



Metro



ALAMYS

GESTIÓN ECONÓMICO FINANCIERA

TMB

12^a Reunión Intermedia– Lisboa, 14-18 de Mayo de 2007

ÍNDICE

➤ Aspects a considerar en nuestra empresa de transporte público

- 1.1.- TMB empresa prestadora de servicios públicos
- 1.2.- El control público de las tarifas
- 1.3.- Acumulación de déficit y la carga financiera extraordinaria

➤ Marco Financiero 1980 - 2006

- 2.1.- 1980-1989: Un marco financiero inestable y la estrategia de reducción de gastos
- 2.2.- 1990-2006: Normalización del marco financiero, reducción de la deuda y continua mejora de la Cuenta de Resultados
- 2.3.- Cuadro de Financiación - TMB

➤ Entorno Institucional

- 3.1.- EMT
- 3.2.- ATM

➤ Evolución de la Cuenta de Resultados 1980 – 2006 TMB y METRO

- 4 - TMB
- 5 - METRO

➤ Conclusiones

1

ASPECTOS A CONSIDERAR EN NUESTRA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO

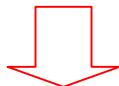
1.- ASPECTOS A CONSIDERAR EN NUESTRA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO

Debemos considerar tres aspectos básicos:

- 1.1.- La característica de servicio público que tiene TMB.**
- 1.2.- Las consecuencias de la aplicación de tarifas políticas.**
- 1.3.- El efecto financiero que se deriva de la acumulación de déficits no cubiertos.**

1.1.- TMB EMPRESA PRESTADORA DE SERVICIOS PÚBLICOS

- En las decisiones tomadas por los órganos de dirección de la empresa prima el servicio a la ciudad de Barcelona, y su ámbito metropolitano, por encima de los beneficios empresariales.



- Efecto económico negativo, las ampliaciones de la oferta, que se deben entender como beneficios económico-sociales, conllevan un aumento negativo más que proporcional del Margen de Explotación.
- Las mejoras en calidad y accesibilidad y compromisos de sostenibilidad, implican costes que no se corresponden con más ingresos.

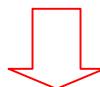
- Los puntos anteriores no excusan de que TMB debe hacer una correcta gestión económico-financiera. En muchas ocasiones esta gestión se ha dirigido más a la contención de gastos y a la minoración de los nuevos déficits (predeterminados por las actuaciones de la Administración) que a la expectativa de mejora de la Cuenta de Resultados (originada por estas actuaciones).

1.1.- TMB EMPRESA PRESTADORA DE SERVICIOS PÚBLICOS

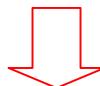
- En el análisis de una empresa de estas características no sólo se deben contemplar los datos en valor absoluto sino también:
 - La **eficiencia**, cuánto se gasta al transportar un viajero.
 - La **productividad**, cuánto cuesta producir un kilómetro.

1.2.- EL CONTROL PÚBLICO DE LAS TARIFAS

TMB está sujeta a la aplicación de **tarifas políticas**



Sus **ingresos dependen** de la fijación de precios por parte de la **Administración**, que **no cubren** los costes del servicio.



Los **déficits** generados deben ser **cubiertos** por la Administración, para así **conseguir el equilibrio** en la Cuenta de Resultados.

La decisión de qué Administraciones y en qué % tenían que aportar estas subvenciones, ha sido objeto de discusión desde la constitución de los Ayuntamientos democráticos hasta la actualidad.

1.3.- ACUMULACIÓN DE DÉFICIT Y LA CARGA FINANCIERA EXTRAORDINARIA

- Período de **no cobertura del déficit** por parte de las Administraciones.
- **Incapacidad presupuestaria** de TMB para cubrir su propio déficit.



- Utilización del **endeudamiento** para cubrir las necesidades de tesorería durante 15 años (hasta 1993).



- **Efecto bola de nieve:** + endeudamiento + intereses =  déficit



Imagen de TMB: empresa con pérdidas. Hecho que impide apreciar la verdadera gestión efectuada en la empresa durante los últimos 25 años.

