del servei de TB, tant per la necessitat de fer front al tancament de la cotxera de Ponent (afectada pel PDU de la Gran Via), com per la conveniència d'ampliar el volum de flota propulsada per GNC, aproximant-lo als 600 vehicles. La construcció s'estima que finalitzarà en el període 2023/24.

4.3 FINANÇAMENT

La eina per finançar TMB és a través del Contracte Programa signat entre l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) i TMB, contracte que recull les condicions de finançament del transport regular de viatgers de TMB.

Els objectius del C-P són:

- Definir un marc estable de finançament del servei regular de transport públic.
- 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.
- Garantir un servei de transport públic com a mitjà per atendre les necessitats de mobilitat i millorar el seu nivell d'eficiència.

Els ingressos totals de TMB provenen dels:

- Els Ingressos Tarifaris.
- Altres ingressos no tarifaris (Aportació per tarifació social, ingressos accessoris, com per exemple la Publicitat, Cànon de Concessionaris, etc....)
- Les Aportacions de l'ATM per despesa corrent, inversions i altres conceptes fora del Compte de Resultats. Les aportacions d'ATM es calculen tenint en compte la totalitat dels ingressos tarifaris i els altres ingressos no tarifaris de TMB (tarifació social, altres aportacions i ingressos accessoris).

A efectes del Contracte Programa les necessitats totals de TMB es financen mitjançant la suma dels ingressos tarifaris, els altres les aportacions ATM i els altres ingressos no tarifaris.

A continuació s'explicarà com s'ha elaborat el pressupost, la previsió d'ingressos i despeses i les necessitats de finançament derivades d'aquesta previsió.

4.3.1 Principals hipòtesis del Pressupost 2021 considerades per TMB, per lo tant, a FMB i TB son:

- IPC previst: 1%
- Demanda: S'estima un volum de demanda partint d'un 75% al mes de gener respecte la demanda prevista, sense l'efecte Covid 19, fins assolir el 90% al mes de desembre, amb un promig anual del 80%.
- Tarifa Mitjana Ponderada. Increment del 0% respecte la TMP de l'any 2020.
- Variables d'entorn:
 - Taxa d'atur 2021: 17,2%
 - PIB: Increment del 7% al 2021 (base 2020 amb una disminució del 9,2%).
- Despesa de Personal:
 - Increment del Cost Mig de Personal: al voltant del 2,5%.

- La Plantilla es manté sense increments, i únicament hi ha augments lligats directament a increments d'oferta (és el cas de Metro).
- Demanda

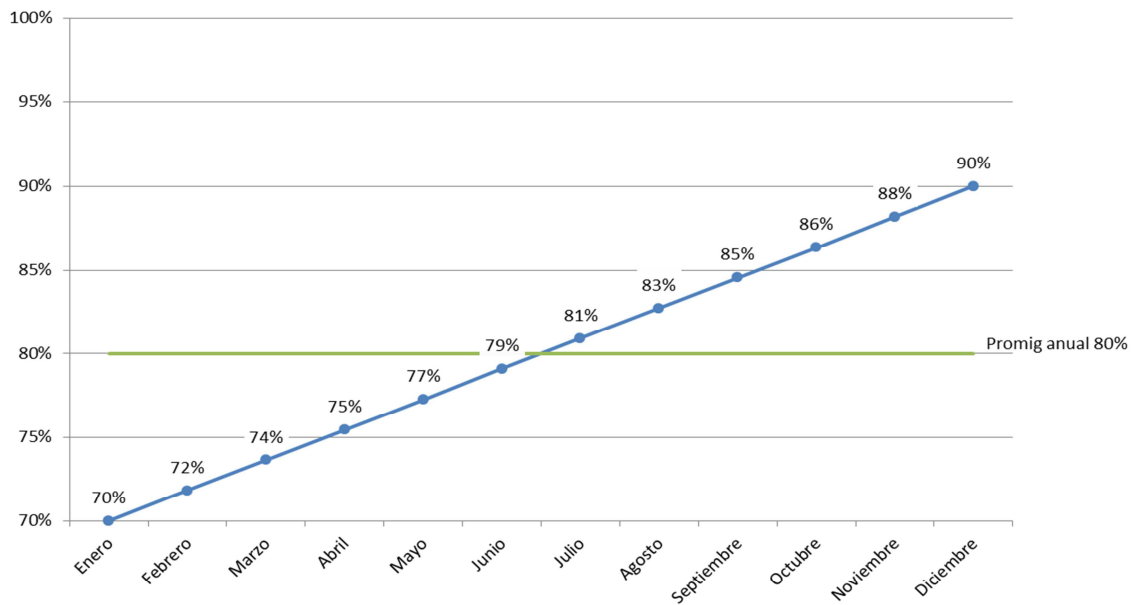
La demanda prevista per a 2021 (en el pressupost inicial) era un escenari calculat abans de l'entrada en vigor de l'Estat d'alarma, es a dir previ a l'efecte Covid. Actualment, a partir de la previsió de tancament 2020 i estimant una lenta recuperació fins a assolir nivells del 90% de la demanda prevista al mes de desembre de 2021, la demanda prevista és de 508,8 milions de viatges, es a dir, una pèrdua de 138,0 milions de viatges respecte l'anterior previsió calculada a principis d'any:

IMPACTE DEL COVID 19 EN LA DEMANDA PREVISTA DE TMB 2021

VALIDACIONS (milers)	ANY 2021		
	PREVISIÓ sense Covid-19	PRESSUPOST	Diferència
UN BUS	215.803	170.644	-45.160
UN METRO	426.946	335.043	-91.903
BUS+METRO	642.749	505.687	-137.063
TRANSPORTS DE L'OCI	4.128	3.151	-977
TOTAL TMB	646.877	508.838	-138.039

El Pressupost 2021 està fet amb el supòsit de que al gener es parteix d'una demanda del 70% de la demanda prevista, i el mes de desembre ja se situa en un 90%, amb un acumulat anual del 80%. Aquestes dades són estimades i estan subjectes a l'evolució de la pandèmia els propers mesos.

L'evolució de la demanda estimada és la següent:



- **Oferta**

Tal i com s'ha dit anteriorment, els nivells d'oferta previstos per a l'any 2021 es continuen amb l'oferta en las hores punta per sobre del 100 % d'anys anteriors, tal i com es fa des del 31 d'agost del 2020, per continuar garantint la distància de seguretat en el sistema de transport.

4.3.2 Previsió d'Ingressos i Despeses per FMB:

La previsió d'Ingressos i despeses del **Compte de Resultats de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA**, per a l'any 2021, és la següent:

(Milers d'euros)

FMB, SA

INGRESSOS

Vendes Netes	208.107
Recaptació Bruta	208.062
Comissions i Rapels	-6.276
Bossa ATM	6.322
Accessoris a l'explotació	20.925
Subvencions especials	3.108
TOTAL INGRESSOS	232.140

DESPESES D'EXPLOTACIÓ

Aprovisionaments	12.078
Energia i carburants	17.490
Personal Operatiu	221.683
Serveis Exteriors	313.029
Tributs i Variacions de les provisions	156
TOTAL DESPESES D'EXPLOTACIÓ	564.436

RESULTAT BRUT D'EXPLOTACIÓ

332.296

Amortitzacions	39.299
Subvencions en capital	-17.477
Amortització Neta	21.822

RESULTAT NET D'EXPLOTACIÓ

354.118

Despeses Financeres Estructurals	5.604
Despeses Financeres Sanejament Deute	19.841

RESULTAT NET TOTAL (NECESSITATS C.P.)

379.564

El volum total de la Recaptació Bruta, de 208.062 milers d'euros prové d'una xifra estimada de viatges de 335,043 milions, a una Tarifa Mitjana Ponderada de 0,621 euros per viatge.

L'impacte del efecte Covid 19 a la xifra de viatges previstos en el Pressupost 2021 s'estima en que la demanda el mes de gener se situí en un 70% de la demanda prevista, i el mes de desembre ja se situa en un 90%, amb una mitjana anual del 80% de la demanda prevista en un any normal, sense efecte Covid.

