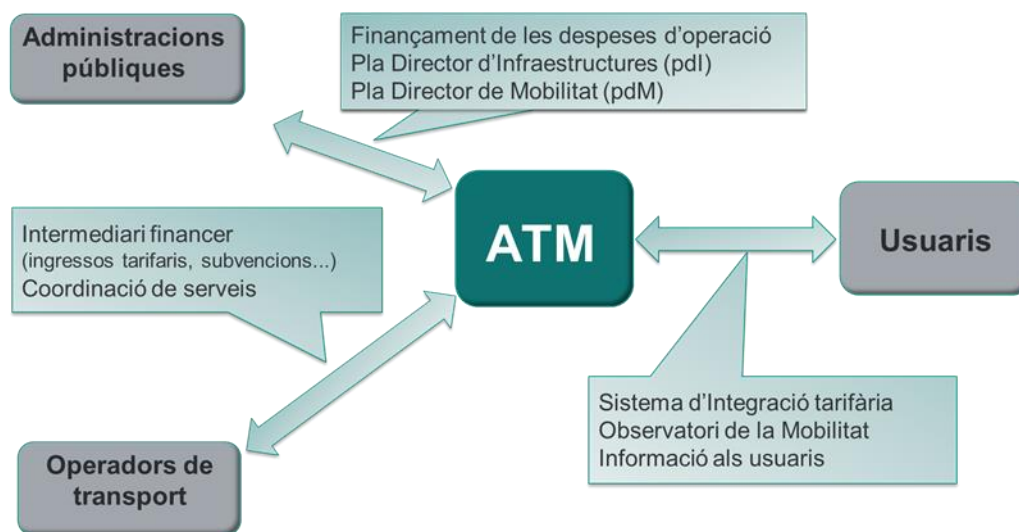


1. Resum finançament del sistema a l'ATM de Barcelona

Una de les principals funcions de l'ATM és actuar com a ròtula financera del sistema metropolità de tot el sistema metropolità de transport públic col·lectiu. Així es garanteixen els recursos per dur a terme un programa continuat de millora del transport públic a la regió metropolitana de Barcelona.

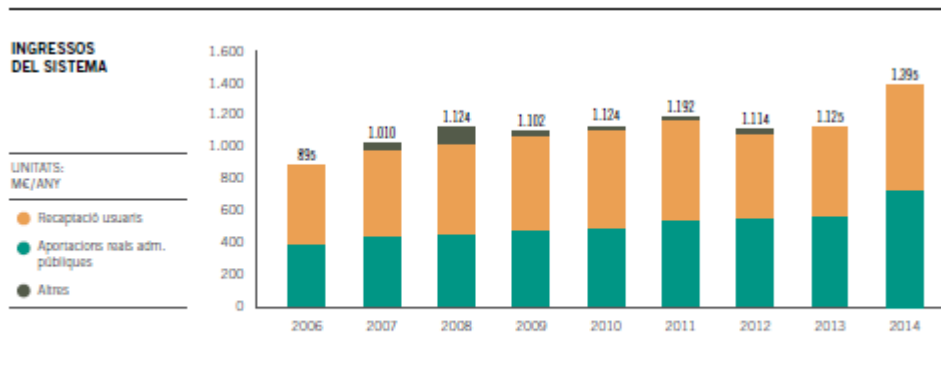


En aquest sentit, fins a l'any 2013 l'instrument més important per definir el marc de finançament del transport públic metropolità ha estat el contracte programa que ha signat l'ATM, representant de les administracions consorciades (Generalitat de Catalunya, Ajuntament de Barcelona i AMB), amb l'Administració General de l'Estat (AGE).

La missió principal del contracte programa era definir els costos de sistema i establir-ne les dues principal vies de finançament: ingressos tarifaris i aportacions de les administracions públiques consorciades i de l'AGE.

