



Asociación Latinoamericana  
de  
Metros y Subterráneos

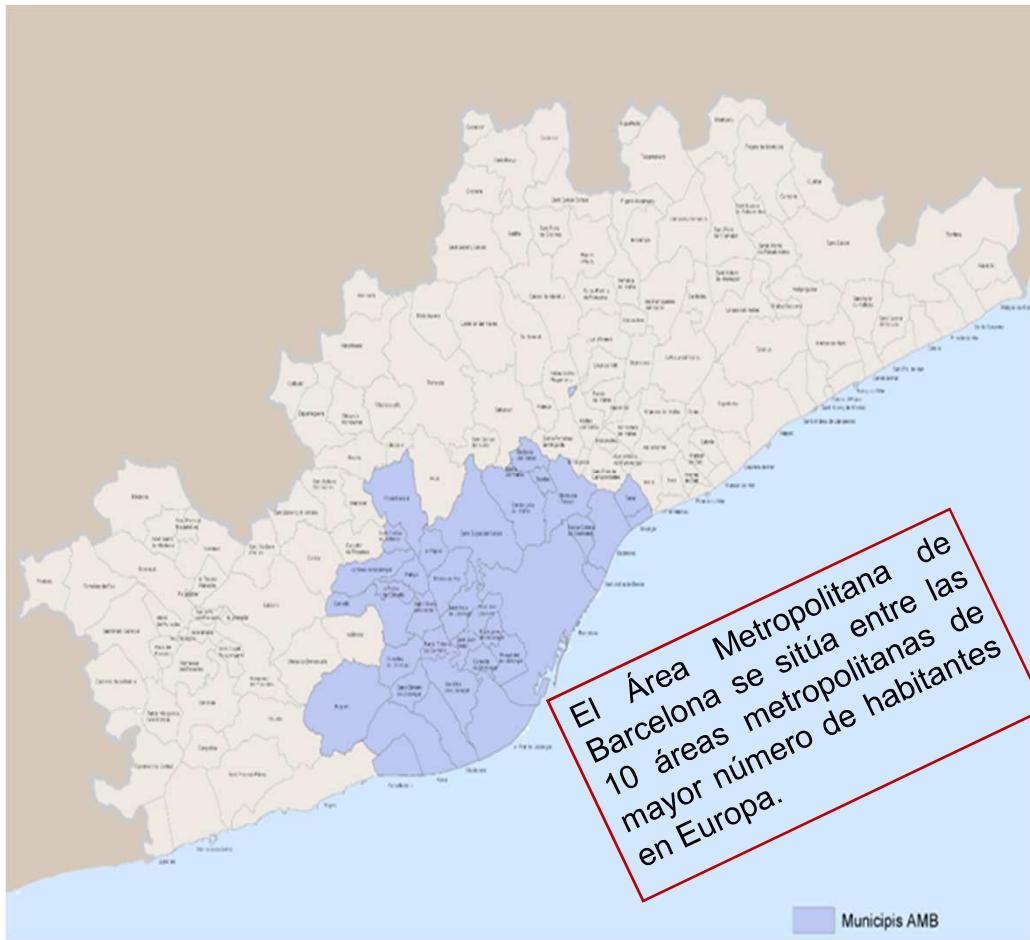
# COMITÉ DE GESTIÓN

## LA IMPORTANCIA DE LA FINANCIACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO

8 de junio de 2023

# Entorno de TMB

**Ámbito de actuación:** La Región Metropolitana de Barcelona (RMB) es el área más densamente poblada y supone cerca del 67% de la población de Cataluña.



2

Ámbito STI-ATM:

346 municipios y 5,9 millones de habitantes

Región Metropolitana de Barcelona:

160 municipios y 5,2 millones de habitantes

Área Metropolitana de Barcelona

36 municipios y 3,3 millones de habitantes

Ciudad de Barcelona:

100 km<sup>2</sup>

1,6 millones de habitantes

## AUTORIDAD ÚNICA DEL TRANSPORTE: AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

Consorcio interadministrativo creado para la coordinación del transporte público en la región metropolitana de Barcelona, y está formado por las Administraciones titulares de servicios de transporte en este ámbito:

- Generalitat de Catalunya (Gobierno regional): 51%
- Administración local: 49%
  - Ayuntamiento de Barcelona
  - Área Metropolitana de Barcelona
  - Ayuntamientos con servicio de transporte urbano.