4.3.3 Necessitats de Finançament per FMB:

El total de necessitats a finançar de FMB, a través del Contracte-Programa, és de 465.708 milers d'euros, i està compostat pel Resultat Net Total (Dèficit del Compte de Resultats) per import de 379.564 milers d'euros, per la Inversió Neta, que puja a un total de 49.772 milers d'euros, per la Devolució del Principal de l'Operació de Sanejament per import de 26.000 milers d'euros, per l'Amortització de Leasing de trens per import de 7.233 milers d'euros i pel Pagament Diferit ATM 2017-2022 per import de 3.139 milers d'euros, tal i com es detalla en el següent quadre:

(Xifres en milers d'euros)

RESULTAT NET TOTAL A SUBVENCIONAR	379.564
PLA DE MILLORA DE METRO (INVERSIÓ NETA)	49.772
AMORTITZACIÓ LEASING TRENS	7.233
DEVOLUCIÓ PRINCIPAL OPERACIÓ SANEJAMENT 2014-2031	26.000
PAGAMENT DIFERIT ATM 2017-2022	3.139
TOTAL NECESSITATS C.P. FMB	465.708

Les inversions es financen a través de l'amortització neta, que forma part del Compte de Resultats, i de la inversió netes, que és l'excés d'inversió sobre l'amortització neta, tal i com recull el següent quadre:

(Xifres en milers d'euros)

FINANÇAMENT DE LES INVERSIONS	71.594
A TRAVÉS DEL COMPTE DE RESULTATS (Amortització Neta)	21.822
A TRAVÉS DEL PLA DE MILLORA DE BUS (Inversió Neta = Excés d'Inversió sobre l'Amortització Neta)	49.772

4.3.4 Previsió d'Ingressos i Despeses per TB

La previsió d'Ingressos i despeses del **Compte de Resultats de Transports de Barcelona, SA**, per a l'any 2021, és la següent:

(Xifres en milers d'euros)

TB SA

Vendes Netes	100.982
Recaptació Bruta	110.473
Comissions i Rapels	-11.835
Bossa ATM	2.343
Accessoris a l'explotació	6.026
Subvencions especials	6.078
TOTAL INGRESSOS	113.086
Aprovisionaments	11.543
Energia i Carburants	22.923
Personal Operatiu	261.450
Serveis Exteriors	45.325
Tributs i Variacions de les provisions	467
TOTAL DESPESES D'EXPLOTACIÓ	341.708
RESULTAT BRUT D'EXPLOTACIÓ	228.622
Amortitzacions	32.625
Subvencions en capital	-14.697
Amortització Neta	17.928
RESULTAT NET D'EXPLOTACIÓ	246.550
Despeses Financeres Estructurals	1.491
Despeses Financeres Sanejament Deute	0
RESULTAT NET TOTAL (NECESSITATS C.P.)	248.042

El volum total de la Recaptació Bruta, de 100.982 milers d'euros prové d'una xifra estimada de viatges de 173,795 milions, a una Tarifa Mitjana Ponderada de 0,635 euros per viatge.

L'impacte del efecte Covid 19 a la xifra de viatges previstos en el Pressupost 2021 s'estima en que la demanda el mes de gener se situí en un 70% de la demanda prevista, i el mes de desembre ja se situa en un 90%, amb una mitjana anual del 80% de la demanda prevista en un any normal, sense efecte Covid.

4.3.5 Necessitats de Finançament per TB:

El total de necessitats a finançar de Transports de Barcelona SA, a través del Contracte-Programa que es signa amb l'ATM, és de 313.881 milers d'euros, i està compost pel Resultat Net Total (Dèficit del Compte de Resultats) per import de 248.042 milers d'euros, i per la Inversió Neta, que puja a un total de 65.839 milers d'euros, tal i com es detalla en el següent quadre:

(Xifres en milers d'euros)

RESULTAT NET TOTAL A SUBVENCIONAR	248.042
PLA DE MILLORA DE BUS (INVERSIÓ NETA)	65.839
TOTAL NECESSITATS C.P. TB	313.881

Les inversions es financen a través de l'amortització neta, que forma part del Compte de Resultats, i de la inversió netes, que és l'excés d'inversió sobre l'amortització neta, tal i com recull el següent quadre:

