**MEMORIA PRESUPUESTO EJERCICIO ECONOMICO 2016.**

**octubre 2015**

**0. ANTECEDENTES.**

La presente memoria es el documento esencial justificativo que valora y determina el Presupuesto de Guaguas Municipales, S. A. (en adelante GM) para el ejercicio económico 2016.

La misma se estructura en diferentes apartados que parten de los objetivos que la empresa se ha propuesto alcanzar durante dicho ejercicio, y las principales actuaciones que se hacen necesarias para lograrlos.

Una vez definidos los objetivos y principales actuaciones, que han servido de base para confeccionar nuestra proyección de Estados Contables, pasaremos a explicar la razonabilidad de las principales partidas que los componen, básicamente ingresos, gastos e inversiones.

**1. PRINCIPALES OBJETIVOS Y ACTUACIONES PARA EL EJERCICIO 2016.**

En consonancia con los ejercicios anteriores los objetivos instrumentales que nos hemos trazado para el ejercicio 2016, sirven al mismo propósito que los que nos habíamos marcado en años anteriores, que no es otro que continuar en la senda de transformar la empresa en un instrumento que sirva eficaz y eficientemente al propósito que origino su creación que no es otro que la prestación de un servicio de transporte público de calidad, orientado a la resolución de las necesidades de movilidad de los habitantes y visitantes de nuestra ciudad, dando los pasos necesarios para proyectarnos cada vez con más firmeza como una opción atrayente y eficiente a este respecto, y para ello a lo largo del 2016 vamos a continuar básicamente en seguir avanzando en las líneas de actuación ya trazadas y apuntalar alguna nueva y que básicamente giran en torno a las siguientes actuaciones:

**1.-** Seguir trabajando con objeto de mejorar la fiabilidad de los servicios que ofertamos, para lo cual, entre otras actuaciones a acometer, debemos destacar las siguientes:

a) Durante el 2015 hemos trabajado en la obtención de la información necesaria para posibilitar iniciar durante el próximo año una experiencia piloto de control de paso por paradas, con objeto de intentar mejorar la periodicidad de paso de las líneas con más vehículos asignados, y que en muchas ocasiones derivados de las circunstancias del tráfico, suelen pegarse entre ellas. Igualmente estamos en la fase final de recepción de un nuevo programa de optimización de la asignación de servicios, con objeto de poder simular mejores combinatorias en la asignación de los mismos, y con el que esperamos poder comenzar a trabajar en el primer trimestre del 2016.

b) Durante el año 2015 hemos culminado el trasvase al sistema “sin contacto” de la totalidad de los títulos de viaje existentes en GM, desde la anterior situación de títulos magnéticos, estando actualmente en fase de implementación del bono 2 sin contacto, que era el último que faltaba por migrar, estando actualmente (durante el mes de octubre del 2015) en fase de canje de los títulos magnéticos que aun conservan saldo al haber cesado el pasado 5 de noviembre la convivencia de los dos sistemas, por lo que se ha iniciado el proceso de desinstalación de las canceladoras magnéticas, que esperamos esté culminado en pocas semanas. Durante el año 2015 nos planteamos la consolidación del sistema "sin contacto" como el nuevo sistema tecnológico de cobro de la empresa, y esperamos incorporar algunas mejoras que posibiliten la plena confianza de nuestro público en esta tecnología, a través de ofertar nuevas posibilidades de consulta del saldo pendiente de uso en máquinas autónomas y a través de nuestra App y por supuesto de nuestra página web.

