



**Gabinet Tècnic
d'Auditoria i Consultoria, s.a.**

**GRUP TRANSPORTS METROPOLITANS
DE BARCELONA (GRUP TMB)**

**INFORME D'AUDITORIA
COMPTES ANUALS CONSOLIDATS DE L'EXERCICI 2019
INFORME DE GESTIÓ CONSOLIDAT DE L'EXERCICI 2019**

Abril 2020



Gabinet Tècnic d'Auditoria i Consultoria, s.a.

Travessera de Gràcia, 56, 1r. 1a.
Tel. 933199622 – Fax 933101739
08006 Barcelona

Julián Hernández, 8, 1r. A
Tel. 913882180 – Fax 917599612
28043 Madrid

Barcelona, 3, 2n. 1a.
Tel. 972201959 – Fax 972220920
17001 Girona

I

INFORME D'AUDITORIA DE COMPTES ANUALS CONSOLIDATS EMÈS PER UN AUDITOR INDEPENDENT

A l'accionista únic de **FERROCARRIL METROPOLITÀ DE BARCELONA, S.A. (Societat Unipersonal)**,

Opinió

Hem auditat els comptes anuals consolidats del **GRUP TRANSPORTS METROPOLITANS DE BARCELONA** (el Grup), del qual **FERROCARRIL METROPOLITÀ DE BARCELONA, S.A. (FMB)** n'és la societat dominant als efectes de formular els esmentats comptes anuals consolidats, que comprenen el balanç a 31 de desembre de 2019, el compte de pèrdues i guanys, l'estat de canvis en el patrimoni net, l'estat de fluxos d'efectiu i la memòria, tots ells consolidats, corresponents a l'exercici finalitzat en aquesta data.

Segons la nostra opinió, els comptes anuals consolidats adjunts expressen, en tots els aspectes significatius, la imatge fidel del patrimoni i de la situació financera del Grup a 31 de desembre de 2019, així com dels seus resultats i fluxos d'efectiu, tots ells consolidats, corresponents a l'exercici finalitzat en aquesta data, de conformitat amb el marc normatiu d'informació financera que resulta d'aplicació (que s'identifica a la nota 2 de la memòria consolidada) i, en particular, amb els principis i criteris comptables que hi estiguin continguts.

Fonament de l'opinió

Hem dut a terme la nostra auditoria de conformitat amb la normativa reguladora de l'activitat d'auditoria de comptes vigent a Espanya. Les nostres responsabilitats d'acord amb aquestes normes es descriuen més endavant en la secció *Responsabilitats de l'auditor en relació amb l'auditoria dels comptes anuals* consolidats del nostre informe.

Som independents del Grup de conformitat amb els requeriments d'ètica, inclosos els d'independència, que són aplicables a la nostra auditoria dels comptes anuals consolidats a Espanya segons allò que exigeix la normativa reguladora de l'activitat d'auditoria de comptes. En aquest sentit, no hem prestat serveis diferents als de l'auditoria de comptes ni hi han concorregut situacions o circumstàncies que, d'acord amb allò que estableix l'esmentada normativa reguladora, hagin afectat la necessària independència de manera que s'hagi vist compromesa.

Considerem que l'evidència d'auditoria que hem obtingut proporciona una base suficient i adequada per a la nostra opinió.

Aspectes més rellevants de l'auditoria

Els aspectes més rellevants de l'auditoria són aquells que, segons el nostre judici professional, han estat considerats com els riscos d'incorrecció material més significatius en la nostra auditoria dels comptes anuals consolidats del període actual. Aquests riscos han estat tractats en el context de la nostra auditoria dels comptes anuals consolidats en el seu conjunt, i en la formació de la nostra opinió sobre aquests, i no expresseu una opinió per separat sobre aquests riscos.





Contracte Programa

Descripció

Tal i com s'explica a la Nota 6 de la memòria dels comptes anuals, el marc financer en el qual es desenvolupa l'activitat del Grup es concreta en els Contractes Programa negociats entre les diferents administracions amb competència sobre el transport públic de viatgers. Les subvencions, tant corrents com de capital, que es deriven d'aquest marc financer representen un element fonamental del finançament del Grup, motiu pel qual han tingut un impacte rellevant en la nostra estratègia general d'auditoria, atenent a la seva materialitat en el context dels comptes anuals consolidats en el seu conjunt.

Resposta de l'auditor

Els nostres procediments d'auditoria han inclòs l'obtenció dels principals acords de finançament associats al Contracte Programa formalitzat amb l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM), i la comprovació de la seva coherència amb les xifres que figuren en els comptes anuals i amb l'aplicació del finançament rebut a les seves finalitats. Addicionalment, s'han comprovat els saldos comptables pendents amb l'ATM per aquest concepte, mitjançant la seva circularització i la revisió dels acords de la Comissió de seguiment del Contracte Programa i del mateix Consell d'Administració de l'ATM. Finalment, s'ha avaluat si la informació respecte al Contracte Programa, revelada en els comptes anuals, compleix amb els requeriments del marc normatiu d'informació financera aplicable.

Despeses de personal

Descripció

Les despeses de personal representen una part molt rellevant de les despeses del Grup. Per altra banda, la seva gestió ha de donar compliment a la complexitat dels diferents acords i relacions laborals associades. En aquest sentit, aquesta àrea es considera rellevant en la nostra estratègia general d'auditoria i en l'assignació de recursos en la planificació i execució de la nostra auditoria.