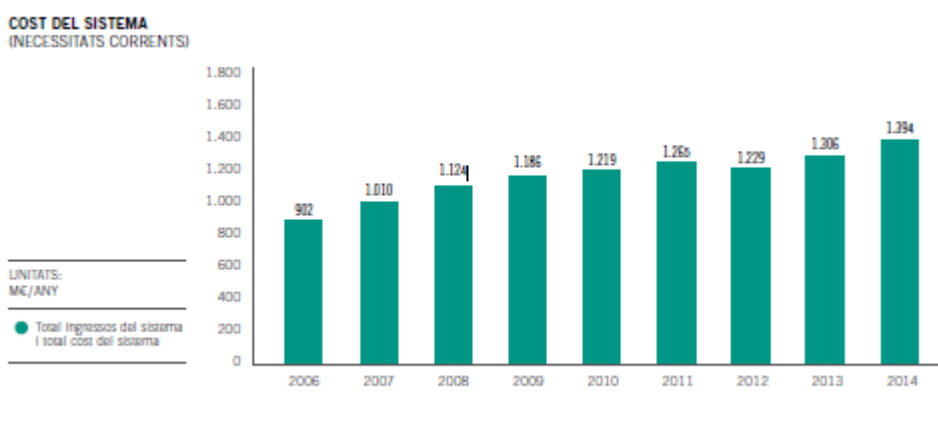
L'any 2013 es va signar el darrer contracte programa entre l'Administració General de l'Estat i l'ATM. A partir de l'any 2014 s'ha incorporat a la Llei de Pressupostos Generals de l'Estat una disposició per la qual s'atorga una subvenció nominativa a l'ATM.

Així mateix, les aportacions de l'Administració General de l'Estat s'han reduït de manera sensible, atès que han passat de 200 M€ l'any 2010 a 95 M€ l'any 2013.



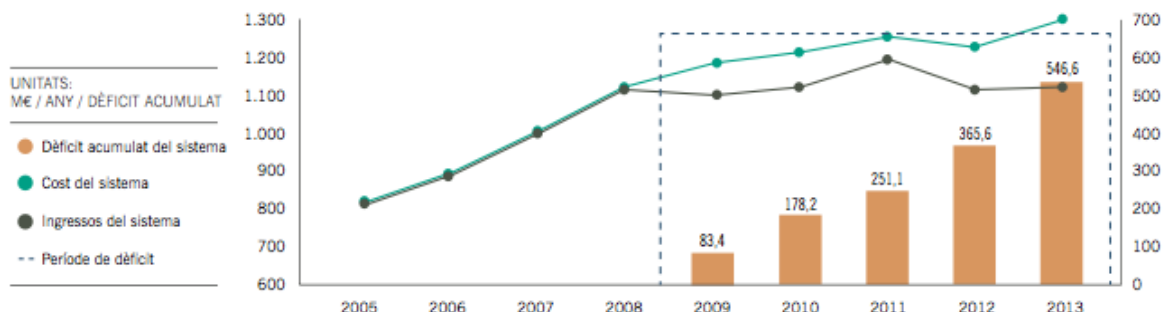
En aquest entorn, el sistema de transport ha patit dificultats a l'hora de contenir els costos. En aquest sentit, s'han de tenir en compte les següents consideracions:

- Les infraestructures de transport públic projectades amb anterioritat a la generació de dèficit han implicat un increment de les despeses corrents quan han entrat en funcionament.
- La consideració del sistema de transport públic com a peça essencial de l'estat del benestar ha comportat el plantejament de no fer retallades en el servei de transport i de mantenir els seus estàndards de qualitat.



Així, la desviació entre els ingressos i els costos del sistema des de 2009 fins a 2013 ha comportat que el dèficit acumulat sigui de 546,6 M€, consignats com a aportacions diferides per part de les administracions.

**DÈFICIT DEL SISTEMA
 (ENDEUTAMENT BRUT)**



Durant aquest període s'ha anat amortitzant part de l'endeutament, resultant un endeutament net a finals de l'any 2013 de 411,8 M€.

A partir del segon semestre de 2013, i a conseqüència de la greu situació financera, es va iniciar la redacció del Pla marc del programa de sanejament financer del sistema de transport públic i de refinançament del deute, per tal d'equilibrar i sanejar el finançament del sistema de transport a curt i llarg termini.

PLA MARC DE FINANÇAMENT DEL SISTEMA DE TRANSPORT

Una vegada constatada la greu situació financera del sistema de transport, s'ha produït l'acord de sanejament financer del sistema de transport, que recull el compromís de les administracions consorciades, l'ATM i els operadors de transport en el reequilibri econòmic del sistema per tal de garantir un servei essencial per a la ciutadania.

Per primera vegada s'han formalitzat diversos pactes i acords a llarg termini que estableixen les bases per al finançament del sistema i el repagament del seu endeutament.

