**MEMORIA PRESUPUESTO EJERCICIO ECONÓMICO 2019.**

**Diciembre 2018.**

**0. ANTECEDENTES.**

La presente memoria es el documento justificativo que valora y determina el Presupuesto de Guaguas Municipales, S. A. (en adelante GM) para el ejercicio económico 2019.

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 2019.**

El ejercicio 2019 debe de suponer para la empresa dar un paso adicional sobre los ya ambiciosos objetivos trazados en los presupuestos de los últimos años, y por tanto estar en consonancia con ellos, habiendo incorporado ya en 2018 plenamente el proyecto de ejecución de la Metroguagua.

No dejar de avanzar en la senda de transformación de la empresa en un instrumento que sirva eficaz y eficientemente al motivo que originó su creación, como es 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. La consecución de lo que pretendemos requiere necesariamente de recursos adicionales, pero intentaremos, como hemos hecho hasta ahora, que estos sean los mínimos necesarios, por lo que, resumidamente, a continuación explicitaremos nuestros principales objetivos y actuaciones que pretendemos abordar:

**1.1.-** Seguir trabajando con objeto de mantener y en la medida de lo posible mejorar la fiabilidad de los servicios que ofertamos, para lo cual el principal reto a afrontar es hacer frente al continuo incremento de nuestra demanda de servicios, sin que por ello la calidad del mismo se resienta, y entre otras actuaciones a acometer, debemos destacar al menos las tres siguientes:

a) Mejorar nuestra actual oferta con la Incorporación de entre 3 y 4 nuevas líneas a nuestra actual red de 45, pasando en 2019 a que la misma se configure con 48-49 líneas. Estas nuevas líneas serán 3 líneas denominadas exprés, es decir, líneas que en horas punta prestarán servicios en líneas ya existentes con alta ocupación, pero que tendrán un recorrido diferente, y que pretendemos una comience a funcionar en los dos primeros meses del año, a modo de experiencia piloto y el resto durante el mes de mayo, y una nueva línea, la número 49, que se denominará Puerto-Auditorio que comenzará a funcionar en el último trimestre del año, cuando finalice el periodo estival.

b) Seguir mejorando el sistema de información al público de las horas de paso por paradas, y de la exactitud de la información que proporcionamos en relación a las mismas en los diferentes soportes en que los ofertamos. Para ello vamos a proceder a invertir, para sustituir y potenciar durante el 2019 nuestro SAE (Sistema de Ayuda a la Explotación), que es el que alimenta la información de horas de paso que distribuimos en tiempo real, lo que con toda seguridad nos permitirá seguir avanzando en la mejora de la calidad en la prestación del servicio. Además, tal y como se puede ver en la **ficha 5.- Anexa**, hemos previsto otras actuaciones en este sentido, como la adquisición de 10 nuevos postes de información, y un sistema de información a bordo de las guaguas para nuestros viajeros .

c) Acelerar las necesarias inversiones en Material Móvil, de las que necesitamos disponer con urgencia, con objeto de poder atender adecuadamente a nuestra creciente demanda de viajeros, ya que por diversas circunstancias algunas incorporaciones de vehículos adjudicadas y presupuestadas para 2018 se incorporarán en los primeros meses de 2019 (en concreto 17 guaguas de 12 metros por importe de 4.360.000 €); habiendo incorporado durante presente año 2 guaguas de 10 metros y 9 guaguas de 12 metros (de las que 3 son híbridas) por importe de 2.449.628 €, y 8 guaguas de 18 metros actualmente pendientes de llegar, pero que esperamos estén aquí entre finales de este mes, comienzo del siguiente, aunque a estos efectos lo hemos puesto en el año 2018, por un importe de 2.463.000 €, lo que pone de manifiesto el esfuerzo inversor ya contemplado para 2018.

Como ha establecido el Consejo de Administración es necesario mantener una continua y ambiciosa política de inversiones (básicamente en flota) con objeto de garantizar un futuro solido para nuestra empresa, y es por ello que para 2019 hemos presupuestado como nunca antes un importantísimo esfuerzo inversor, con la incorporación de 61 guaguas, distribuidas de la siguiente forma: 5 guaguas de 10 metros, 40 guaguas de 12 metros y 16 guaguas de 18 metros, de las que una será eléctrica; por un importe presupuestado de 16.346.500 €. Con todo lo expuesto en 2019 recibiremos 78 vehículos de diferentes características que nos permitirán renovar de forma más que significativa nuestra flota, haciéndonos pasar de los más de 10 años actuales de edad media a una edad que superaría ligeramente los 8 años, la cual ya empieza a ser razonable.