Resposta de l'auditor

Els nostres procediments d'auditoria han inclòs una combinació de proves destinades a comprovar que els controls rellevants relacionats amb les despeses de personal, com la gestió de nòmines, seguiment de procediments, registre comptable, entre d'altres, operen efectivament conjuntament amb procediments substantius, en base selectiva, sobre els aspectes esmentats. Així mateix, s'ha comprovat la imputació temporal de les despeses i de les periodificacions associades, així com la seva coherència amb els diferents acords associats i amb les variacions respecte l'any precedent. També s'han circularitzat els diferents assessors laborals i s'ha obtingut la relació dels diferents procediments en curs, comprovant el seu tractament comptable en els comptes anuals. Finalment, s'ha avaluat si la informació respecte a les despeses de personal, revelada en els comptes anuals, compleix amb els requeriments del marc normatiu d'informació financera aplicable.

Ingressos per vendes

Descripció

Els ingressos associats a les vendes de títols de transport públic representen una part molt rellevant dels ingressos del Grup. No s'ha considerat que els esmentats ingressos tinguin un alt risc d'incorrecció material, atenent a que en bona part estan assignats directament per la Cambra de Distribució de títols del Sistema Tarifari Integra de l'ATM en funció dels viatgers transportats, no obstant això, degut a la seva materialitat en el context dels comptes anuals en conjunt, es considera que és l'àrea rellevant en la nostra estratègia general d'auditoria i en l'assignació de recursos en la planificació i execució de la nostra auditoria.





Resposta de l'auditor

Els nostres procediments d'auditoria han inclòs una combinació de proves destinades a comprovar que els controls rellevants relacionats amb els ingressos per vendes, com la recaptació, els procediments de facturació o el seguiment de la demanda, entre d'altres, operen efectivament, conjuntament amb procediments substantius, en base selectiva, sobre els aspectes esmentats. Així mateix, s'han comprovat les variacions en els ingressos respecte l'any precedent i l'assignació d'ingressos per part de l'ATM en el decurs de l'exercici, així com les diferents transaccions associades. Addicionalment s'han circularitzat els saldos amb l'ATM per aquest concepte, i s'han obtingut els acords rellevants de la Cambra de Distribució. Finalment, s'ha avaluat si la informació respecte als ingressos per vendes, revelada en els comptes anuals, compleix amb els requeriments del marc normatiu d'informació financera aplicable i si s'ha informat com a fet posterior de la situació creada a l'exercici 2020 per la irrupció de la pandèmia del Covid-19.

Altra informació: Informe de gestió consolidat

L'altra informació comprèn exclusivament l'informe de gestió consolidat de l'exercici 2019, la formulació del qual és responsabilitat dels administradors de la Societat dominant i no forma part integrant dels comptes anuals consolidats.

La nostra opinió d'auditoria sobre els comptes anuals consolidats no cobreix l'informe de gestió consolidat. La nostra responsabilitat sobre la informació continguda en l'informe de gestió consolidat es troba definida en la normativa reguladora de l'activitat d'auditoria de comptes, que estableix dos nivells diferenciats sobre la mateixa:

- a) Un nivell específic que resulta d'aplicació a l'Estat de la informació no financera consolidat, que consisteix a comprovar únicament que l'esmentada informació s'ha facilitat en l'informe de gestió consolidat, o, si s'escau, que s'ha incorporat a aquest la referència corresponent al informe separat sobre la informació no financera en la forma prevista a la normativa, i en cas contrari, a informar-ne.
- b) Un nivell general aplicable a la resta de la informació inclosa en l'informe de gestió consolidat, que consisteix a avaluar i informar sobre la concordança de l'esmentada informació amb els comptes anuals consolidats, a partir del coneixement de l'entitat obtingut en la realització de l'auditoria de les esmentades comptes consolidats i sense incloure informació diferent de l'obtinguda com a evidència durant la mateixa, així com avaluar i informar de si el contingut i presentació d'aquesta part de l'informe de gestió consolidat són conformes a la normativa que resulta d'aplicació. Si, basant-nos en el treball que hem realitzat, concloem que hi ha incorreccions materials, estem obligats a informar-ne.

Sobre la base del treball realitzat, segons el descrit anteriorment, hem comprovat que la informació esmentada en l'apartat a) anterior es facilita en l'informe de gestió consolidat i que la resta de la informació que conté l'informe de gestió consolidat concorda amb la dels comptes anuals consolidats de l'exercici 2019 i el seu contingut i presentació són conformes a la normativa que resulta d'aplicació.

Responsabilitats dels administradors de la Societat dominant en relació amb els comptes anuals consolidats

Els administradors de la Societat dominant són responsables de formular els comptes anuals consolidats adjunts, de forma que expressin la imatge fidel del patrimoni, de la situació financera i dels resultats consolidats del Grup, de conformitat amb el marc normatiu d'informació financera aplicable al Grup a Espanya, que s'identifica en la nota 2 de la memòria adjunta, i del control intern que considerin necessari per permetre la preparació de comptes anuals consolidats lliures d'incorrecció material, a causa de frau o error.

En la preparació dels comptes anuals consolidats, els administradors de la Societat dominant són responsables de la valoració de la capacitat del Grup per continuar com a empresa en funcionament, revelant, segons correspongui, les qüestions relacionades amb empresa en funcionament i utilitzant el principi comptable de continuïtat de l'empresa en funcionament excepte si els administradors tenen la intenció de liquidar el Grup o de cessar les seves operacions, o si no existeix cap altra alternativa realista.





Responsabilitats de l'auditor en relació amb l'auditoria dels comptes anuals consolidats

Els nostres objectius són obtenir una seguretat raonable que els comptes anuals consolidats en el seu conjunt estan lliures d'incorrecció material, a causa de frau o error, i emetre un informe d'auditoria que conté la nostra opinió.