(Xifres en milers d'euros)

FINANÇAMENT DE LES INVERSIONS	83.767
A TRAVÉS DEL COMPTE DE RESULTATS (Amortització Neta)	17.928
A TRAVÉS DEL PLA DE MILLORA DE BUS (Inversió Neta = Excés d'Inversió sobre l'Amortització Neta)	65.839

4.3.6 Indicadors

L'actual C-P TMB-ATM, que es formalitza periòdicament, conté tota una sèrie d'indicadors d'Oferta, Demanda, Productivitat, Qualitat i Medi Ambient que inclouen la majoria d'aspectes de la gestió de la Companyia. De forma resumida aquests Indicadors són els següents:

- ✓ **Oferta:**
 - ✓ Cotxes/km
 - ✓ Places/km
 - ✓ Cotxe-km·any/km²
 - ✓ Cotxe-km·any/habitant
 - ✓ Número de línies
 - ✓ Número de quilòmetres
 - ✓ Número de vehicles
- ✓ **Demanda:**
 - ✓ Nombre de viatgers
 - ✓ Distribució per tipus de títol
 - ✓ Ingrés/viatger-era
 - ✓ Ingrés/ cotxe-km
 - ✓ Subvenció/viatger-era
 - ✓ Viatges/ cotxe-km
 - ✓ Viatgers any /habitant
- ✓ **Productivitat:**
 - ✓ Km/empleat-ada
 - ✓ Consum de carburant
 - ✓ Cost/ cotxe-km
 - ✓ Cost/viatger-era
- ✓ **Qualitat del servei:**
 - ✓ Velocitat comercial
 - ✓ Antiguitat del parc
 - ✓ Sinistralitat
 - ✓ Accessibilitat PMR
 - ✓ Freqüència
 - ✓ Vehicles amb energia a
 - ✓ Index de satisfacció del

Actualment TMB està treballant en crear una sèrie nova d'indicadors, en base als comentats anteriorment, i ampliant el seu abast en altres àmbits de l'empresa, com Recursos Humans, Financers etc...

5 . PROJECCIÓ PRESSUPOST 2021-2024

5.1 Actuacions més significatives

- Pla de millora de metro.
- Pla de modernització flota bus.
- Actuacions sobre l'Amiant.
- Seguretat Metro (contracte ja adjudicat amb més hores de servei).
- Neteja d'autobusos: actualitzat amb el nou Conveni del sector.
- Noves necessitats tecnològiques.
- Aniversari (100 anys Metro i 150 anys de Bus).

5.2 Projectió 2021- 2024

Hipòtesi pressupost

Per fer la projecció 2022-2024 s'han considerat les següents hipòtesis generals:

- IPC anual = 2% (segons ens va indicar l'ATM).
- Demanda: En el 2022 es recupera el 100% de la demanda. A partir de 2023 s'estima un creixement anual del 2%.
- TMP: 2022 i 2023 increment del 0% i 2024 de l'1%.
- Augments de cost per sobre l'IPC:
 - Energia i carburants: 1%.
 - Personal: 2% (dependrà finalment de l'impacte del Conveni i de la Llei de Pressupostos de l'Estat de cada exercici).
 - Serveis Exteriors/Aprovisionaments: 1%.

Oferta

S'han considerat una sèrie d'actuacions que es plantegen per ampliar també l'oferta, i que dependran de l'impacte final que tingui la Zona de Baixes Emissions sobre la demanda actual de Metro i Bus:

Metro:

- Pla de Millora de Metro 2018-2021, aprovat pel Comitè Executiu de l'ATM de 26 de juliol de 2017: A l'any 2020 i 2021 s'incorporen paulatinament al servei els 12 trens adquirits per augmentar l'oferta prevista en aquest Pla i per tant té un impacte amb majors necessitats respecte l'any Base 2020. D'aquests 12 trens, 11 entraran durant el 2020 (en servei ja tenim 4) i 1 al 2021.
- 6 Trens per renovació de flota de la sèrie 2000, afectats per tema d'amiant. El contracte de renovació dels 42 trens de la sèrie 3000 i 4000 contempla la possibilitat d'ampliar un 20% el contracte, el que suposa poder ampliar en 8 trens addicionals.
- 24 trens: 12 per L1, 2 per L2 i 10 per L5. Els trens de L1 i L5 serviran per reduir l'interval del servei a 120 segons. Aquestes són les línies més saturades de la xarxa de Metro. Aquesta actuació porta implícita prèviament un seguit d'inversions necessàries a la xarxa de Metro que depenen de la Generalitat de Catalunya, i que encara no estan executades. En quant a L2, els nous trens permetran millorar l'oferta i baixar la freqüència per sota dels 3 minuts.
- Tramvia Blau: Inclou el cost del projecte (802 milers d'euros) i la inversió en material mòbil i cotxera de TMB (inversió de 7 milions d'euros durant el període).
- Diverses Obres d'inversió a Metro: centralització de la base de manteniment a Buxeres (actualment repartida en 4 centres, el que suposa importants ineficàcies), rebotadors.

Bus:

- Tenir com a objectiu assolir un transport sostenible.
- Aposta important per els autobusos elèctrics incorporant 216.
- Aposta ambiciosa per la nova tecnologia d'hidrogen com a combustible amb la incorporació de 46 autobusos d'hidrogen.
- Eliminació progressiva dels autobusos més antics de TMB (actualment 208 autobusos tenen més de 15 anys i 206 entre 12 i 15). Aquesta actuació comportarà millores de manteniment, mediambientals, de confort pels viatgers i d'imatge.
- Renovació de la flota per arribar a una edat mitja de 6 anys al 2024.
- Reforç oferta en feiners: Un augment de 25 nous autobusos en feiners, derivat de l'informe, enviat en el seu moment a l'ATM, sobre la mobilitat a l'horitzó 2025, a partir de les previsions de demanda global de la xarxa per a l'any 2025. Aquesta actuació implica la compra de 25 nous autobusos.

- Reforç oferta en festius: Aquesta actuació no requereix la compra de nous autobusos, en prestar-se en festius que és quan no està tota la flota en servei. Suposa l'increment de 35.700 hores de servei (un 0,8% de les hores actuals anuals en servei).
- Per poder donar cabuda a l'augment de flota, i en part també derivat de l'electrificació de la flota, que implica més necessitats d'espais a les cotxeres, s'ha considerat la necessitat d'ampliar espais a la cotxera de Triangle i d'Horta.

5.3 Necessitats Totals a lligades al Contracte Programa

En el quadre següent hi ha el detall de les necessitats totals a subvencionar de TMB per al període 2021-2024:

	PRESSUP.	PREVISIÓ		PREVISIÓ		PREVISIÓ		
(Xifres en milers d'euros)	2021	2022	% Inc.	2023	% Inc.	2024	% Inc.	
Vendes Brutes	318.535	399.481	25,4%	409.505	2,5%	420.921	2,8%	
Comissions i Ràpels	-18.111	-19.875	9,7%	-20.764	4,5%	-20.994	1,1%	
"Bosses" ATM	8.666	8.752	1,0%	8.840	1,0%	9.017	2,0%	
Vendes netes	309.090	388.358	25,6%	397.580	2,4%	408.944	2,9%	
Ingressos accessoris a l'explotació	26.950	28.534	5,9%	29.089	1,9%	29.669	2,0%	
Subvencions Especials	9.186	9.186	0,0%	9.186	0,0%	9.186	0,0%	
INGRESSOS D'EXPLOTACIÓ	345.226	426.078	23,4%	435.855	2,3%	447.799	2,7%	
Aprovisionaments	23.621	24.565	4,0%	25.424	3,5%	26.265	3,3%	
Carburants/Electricitat	40.413	45.058	11,5%	48.453	7,5%	50.981	5,2%	
Personal Operatiu	483.134	503.206	4,2%	520.844	3,5%	546.908	5,0%	
Serveis Exteriors	162.076	182.235	12,4%	192.209	5,5%	206.399	7,4%	
Tributs	624	643	3,0%	662	3,0%	682	3,0%	
DESPESES D'EXPLOTACIÓ	709.867	755.706	6,5%	787.593	4,2%	831.235	5,5%	
RESULTAT BRUT D'EXPLOTACIÓ	364.641	329.628	-9,6%	351.738	6,7%	383.436	9,0%	
Amortització Bruta	71.923	73.806	2,6%	73.109	-0,9%	72.491	-0,8%	
Subvencions en capital	-32.173	-32.173	0,0%	-32.173	0,0%	-32.173	0,0%	
Amortització Neta	39.750	41.633	4,7%	40.936	-1,7%	40.318	-1,5%	
RESULTAT NET D'EXPLOTACIÓ	404.391	371.261	-8,2%	392.674	5,8%	423.754	7,9%	
Despeses Financeres Estructurals	7.096	15.418	117,3%	17.160	11,3%	18.100	5,5%	
DÈFICIT DEL COMPTE DE RESULTATS S/GESTIÓ TMB	411.487	386.678		409.834		441.854		
Despeses Financeres Sanejament Deute	19.841	18.434	-7,1%	16.971	-7,9%	15.430	-9,1%	
RESULTAT NET (Sense Renting ni Cànon)	431.327	405.113	-6,1%	426.805	5,4%	457.284	7,1%	
Renting de trens (1)	65.092	63.331	-2,7%	61.518	-2,9%	45.574	-25,9%	
Cànon Ifercat L9/L10	131.186	134.619	2,6%	138.100	2,6%	141.800	2,7%	
RESULTAT NET	627.606	603.062	-3,9%	626.423	3,9%	644.658	2,9%	
Pla de Millora de Bus i Metro	115.611	188.282	62,9%	143.249	-23,9%	136.676	-4,6%	
Devolució Principal Op. Sanejament 2017-2031	26.000	26.900	3,5%	28.100	4,5%	30.200	7,5%	
Pagament Diferit ATM (2017-2022)	3.139	3.139	0,0%	0	n.a.	0	n.a.	
Amortització leasing 6 trens S 9000	2.189	2.260	3,2%	2.334	3,2%	2.409	3,2%	
Amortització leasing 12 trens (Pla Millora Metro)	4.854	5.017	3,4%	5.186	3,4%	5.360	3,4%	
Amortització leasing 42 trens (S. 3000 i 4000)	190	303	59,7%	3.022	897,4%	8.260	173,3%	
Total altres conceptes	151.983	225.902	48,6%	181.891	-19,5%	182.905	0,6%	
Necessitats no gestionades per TMB s/ pressupost	245.258	31,5%	246.423	29,7%	244.689	30,3%	233.004	28,2%
<i>(1) El renting dels 99 trens contractat per ATM finalitza el 2024. En aquesta projecció no està inclòs el cost de finançament del 50% del valor d'opció de compra d'aquests trens a partir de 2024.</i>								
TOTAL NECESSITATS	779.589	828.964	6,3%	808.314	-2,5%	827.564	2,4%	

5.4 Inversions

5.4.1 Metro

S'ha contemplat la renovació de trens. Aquesta renovació cobrirà les necessitats derivades de substituir al trens que tenen amiant així com els que permetran ampliar l'oferta. En el quadre següent es pot observar el detall de l'adquisició:

<u>Pla d'entrega ESTIMAT (nº de trens)</u>	<u>2021</u>	<u>2022</u>	<u>2023</u>	<u>2024</u>	<u>TOTAL</u>
Trens ampliació oferta Fase 2018-2021 (a)	1				12
Trens - substitució trens amb amiant	28	14			42
Trens per substituir als que tenen amiant			6		6
Trens per ampliar oferta L1, L2 i L5			2	22	24
	29	14	8	22	84

(a) 11 trens entraran durant el 2020.