Además de las necesarias inversiones en flota, anteriormente expuestas, hemos previsto la inversión en diversos recursos materiales por importe de 5.537.346,74.

Un detalle de las inversiones a realizar se encuentra en la **ficha 5.- Anexa.**

**1.2.-** Mejorar la asignación de nuestros actuales recursos, tanto materiales (acabamos de mencionar los mismos) como sobre todo personales, con objeto de seguir en la línea de crecimiento actual. Para el logro de este objetivo deberíamos continuar con la puesta en práctica de la política ya iniciada en el 2018, y replantearnos totalmente nuestras actuales reglas de juego, que se encuentran contenidas en nuestro Convenio Colectivo que rige nuestras relaciones laborales, de tal forma que logremos, trabajando en conjunto empresa y trabajadores, aunar nuestros planteamientos, con el común objetivo de mejorar nuestro nivel de servicio frente a nuestros clientes, simultaneando el mismo sin menoscabar la esencia de nuestras actuales condiciones laborales.

Este es un objetivo para este año, pero también para los próximos, y si fuéramos lo suficientemente ambiciosos deberíamos, al menos, ser capaces de trabajar una propuesta para la negociación de nuestro próximo Convenio Colectivo, cuya fecha de comienzo es el 01/01/2020. Desde la empresa no tenemos ninguna fórmula mágica, pero lo que queremos explicitar en este punto es la necesidad, primero de activar en positivo los canales ya existentes para compartir ideas para mejorar el funcionamiento de la misma, y segundo, y sobre todo, poder generar y colaborar en propiciar el ambiente para que este hecho sea posible. En este punto prácticamente repetimos el contenido de nuestro propósito en los últimos años, pero entendemos que esto objetivo no ha cambiado y además se ha vuelto crítico al estar cada vez más cerca la próxima renegociación de nuestro Convenio

**1.3.-** Necesidad de abordar un cambio Organizacional acorde con los retos a los que debemos de hacer frente. En los últimos años GM ha estado inmersa en un cambio sin precedentes que ha abarcado la práctica totalidad de la forma y manera que la empresa hasta dicho momento tenía de relacionarse con su entorno, con sus clientes. Todos hemos comprendido que nuestro futuro está en nuestras manos, pero para ello debemos comportarnos en consecuencia. Nuestra existencia estará garantizada siempre que cumplamos nuestro propósito de manera eficaz, pero también eficiente (esto es un "mantra" que siempre debemos tener presente), y para ello debemos, necesitamos, adaptarnos a los nuevos tiempos, y esto nos obliga a seguir abordando la necesaria modificación organizativa que nos posibilite lograr este propósito y que ya hemos iniciado en el 2018 y esperamos tener perfilada durante el año que nos ocupa.

Como ya hemos mencionado en los últimos años, las continuas modificaciones, nuevos proyectos de mejora realizados y en marcha, innovaciones tecnológicas incorporadas y nuevas, estrategias comerciales implementadas,… y sobre todo la actitud y el esfuerzo continuo por adaptarnos a las nuevas demandas de servicios que recibíamos, y nuestro intento de acercarnos a demandas potenciales no satisfechas con importantes resultados positivos ha tenido que convivir con una estructura organizativa heredada de la situación previa. Y el cambio de la misma se ha convertido en una necesidad imperiosa si queremos seguir en la misma senda, ya que no podemos continuar con una política de mejora continua y echándonos encima adicionalmente nuevos y más complejos proyectos con dicha estructura.

Como ya señalamos es necesario para hacer frente a este permanente incremento de nuestro nivel de demanda el contar con un mayor número de recursos, y parte de este asunto ya ha sido abordado en el punto 2 anterior, y respecto de los recursos humanos ampliaremos la explicación cuando hablemos de los gastos previstos para el próximo 2019, pero lo que aquí se pretende claramente explicitar es que a nadie se le puede escapar que para afrontar adecuadamente esta situación se hace necesario incrementar y potenciar el equipo humano de Dirección, lo que estamos haciendo actualmente con un proceso de renovación parcial del la misma, y selección de algunos nuevos puestos que refuercen la estructura actual.