Seguretat raonable és un alt grau de seguretat però no garanteix que una auditoria realitzada de conformitat amb la normativa reguladora de l'activitat d'auditoria de comptes vigent a Espanya sempre detecti una incorrecció material quan existeixi. Les incorreccions poden ser degudes a frau o error i es consideren materials si, individualment o de forma agregada, es pot preveure raonablement que influeixen en les decisions econòmiques que els usuaris prenen basant-se en els comptes anuals consolidats.

Com a part d'una auditoria de conformitat amb la normativa reguladora de l'activitat d'auditoria de comptes a Espanya, apliquem el nostre judici professional i mantenim una actitud d'escepticisme professional durant tota l'auditoria. També:

- Identifiquem i valorem els riscos d'incorrecció material en els comptes anuals consolidats, a causa de frau o error, dissenyem i apliquem procediments d'auditoria per respondre a aquests riscos i obtenim evidència d'auditoria suficient i adequada per proporcionar una base per a la nostra opinió. El risc de no detectar una incorrecció material a causa de frau és més elevat que en el cas d'una incorrecció material a causa d'error, ja que el frau pot implicar col·lusió, falsificació, omissions deliberades, manifestacions intencionadament errònies, o l'elusió del control intern.
- Obtenim coneixement del control intern rellevant per a l'auditoria amb la finalitat de dissenyar procediments d'auditoria que siguin adequats en funció de les circumstàncies, i no amb la finalitat d'expressar una opinió sobre l'eficàcia del control intern del Grup.
- Avaluem si les polítiques comptables que s'apliquen són adequades i la raonabilitat de les estimacions comptables i la corresponent informació revelada pels administradors de la Societat dominant.
- Concloem sobre si és adequada la utilització, per part dels administradors de la Societat dominant, del principi comptable d'empresa en funcionament i, basant-nos en l'evidència d'auditoria obtinguda, concloem sobre si existeix o no una incertesa material relacionada amb fets o amb condicions que poden generar dubtes significatius sobre la capacitat del Grup per continuar com a empresa en funcionament. Si concloem que existeix una incertesa material, es requereix que cridem l'atenció en el nostre informe d'auditoria sobre la corresponent informació revelada en els comptes anuals consolidats o, si aquestes revelacions no són adequades, que expressem una opinió modificada. Les nostres conclusions es basen en l'evidència d'auditoria obtinguda fins a la data de nostre informe d'auditoria. No obstant això, fets o condicions futurs poden ser la causa que el Grup deixi de ser una empresa en funcionament.
- Avaluem la presentació global, l'estructura i el contingut dels comptes anuals consolidats, inclosa la informació revelada, i si els comptes anuals consolidats representen les transaccions i els fets subjacents de manera que aconseguen expressar la imatge fidel.
- Obtenim evidència suficient i adequada en relació amb la informació financera de les entitats o activitats empresarials dins del Grup per a expressar una opinió sobre els comptes anuals consolidats. Som responsables de la direcció, supervisió i realització de l'auditoria del Grup. Som els únics responsables de la nostra opinió d'auditoria.

Ens comuniquem amb els administradors de la Societat dominant en relació amb, entre altres qüestions, l'abast i el moment de realització de l'auditoria planificats i les troballes significatives de l'auditoria, així com qualsevol deficiència significativa del control intern que identifiquem en el transcurs de l'auditoria.

Entre els riscos que han estat objecte de comunicació als administradors de la Societat dominant, determinem els que han estat de la major significativitat en l'auditoria dels comptes anuals consolidats del Grup i que són, en conseqüència, els riscos considerats més significatius.





Descrivim aquests riscos en el nostre informe d'auditoria llevat que les disposicions legals o reglamentàries prohibeixin revelar públicament la qüestió.

Barcelona, 1 d'abril de 2020

GABINET TÈCNIC

D'AUDITORIA I CONSULTORIA, S.A. (S0687)



IMPORI COL·LEGIAL: 96,00 EUR
.....
Informe d'auditoria de comptes subjecte
a la normativa d'auditoria de comptes
espanyola o internacional
.....

Grup Consolidat
Transports Metropolitans de Barcelona

COMPTES ANUALS 2019



**Transports
Metropolitans
de Barcelona**



ÍNDEX

1- BALANÇ.....	1
2- COMPTE DE PÈRDUES I GUANYS.....	3
3- ESTAT DE CANVIS EN EL PATRIMONI NET.....	4
4- ESTAT DE FLUXOS D'EFECTIU.....	5
5- MEMÒRIA	
NOTA 1. PERÍMETRE DE LA CONSOLIDACÓ.....	7
NOTA 2. BASES DE PRESENTACIÓ DELS COMPTES ANUALS CONSOLIDATS.....	23
NOTA 3. NORMES DE REGISTRE I VALORACIÓ.....	25
NOTA 4. IMMOBILITZAT MATERIAL.....	39
NOTA 5. IMMOBILITZAT INTANGIBLE	53
NOTA 6. ENTITATS PÚBLIQUES.....	55
NOTA 7. INSTRUMENTS FINANCERS	69
NOTA 8. MONEDA ESTRANGERA.....	97
NOTA 9. SITUACIÓ FISCAL.....	98
NOTA 10. INGRESSOS I DESPESES.....	112
NOTA 11. PROVISIONS I CONTINGÈNCIES.....	118
NOTA 12. INFORMACIÓ SOBRE EL MEDI AMBIENT.....	120
NOTA 13. RETRIBUCIONS A LLARG TERMINI AL PERSONAL.....	126
NOTA 14. SUBVENCIONS, DONACIONS I LLEGATS.....	130
NOTA 15. FETS POSTERIORIS AL TANCAMENT.....	134
NOTA 16. OPERACIONS AMB PARTS VINCULADES.....	139
NOTA 17. ALTRA INFORMACIÓ.....	142
NOTA 18. INFORMACIÓ SEGMENTADA.....	146