- **La existencia de una Autoridad de Transporte es esencial para un buen funcionamiento del sistema de Transporte Público:**
  - ✓ Las Administraciones que la componen renuncian a sus competencias en materia de transporte, por tanto, están obligadas a un consenso político para tomar decisiones importantes.
  - ✓ El operador de transporte tienen un único interlocutor, y la financiación proviene de una única Administración.
  - ✓ Su existencia permite la integración física i tarifaria de las diferentes redes de transporte de su ámbito, con el consiguiente beneficio para el ciudadano.

# Datos básicos de Bus y Metro 2022

METRO	BUS
8 Líneas de Metro	103 Líneas de Bus
165 Núm. de estaciones	2.619 Núm. de paradas
125,4 Km. de red	839,21 Km. de red (221,8 km carril bus)
18 Núm. de trenes	1.132 Núm. de buses
165 Trenes en hora punta	907 Buses en hora punta
102,3 Millones de km recorridos	41,4 Millones de km recorridos
371,7 viajeros (millones) <i>90% sobre viajeros 2019</i>	178,1 viajeros (millones) <i>83% sobre viajeros 2019</i>
3.991 Plantilla a 31/12/2022	4.674 Plantilla a 31/12/2022

**DAMOS SERVICIO A 11 MUNICIPIOS, 2,6 millones de habitantes, 226,2 km<sup>2</sup>**

**VALIDACIONES de TMB respecto STI: 60%**

**SUBVENCIONES de TMB respecto STI: 61%**

# Financiación general del Sistema de Transporte Público

Históricamente, el precio del transporte público ha sido un precio “social”, no llegando a cubrir el coste real del sistema de transporte.

Además, las Administraciones Públicas realizan actuaciones de promoción del uso del transporte público a través de la creación de títulos “sociales” o bonificados: por ejemplo la Tarjeta Rosa gratis para jubilados con un cierto nivel de renta, la tarjeta T-16 (título gratuito para menores de 16 años), abonos con descuentos para jóvenes, parados, familias numerosas o monoparentales, etc.

TMB está sujeta a la aplicación de tarifas políticas



Sus **ingresos tarifarios dependen** de la fijación de precios por parte de la **Administración**, que no cubren el coste del servicio.



**La diferencia entre los ingresos y los gastos** tienen que ser **cubiertos** por la Administración, para poder conseguir el **equilibrio necesario** en la Cuenta de Resultados.

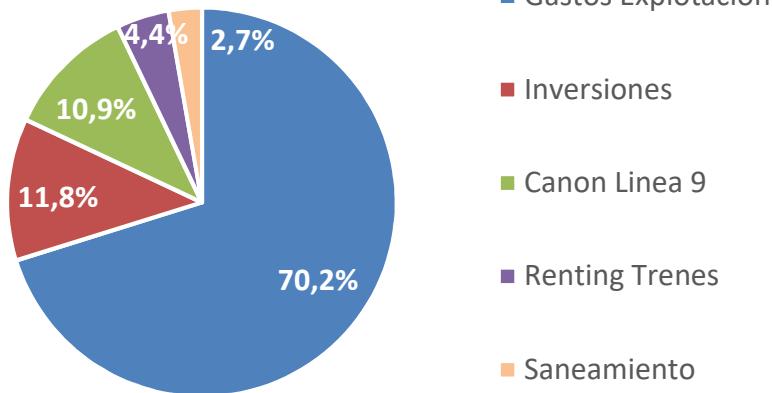
el 26,5% de los títulos que se utilizan en TMB son gratuitos o bonificados