c) En cuanto al Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) y mejora de los sistemas de información, durante el año 2015, hemos incorporado algunas nuevas funcionalidades al mismo, que ya estaban planteadas para el 2014, pero que por fin han sido consolidadas, lo que nos ha posibilitado poner plenamente en marcha nuevos sistemas de información que han tenido una plena acogida entre nuestro público, como la nueva App de consultas de horas de paso y la instalación de 39 nuevos postes de información interactiva de horas de paso, con energía solar, y dotados del sistema Ciberpass, que posibilita su utilización por el colectivo con dificultades visuales asociados a la ONCE, a través de la utilización de una llave que ellos les proporcionan, y que les canta la información recogida en el papel una vez que es activado. Para el 2016, pretendemos seguir trabajando en esta línea de actuación, para lo que ya hemos mantenido contacto con la delegación de la ONCE en Canarias para posibilitar la utilización de nuestra App por sus asociados, y en cuanto al SAE, nuestro objetivo para el 2016 es comenzar la migración desde el SAE actual a un nuevo SAE, basado en tecnologías abiertas, e integrado con nuestra actual plataforma de pago, proyecto que se encuentra recogido en nuestro actual plan de inversiones.

d) Seguir mejorando la fiabilidad de la flota, acometiendo un plan de inversiones que para el 2016, nos permita incorporar 9 nuevos vehículos articulados (de 18 metros), que deberán ir sustituyendo a los más antiguos que tenemos, y adicionalmente nos permitan contar con mayor número de vehículos de más alta capacidad, con objeto de hacer frente más eficientemente a las demandas en horas punta, que es una solicitud que actualmente venimos recibiendo de nuestros clientes. El plan de renovación para los años 2017 y siguientes será un objetivo de trabajo del 2016, con objeto de elabora nuevamente un plan plurianual, ya que ese año debe comenzar el nuevo Contrato Programa 2017-2020, y dicho plan debería contenerse en el mismo.

**2.-** Finalizar si fuera posible antes de acabar el 2015 y como fecha límite en el primer trimestre del 2016 la negociación del nuevo Contrato Programa 2013-2016, para lo que ya hemos conseguido en principio la consolidación del volumen de aportaciones anuales que veníamos percibiendo en anteriores Contratos Programa, por lo que "solo" quedaría por negociar el texto del mismo. Igualmente, y nada más finalizada la negociación del CP 2013-2016, intentaremos iniciar la negociación del CP 2017-2020, con el claro de objetivo de no repetir lo que viene siendo usual y entendemos que inadecuado, que es el normalizar que los CP se firmen en su último año de vigencia, cuando lo razonable sería que fuera a su inicio, ya que esto nos permitiría tener la certeza necesaria para realizar previsiones de actuación e inversión en el medio plazo.

**3.-** Continuar con la potenciación de los sistemas de información al público, manteniendo información detallada y actualizada en todas las paradas de la red de nuestra oferta de servicios,e incrementando los puntos de información en tiempo real en aquellas paradas con mayor nivel de afluencia, para ello intentaremos incorporar al menos 10 nuevos puntos de información, que se añadirán a los 81 que actualmente tenemos. Y seguir trabajando en el resto de dispositivos en la línea comentada en el punto 1 c) anterior.

**4.-** Seguir en la línea de Incrementar nuestra presencia pública en la resolución/acompañamiento de la movilidad generada por los principales eventos públicos que tengan lugar en nuestra ciudad, reforzando especialmente los eventos deportivos, como ya venimos haciendo.

**5.-** Finalizar y estabilizar la implantación del nuevo ERP, que se está finalizando de a implementar, con objeto de mejorar los procesos y sistemas de información en las Áreas de Administración/Financiero, Compras e Informática, y sobre el que pretendemos ampliar algunas de sus funcionalidades, con objeto de adaptarlo más adecuadamente a nuestros procesos internos, y sobre todo a los procesos de venta externos que afectan a nuestros clientes, para lo cual se ha incluido una nueva partida de inversión en el presupuesto del ejercicio que presentamos.