2

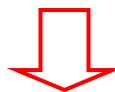
MARCO FINANCIERO 1980-2006

2.1.- 1980-1989: Un marco financiero inestable y la estrategia de reducción de gastos

- La estructura de financiación de los **años 70** estaba basada en **subvenciones directas** por parte del Ayuntamiento de Barcelona, éstas eran insuficientes para cubrir el presupuesto de la empresa.
- Estos déficits se incorporaban al déficit municipal que era **liquidado** anualmente **por el Estado**.
- **1983** **incorporación** de Metro en los **Presupuestos Generales del Estado**. El problema seguía existiendo en TB.
- **1984** Metro inicia la elaboración del primer **Contrato Programa** con el Estado (1984-1989), del que **TB queda excluida** al no estar contemplada legalmente las subvenciones a empresas de autobuses.
- **1988** **el Estado** acepta **subvencionar** los déficits de las empresas de autobuses (**TB**) mediante Contratos Programa.

2.1.- 1980-1989: Un marco financiero inestable y la estrategia de reducción de gastos

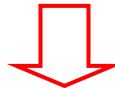
- ❑ A pesar de la falta de recursos TMB empieza un programa de inversiones que duraría del 1986-1989. Inversiones principalmente destinadas:
 - Instalaciones de aire acondicionado para los metros antiguos.
 - Nuevos trenes y autobuses.
- ❑ El **importe** de las inversiones ascendió a **200 millones de €** y se **financió** con operaciones de *leasing*.



- ❑ ▲ del endeudamiento hasta llegar a los 511 millones de € en 1989.
- ❑ ▲ de los gastos financieros hasta los 95 millones de € (constantes 2006).

2.1.- 1980-1989: Un marco financiero inestable y la estrategia de reducción de gastos

- ❑ Aplicación de una **estrategia de reducción de costes** muy importante.



42% Gastos Directos de Explotación

475 millones € en 1980 274 millones € en 1989

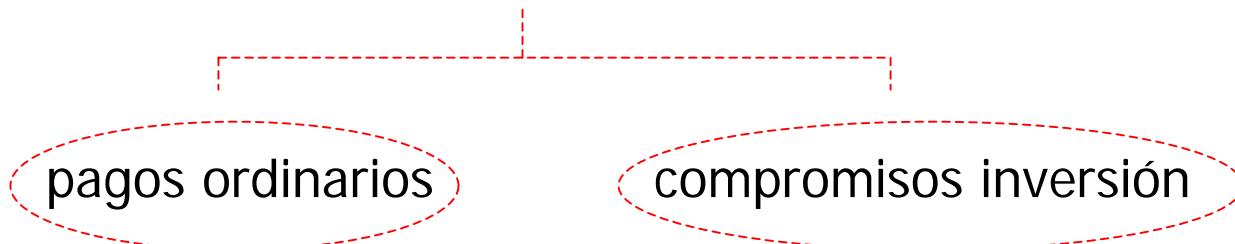
(en € constantes 2006)

2.2.- 1990-2006: Normalización del marco financiero, reducción de la deuda y continua mejora Cuenta Resultados

- ❑ Firma del **primer Contrato Programa** para Metro y TB 1990-1993
 - participa Estado, Ayuntamiento de Barcelona y EMT
- ❑ Las **subvenciones** se recibieron con mucho **retraso**



+ **endeudamiento** para cubrir:



2.2.- 1990-2006: Normalización del marco financiero, reducción de la deuda y continua mejora Cuenta Resultados

- ❑ Firma del **segundo Contrato Programa** 1994-1997, en el que inicia su participación la Generalitat de Cataluña. Se firma un acuerdo marco para la creación de la autoridad única del transporte (ATM).
- ❑ Representó la culminación del proceso de **definición del marco financiero** que normaliza:
 - **Cobertura de las necesidades corrientes** de explotación y de inversión.
 - Proceso reestructuración y disminución del endeudamiento mediante un **plan de saneamiento de la deuda** en 15 años (termina en el 2009).
- ❑ La Ley 30/95 reguló los Planes y Fondos de Pensiones y llevó a TMB a:
 - Explicitar el coste global de los compromisos asumidos por pensiones.
 - Materializar este coste en un Fondo externalizado.
- ❑ En este Contrato Programa se establecieron las aportaciones anuales que debían realizar las Administraciones (período 2000-2012) en concepto de Sistema Complementario de Pensiones.