Adicionalmente a las necesidades de personal directivo, también se hace necesario seguir incrementando nuestro número de conductores-perceptores con el objetivo de poder atender adecuadamente la nueva oferta ya comentada y reforzar los servicios actuales que experimenten un mayor crecimiento de demanda, lo que previsiblemente ocurrirá si tiene un mínimo de éxito la agresiva política de precios puesta en marcha por la AUTGC a través del Bono WWWJoven y el nuevo Bono Residente Canario.

**1.4.-** Proceder a la implantación de nuevos sistemas de control interno, que nos posibilite cumplir los cada vez más exigentes requerimientos que a este respecto se nos viene exigiendo en los últimos años, en la cada vez más igualmente prolífica legislación que nos es de aplicación.

Desde la perspectiva de Recursos Humanos, y uniéndolo con lo mencionado en el punto anterior tenemos que ya hemos cerrado en 2018 la reclasificación de Categorías a Grupos Profesionales, que se comenzará a aplicar el próximo año y que llevábamos negociando desde el 2012, y hemos previsto la incorporación de 35 nuevos conductores, y 8 electromecánicos para nuestro servicio de mantenimiento., además de la contratación/reubicación de 3 personas que trabajarán en el control de procesos y procedimientos en distintas áreas (Control de Gestión, Servicios Jurídicos-Contratación e Informática).

**1.5.-** Conseguir modificar nuestra actuales relaciones con la Autoridad Unica del Transporte, con objeto de que podamos avanzar desde la situación actual en la que nuestro nivel de interlocución con la misma no ha progresado en la medida que esperábamos, alcanzando un entorno relacional que nos permita dinamizar la elaboración del nuevo Contrato Programa para el periodo 2017-2020, con una participación activa por nuestra parte, compartiendo nuestras propuestas tanto para los importes a consignar como en los objetivos a alcanzar. Entendemos que este debe ser un objetivo fundamental y pretendemos centrar una parte importante de nuestros esfuerzos en obtenerlo.

En este punto hay que destacar que la puesta en funcionamiento recientemente del Bono Gran Canaria Joven y del Bono Residente Canario tendrán una influencia aún no definida, pero sí prevista en nuestro presupuesto, en el comportamiento de los viajeros respecto del uso del transporte público, circunstancia que, por las características de ambos títulos y la política de potenciación del transporte público llevada a cabo tanto por el Gobierno de Canarias como por la Autoridad Unica del Transporte (que recordamos está integrada por el Cabildo de Gran Canaria, el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria y el Ayuntamiento de Santa Lucía de Tirajana) tendrán incidencia en la negociación del Contrato Programa 2017-2020, ya que dichas actuaciones modifican sustancialmente los supuestos de negociación del mismo respecto de Contratos Programa anteriores.

**1.6.-** Seguir desarrollando las medidas de mejora incorporadas al Proyecto Cívitas, con la potenciación en marcha de la Tarjeta Turística recientemente implantada, para la cada vez más relevante presencia de visitantes en nuestra ciudad, y del resto de iniciativas que en el mismo se contienen, incorporándonos poco a poco de forma simultánea en la red de ciudades europeas que promueven a través de sus sistemas de transporte, un continuo intercambio de experiencias que conduzcan en última instancia a mejorar de forma sostenible y amable el entorno urbano donde operamos, a través de una mejora de nuestro nivel y calidad de servicio.