GRUP CONSOLIDAT
TRANSPORTS METROPOLITANS DE BARCELONA
BALANÇ



BALANÇ CONSOLIDAT DEL GRUP TRANSPORTS METROPOLITANS DE BARCELONA

Balanç de Situació Consolidat a 31 de Desembre de 2019 i 2018

(Euros)

	Nota	Any 2019	Any 2018
ACTIU			
ACTIU NO CORRENT		1.277.308.157,41	1.185.935.588,90
Immobilitzat intangible	5	16.685.034,71	16.546.951,92
Despeses d'investigació i desenvolupament		1.856,85	16.267,85
Patents, llicències, marques i similars		8.042,75	8.890,26
Aplicacions Informàtiques		11.636.720,95	11.298.921,20
Altres immobilitzat intangible		5.038.414,16	5.222.872,61
Immobilitzat material	4	700.926.838,50	610.992.863,22
Terrenys i Construccions		185.746.378,93	194.378.719,04
Instal·lacions tècniques i altres immobilitzat material		320.441.723,92	299.403.183,70
Elements de transport		260.177.366,21	234.743.696,29
Restes		60.264.357,71	64.659.487,41
Immobilitzat en curs i acomptes		194.738.735,65	117.210.960,48
Inversions en empr.del Grup i assoc.a llarg termini		2.763.115,70	2.963.121,69
Participació en empr.assoc.posada en equivalència		2.673.115,70	2.873.121,69
Crèdits a empreses		90.000,00	90.000,00
Inversions financeres a llarg termini	7	556.933.168,50	555.432.652,07
Instrumentos de patrimoni		3.587.816,42	3.587.816,42
Valors representatius de deute		1.542,65	1.542,65
Altres actius financers		85.935.404,33	83.111.878,13
Entitats Públiques	6	467.408.405,10	468.731.414,87
Deutors per subvencions Contracte Programa		467.408.405,10	468.731.414,87
Altres deutes Entitats Públiques		0,00	0,00
ACTIU CORRENT		283.081.744,54	215.225.778,97
Existències		13.493.379,15	11.591.804,31
Deutors comercials i altres comptes a cobrar	7	183.945.643,13	120.538.454,53
Deutors variis		15.201.634,25	21.428.250,62
Personal		2.756.200,42	3.402.985,37
Altres crèdits amb Administracions Públiques		31.069.107,33	22.053.573,30
Entitats Públiques	6	134.918.701,13	73.653.645,24
Deutors per subvencions Contracte Programa		129.855.657,56	68.580.698,79
Altres deutes Entitats Públiques		5.063.043,57	5.072.946,45
Inversions financeres a curt termini	7	3.320.585,07	3.184.803,20
Instrumentos de patrimoni		3.299.143,09	3.163.361,22
Derivats financers		0,00	0,00
Altres actius financers		21.441,98	21.441,98
Periodificacions a curt termini		201.387,90	1.506.169,67
Efectiu i altres actius líquids equivalents		82.120.749,29	78.404.547,26
Tresoreria		77.620.023,99	73.746.788,12
Altres actius líquids equivalents		4.500.725,30	4.657.759,14
TOTAL ACTIU		1.560.389.901,95	1.401.161.367,87



BALANÇ CONSOLIDAT DEL GRUP TRANSPORTS METROPOLITANS DE BARCELONA

Balanç de Situació Consolidat a 31 de Desembre de 2019 i 2018

(Euros)

	Nota	Any 2019	Any 2018
PATRIMONI NET I PASSIU			
PATRIMONI NET		562.338.693,68	477.096.729,90
Fons propis	7.10	312.693.783,50	306.227.778,99
Capital escripturat		18.641.641,48	18.641.641,48
Reserves		287.586.137,51	282.653.524,53
Resultats de l'exercici		6.466.004,51	4.932.612,98
Ajustaments per canvi de valor	7	-49.051.351,40	-37.070.222,89
Operacions de cobertura		-49.051.351,40	-37.070.222,89
Subvencions, donacions i llegats rebuts	14.1	298.696.261,58	207.939.173,80
PASSIU NO CORRENT	7	698.336.344,34	678.271.509,96
Provisions a llarg termini		8.400.000,00	0,00
Deutes a llarg termini		689.936.344,34	678.271.509,96
Deutes amb entitats de crèdit		387.216.624,98	398.537.043,28
Creditors per arrendament financer		181.082.781,72	172.356.941,36
Derivats financers		40.727.663,42	28.673.391,81
Altres passius financers		80.909.274,22	78.704.133,51
PASSIU CORRENT		299.714.863,93	245.793.128,01
Provisions a curt termini	11	15.559.078,78	11.996.001,14
Deutes a curt termini	7	120.666.064,70	88.849.756,48
Deutes amb entitats de crèdit		24.812.029,70	25.426.345,64
Creditors per arrendament financer		28.662.397,95	24.716.432,64
Derivats financers		8.593.881,17	8.669.333,55
Altres passius financers		58.597.755,88	30.037.644,65
Creditors comercials i altres comptes a pagar		145.030.394,44	127.512.815,06
Proveïdors		24.358.130,01	27.009.235,23
Creditors varis		82.443.897,84	64.161.771,79
Personal, remuneracions pendents de pagament		21.175.633,28	20.072.818,06
Altres deutes amb Administracions Públiques		17.052.733,31	16.268.989,98
Periodificacions a curt termini		18.459.326,01	17.434.555,33
TOTAL PATRIMONI NET I PASSIU		1.560.389.901,95	1.401.161.367,87