2.2.- 1990-2006: Normalización del marco financiero, reducción de la deuda y continua mejora Cuenta Resultados

Contrato Programa 1998-2001 (En 2001 Sistema Tarifario Integrado: tarifa única y despenalización del transbordo entre los diferentes modos de transporte de la ciudad)

Contrato Programa 2002-2004

→ **Contratos Programa:**

- Se firma el Contrato Programa entre la Administración General del Estado (AGE) y la Autoritat del Transport Metropolità (ATM), que es la Autoridad única del Transporte.

- La ATM firma un Contrato Programa con los distintos operadores, entre ellos TMB.

→ Los **compromisos** recogidos en el Contrato Programa quedan **soportados** por las **consignaciones anuales en los presupuestos** de las Administraciones.

El **seguimiento** de los Contratos Programa se realiza **trimestralmente** entre las partes firmantes, tanto a **nivel económico** como a nivel de **oferta, demanda y calidad del servicio**.

2.2.- 1990-2006: Normalización del marco financiero, reducción de la deuda y continua mejora Cuenta Resultados

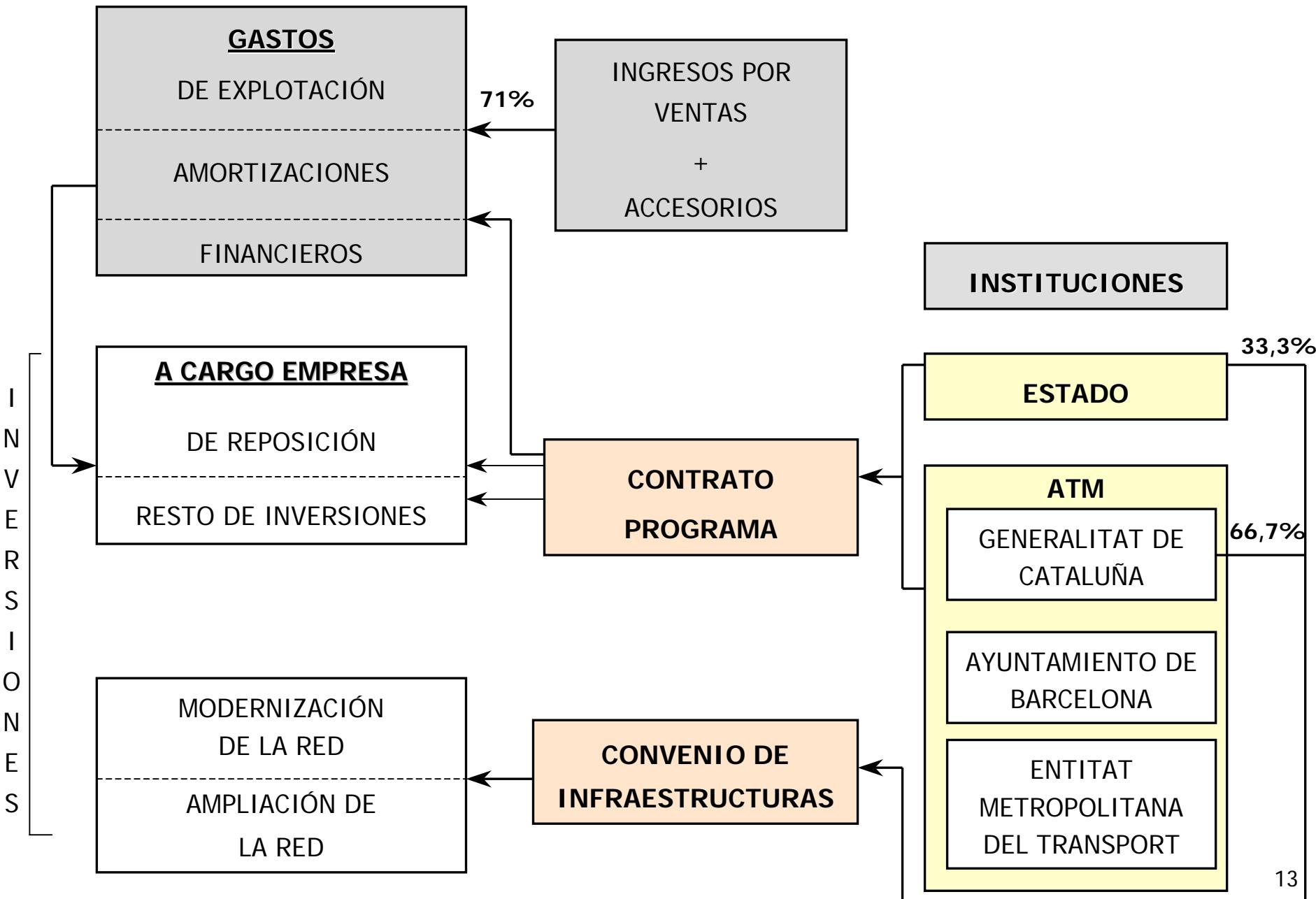
- ❑ Contrato Programa 2005-2006
- ❑ Contrato Programa 2007-2010 (en proceso de negociación)