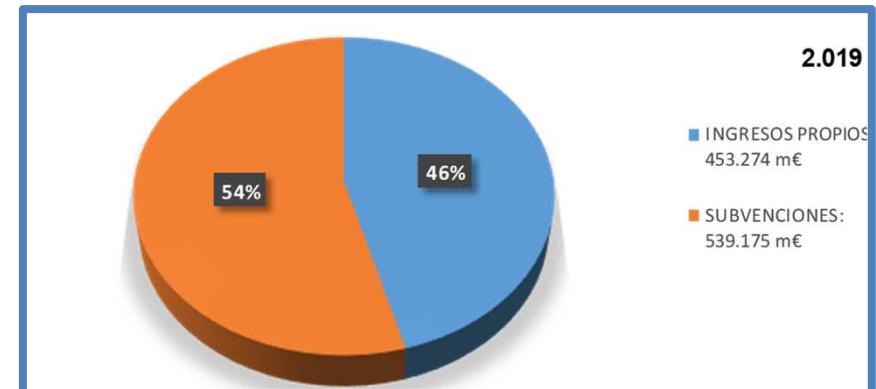
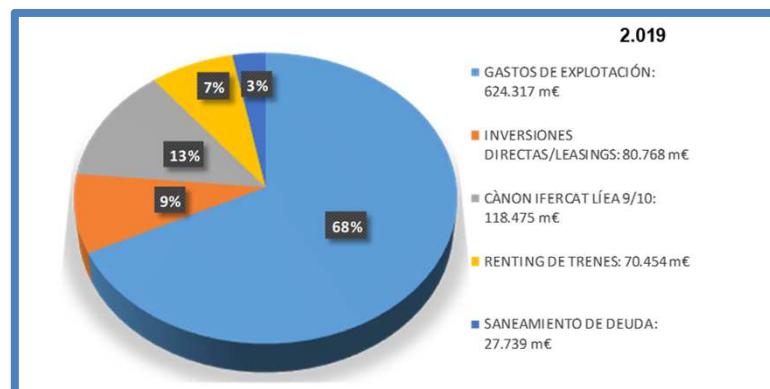
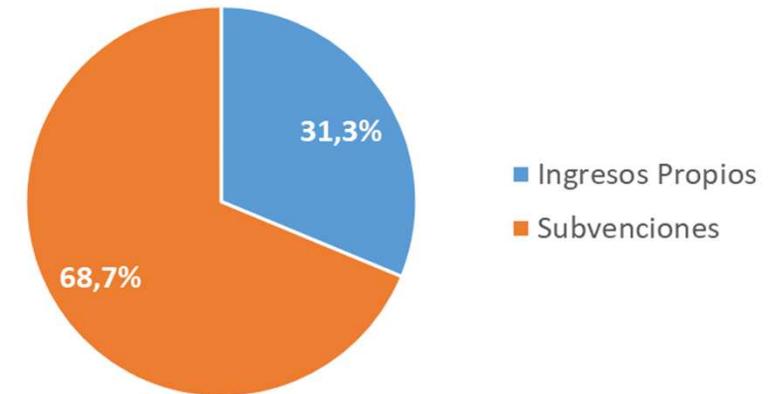
# Datos de TMB

**TMB 2022 Presupuesto Ejecutado: 1.115 Millones €**

## APLICACIÓN DE LOS RECURSOS



## ORIGEN DE LOS RECURSOS



El 17/02/2014 se firmó, por la Generalitat de Catalunya, el Ayuntamiento de Barcelona y el Área Metropolitana de Barcelona, el Pacto Metropolitano para la financiación del sistema de transporte público gestionado por la ATM. Entre otras cuestiones, se pactó que *las aportaciones de los usuarios vía tarifas no superarán el 50% del coste total del sistema*.

# Impactos extraordinarios en las necesidades de TMB, de 2019 a 2022

(en miles de euros)

	2019	% S/TOTAL	2020	% S/TOTAL	2021	% S/TOTAL	2022	% S/TOTAL
PRESUPUESTO TOTAL TMB - REAL	992.449		954.082		998.008		1.115.373	
SUBVENCIONES RECIBIDAS	539.175	54%	719.359	75%	713.917	72%	760.453	68%
IMPACTO ECONÓMICO COVID			245.166	26%	195.450	20%		
IMPACTO ECONÓMICO REDUCCIÓN INGRESOS					66.013	6%		
IMPACTO SOBRECOSTE DE LA ENERGIA/CARBURANTES					59.483	5%		
IMPACTO BAJADA PRECIOS TITULOS INTEGRADOS					44.100	4%		

Total Impactos en 2022 = 169,6 Millones €

## El papel de nuestras Administraciones, tras la pandemia

**LA ACTUACIÓN DE LAS AA.PP, EN 2020 y 2021, ASEGURÓ  
COMPENSACIONES AL SISTEMA DE TRANSPORTE POR EL EFECTO DE LA  
PANDEMIA**

**AL TRANSPORTE PÚBLICO LA FINANCIACIÓN, EN UN MOMENTO EN QUE LOS  
INGRESOS TARIFARIOS LLEGARON A CAER MÁS DEL 90% (año 2020)**

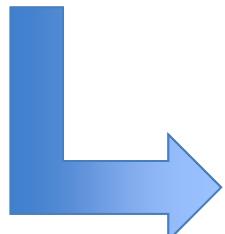
**ES UN MENSAJE CLARO AL  
SISTEMA FINANCIERO, DE PLENO  
SOPORTE AL TRANSPORTE PÚBLICO**

**EN EL AÑO 2022 SE HAN RECIBIDO COMPENSACIONES DE LAS AA.PP POR  
LA DISMINUCIÓN DEL PRECIO DE LOS TITULOS INTEGRADOS, PERO NO SE  
HAN ESTABLECIDO AYUDAS DIRECTAS FINALISTAS POR EL IMPACTO DEL  
SOBRECOSTE DE LA ENERGIA Y POR EL HECHO DE NO HABER AUN  
ALCANZADO LA DEMANDA A NIVEL PREPANDEMIA (2019)**

En el año 2022 las necesidades de TMB de 2022 han sido superiores a las aportaciones (subvenciones) por importe de 102 M€. La ATM aprobó elaborar un plan de financiación de las necesidades no cubiertas durante el periodo 2023-2028, pendiente de concretar.