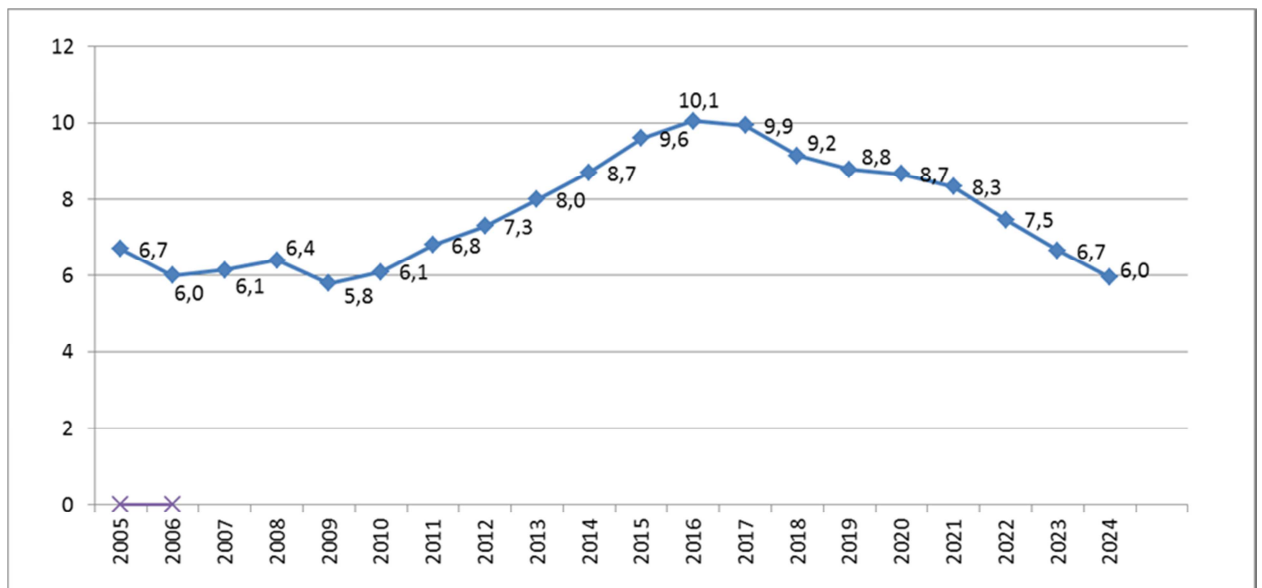
Aquestes inversions permetran ampliar l'oferta de Metro tenint en compte que en aquest pla d'inversions no s'han tingut en compte les inversions i els terminis derivats del darrer PDI (entre d'altres inversions les del Tram Central L9).

5.4.2 Bus

Es contempla un pla de renovació de flota que implica una disminució de la reducció de l'edat mitjana. En el quadre següent es pot observar el detall de l'adquisició de flota de bus, per anys i tipologia de vehicle i en el següent l'evolució de l'edat mitjana:

		INCORPORACIÓ FLOTA 2021-2024										
FLOTA D'AUTOBUSOS		ANY 2021		2022		2023		2024		2021 - 2024		
Tipologia vehicle	Import unitari	Q	Q	Import	Q	Import	Q	Import	Q	Import		
Mini	160.000		10	1.600.000		0		0		0	10	1.600.000
SUBTOTAL DIÈSEL			10	1.600.000		0		0		0	10	1.600.000
Estàndard GNC	306.500	24									0	0
Articulat GNC	403.700	26				0		0			0	0
Estàndard GNC híbrid	325.000		30	9.675.000	17	5.525.000	30	9.750.000	38	12.350.000	115	37.375.000
Articulat GNC híbrid	428.000		16	6.939.200		0		0	23	9.844.000	39	16.692.000
SUBTOTAL GNC		50	46	16.614.200	17	5.525.000	30	9.750.000	61	22.194.000	154	54.067.000
Estàndard híbrid	360.500	30		0		0		0		0	0	0
Articulat híbrid	480.500			0		0		0		0	0	0
Midi híbrid	305.700			0		0		0		0	0	0
Doble pis híbrid	440.500			0	12	5.286.000	12	5.286.000		0	24	10.572.000
Biarticulat híbrid	835.500			0		0		0		0	0	0
SUBTOTAL Híbrid		30	0	0	12	5.286.000	12	5.286.000	0	0	24	10.572.000
Estàndard elèctric	510.500			0	40	20.420.000	40	20.420.000	32	16.336.000	112	57.176.000
Estàndard HIDROGEN	650.000		2	1.323.400	6	3.970.200	21	13.650.000	15	9.750.000	44	28.600.000
Articulat elèctric (OPORT)	790.500		21	16.600.500	29	22.924.500		0		0	50	39.525.000
Articulat elèctric (C. NOCT)	900.000					0	10	9.000.000	10	9.000.000	20	18.000.000
Articulat hidrogen	1.000.000				2	2.000.000					2	2.000.000
Midi elèctric	430.000							0	4	1.720.000	4	1.720.000
Mini elèctric	300.000			0	15	4.500.000	15	4.500.000		0	30	9.000.000
Doble Pis elèctric	685.000			0		0	0	0		0	0	0
ELÈCTRIC			23	17.923.900	92	53.814.700	86	47.570.000	61	36.806.000	262	156.021.000
TOTAL FLOTA		80	79	36.138.100	121	64.625.700	128	62.606.000	122	59.000.000	450	222.260.000