El esfuerzo de las administraciones para subvencionar el servicio de transporte público metropolitano ha experimentado un destacado incremento:

- CP 1998-2001: aportación media anual de 254 M€
- CP 2002-2004: aportación media anual de 386 M€ (Δ respecto 98-01 = 52%)
- CP 2005-2006: aportación media anual de 488 M€ (Δ respecto 98-01 = 92%)



2.3.- CUADRO DE FINANCIACIÓN - TMB

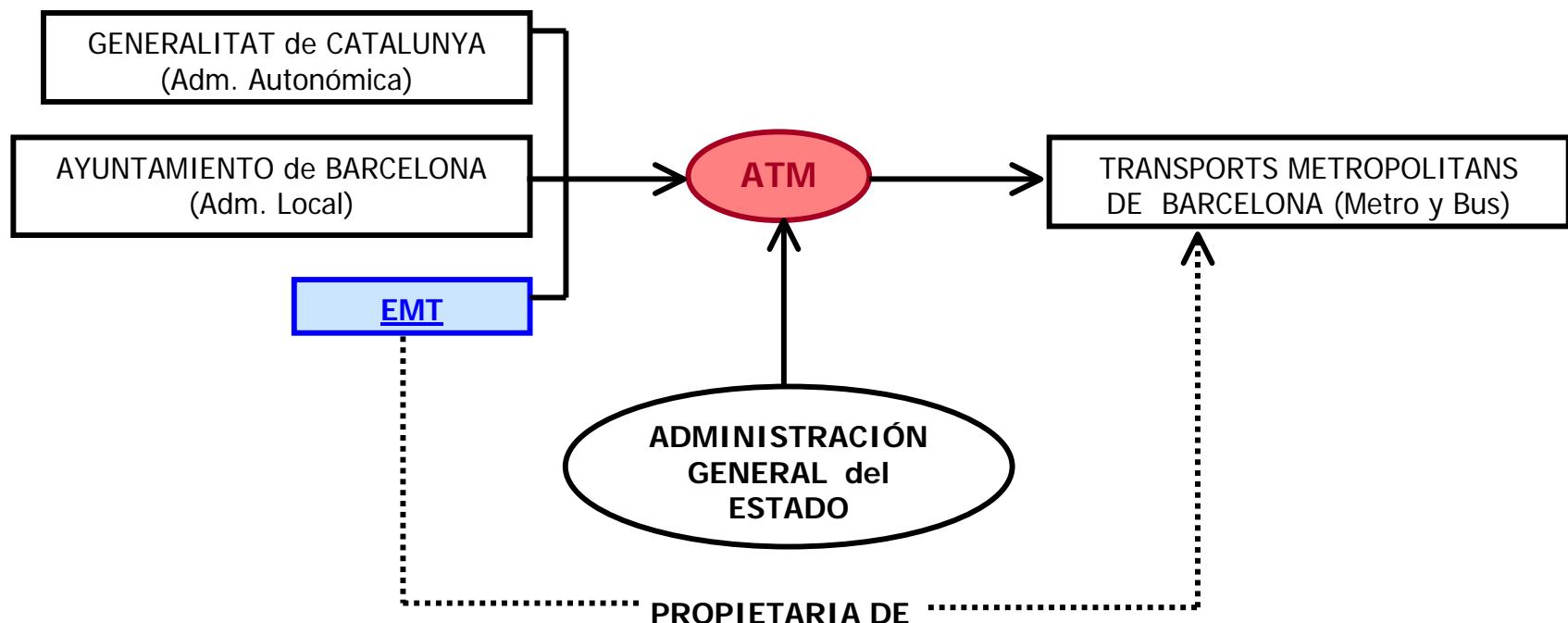


3

ENTORNO INSTITUCIONAL

3.- ENTORNO INSTITUCIONAL

- El entorno institucional viene marcado por las relaciones con las Instituciones con responsabilidad en el ámbito del transporte en Barcelona:
 - Administración Local
 - Administración Autonómica
 - Administración Central
 - Autoridad del Transporte Metropolitano (ATM)



3.1.- ENTORNO INSTITUCIONAL - EMT

EMT:

- Ente local formado por 18 municipios del área metropolitana.
- Es propietaria de las acciones de Ferrocarril Metropolità de Barcelona (metro) y de Transports de Barcelona (autobuses).
- Es el máximo órgano rector que determina la línea de actuación de la empresa.
- **Función:** Ordenar, gestionar, planificar y coordinar los servicios del transporte público de viajeros regulares y discretionales. Esto incluye el otorgamiento de las concesiones de los servicios.
- **Consejo Metropolitano (Consejo de Administración):** compuesto por 34 representantes escogidos por los municipios que integran la EMT.

Distribución según municipios:

- 11 representantes de Barcelona
- 3 representantes de cada municipio con más de 100.000 habitantes
- 1 representante para el resto de municipios

3.2.- ENTORNO INSTITUCIONAL - ATM

ATM:

- La Autoritat del Transport Metropolità se constituye el 19 de marzo de 1997.