GRUP CONSOLIDAT
TRANSPORTS METROPOLITANS DE BARCELONA
COMPTE DE PÈRDUES I GUANYS



COMPTE DE PÈRDUES I GUANYES CONSOLIDAT DEL GRUP TRANSPORTS METROPOLITANS DE BARCELONA

Compte de Pèrdues i Guanyes Consolidat dels exercicis 2019 i 2018
(Euros)

	Nota	Any 2019	Any 2018
A) OPERACIONS CONTINUADES			
INGRESSOS	10.1		
Vendes		422.470.768,37	419.531.996,71
Accessoris a l'explotació		31.295.676,82	28.929.117,24
Subvencions especials		9.676.531,86	9.532.028,03
Subvencions al servei		430.667.884,31	405.055.599,62
TOTAL INGRESSOS		894.110.861,36	863.048.741,60
DESPESES D'EXPLOTACIÓ	10.2		
Aprovisionaments		21.570.809,32	23.544.973,98
Carburants i Electricitat		49.258.555,54	49.872.068,48
Personal		434.586.976,83	408.026.099,41
Serveis exteriors		316.661.767,55	298.902.893,74
Tributs		811.988,69	778.756,07
Variacions de provisions		127.485,29	587.753,12
Deteriorament i resultats per vendes d'immobilitzat		-24.276,58	-199.969,03
Altres resultats		-6.957.857,72	-9.266,17
TOTAL DESPESES ABANS D'AMORTITZACIONS		816.035.448,92	781.503.309,60
Amortitzacions	10.3	67.992.653,07	67.015.709,51
Subvencions en capital imputades a pèrdues i guanyes	10.5	-21.060.664,76	-15.024.777,12
AMORTITZACIÓ NETA		46.931.988,31	51.990.932,39
TOTAL DESPESES D'EXPLOTACIÓ		862.967.437,23	833.494.241,99
RESULTAT FINANCER	10.4		
Despeses financeres per sanejament CP		24.194.540,15	25.391.207,55
Resultat financer estructural		1.149.041,54	103.424,29
TOTAL RESULTAT FINANCER		25.343.581,69	25.494.631,84
PARTICIPACIÓ EN BENEFICI SOCIETATS POSADES EN EQUIVALÈNCIA		799.994,01	1.000.011,34
RESULTAT TOTAL ABANS D'IMPOSTOS		6.599.836,45	5.059.879,11
IMPOST SOBRE SOCIETATS		-133.831,94	-127.266,13
RESULTAT CONSOLIDAT DE L'EXERCICI PROCEDENT D'OPERACIONS CONTINUADES (Després de l'Impost sobre Beneficis)		6.466.004,51	4.932.612,98
B) OPERACIONS INTERROMPUDES			
RESULTAT CONSOLIDAT DE L'EXERCICI PROCEDENT D'OPERACIONS INTERROMPUDES (Després de l'Impost sobre Beneficis)		0,00	0,00
RESULTAT DE L'EXERCICI		6.466.004,51	4.932.612,98

Les notes 1 a 18 de la Memòria adjunta formen part del Compte de Pèrdues i Guanyes a 31 de desembre de 2019.

GRUP CONSOLIDAT
TRANSPORTS METROPOLITANS DE BARCELONA
ESTAT DE CANVIS EN EL PATRIMONI NET



GRUP CONSOLIDAT TRANSPORTS METROPOLITANS DE BARCELONA

ESTAT DE CANVIS EN EL PATRIMONI NET CORRESPONENT ALS EXERCICIS ACABATS EL 31-12-2019 I 31-12-2018

(Euros)

A) ESTAT D'INGRESSOS I DESPESES RECONEGUTS CORRESPONENT ALS EXERCICIS ACABATS EL 31-12-2019 I 31-12-2018

	Notes	Any 2019	Any 2018
A) Resultat del compte de pèrdues i guanys		6.466.004,51	4.932.612,98
Ingressos i despeses imputades directament al patrimoni net			
II. Per cobertures de fluxos d'efectiu	7	-20.969.504,98	-9.776.760,26
III. Subvencions, donacions i llegats rebuts	14.1	112.092.061,03	82.890.984,65
B) Total ingressos i despeses imputades directament al patrimoni net		91.122.556,05	73.114.224,39
Transferències al compte de pèrdues i guanys			
IX. Per cobertures de fluxos d'efectiu	7	8.988.376,47	9.540.113,92
X. Subvencions, donacions i llegats rebuts	14.1	-21.334.973,25	-15.300.740,19
C) Total transferències al compte de pèrdues i guanys		-12.346.596,78	-5.760.626,27
TOTAL D'INGRESSOS I DESPESES RECONEGUTS		85.241.963,78	72.286.211,10

B) ESTAT TOTAL DE CANVIS EN EL PATRIMONI NET CORRESPONENT ALS EXERCICIS ACABATS EL 31-12-2019 I 31-12-2018

	Capital		Reserves	Resultat de l'exercici	Ajustaments per canvis de valor	Subvencions, donacions i llegats rebuts	TOTAL
	Esripturat	No exigit					
SALDO INICI DE L'EXERCICI 2018	18.641.641,48		276.111.712,49	6.541.812,03	-36.833.576,55	140.348.929,34	404.810.518,79
I. Total Ingressos i despeses reconeguts				4.932.612,98	-236.646,34	67.590.244,46	72.286.211,10
III. Altres variacions del patrimoni net			6.541.812,04	-6.541.812,03			0,01
SALDO FINAL DE L'EXERCICI 2018	18.641.641,48		282.653.524,53	4.932.612,98	-37.070.222,89	207.939.173,80	477.096.729,90
I. Total ingressos i despeses reconeguts				6.466.004,51	-11.981.128,51	90.767.087,78	85.241.963,78
III. Altres variacions del patrimoni net			4.932.612,98	-4.932.612,98			0,00
SALDO FINAL DE L'EXERCICI 2019	18.641.641,48		287.586.137,51	6.466.004,51	-49.051.351,40	298.696.261,58	562.338.693,68

Les notes 1 a 18 de la Memòria adjunta formen part de l'Estat de Canvis en el Patrimoni Net a 31 de desembre de 2019.