Edat Mitjana Flota



5.4.3. Pla d'Inversions 2021-2024 de TMB:

(Xifres en milers d'euros)	Altas Año 2021	Altas Año 2022	Altas Año 2023	Altas Año 2024
Àrea de Metro	55.772	84.728	41.700	62.650
Grans Actuacions	4.247	12.464	3.512	5.519
Estacions	9.699	8.933	6.985	8.308
Infraestructures (Túnel)	8.298	24.539	9.696	12.493
Inversions Seguretat	6.391	4.760	3.411	4.352
Sistemes Elèctrics	2.718	1.516	1.360	2.058
Gran Manteniment	19.349	23.497	11.971	15.910
Altres (L9 + Ifercat)	2.972	724	1.265	2.658
Trens 12int + extres	0	0	0	0
Trens 42 int + extres	1.074	7.846	0	0
Noves bases manteniment: Nou edifici Boixeres	0	150	3.000	4.850
Rehabilitació Tramvia Blau (inici explotació 2025)	1.023	300	500	5.000
Overhaul (Gran Manteniment) del sistema de tancament de portes d'andana de L9	0	0	0	1.500
Àrea de Bus	53.900	89.720	89.673	78.015
Flota Autobusos Elect.	16.601	47.845	33.920	27.056
Flota Autobusos Hidrog.	1.323	5.970	13.650	9.750
Altres Flota	1.600	0	0	0
Flota Autobusos GNC - Híbrids	16.614	10.811	15.036	22.194
Kit carrosser - Extres	253	387	410	390
Cotxeres	3.000	3.475	4.997	4.323
Gran Manteniment	2.235	300	0	0
CON's	1.122	1.435	1.400	400
Cotxeres Elec.	4.481	13.454	11.892	9.202
Pla Espais TB SA	4.650	4.830	7.560	4.700
Altres	2.021	1.213	808	0
Àrea de Tecnologia	21.304	26.916	31.824	27.267
aTec	20.847	26.683	31.724	27.167
T-Mobilitat	457	233	100	100
ALTRES	24.386	28.551	20.948	9.062
Resta Departaments Corporatius	6.689	2.552	2.950	1.395
Cotxera Zona Franca	17.680	24.714	15.699	4.366
Compra 22 nous trens L2 (Int. Intercalaris)	13	823	1.337	1.831
Compra 2 trens L4 (Int. Intercalaris)	0	41	81	126
Compra 6 trens L3 (sust. amianto) (Int. Intercalaris)	4	78	250	410
Compra 24 nous trens per 120'' linies 1, 5 i 2 (I. Intercalaris)	0	343	632	935
Total Inversions CP	155.361	229.915	184.145	176.994
12 trens L1, L2, L3 y L5	0	0	0	0
42 Trenes s/7 s/8	96.518	72.007	0	0
Nou Centre Mèdic INSS	1.780	0	0	0
Total Inversions fora CP	98.298	72.007	0	0
TOTAL INVERSIONS TMB	253.660	301.921	184.145	176.994