**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 2018 E INGRESOS PRESUPUESTADOS PARA 2019.**

**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 2019, manteniéndose, para los diferentes títulos de viaje las tarifas existentes desde 2014 (Orden 751/13 de la Consejería de Empleo, Industria y Comercio del Gobierno de Canarias. BOC Nº 6 del 10 de enero de 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 35.257.123 viajeros, y que presupuestamos que para el 2019 supere en un 2,50% esta previsión de cierre de 2018, proyectando para 2019 una cifra de 36.138.551 viajeros.
3. Incremento de la oferta kilométrica, desde los 11.252.344 kilómetros previstos al cierre de 2018 hasta los 11.645.334 kilómetros previstos para el ejercicio 2019, con objeto de poder atender adecuadamente incrementos de oferta en las líneas exprés y en la línea 49 Puerto-Auditorio **mencionadas en el punto 1.1.- anterior**. que presentan un claro potencial de crecimiento, y por tanto mejorar la calidad de su servicio, sin por ello mermar la actual oferta en el resto de líneas de la red, de ahí que el número de líneas pasen en 2019 a 49 frente a las 45 existentes en 2018.
4. Hemos considerado la puesta en funcionamiento del Bono Gran Canaria Joven y del Bono Residente Canario, los cuales, tal y como ya se indicó en el punto 1.5 anterior, al ser nuevos títulos con características y funcionalidades distintas de los actuales harán que también se replantee el Contrato Programa 2017-2020 dada la utilización que de los mismos se realice en el futuro por los viajeros.

Mostramos a continuación la distribución de viajeros prevista para 2018, por etapas y tipo de títulos.



Estimamos que en 2019 los ingresos por prestación de servicios, tal y como se muestra en la Cuenta de Pérdidas y Ganancias (Epígrafe 1) disminuyan en 576.576,18 € (un 2,31%), ello debido a la previsión de viajeros que utilizarían el Bono Gran Canaria Joven y el Bono Residente Canario en detrimento de otros títulos, aún previendo que en su conjunto los viajeros aumenten en un 2,50% como ya se indicó, que serán, en mayor o menor medida, tal y como se muestra en la previsión de viajeros expuesta, sustituidos por estos nuevos títulos. Sin embargo, las Subvenciones Tarifarias se incrementarán como consecuencia de lo expuesto en 4.480.649,76 € (un 72,60%), por lo que la Cifra de Negocios se incrementará en 3.904.073,58 € (un 12,52%).

A continuación mostramos un resumen de la **ficha 13.- Anexa** en el que se muestran las subvenciones tarifarias a recibir por Administración de origen, en la que podemos ver que las subvenciones tarifarias suponen un importe de 10.971.760,48 €:



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

En el epígrafe de Ingresos accesorios y otros de gestión corriente (Epígrafe 5 a)) hemos realizado una previsión de 344.099,11 € en función de la proyección de cierre de 2018, que estimamos en el mismo importe.

Respecto de los Ingresos excepcionales destacar que la demanda interpuesta contra la empresa Martínez Cano en abril de 2012, y de la que se venía informando en el punto 15.4 de la Memoria de Cuentas Anuales, se ha ganado en última instancia en el Tribunal Supremo, por lo que ya tiene carácter de firme no siendo recurrible, condenando a dicha empresa al abono del principal por importe de 412.230 € y los intereses de demora (que se recogen en Ingresos financieros) por 11.230 €.

Dichos importes, que no se contabilizaban por prudencia debido a la situación judicial de resolución de la demanda, al ser la sentencia en firme, se contabilizan en 2018 ya que eran un activo contingente.

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

Guaguas Municipales recibe ingresos tanto del Ayuntamiento como de la Autoridad Única del Transporte de Gran Canaria, por diferentes conceptos, que se recogen en la **ficha 13.- Anexa**, que para mejor visualización mostramos a continuación.



**1º** Aportaciones Tarifarias para el sostenimiento de la política social.

**2º** Aportaciones al Déficit de Explotación.

**3º** Aportaciones en Capital:

1. Aportaciones del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, que, se destinarán al saneamiento de la empresa mediante compensación de pérdidas de ejercicios anteriores, y con las que financiaremos parte de las inversiones previstas recogidas en las **fichas 5 y 6.- Anexas**.
2. Aportaciones de la Autoridad Unica del Transporte de Gran Canaria (AUTGC) destinadas a la adquisición de flota, y al proyecto Metroguagua que se destinarán a financiar parte de las inversiones previstas recogidas en las **fichas 5 y 6.- Anexas**.

El total de aportaciones percibidas por diferentes conceptos presupuestarios será de 34.173.287,29 €.