**6.-** Continuar estudiando posibilidades de mejora de nuestra actual red de líneas, con objeto de adaptarnos de forma más eficiente a las demandas de nuestros ciudadanos, con la limitación inherente a la disponibilidad actual de recursos que manejamos, en esta línea y en fechas recientes (14 de septiembre del 2015) hemos ampliado el recorrido de la línea 32 hasta el Auditorio, ofertando una conexión antes inexistentes de dicho entorno con la zona alta de la ciudad, e igualmente hemos modificado el recorrido de la línea 48 con objeto de dar una mejor conexión de dicha zona con 7 Palmas. En la misma línea, pero ya en el medio plazo, hemos prácticamente ultimado los estudios con objeto de posibilitar la implementación de un sistema BRT en la zona baja de la ciudad, y estamos actualmente en la fase de búsqueda de posibilidades de financiación para el mismo, labor en la que continuaremos durante el 2016, ya que la mera posibilidad de implementación de un sistema de esta naturaleza supondría la posibilidad de dar un salto cualitativo para el transporte público de nuestra ciudad y por tanto para nuestra empresa.

**2.- ANALISIS DE LAS CIFRAS DE INGRESOS Y GASTOS.**

Mostramos a continuación la Cuenta de Pérdidas y Ganancias, sobre la que realizaremos las explicaciones respecto de las previsiones de ingresos y gastos.



**2.1.- RESUMEN DE PROYECCIONES PARA 2015 E INGRESOS PRESUPUESTADOS PARA 2016.**

**2.1.1- INGRESOS PROCEDENTES DE LOS VIAJEROS E IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIOS.**

El análisis para la estimación de los mismos, parte de las siguientes premisas:

1. No se produce actualización tarifaria para el año 2016, manteniéndose, para los diferentes títulos de viaje las tarifas existentes en 2014.
2. Consolidación del cambio de tendencia al alza en la evolución del número de viajeros, que estimamos que al cierre del presente ejercicio alcance la cifra de 31.500.000 viajeros, logrando un incremento de los mismos para el 2015, respecto del presupuesto, del 2,30%, y que estimamos que para el 2016 supere en un 1% la previsión de cierre de 2015.



1. Ligero incremento de la oferta kilométrica, desde los 11.475.385 kilómetros previstos al cierre de 2015 hasta los 11.549.140 kilómetros previstos para el ejercicio 2016, con objeto de poder atender adecuadamente incrementos de oferta en algunas líneas que presentan un claro potencial de crecimiento (y por tanto mejorar la calidad de servicio en las mismas), sin por ello mermar la actual oferta de servicios en el resto de líneas de la red.

Estimamos que en 2015 los ingresos por prestación de servicios (sin incluir las subvenciones tarifarias) serán de 23.310.000,00 €, y de 23.543.100,00 € en 2016, tal y como se muestra en el cuadro anterior en función de la tarifa media y de la previsión de viajeros, lo que supone un incremento de 233.100,00 € (un 0,74%). Al incluir las Subvenciones Tarifarias tenemos que el importe de la Cifra de Negocios prevista al cierre de 2015 será de 28.181.889,83 €, y de 28.414.989,83 € para 2016 (incremento de un 0,83% motivado por el incremento de viajeros ya que las subvenciones tarifarias no varían).

Respecto de las Subvenciones Tarifarias tenemos que no se produce variación alguna en 2016 respecto de 2015, tal y como se muestra en el cuadro siguiente:



**2.1.2.- INGRESOS ACCESORIOS E INGRESOS EXCEPCIONALES.**

En el epígrafe de ingresos accesorios (Epígrafe 5 a) Ingresos accesorios y otros de gestión corriente) hemos realizado una previsión de 334.971,94 € €, en función de la proyección de cierre de 2015, que estimamos en 328.403,86 €, lo que supone un incremento del 2%, ya que el principal componente de los mismos, la publicidad, tiene una tasa anual constante, y el resto de partidas no esperamos que varíen significativamente.

Respecto de los ingresos excepcionales (Epígrafe 13. Otros resultados) hemos considerado para 2015 el reconocimiento derivado de la sentencia favorable 176/2015 por 412.230,00 €.