- Es un Consorcio ínter administrativo de carácter voluntario en el que participan:
 - Generalitat de Cataluña (51%)
 - Ayuntamiento de Barcelona (25%)
 - Entitat del Transport Metropolità (EMT) (24%)
- Y en el que se pueden adherir todas las administraciones titulares de servicios públicos de transporte colectivo de la región metropolitana de Barcelona.
- **Funciones principales:**
 - Planificación de las infraestructuras del transporte público
 - Planificación del servicio y elaboración y aprobación de un marco tarifario común.
 - Concertación de acuerdos de financiación con administraciones públicas.

4

EVOLUCIÓN DE LA CUENTA DE RESULTADOS DE TMB (METRO I BUS)

1980-2006

4.- EVOLUCIÓN DE LA CUENTA DE RESULTADOS 1980-2006

	2006	1980	Diferencia	
			Importe	%
Ingresos	302.380	188.028	114.352	61%
Gastos de Explotación	426.546	474.756	-48.210	-10%
RESULTADO BRUTO ACTIVIDAD	-124.166	-286.727	162.561	-57%
Amortizaciones	45.813	20.795	25.018	120%
RESULTADO NETO ACTIVIDAD	-169.979	-307.523	137.544	-45%
Clases Pasivas	0	21.029	-21.029	-100%
Resultados Extraordinarios	3.832	-27.088	30.920	-114%
Gastos Financieros	16.240	21.990	-5.750	-26%
RESULTADO NETO ANTES DE SUBVENCIONES	-182.387	-377.630	195.243	-52%

(en miles de euros constantes año 2006)

- **↓ Gastos Explotación en un 10%:** de 475 millones € en 1980 a 427 millones € en el 2006.
- **↓ Margen Bruto** (negativo) **57%:** de 287 millones € en 1980 a 124 millones € en el 2006.
- **↓ Gastos financieros:** los gastos financieros pasan de 89 millones € en 1994 (endeudamiento muy elevado) a 16 millones € en el 2006, lo que supone una disminución del 82%.