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

1. Las subvenciones tarifarias como integrantes de la Cifra de Negocios descontado el Igic al 3% (Epígrafe 1. b 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 al Balance (Patrimonio Neto, Epígrafe A-3) y se trasladan a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias en la proporción en que están financiado las adquisiciones de inmovilizado vía amortizaciones (Epígrafe 9. Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras).
4. Así mismo, la aportación de socios por parte del Ayuntamiento se incorpora al Balance (Patrimonio Neto Epígrafe A-1 VI).

Entendemos que es importante resaltar que conseguimos seguir reforzando el proceso de fortalecimiento patrimonial de la empresa con las aportaciones en capital, ineludibles para hacer frente a los importantes retos de inversión que necesitamos para cumplir exitosamente con los ambiciosos y necesarios objetivos que debemos alcanzar, que van obligatoriamente asociados a nuestro proyecto de mejora continua y desarrollo de nuevos y transformadores proyectos en el que nos encontramos inmersos.

Como ya hemos comentado anteriormente entre nuestros objetivos para el nuevo año uno de los prioritarios es definir las aportaciones de la Autoridad Unica del Transporte de Gran Canaria al nuevo Contrato Programa.

**2.1.4.- INGRESOS FINANCIEROS.**

La proyección para 2019 es de 17.192,14 € y el estimado de 2018 por 75.038,04 €. En los mismos se encuentran recogidos, como se indicó en el punto **2.1.2.-** anterior los intereses de demora derivados por la demanda interpuesta contra la empresa Martínez Cano.

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

**2.2.1.- APROVISIONAMIENTOS.**

Respecto a la previsión de cierre de 2018 esta partida se incrementa en 438.469,78 €, motivado, básicamente, por la imprevisibilidad del comportamiento del precio del gasoil, Nuestra estimación para el 2018 considera que este comportamiento, altamente volátil, supone un riesgo que habría que cubrir por lo que hemos procedido a incrementar dicha partida sobre la previsión de cierre del 2017 para dar cobertura a dicho riesgo.

A lo hasta aquí dicho hay que incorporar las necesarias adquisiciones de otros aprovisionamientos/repuestos y consumibles de la flota.

**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 imprevistas, aunque lo cierto es que hasta el año pasado y debido a la contención salarial impuesta por los PGE dichas desviaciones eran practicamente imperceptibles, en estos dos últimos años debido al crecimiento salarial y al necesario incremento de los recursos humanos necesarios para la adecuada prestación del número creciente de servicios que prestamos esta partida necesariamente ha debido modificarse de manera importante, de hecho en nuestro presupuesto hemos incorporado un incremento de la misma del 8,49% sobre el estimado de 2018, y a continuación explicaremos los diferentes motivos que lo justifican.

Con objeto de contextualizar adecuadamente lo que vamos a exponer, es importante conocer la situación de la que partimos, y para ello vamos a exponer los hechos que a nuestro juicio resultan más relevantes:

- En 2018 se han incorporado 35 conductores, y para 2019, tal y como ya se adelantó con anterioridad, se prevé la incorporación de otros 35.

- Dentro de número de conductores (además de otro personal, pero éste en menor medida) se computan el número de conductores que están en situación de jubilación parcial, y que en nuestro caso se posibilita que se cumpla la totalidad de dicha prestación a la empresa acumulada en el primer año de jubilación, con lo cual aunque aparecen como plantilla conductores de la empresa, a efectos de operación no se encuentran disponibles. Esta circunstancia provoca por ejemplo que en la **ficha 14.- Anexa “Plantilla y retribuciones”** aparezca un total de 710 trabajadores, cuando la plantilla media equivalente a tiempo completo se reduce hasta los 668,35 trabajadores. Para hacer frente a esta situación de jubilaciones entre 2017 y 2018 se han incorporado 77 nuevos conductores, a los que añadidos las previsiones de incorporación en 2019 en 35 anteriormente indicados supone un total de contrataciones entre 2017 y 2019 de 112.

- Incremento sustancial del número de servicios que debemos prestar cada día (cada servicio necesita una media de 1,6 conductores para darle cobertura).