**2.1.3.- INGRESOS PROCEDENTES DE LAS AA. PP.**

Guaguas Municipales recibe ingresos tanto del Ayuntamiento como de la Autoridad Unica del Transporte de Gran Canaria, por diferentes conceptos, que son:

1º Aportaciones tarifarias para el sostenimiento de la política social, tal y como se muestra en el cuadro anterior, donde se muestra la consolidación de las mismas respecto de 2015.

2º Aportaciones al déficit de explotación, tal y como se muestra a continuación, donde se aprecia:

1. Un incremento de los importes consignados por el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria por 768.000,00 € en 2016 frente a 2015, lo que supone aumentar el esfuerzo que el mismo ha realizado durante 2015, ya que mientras que en dicho ejercicio aportó el último desembolso de la ampliación de capital, por 518.869,70 €, aprobada en 2010 (el importe total de la ampliación de capital fue de 8.302.538,40 €, cuyos desembolsos parciales se produjeron entre los ejercicios 2010 a 2015, siendo el correspondiente a 2015 por el importe de 518.869,70 € anteriormente indicado), para el ejercicio 2016 incrementa su esfuerzo consignando como subvención al déficit de explotación el importe de 518.000,00 € más 250.000,00 €.
2. Una disminución de los importes consignados por la Autoridad única del Transporte de Gran Canaria en 2016 frente a 2015 por -272.605,00 € (un -5,77%). El importe aportado por la AUTGC se destina a la prestación de la Oferta Básica de Servicio Público (OBSP), de ahí que se considere aportación al déficit de explotación, esta disminución se ve compensada por el incremento en la subvención a la inversión que veremos en el siguiente apartado.



3º Aportaciones en capital (aportaciones de la Autoridad Unica del Transporte de Gran Canaria) destinadas a la adquisición de flota, que se incrementan respecto de 2015 en un 111,32%, lo que permitirá afrontar con dichos recursos parte de la inversión en adquisición de flota proyectada en nuestro plan de inversiones por 3.095.000,00 al comprar 9 guaguas de 18 metros en 2016



Las aportaciones procedentes del Ayuntamiento son las que siguen garantizando, en gran medida, el sostenimiento financiero de la empresa.

El total de aportaciones percibidas por Guaguas Municipales, desglosadas por su finalidad, se resumen a continuación.



Del total de las aportaciones recibidas de las AA. PP. se incorporan a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias:

1. Las subvenciones tarifarias como integrantes de de la Cifra de Negocios descontado el Igic al 3% (Epígrafe 1. Importe neto de la cifra de negocios).
2. Las subvenciones al déficit de explotación por su importe total (Epígrafe 5.b) Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio).
3. Las subvenciones de capital (inmovilizado) que se incorporan en la proporción en que están financiado las adquisiciones de inmovilizado vía amortizaciones (Epígrafe 9. Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras).

**2.1.4.- INGRESOS FINANCIEROS.**

La proyección para 2015 es de 3.476,50 €, y el presupuesto para 2016 de 5.000,00 €.

**2.2.- ANALISIS DE LAS CIFRAS DE GASTOS.**

**2.2.1.- APROVISIONAMIENTOS.**

Respecto a la previsión de cierre de 2015 esta partida se incrementa en un 6,86 %, motivado, básicamente, por la imprevisibilidad del comportamiento del precio del gasoil, que en lo que va de ejercicio ha disminuido un 13% respecto del precio medio del ejercicio 2014. Nuestra estimación para el 2016 considera que este comportamiento, altamente volátil, supone un riesgo que habría que cubrir por lo que hemos procedido a incrementar dicha partida en torno al 5% para dar cobertura a dicho riesgo.

En este punto es importante considerar que la previsión de cierre a 2015 para la mayoría de las partidas de gasto se realiza con una extrapolación lineal de las cifras de gasto en el momento de la proyección hasta la finalización del periodo proyectado (salvo gastos de personal y amortizaciones que tienen un tratamiento diferenciado y más preciso), por lo que parece prudente no desviarse en exceso de la tendencia de comportamiento de esta partida en los últimos años, sobre todo considerando que dentro de la misma se incluye el gasto por consumo de combustible, cuyo comportamiento a nivel de precios es totalmente imprevisible.