PACTE METROPOLITÀ PER AL TRANSPORT PÚBLIC

El conseller de Territori i Sostenibilitat, Santi Vila, l'alcalde de Barcelona, Xavier Trias, i el vicepresident de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), Antonio Balmón, van mantenir el 17 de febrer de 2014 una primera reunió de treball amb l'objectiu d'aconseguir un gran pacte metropolità per al transport públic. Aquest pacte es va signar el 6 de març, coincidint amb el Consell d'Administració de l'ATM i van acordar:

- Redactar un pla de sanejament del deute existent que recuperi l'equilibri entre els ingressos i costos del sistema.
- Augmentar les aportacions econòmiques de les administracions consorciades durant els propers tres anys i el compromís d'increment a partir del 2017 en funció de la ponderació objectiva entre l'IPC general i l'IPC del transport per al sosteniment del sistema. D'aquesta manera, la Generalitat mantindrà l'aportació per a 2014, incrementarà en 2,4 M€ la de 2015 i en 5,5 M€ la de 2016. Per la seva part, l'Ajuntament de Barcelona augmentarà cada any en 10 M€ les aportacions de 2014, 2015 i 2016, mentre que l'increment per l'AMB serà

de 7 M€ anuals en els mateixos tres anys. Així, a partir del 2016 l'aportació de la Generalitat al sistema serà de 289,1 M€, la de l'Ajuntament de Barcelona, de 110,4 M€ i la de l'AMB, de 115,6 M€. En tots tres casos s'hi sumarà cada any l'augment ponderat de l'IPC.

- Preveure la sostenibilitat dels nous serveis que es posin en marxa a partir de les noves aportacions al sistema que faci l'administració que proposa l'increment de serveis. En aquest sentit, l'acord ja incorpora l'augment d'oferta que suposarà l'entrada en funcionament de la L9 i els perllongaments de FGC a Terrassa i Sabadell.
- Dissenyar noves mesures d'estalvi per als operadors públics amb el compromís de reduir l'endeutament del sistema a curt termini. Aquesta mesura inclou una clàusula social que garanteix que no es poden produir acomiadaments.
- Confeccionar un pla d'estímul de la demanda que estableixi a partir del 2015 una millora del model tarifari, amb un sistema objectiu de preus, i amb la garantia que les aportacions dels usuaris via tarifes mai serà superior al 50 % del cost total del sistema. Aquest pla inclou avançar cap a una nova fórmula més equitativa del càlcul de les diferents zones tarifàries i dels diferents títols, incloent un replantejament de la T-10. Aquestes actuacions ja formarien part del nou sistema tarifari de la T-Mobilitat que s'ha de començar a implantar de forma progressiva a partir de 2015. L'objectiu és que l'aportació de l'usuari en el finançament s'incrementi a través d'un augment de la demanda amb un pla d'estímul efectiu i per mitjà de la potenciació de l'usuari recurrent del sistema.
- Introduir criteris ambientals que penalitzin econòmicament el transport privat i que els ingressos reverteixin de forma finalista en el manteniment del sistema de transport públic.
- Mantenir la tarifació social existent, que actualment representa un 22% dels viatges que es realitzen en el sistema. En aquest sentit, s'ha acordat crear una taula social per tal d'implicar en les propostes i polítiques de mobilitat que s'impulsin des de l'ATM les entitats i associacions de caire social.

PLA MARC DE FINANÇAMENT 2014-2031

El Consell d'Administració de l'ATM, reunit en sessió de data 6 de març de 2014, va acordar aprovar la proposta de Pla marc del programa de sanejament financer del sistema de transport públic i de refinançament del deute 2014-2031 i 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, que va ser ratificat pels òrgans de govern de les administracions consorciades.

El Pla marc 2014-2031 de reequilibri econòmic financer del sistema de transport públic té dues línies de treball diferenciades:

- En primer lloc, equilibrar les necessitats corrents del sistema i les aportacions de les administracions, en el període 2014-2016, mitjançant un increment d'aportacions de les administracions (Conveni de finançament) i una contenció de la despesa per part dels operadors de transport (Contractes programa).
- En segon lloc, refinançar amb les entitats financeres l'endeutament del sistema del període 2009-2013 i un nou finançament per equilibrar els comptes del sistema en el període 2014-2016 (Contracte de finançament amb les entitats financeres). ^[1]_[SEP]

Aquests tres documents (Conveni de finançament entre les administracions, Contractes programa amb els operadors de transport i Contracte de finançament amb les entitats financeres), que desenvolupen el Pla marc 2014-2031, varen ser aprovats pel Consell

d'Administració de l'ATM celebrat el 28 d'octubre de 2014 i ratificats per les administracions consorciades el 28 d'octubre pel Consell Metropolità de l'AMB, el 31 d'octubre pel Plenari de l'Ajuntament de Barcelona i el 4 de novembre pel Consell de Govern de la Generalitat.