GRUP CONSOLIDAT
TRANSPORTS METROPOLITANS DE BARCELONA
ESTAT DE FLUXOS D'EFECTIU



GRUP CONSOLIDAT TRANSPORTS METROPOLITANS DE BARCELONA

ESTAT DE FLUXOS D'EFFECTIU CORRESPONENT ALS EXERCICIS ACABATS EL 31-12-2019 I 31-12-2018

(Euros)

	Notes	Anys 2019	Anys 2018
A) FLUXOS D'EFFECTIU DE LES ACTIVITATS D'EXPLOTACIÓ			
1. Resultat de l'exercici abans d'impostos		6.599.836,45	5.059.879,11
2. Ajustaments del resultat		71.786.888,75	76.597.273,01
a) Amortització de l'immobilitzat (+)	10.3	67.992.653,07	67.015.709,51
b) Correccions valoratives per deteriorament (+/-)		-84.068,29	-1.101.158,07
c) Variació de provisions (+/-)	10.2	647.669,82	1.505.827,07
d) Imputació de subvencions (-)	10.5	-21.334.973,25	-15.300.740,19
e) Resultats per baixes i vendes de l'immobilitzat (+/-)	10.2	22.019,72	-16.985,81
f) Resultats per baixes i vendes d'instruments financers (+/-)	7.5	0,00	0,00
g) Ingressos financers (-)	10.4	-4.415.764,18	-2.365.115,81
h) Despeses financeres (+)	10.4	29.780.078,33	27.840.211,72
i) Diferències de canvi (+/-)	10.4	-20.732,46	19.535,93
k) Altres ingressos i despeses (+/-)		-799.994,01	-1.000.011,34
3. Canvis en el capital circulant		-39.770.824,20	-47.667.351,55
a) Existències (+/-)		-1.873.315,42	-1.342.925,60
b) Deutors i altres comptes a cobrar (+/-)	7	-58.377.466,11	-61.386.398,10
c) Altres actius corrents (+/-)	7	1.306.139,64	573.834,26
d) Creditors i altres comptes a pagar (+/-)	7	17.034.858,55	11.984.091,68
e) Altres passius corrents (+/-)	7	1.023.412,81	5.575.158,20
f) Altres actius i passius no corrents (+/-)		1.115.546,33	-3.071.111,99
4. Altres fluxos d'efectiu de les activitats d'explotació		-20.667.303,17	-22.901.257,26
a) Pagament d'interessos (-)	10.4	-25.547.524,61	-26.817.689,02
b) Cobrament de dividends (+)		1.963.324,32	2.329.498,83
c) Cobrament d'interessos (+)	10.4	3.316.370,75	2.032.929,58
d) Cobraments (pagaments) per impost sobre beneficis (+/-)		-109.074,52	-142.118,42
e) Altres pagaments (cobraments) (+/-)	10.4	-290.399,11	-303.878,23
5. FLUXOS D'EFFECTIU DE LES ACTIVITATS D'EXPLOTACIÓ (1+2+3+4)		17.948.597,83	11.088.543,31
B) FLUXOS D'EFFECTIU DE LES ACTIVITATS D'INVERSIÓ			
6. Pagaments per inversions (-)		-123.959.932,84	-136.001.517,27
b) Immobilitzat Intangible	5	-4.388.137,41	-3.080.667,05
c) Immobilitzat material	4	-115.940.234,03	-129.444.751,63
e) Altres actius financers	7	-195.935,15	-3.435.344,30
g) Altres actius		-3.435.626,25	-40.754,29



GRUP CONSOLIDAT TRANSPORTS METROPOLITANS DE BARCELONA

ESTAT DE FLUXOS D'EFFECTIU CORRESPONENT ALS EXERCICIS ACABATS EL 31-12-2019 I 31-12-2018

(Euros)

	Notes	Any 2019	Any 2018
7. Cobraments per desinversions (+)		31.674.146,57	32.112.908,19
b) Immobilitzat Intangible		0,00	0,00
c) Immobilitzat material	4	21.626,31	240.793,40
e) Altres actius financers	7	31.652.520,26	29.599.567,11
g) Altres actius	7	0,00	2.272.547,68
8. FLUXOS D'EFFECTIU DE LES ACTIVITATS D'INVERSIÓ (6+7)		-92.285.786,27	-103.888.609,08
C) FLUXOS D'EFFECTIU DE LES ACTIVITATS DE FINANÇAMENT			
9. Cobraments i pagaments per instruments de patrimoni		78.518.697,98	82.890.984,65
e) Subvencions, donacions i llegats rebuts (+)	14	78.518.697,98	82.890.984,65
10. Cobraments i pagaments per instruments de passiu financer		-486.572,07	11.720.628,88
a) Emissió:			
2. Deutes amb entitats de crèdit (+)	7	50.612.111,51	72.457.755,46
4. Altres deutes (+)		0,00	2.191.664,02
b) Devolució i amortització de:			
2. Deutes amb entitats de crèdit (-)	7	-50.246.158,68	-46.423.779,21
4. Altres deutes (-)	7	-852.524,90	-16.505.011,39
12. FLUXOS D'EFFECTIU DE LES ACTIVITATS DE FINANÇAMENT (9+10)		78.032.125,91	94.611.613,53
D) EFECTE DE LES VARIACIONS DELS TIPUS DE CANVI		21.264,56	
E) AUGMENT / DISMIN.NETA DE L'EFFECTIU O EQUIV.(5+8+12)		3.716.202,03	1.811.547,76
Efectiu o equivalents al principi de l'exercici		78.404.547,26	76.592.999,50
Efectiu o equivalents al final de l'exercici		82.120.749,29	78.404.547,26

Les notes 1 a 18 de la Memòria adjunta formen part de l'Estat de Fluxos d'Efectiu a 31 de desembre de 2019.