**2.2.2.- GASTOS DE PERSONAL.**

Esta partida (Epígrafe 6. Gastos de Personal) es con diferencia la de mayor magnitud en una empresa de servicios como la nuestra, y su comportamiento está condicionado por diversas variantes que pueden originar desviaciones.

Así tenemos que para el 2015 hemos proyectado como parte integrante de su importe la cantidad de 630.880,84 €, derivado, tal y como contempla el articulado de la Ley de Presupuesto Generales del Estado para el 2016 el personal al servicio del sector público recuperará parte de la paga descontada como consecuencia de la entrada en vigor del RD 20/2012, siendo la cantidad resultante en nuestro caso la anteriormente indicada, y por tanto debe reflejarse como gasto del ejercicio en curso.

Para 2016 se ha considerado una plantilla al final del ejercicio de 644 empleados (2 más que en 2015 para conductores), previéndose el incremento del 1% de sueldos y salarios contemplado en el anteriormente mencionado proyecto de Ley de Presupuestos Generales del estado para 2016, así como la reposición de los conductores necesarios para atender las bajas motivadas por jubilación.

Resumimos los gastos de personal en la situación siguiente:

a) Mantenimiento del nivel de empleo actual en las distintas áreas de la empresa, salvo en Producción, donde se prevé la contratación neta de 4 nuevos conductores, con objeto de cubrir adecuadamente la oferta de kilómetros proyectados.

b) Deslizamientos derivados de la aplicación del Convenio Colectivo vigente y de lo establecido por los Presupuestos Generales del Estado.

c) Cumplimiento del acuerdo alcanzado en el marco del proceso de Descuelgue Salarial, producido como consecuencia del conflicto colectivo sobre los pluses de absentismo y asistencia, y que suponen un incremento de 300,00 € por trabajador y año para el 2016 en la partida denominada "Bolsa de vacaciones 2"

**2.2.3.- OTROS GASTOS DE EXPLOTACION.**

Sostenimiento en 2016 de los mismos ligero aumento del 0,29% en relación a la previsión de cierre de 2015 (Epígrafe 7. Otros gastos de explotación), derivado de el aumento de la previsión de gasto de en tributos y otros gastos de gestión corriente.

Respecto de los servicios exteriores mantenemos en 2016 la previsión de cierre de 2015, es decir, sosteniendo los gastos en reparaciones de vehículos (Reparaciones y Conservación, que básicamente recoge los importes destinados al mantenimiento y reparación de nuestra flota en talleres externos) – el mantenimiento de los motores Euro 6 es más caro que los anteriores por el nivel de sofisticación que incorporan ya que son vehículos más delicados mecánica y electrónicamente, y además para evitar niveles de contaminación utilizan urea, lo que supone un mayor gasto que en motores anteriores -, además de a la limpieza de la misma. Entendemos por tanto, que el mantenimiento de estos gastos está justificado, ya que aunque creíamos que con el esfuerzo de adquisición de vehículos de los últimos años debíamos razonablemente reducir su importe, este hecho no se ha producido, y esto ha sucedido fundamentalmente porque a pesar de la importancia del mismo, sobre todo en las actuales circunstancias económicas (56 vehículos entre el 2011 y septiembre del 2014, que aumentaron hasta los 81 a marzo del 2015) todavía nos deja con una edad media de la flota, a finales de 2015, superior a los 9 años, lo que implica que la vida útil media de los mismos es de 16 años, aunque obviamente si consideramos que mantenemos esta edad media a pesar de nuestras últimas adquisiciones, existen vehículos que hemos de mantenerlos hasta los 20 años, y esta circunstancia la estamos pagando, más allá de lo que previmos, sobre todo porque al haber centrado nuestra prioridad en el cliente, en prestar un servicio fiable y eficiente, no podemos permitirnos defraudarlos, dejando de cumplir con nuestro compromiso de servicio público, y por eso aunque en ocasiones esta partida se incremente por roturas no previstas, hemos necesariamente de afrontarlos, ya que la alternativa sería no poder prestar el volumen de servicio ofertado a nuestros clientes (solo lo dejarán de ser cuando tengamos una flota con una edad media en torno a 7-8 años, pero más equilibrada en su composición y mejor tratada en su vida útil).