En resumen: se han reducido en 195 millones de € las aportaciones de las Administraciones en concepto de Cobertura de la Cuenta de Resultados.

4.1.- EVOLUCIÓN 1980-2006 DE LA CUENTA DE RESULTADOS por 1000 VIAJEROS TRANSPORTADOS

EFICIENCIA

	2006	1980	Diferencia	
			Importe	%
Ingresos	539	346	193	56%
Gastos de Explotación	760	874	-114	-13%
RESULTADO BRUTO ACTIVIDAD	-221	-528	306	-58%
Amortizaciones	82	38	43	113%
RESULTADO NETO ACTIVIDAD	-303	-566	263	-46%
Clases Pasivas	0	39	-39	-100%
Resultados Extraordinarios	7	-50	57	-114%
Gastos Financieros	29	40	-12	-28%
RESULTADO NETO ANTES DE SUBVENCIONES	-325	-695	370	-53%

(en euros constantes año 2006)

- ↓ **Gastos Explotación** por viajero transportado en un **13 %**.
- ↓ **Margen Bruto por 1000 viajeros** (negativo) **58%**: de 528 € en 1980 a 221 € en el 2006.
- **disminución del 58%** en las **subvenciones** a aportar por las Administraciones.

En resumen: Las subvenciones públicas relacionadas directamente con la gestión de la empresa se han reducido en casi 3/5 partes.

4.2.- EVOLUCIÓN 1980-2006 DE LA CUENTA DE RESULTADOS por 1000 COCHES -KMS ÚTILES RECORRIDOS

PRODUCTIVIDAD

	2006	1980	Diferencia	
			Importe	%
Ingresos	2.736	2.342	394	17%
Gastos de Explotación	3.860	5.913	-2.054	-35%
RESULTADO BRUTO ACTIVIDAD	-1.123	-3.571	2.448	-69%
Amortizaciones	415	259	156	60%
RESULTADO NETO ACTIVIDAD	-1.538	-3.830	2.292	-60%
Clases Pasivas	0	262	-262	-100%
Resultados Extraordinarios	35	-337	372	-110%
Gastos Financieros	147	274	-127	-46%
RESULTADO NETO ANTES DE SUBVENCIONES	-1.650	-4.703	3.053	-65%

(en euros constantes año 2006)

 **Margen Bruto por 1.000 km útiles recorridos (negativo) 69%:**
de 3. 571 € en 1980 a 1.123 € en el 2006.

En resumen: Considerable incremento de la productividad.

5

EVOLUCIÓN DE LA CUENTA DE RESULTADOS DE METRO

1980-2006

5.- EVOLUCIÓN DE LA CUENTA DE RESULTADOS 1980-2006

	2006	1980	Diferencia	
			Importe	%
Ingresos	187.518	72.138	115.380	160%
Gastos de Explotación	210.991	152.082	58.909	39%
RESULTADO BRUTO ACTIVIDAD	-23.473	-79.944	56.471	-71%
Amortizaciones	32.590	12.684	19.906	157%
RESULTADO NETO ACTIVIDAD	-56.063	-92.628	36.565	-39%
Clases Pasivas	0	10.056	-10.056	-100%
Resultados Extraordinarios	2.934	-16.023	18.957	-118%
Gastos Financieros	4.963	13.553	-8.590	-63%
RESULTADO NETO ANTES DE SUBVENCIONES	-58.092	-132.260	74.168	-56%

(en miles de euros constantes año 2006)

- **↑ Ingresos en un 160%:** de 72 millones € en 1980 a 188 en 2006.
- **↑ Gastos Explotación en un 39%:** de 152 millones € en 1980 a 210 millones € en el 2006.
- **↓ Margen Bruto** (negativo) **71%:** de 80 millones € en 1980 a 23 millones € en el 2006.
- **↓ Gastos financieros:** los gastos financieros pasan de 52 millones € en 1993 (endeudamiento muy elevado) a 5 millones € en el 2006, lo que supone una disminución del 90%.