CONVENI DE FINANÇAMENT ENTRE LES ADMINISTRACIONS

El Conveni de finançament entre les administracions inclou la signatura dels documents:

- Pla quadriennal 2014-2017 amb el detall de les aportacions en el període esmentat.
- Compromís de finançament del sistema de transport en el període 2014-2031 en compliment del que s'estableix en el Pla marc 2014-2031.

Les aportacions de les administracions consorciades es fixen en el Pla marc de finançament 2014-2031, per tal d'equilibrar financerament el sistema de transport.

Les entitats que han signat el Pla quadriennal són Generalitat de Catalunya, Ajuntament de Barcelona, Àrea Metropolitana de Barcelona i Autoritat del Transport Metropolità.

L'objectiu és determinar les aportacions de les administracions per cobrir les necessitats corrents del sistema de transport en l'àmbit del Sistema Tarifari Integrat de l'àrea de Barcelona i el servei del deute derivat del contracte de refinançament financer del sistema de transport.

Per tant, es pretén igualar el cost del sistema per despesa corrent als ingressos per subvenció i recaptació. D'aquesta manera, per primer cop, hi haurà un marc estable a llarg termini (2014-2031) que permetrà fer una gestió del sistema regulant ingressos i costos.

L'increment de les aportacions per part de les administracions consorciades serà del 15% respecte a l'any 2013, és a dir, 67 M€ addicionals en el període 2014-2017.

A partir de l'any 2017, totes les administracions s'han compromès a incrementar la seva aportació amb un increment de l'IPC.

| | ANY 2014 | ANY 2015 | ANY 2016 | ANY 2017-2031 |
|--------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|
| Adm. General de l'Estat | Constant (igual any 2013) | Constant (igual any 2013) | Constant (igual any 2013) | Constant (igual any 2013) |
| Generalitat de Catalunya | Constant (igual any 2013) | Increment (2,4 M€) | Increment (5,5 M€) | Increment IPC (≈1 %) |
| Ajuntament de Barcelona | Increment (10,0 M€) | Increment (10,0 M€) | Increment (10,0 M€) | Increment IPC (≈1 %) |
| AMB | Increment (7,0 M€) | Increment (7,0 M€) | Increment (7,0 M€) | Increment IPC (≈1 %) |

Addicionalment, a partir de l'any 2015, la Generalitat de Catalunya aportarà 2 M€ per a la compensació tarifària als serveis interurbans d'autobusos i de Rodalies de Catalunya per a l'ampliació de l'àmbit del Sistema Tarifari Integrat a la totalitat de la província de Barcelona i a la comarca del Ripollès.

Les noves fonts d'ingressos establertes en el Pla marc de finançament 2014-2031 han de garantir l'aportació addicional per part de l'administració competent en cada una de les matèries. En aquest sentit, la Generalitat de Catalunya s'ha compromès a fer les gestions davant les empreses privades (concessionàries d'autopistes) per a la introducció d'un cànon a les autopistes a partir de l'any 2014

d'un import d'1 M€.

Així mateix, l'Ajuntament de Barcelona i l'AMB han de garantir de manera conjunta una aportació mínima addicional de 5 M€ anuals corresponents a l'establiment de recàrrecs sobre el transport privat o a una major aportació per a ajuts al servei de transport d'autobusos a partir de l'any 2015, distribuïts de la següent manera: 75 % per a l'Ajuntament de Barcelona i 25 % per a l'AMB.

En el Projecte de Llei dels Pressupostos Generals de l'Estat de l'any 2015, l'aportació de l'Administració General de l'Estat a l'ATM s'incrementa en 4 M€ respecte a l'any 2014. En cas que s'aprovi aquest increment i es mantingui en els propers exercicis, les noves aportacions a càrrec de l'Ajuntament de Barcelona i l'AMB es reduirien en aquest mateix import, distribuïts de la següent manera: 75% per a l'Ajuntament de Barcelona i 25 % per a l'AMB. En la taula d'aportacions de les administracions consorciades (Ajuntament de Barcelona i AMB) ja s'ha reduït aquest import.