- Incremento de la oferta de servicios programada para el año 2019, pasando de los 11.252.344 kilómetros con los que finalizaremos el 2018 a los 11.645.334 que tenemos planificados realizar en 2019, lo que implica un incremento de 392.990 kilómetros ( un 3,49%)

En este punto es importante reseñar que el incremento de oferta que planteamos para 2019 es una necesidad, ya que determinadas líneas están actualmente saturadas, y prevemos incrementar la capacidad de carga de las mismas con la incorporación de nuevos vehículos, e incrementando el número de servicios asignados (las mencionadas líneas exprés) lo que requiere necesariamente la contratación de nuevos conductores.

A estos efectos es importante que tengamos en mente, con objeto de poder dimensionar el problema al que nos referimos, que desde el fin del ejercicio 2012, que acabó con 28.431.616 viajeros a la previsión de cierre de 2018 que prevé que transportemos 35.257.123 viajeros en la hipótesis conservadora con datos a octubre, va a suponer un incremento en dicho periodo de más de 6,8 millones de viajeros, lo que implica un incremento del 24% de los mismos, y si tenemos en consideración la ya expuesta subida de demanda para 2019 se hace evidente la necesidad de contar con suficiente personal para atender la misma.

- Utilización al límite del número de horas extras permitidas con objeto de dar cobertura a los servicios programados, situación que no podemos ni debemos permitir, primero por motivos de seguridad y salud laboral, y segundo porque en la situación en que nos encontramos no es posible dar respuesta a los retos planteados si no crecemos en nuestra estructura.

- A todo ello añadir la contratación, ya dicha anteriormente de 8 personas para el Servicio de Mantenimiento, además de la reclasificación de categorías a grupos profesionales también ya indicada.

- A efecto de incremento de remuneraciones se ha tenido en cuenta las disposiciones al efecto existentes (un incremento de la masa salarial del 2,5%).

- Por otro lado y derivado de la necesaria adaptación de nuestra estructura a nuestra nueva realidad, las nuevas exigencias que nuestros clientes y nuestro actual nivel de servicio nos demandan incorporando nuevos miembros en el equipo técnico, con objeto de reorganizarnos adecuadamente y poder asumir y optimizar nuestro creciente ámbito de actividades, aunque al menos un mínimo de 3 de ellos pasaran a sustituir a técnicos que finalizan su actividad en la empresa por jubilación o prejubilación, los otros dos pasaran a reforzar nuestra actual estructura, tal y como se comentó en el punto 1.4.- anterior.

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

Aumento en 2019 en 961.517,67 € (11,68%) en relación a la estimación de cierre de 2018 (Epígrafe 7. Otros gastos de explotación), derivado de la gestión de los servicios exteriores y otros gastos de gestión corriente derivados en su mayor parte por el mantenimiento de la flota, que en la actualidad tiene una edad media superior a los 10 años, 3,5 por encima de lo recomendable, y que nos forzará en los próximos años a seguir renovando la misma con una importante inversión anual, tal y como prevemos realizar en el 2019, adicionalmente pretendemos mejorar de manera importante el nivel de mantenimiento de los aires acondicionados con una contratación independiente, igualmente a los servicios de limpieza. También influye el incremento de los seguros que han seguido creciendo, con un mercado cada vez más restricitivo y un incremento de los gastos de publicidad derivado del proyecto Metroguagua, que como ya comentamos y debido a un cambio de la normativa contable, hemos de imputar cada año a esta cuenta no pudiendo como hacíamos hasta ahora contabilizarlos como "inmovilizado en curso".

**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 2019.

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 periódicamente a resultados del ejercicio en la medida que financian las inversiones realizadas, lo cual va en consonancia a las amortizaciones realizadas de las inversiones que se financian vía subvención de capital.

**2.2.5.- DETERIOROS Y RESULTADOS Y GASTOS EXCEPCIONALES.**

Mejora en 2019 respecto de 2018 básicamente como consecuencia de la reversión del deterioro del edificio al realizarse la inversión prevista por 1.600.000 € contemplada en la **ficha 5.- Anexa.**

**2.2.6.- 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 2019, y cuyo detalle se puede ver en la **ficha 6.- Anexa**.

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

Las **fichas 5 y 6.- Anexas** muestran el plan de inversiones a realizar así como sus fuentes de financiación, que mostramos a continuación:





Miguel Angel Rodríguez Ramírez

Director General