Tal y como hemos indicado anteriormente esperamos mantener esta partida para el 2016, y esto es porque los 9 vehículos nuevos que nos llegarán en dicho año, según contempla nuestro plan de inversiones (9 guaguas de 18 metros) a recibir a inicios del 4º trimestre nos permitiría mantener la edad media de la flota en 9,64 años.

La siguiente partida en importancia que integra este apartado, son las primas de seguros, y aunque en ocasiones han tenido un comportamiento anómalo e imprevisto, ya hemos procedido a la anunciar la prórroga para el 2016 del contrato en vigor, posibilidad que se contemplaba en el concurso que en su momento convocamos y en la que se contempla el sostenimiento de la prima, por lo que esta partida se mantendrá constante para el año el 2016. El resto de gastos que se agrupan bajo este epígrafe son de variada naturaleza, pero la mayoría de ellos tiene que ver, bajo el supuesto de que sean bien empleados, en mejorar la calidad del servicio que prestamos en el día a día y adicionalmente en comunicar adecuadamente el mismo a nuestros potenciales clientes, ya que el camino que hemos emprendido es cada vez más exigente, cuanto más damos, más esperan de nosotros, por lo que el presupuesto contempla la continuidad en dicho esfuerzo.

**2.2.4.- AMORTIZACIONES.**

Esta partida (Epígrafe 8. Amortización del inmovilizado se incrementa con motivo de las nuevas inversiones a realizar atendiendo a su entrada en funcionamiento durante el ejercicio 2016.

Esta partida se relaciona directamente con las subvenciones traspasadas a resultados del ejercicio (Epígrafe 9. Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras), ya que las subvenciones en capital recibidas se imputan paulatinamente a resultados del ejercicio en la medida que financian las inversiones realizadas, lo cual va aparejado a las amortizaciones realizadas de las inversiones que se financian vía subvención de capital.

**2.2.5.- GASTOS FINANCIEROS.**

Los mismos se han calculado bajo la hipótesis de hacer frente a los créditos vivos reflejados en las cuentas patrimoniales de la empresa, cuyo componente más importante es el derivado de la ejecución de las inversiones ya realizadas, así como de nuestro Plan de Inversiones para 2016.

**3.- PLAN DE INVERSIONES A REALIZAR Y SU FINANCIACION.**

Dado que prevemos realizar inversión en adquisición de flota comprando 9 guaguas de 18 metros, por importe de 3.095.000 €, y que recibiríamos subvenciones de capital para su financiación, procedentes de la AUTGC, por importe de 3.561.940, 47 €, destinaremos la misma a afrontar el pago de dicha adquisición, y además a disminuir la deuda con entidades de financieras que ha financiado la adquisición de vehículos anteriores, ya que las subvenciones que permitían cubrir las mismas procedentes de la AUTGC no se consignaron como aportación a Guaguas de forma uniforme durante el periodo actual C.O., tal y como mostramos a continuación

Por el contrario, entre 2012 y 2015 se han adquirido 52 guaguas financiadas con distintas entidades por un montante total de 11.171.403 €, lo que supone una diferencia respecto de las subvenciones recibidas de 5.722.338 €.

Se muestra a continuación, de forma más detallada el plan de inversiones a realizar para el ejercicio 2016, así como sus fuentes de financiación.

Miguel Angel Rodríguez Ramírez

Director General