Les administracions consorciades es comprometen, en cas de ser necessària una major aportació per subvenir el sistema de transport, a fer les actuacions pertinents dins del seu àmbit competent per garantir noves fonts d'ingressos.

Les aportacions previstes per les administracions consorciades es resumeixen en la taula següent:

| | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 (*) |
|--------------------------|------------------|------------------|------------------|---|
| Generalitat de Catalunya | 282.216.476,46 € | 261.096.790,55 € | 266.596.790,55 € | |
| Empreses privades | 1.000.000,00 € | 1.000.000,00 € | 1.000.000,00 € | |
| Ajuntament de Barcelona | 90.174.325,00 € | 116.956.130,62 € | 126.956.130,62 € | Aportació 2016 ↑ amb l'IPC a 31/12/2016 |
| Cementiris de Barcelona | 217.424,47 € | 217.424,47 € | 217.424,47 € | |
| AMB | 101.763.350,00 € | 114.336.860,91 € | 121.336.860,91 € | |
| AGE | 94.918.740,00 € | 98.918.740,00 € | 98.632.970,00 € | 98.632.970,00 € |

(*) Amb relació al cànon ferroviari de l'LS, s'ha considerat que en tots els anys 2014-2031 es manté constant el cànon ferroviari de l'exercici 2013. Qualsevol modificació d'aquest import haurà de comportar el corresponent ajust en l'aportació per part de la Generalitat de Catalunya. En data 15 de maig de 2015 es va signar un acord entre el Departament de Territori i Sostenibilitat, Infraestructures Ferroviàries de Catalunya, l'Autoritat del Transport Metropolità i Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA d'establiment del sistema de pagament del cànon d'ús del túnel de la línia 9 del metro de Barcelona, en què es va acordar que amb efectes d'1 de gener de 2015, el DTES satisfarà directament a IFERCAT la part corresponent al cànon d'ús del túnel per la quantitat que figura en el Conveni de finançament, és a dir, 28.374.170,13 € anuals.

El 5 de novembre de 2014 es va signar el conveni de finançament entre les administracions consorciades i l'ATM, que inclou el Pla quadriennal de gestió i finançament del període 2014-2017 i l'acord de compromís de finançament en el període 2014-2031.

CONTRACTES PROGRAMA AMB ELS OPERADORS DE TRANSPORT EN EL PERÍODE 2014-2031

Acord de compromís del finançament del sistema de transport en el període 2014-2031

Els contractes programa han estat un dels pilars per equilibrar financerament el sistema de transport, definint un marc estable de finançament del servei regular de transport públic.

Aquests contractes s'han signat entre ATM-TMB, ATM- FGC i ATM-AMB (gestió interessada).

Els objectius dels contractes-programa signats han estat:

- Definir un marc estable de finançament del servei regular de transport públic.
- Garantir un servei de transport públic com a mitjà per atendre les necessitats de mobilitat i millorar-ne el nivell d'eficiència.
- Definir un marc estable de gestió de l'endeutament del sistema a través d'FMB (Ferrocarril Metropolità de Barcelona).
- Garantir la capacitat financera d'FMB per fer front a totes les obligacions derivades d'aquest endeutament.

Aquest marc estable de finançament del sistema de transport suposa reequilibrar el sistema reduint el dèficit a zero en 3 anys. El dèficit de l'any 2013 va ser de 181 M€, la qual cosa obliga a un increment d'aportacions amb contenció de la despesa.

Mantenir el cost del sistema suposa una reducció del cost corrent i un estalvi en aquelles partides amb capacitat d'actuació per part de l'operador, que haurà d'ajustar les despeses de manteniment, les inversions de reposició o mantenir la massa salarial.

Així mateix, s'ha aprovat l'acord de compromís de finançament del sistema de transport en el període 2014-2031 entre TMB i ATM, que defineix un marc estable de gestió del finançament del sistema a través de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A.

El 5 de novembre de 2014 es varen signar els Contractes programa amb els operadors de transport (TMB, FGC i AMB / gestió interessada) per al període 2014-2017 i l'acord de compromís de finançament per al període 2014-2031 entre TMB i ATM.