**GRUP CONSOLIDAT
TRANSPORTS METROPOLITANS DE BARCELONA
MEMÒRIA**



NOTA 1 – PERÍMETRE DE LA CONSOLIDACIÓ

L'exercici 2005 va ésser el primer en que el Grup Transports Metropolitans de Barcelona va presentar Comptes Anuals Consolidats.

A l'any 2005 aquest grup estava format per les societats següents:

- Societat que formula els Comptes Anuals Consolidats:

Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA (Metro)

- Societats del grup consolidades per integració global:

Transports de Barcelona, SA (TB)

Projectes i Serveis de Mobilitat, SA

Transports Metropolitans de Barcelona, SL

- Societat associada consolidada per posada en equivalència:

Transports Ciutat Comtal, SA



En data 21 d'octubre de 2011 es va constituir la societat TMB France, EURL unipersonal, propietat al 100% de Projectes i Serveis de Mobilitat, SA, però donada la poca rellevància d'aquesta societat dins els comptes del Grup TMB, per aquest any 2019 no s'inclou dins el Grup.

Les Societats estan integrades al Grup Transports Metropolitans de Barcelona a efectes de consolidació de comptes anuals, amb domicili al carrer 60, núm. 21-23, Sector A, Polígon Zona Franca, de la ciutat de Barcelona, que diposita els seus Comptes Anuals Consolidats, pendents de formulació al Registre Mercantil de Barcelona. La dominant última del Grup és l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), amb domicili al municipi de Barcelona. El Grup Transports Metropolitans de Barcelona no aplica el règim de consolidació fiscal.

Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA forma part del Sector Públic Metropolità, atès que la totalitat de les seves accions són propietat de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, en la qual

estan integrats els Ajuntaments de Badalona, Badia del Vallès, Barberà del Vallès, Barcelona, Begues, Castellbisbal, Castelldefels, Cerdanyola del Vallès, Cervelló, Corbera de Llobregat, Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Gavà, L'Hospitalet de Llobregat, Molins de Rei, Montcada i Reixac, Montgat, Pallegà, La Palma de Cervelló, El Papiol, El Prat de Llobregat, Ripollet, Sant Adrià de Besòs, Sant Andreu de la Barca, Sant Boi de Llobregat, Sant Climent de Llobregat, Sant Cugat del Vallès, Sant Feliu de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern, Sant Vicenç dels Horts, Santa Coloma de Cervelló, Santa Coloma de Gramenet, Tiana, Torrelles de Llobregat i Viladecans.

Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA presta els seus serveis de transport de viatgers de forma totalment coordinada amb Transports de Barcelona, SA, sota la denominació de Transports Metropolitans de Barcelona (TMB). La primera per al transport soterrani i la segona per al transport de superfície, essent comuna la direcció i la gestió del negoci.

Les societats Projectes i Serveis de Mobilitat, SA i Transports Metropolitans de Barcelona, SL també formen part de Grup TMB, del qual Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA n'és la Societat que formula els Comptes Anuals Consolidats, per les següents raons:

- a) L'estratègia de transport del Grup es vertebrà sobre Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA.
- b) L'activitat de Transports de Barcelona, SA, que també forma part del Sector Públic Metropolità (100% AMB) és complementària a la de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA.
- c) Addicionalment tant el nombre de viatgers transportats, com la xifra de negoci i el valor dels actius immobilitzats en explotació ho confirmen.

1.1 - Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA es va constituir per temps indefinit segons consta en l'escriptura autoritzada pel que va ésser notari d'aquesta ciutat Don el dia 17 de desembre de 1920, amb el nom de "Ferrocarril Metropolitano de Barcelona, S.A.", sofrint posteriorment diverses modificacions recollides en les pertinents escriptures públiques, com la municipalització de la Societat el 1959, la fusió per absorció de

les Societats "Gran Metropolitano de Barcelona, S.A." i "Ferrocarril Metropolitano de Barcelona, S.A.", mitjançant l'augment del capital social de la societat absorbida, Gran Metropolitano de Barcelona, S.A., posteriorment, el canvi a la denominació de "Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A., (S.P.M.)", el 1981 i, finalment, el canvi a la denominació actual de "Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA", després de la seva metropolitanització a l'abril de 1991. Figura inscrita en el Registre Mercantil de Barcelona, volum 29.381, NIF A-08005795. El seu domicili social es troba al carrer 60, núm. 21-23, Sector A, Polígon Zona Franca, de la ciutat Barcelona.

L'exercici econòmic coincideix amb l'any natural.

Constitueix l'objecte de la Societat:

- a) Exercir l'activitat de gestió, d'explotació, d'organització, d'administració i en definitiva de prestació dels serveis urbans i metropolitans relacionats amb el transport col·lectiu per camí fix de rodament o per cable, especialment ferrocarril, funicular, tramvia, telefèric o qualsevol altre mode de transport, tant de superfície com subterrani o aeri i de llurs concessions; i proveir la seva prestació sota les directrius i reglaments emanats de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB).
- b) El disseny, la construcció, la gestió, l'explotació i l'administració de qualsevol dels serveis que es creïn, rescatin, incorporin o reverteixin, dins de la competència que l'AMB té atribuïda, en matèria de transport públic de persones o objectes i sigui quin sigui el tipus de vehicle, el seu mitjà de tracció o el seu emplaçament.
- c) Les activitats que li encomani l'AMB dintre dels anteriors enunciats.
- d) Projectar, prestar, gestionar o realitzar, per si mateixa o amb participació d'altres empreses, obres de construcció d'infraestructures de transport, de serveis d'explotació i operacions de transport, generació d'energia, sistemes de telecomunicacions, transferència de tecnologia, realització d'estudis, assessorament i peritatges en tots els camps del transport i tant en l'àmbit territorial que li és propi, com fora d'ell i àdhuc a l'estranger i crear empreses filials, per si mateixa o amb qualsevol forma de col·laboració o cooperació amb altres societats o entitats, tant nacionals com estrangeres.