En resumen: se han reducido en 74 millones de € las aportaciones de las Administraciones en concepto de Cobertura de la Cuenta de Resultados.

5.1.- EVOLUCIÓN 1980-2006 DE LA CUENTA DE RESULTADOS por 1000 VIAJEROS TRANSPORTADOS

EFICIENCIA

	2006	1980	Diferencia	
			Importe	%
Ingresos	531	289	241	84%
Gastos de Explotación	597	610	-12	-2%
RESULTADO BRUTO ACTIVIDAD	-66	-320	254	-79%
Amortizaciones	92	51	41	81%
RESULTADO NETO ACTIVIDAD	-159	-371	213	-57%
Clases Pasivas	0	40	-40	-100%
Resultados Extraordinarios	8	-64	73	-113%
Gastos Financieros	14	54	-40	-74%
RESULTADO NETO ANTES DE SUBVENCIONES	-164	-530	366	-69%

(en euros constantes año 2006)

- **↑ Ingresos en un 84%:** de 289 millones € en 1980 a 531 M € en 2006.
- **↓ Gastos Explotación** por viajero transportado en un 2 % .
- **↓ Margen Bruto por 1000 viajeros** (negativo) 79%: de 320 € en 1980 a 66 € en el 2006.
- **disminución del 79%** en las **subvenciones** a aportar por las Administraciones.

En resumen: Las subvenciones públicas relacionadas directamente con la gestión de la empresa se han reducido en casi 4/5 partes.

5.2.- EVOLUCIÓN 1980-2006 DE LA CUENTA DE RESULTADOS por 1000 COCHES -KMS ÚTILES RECORRIDOS

PRODUCTIVIDAD

	2006	1980	Diferencia	
			Importe	%
Ingresos	2.739	2.350	389	17%
Gastos de Explotación	3.082	4.954	-1.872	-38%
RESULTADO BRUTO ACTIVIDAD	-343	-2.604	2.261	-87%
Amortizaciones	476	413	63	15%
RESULTADO NETO ACTIVIDAD	-819	-3.017	2.198	-73%
Clases Pasivas	0	328	-328	-100%
Resultados Extraordinarios	43	-522	565	-108%
Gastos Financieros	72	441	-369	-84%
RESULTADO NETO ANTES DE SUBVENCIONES	-849	-4.308	3.460	-80%

(en euros constantes año 2006)

 **Margen Bruto por 1.000 km útiles recorridos (negativo) 87%:**
de 2.604 € en 1980 a 343 € en el 2006.

En resumen: Considerable incremento de la productividad.

6

CONCLUSIONES

6.- CONCLUSIONES:

- La única manera de **evaluar la gestión global** de la dirección de TMB es **a través** del análisis del **Resultado Bruto de Explotación** (sin tener en cuenta los gastos financieros ni el resto de conceptos).
- Así, desde 1980 hasta el 2006 se ha llevado a cabo una **reducción del déficit de explotación del 57% en TMB y del 71% en Metro.**
- **No haría falta ninguna subvención** por parte de las Administraciones, en concepto de necesidades de explotación, **si los ingresos por viajero aumentaran en 22 céntimos de euro para el conjunto de TMB. Metro supera en 7 céntimos sus necesidades de explotación por viajero.**
- Remarcando la importancia de la **firma de los sucesivos Contratos Programa** ya que proporciona un **marco estable financiero** a la empresa.
- Esta situación, aporta confianza y seguridad a nuestra empresa ante su futuro en tanto que empresa operadora de transporte y posibilita una planificación financiera y económica a largo plazo.