CONTRACTE DE SANEJAMENT I FINANÇAMENT DEL SISTEMA DE TRANSPORT PÚBLIC EN EL PERÍODE 2014-2031

El tercer pilar per equilibrar el sistema de transport és el Contracte de Refinançament i Sanejament financer del sistema de transport entre Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A., que és l'instrument financer que utilitza el sistema, i les entitats financeres, per mitjà d'un préstec sindicat per cobrir les necessitats reconegudes i diferides del sistema de transport en el període 2009-2013 i les noves necessitats per equilibrar el sistema de transport en el període 2014-2016. Aquest contracte també el signa l'Autoritat del Transport Metropolità per garantir l'aportació del servei del deute durant tot el període del préstec, 2014-2031.

El contracte de finançament sindicat a llarg termini s'ha subscrit entre FMB en qualitat de prestatària, l'ATM, en qualitat d'obligada i les societats anònimes CaixaBank, Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, Bankia, Banco Santander, Bankinter, Banc de Sabadell i Banco Popular Español en qualitat de prestamistes.

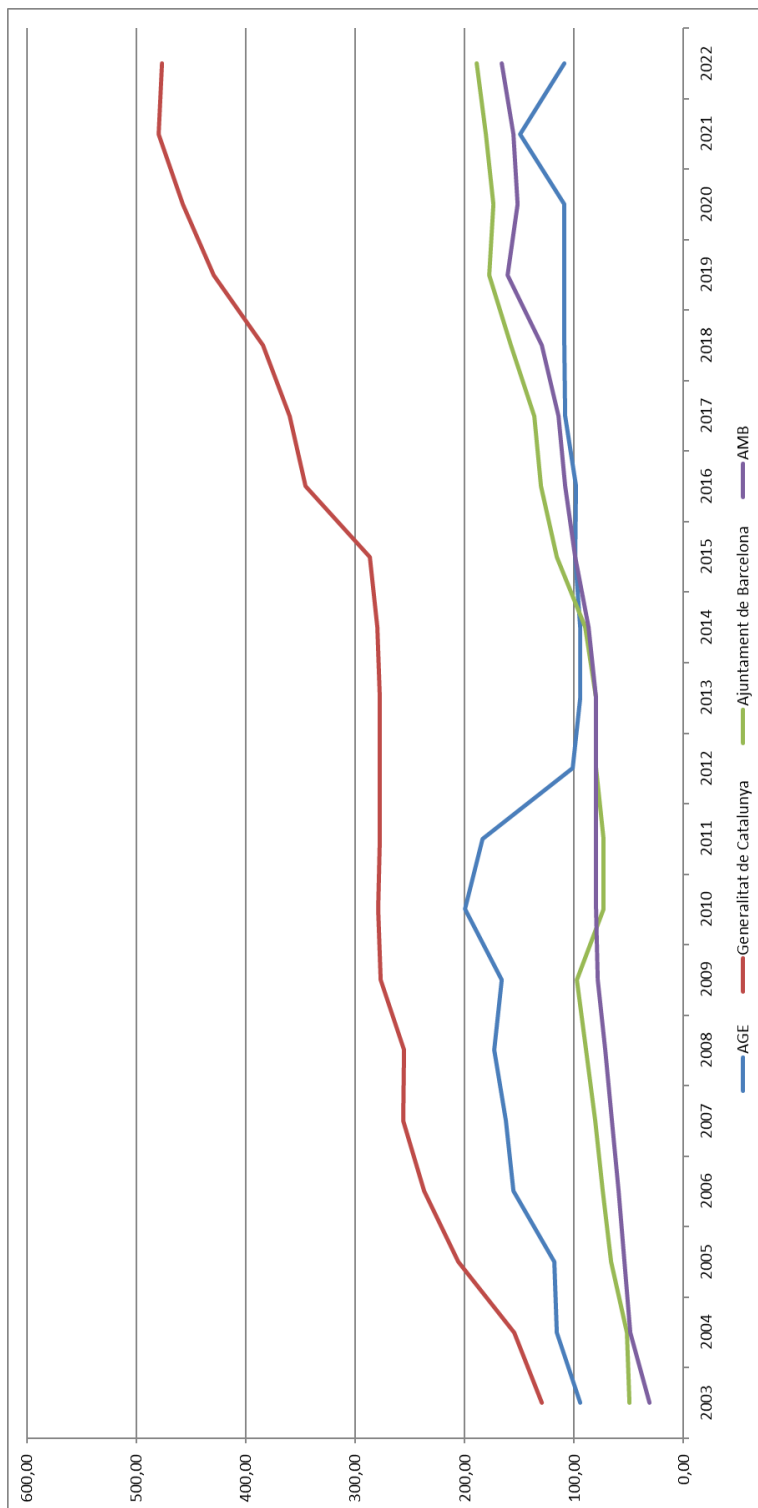
El 6 de novembre de 2014 es va signar el contracte de préstec sindicat per un import de 472,3 M€ i per un període de 17 anys, 2014-2031, amb carència de principal fins al 2017 i 15 anys d'amortització.