## Cómo estamos en 2023:

- La demanda acumulada hasta mayo de 2023 esta ya a niveles de pre-pandemia (2019).
- El sobrecoste de la energía y carburantes que hubo en 2022 esta disminuyendo, pero aun hay incógnitas hasta final de año (la guerra de Ucrania continua).
- Las AA.PP han decidido prorrogar la reducción de precios del 50% de la mayoría de títulos integrados durante el año 2023. El impacto estimado en TMB, para todo el año, seria de unos menores ingresos de 120 M€.



Todo ello supone más necesidad de subvenciones, un mayor esfuerzo de las Administraciones, si no se repercute en el precio del billete



## Fondos Europeos “Next Generation”, procedentes del mecanismos para la recuperación y resiliencia (MRR) aprobados:

- Convocatoria 2021 para el Impulso de Zonas de Bajas Emisiones – Entidades locales (Ministerio de Transportes del Gobierno de España): 40,5 Millones € (para compra de buses eléctricos y procesos de digitalización en Bus y Metro), de una inversión total de 82 M€.
- Convocatoria 2022 para el Impulso de Zonas de Bajas Emisiones – Entidades locales (Ministerio de Transportes del Gobierno de España, resolución provisional): 21,2 Millones € (ayudas concedidas) y 6 Millones € (en lista de espera), de una inversión total de 68 M€.
- Impulso de Zonas de Bajas Emisiones – Comunidades Autónomas (Ministerio de Transportes del Gobierno de España): a través de la Generalitat de Catalunya, 25,4 Millones € para la adquisición de 4 trenes para el Metro de Barcelona y 15 M€ para renovación de infraestructura de vía en la L5.
- Convocatoria 2021 de programa de incentivos a proyectos singulares en movilidad eléctrica (Ministerio de Transición Ecológica del Gobierno de España): 3,5 Millones € (recuperadores de energía, fotovoltaicas y cargadores eléctricos para Metro; sistema inteligente de gestión de carga de buses), de una inversión total de 9 M€.

## Situación en 2023

- Las necesidades de TMB se recogen en los Contratos Programa que firma la Autoridad del Transporte (ATM) con TMB.
- TMB ha hecho una revisión de las inversiones para definir las prioridades y aplazar aquellas que no son prioritarias y ajustar los gastos de explotación en la medida de lo posible.
- En estos momentos aún no está aprobado el Contrato Programa 2023. Se estableció que la vigencia sería cuatrienal, pero desde el 2018 se están aprobando Contratos Programas anuales, y la ATM autoriza expresamente inversiones en flota de Bus y Metro que tienen un impacto plurianual.
- TMB recibe un importe mensual a cuenta del Contrato Programa 2023, en espera de su aprobación.
- Los desajustes en la tesorería se cubren con pólizas de crédito a corto plazo. TMB cumple con sus compromisos de pago con Administraciones, proveedores y empleados.

# Los operadores necesitamos ser escuchados

1. A través de nuestras Autoridades de Transporte
2. A través de las asociaciones de Transporte en las que participamos (UITP, ALAMYS, ATUC (Asociación de Transporte Urbano Colectivo de España)).
3. Para los operadores que cobramos un precio “social” es importante recibir fondos pero aún es más importante que las Administraciones reconozcan las necesidades de gasto e inversión que tenemos, porque sirve de garantía para las entidades financieras que nos financian.
4. Necesitamos mecanismos de respuesta rápida de los Gobiernos en situaciones extraordinarias (crisis económicas, sanitarias, impactos en precios de la energía, de los suministros,...). En definitiva, el reconocimiento de las necesidades de financiación producidas por factores exógenos a la gestión que realiza la empresa.
5. Necesitamos Contratos Programa cuatrieniales y necesitamos automatismos en caso de situaciones extraordinarias.
6. Ley de financiación del Transporte Público.

**Director de Control de Gestión, Presupuestos y  
Auditoria Interna de TMB**

Lluís Rams Riera

**Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA**

**Transports de Barcelona, SA**

Tel. + 34 93 298 71 73

+ 34 608 06 22 78

[lrams@tmb.cat](mailto:lrams@tmb.cat)