EVOLUCIÓ PRINCIPAL MAGNITUDS

Aportacions Administracions

Les principals fonts d'ingressos del sistema de transport són les aportacions de les administracions públiques i els ingressos via tarifa.

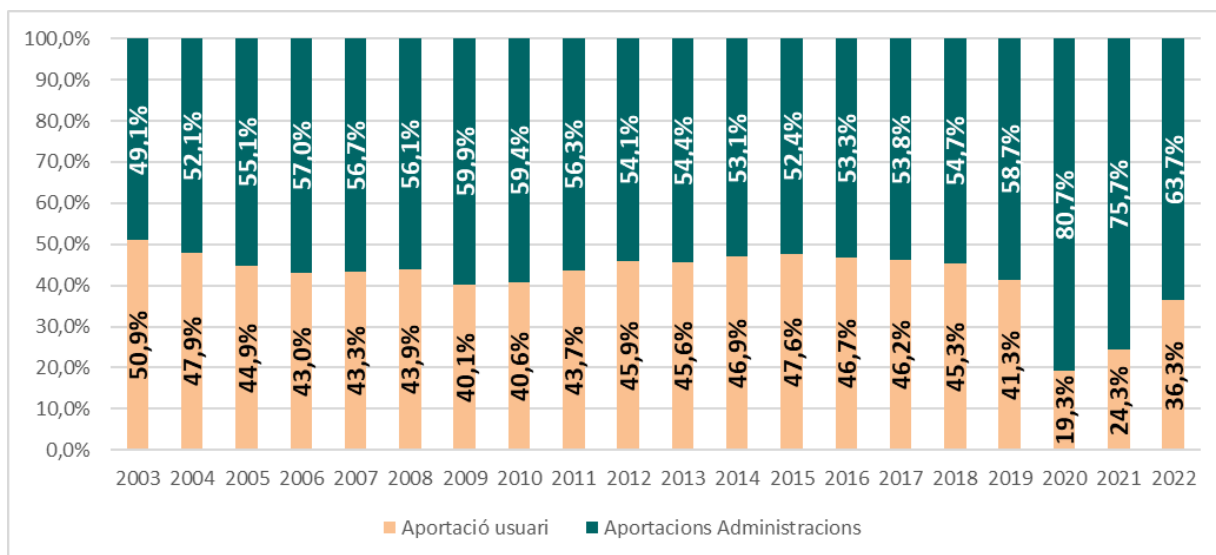
| Nifres en Milions € | CONTRACTE PROGRAMA | | | | | | | | | | | | PLA MARC | | | | | | | | | |
|----------------------------|--------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--|--|
| | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | | |
| AGE | 94,21 | 115,64 | 117,95 | 155,47 | 162,27 | 173,28 | 166,45 | 200,08 | 183,77 | 101,10 | 94,92 | 94,92 | 98,92 | 98,63 | 108,39 | 109,30 | 109,30 | 109,30 | 149,30 | 109,30 | | |
| Generalitat de Catalunya | 129,69 | 154,51 | 205,73 | 237,10 | 256,30 | 255,80 | 277,33 | 278,90 | 277,49 | 277,56 | 277,93 | 279,64 | 286,90 | 345,99 | 359,91 | 384,72 | 429,47 | 457,80 | 480,26 | 476,74 | | |
| Ajuntament de Barcelona | 49,51 | 51,99 | 66,00 | 73,63 | 80,99 | 89,09 | 98,01 | 72,89 | 72,89 | 80,17 | 80,17 | 90,17 | 115,63 | 130,56 | 136,63 | 157,59 | 177,52 | 174,03 | 180,80 | 189,44 | | |
| AMB | 31,36 | 48,84 | 53,98 | 59,40 | 65,34 | 71,87 | 78,79 | 79,87 | 79,87 | 79,87 | 79,87 | 86,87 | 99,44 | 108,35 | 114,42 | 129,70 | 160,75 | 152,11 | 155,52 | 166,46 | | |
| CONSIGNACIONS AA.PP | 304,76 | 370,97 | 443,66 | 525,60 | 564,90 | 590,05 | 620,57 | 631,74 | 614,02 | 538,70 | 532,90 | 551,61 | 600,89 | 683,54 | 719,35 | 781,31 | 877,04 | 893,24 | 965,89 | 941,94 | | |



Percentatge de cobertura

Per tal de calcular el percentatge de cobertura, cal tenir present els ingressos del sistema un cop descomptats els ingressos de Rodalies de Catalunya (RENFE) i de l'AMTU atès que en les subvencions dels operadors no es tenen present les subvencions rebudes per part de les altres Administracions.

Cal tenir present l'impacte CÒVID a l'any 2020 i 2021 i els descomptes del darrer quadrimestre del 2022 que ha afectat la taxa de cobertura de manera important, s'adjunta el quadre resum tenint present les aportacions rebudes del Fons Còvid.



Evolució de les tarifes de transport públic

Una de les variables clau en el transport públic són les tarifes, tal com s'observa en la gràfica adjunta fins a l'any 2014 l'evolució de la tarifa mitjana era positiva, a partir de l'any 2015, les Administracions públiques han apostat per una política tarifà on es redueix la tarifa mitjana.

| Títol / Tarifa mitjana | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2010 (1 juliol) | 2011 | 2012 | 2012 (1 set.) |
|-------------------------|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|----------|-----------------|----------|----------|---------------|
| T-10 1 zona (T-usual) | 5,80 € | 6,00 € | 6,30 € | 6,65 € | 6,90 € | 7,20 € | 7,70 € | 7,85 € | 7,95 € | 8,25 € | 9,25 € | 9,45 € |
| T-Mes 1 zona (T-casual) | 37,65 € | 38,80 € | 40,75 € | 42,75 € | 44,35 € | 46,25 € | 47,90 € | 48,85 € | 49,30 € | 51,00 € | 50,00 € | 50,95 € |
| T-Jove 1 zona | 88,00 € | 90,65 € | 95,20 € | 100,00 € | 104,00 € | 108,00 € | 112,00 € | 114,00 € | 115,00 € | 119,00 € | 100,00 € | 101,85 € |
| Δ % tarifa mitjana | 0,74% | 3,21% | 4,59% | 4,70% | 3,65% | 3,84% | 4,75% | 0,57% | 1,00% | 2,91% | 7,88% | 2,00% |

| Títol / Tarifa mitjana | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 (set-des) |
|-------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|---------|---------|----------------|
| T-10 1 zona (T-usual) | 9,80 € | 10,30 € | 9,95 € | 9,95 € | 9,95 € | 10,20 € | 10,20 € | 11,35 € | 11,35 € | 7,95 € |
| T-Mes 1 zona (T-casual) | 52,75 € | 52,75 € | 52,75 € | 52,75 € | 52,75 € | 54,00 € | 54,00 € | 40,00 € | 40,00 € | 20,00 € |
| T-Jove 1 zona | 105,00 € | 105,00 € | 105,00 € | 105,00 € | 105,00 € | 105,00 € | 105,00 € | 80,00 € | 80,00 € | 40,00 € |
| Δ % tarifa mitjana | 2,70% | 3,50% | -2,40% | -0,82% | -0,18% | 1,86% | -0,77% | 1,83% | 0,00% | 0,00% |

L'1 de juliol de 2010 es revisa l'IVA reduït passant del 7% al 8%. L'1 de setembre de 2012 es revisa l'IVA reduït passant del 8% al 10%.

Targeta T-16: va entrar en funcionament al setembre de 2009. L'any 2012 es va ampliar l'edat d'utilització fins els 13 anys (inclosos). L'any 2016 a'ha ampliat fins els 14 anys (inclosos) i a partir de 2017 s'amplia fins el 31 de desembre de l'any en que el menor fa 16 anys.

Targeta T-Jove: l'any 2010 es va ampliar l'edat d'utilització dels 21 als 25 anys.

Targetes FN/FM: l'any 2010 es crea la gamma de títols per a famílies nombroses i l'any 2011 s'amplia a les famílies monoparentals.