- e) La prestació de serveis i la realització d'activitats comercials complementàries i relacionades amb el transport, per als seus clients o per a tercers, tot comprnent la comunicació i formació, escrita i gràfica, per ràdio, televisió o qualsevol altre mitjà tecnològic, la publicitat, tant pròpia com de tercers, en qualsevol modalitat, incloent l'explotació d'espais per aquesta finalitat, la telefonia i qualsevol sistema de telecomunicacions, inclòs el transport de senyals o comunicacions, per cable o altres mitjans.
- f) L'adquisició, construcció, reparació, muntatge, reforma, conservació i manteniment de tota mena de béns immobles i d'edificis, materials, equipaments, instal·lacions elèctriques i de telecomunicacions, estructures, terrenys, dependències i tota classe de béns mobles necessaris o afectes a l'explotació de serveis de transport i tant per l'explotació de tot el patrimoni com per a la seva comercialització i rendibilització, de manera directa o juntament amb d'altres empreses sigui quin sigui el seu objecte social, tant nacionals com estrangeres.
- g) L'activitat de gestor de càrrega del sistema elèctric per la subministrament d'energia elèctrica d'acord amb la normativa que ho regula, com a subjecte per a desenvolupar l'activitat destinada al subministrament d'energia elèctrica per a la recàrrega de vehicles elèctrics.

L'objecte social es pot realitzar per la Societat, directament o indirecta mitjançant la titularitat d'accions o participacions en societats amb objecte idèntic, anàleg o semblant.

El 8 de novembre de 2012 el Consell d'Administració de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA va aprovar per unanimitat la proposta d'adequació dels Estatuts i es va acordar presentar-la a la Junta General per a la seva aprovació. Els Estatuts es van adequar a la Llei 31/2010 de 3 d'agost, per la qual es va crear l'Àrea Metropolitana de Barcelona, que és la titular de les accions, i es va aprofitar per a fer uns canvis per adequar-los a modificacions de lleis que també els afectaven, bàsicament la Llei de societats de capital, el text refós de la qual va aprovar el RD Llei 1/2010, de 2 de juliol.

El 18 de desembre de 2012 el Consell Metropolità de l'AMB, constituït en Junta General de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, va aprovar la modificació dels Estatuts i sotmetre el text refós a informació pública pel termini de 30 dies.

Passat el termini d'informació pública, sense haver rebut al·legacions, el 5 de febrer de 2013 la Junta General de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA va aprovar definitivament els Estatuts.

En data 11 de novembre de 2013, previ examen i qualificació, aquests Estatuts van quedar inscrits en el Registre Mercantil de Barcelona en el volum 43053, foli 167, full B 21021, inscripció 283.

Posteriorment, en data 26 de juny de 2018, el Consell Metropolità de l'AMB convocat en funcions de Junta General Extraordinària de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA va acordar la modificació dels Estatuts de la Societat per aprovació d'un nou apartat g) en l'article 2n dedicat a l'objecte de la Societat,

En data 5 de novembre de 2018 aquesta modificació dels Estatuts va quedar inscrita en el Registre Mercantil de Barcelona en el volum 45929, foli 192, full B 21021, inscripció 321.

Principal activitat i actius no generadors de fluxos d'efectiu

La principal activitat de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA és el transport col·lectiu soterrani de viatgers a la ciutat de Barcelona i municipis del seu entorn metropolità, complementant-se amb la xarxa d'autobusos existent de Transports de Barcelona, SA amb la resta d'empreses de l'àrea.

La prestació del servei es realitza en l'àmbit de l'AMB (Àrea Metropolitana de Barcelona), que es va constituir el 21 de juliol de 2011 i assumeix les competències per successió administrativa universal que fins llavors tenia l'Entitat Metropolitana del Transport, i per tant, és l'Ens que coordina els serveis de transport públic urbà de viatgers dels municipis inclosos en la seva àrea territorial. Igualment, l'AMB té assignada com a competència la prestació del servei



públic soterrani de viatgers de Barcelona, sense perjudici de les competències de la Generalitat de Catalunya.

Dins de l'àmbit de competències en el que Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA desenvolupa la seva activitat cal assenyalar que en el Decret 48/1997 de 18 de febrer del Departament de Política Territorial i Obres Públiques, publicat en el Diari Oficial de la Generalitat del 25-02-1997, s'aprova la constitució del Consorci per a la coordinació del sistema metropolità de transport públic de l'àrea de Barcelona. L'Autoritat del Transport Metropolità es constitueix en data 19 de març de 1997 com un Consorci entre la Generalitat de Catalunya, l'Ajuntament de Barcelona i l'Entitat Metropolitana del Transport (actualment AMB) i té com a funcions principals la planificació de les infraestructures del transport públic, la planificació del servei i l'elaboració i aprovació d'un marc tarifari comú i actuar com a ròtula financera del sistema de transport públic de la regió metropolitana de Barcelona, entre altres.

L'oferta de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA es presta dins de l'àrea territorial de l'AMB, àmbit en el que també hi actua FGC (Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya). Aquesta oferta està formada, bàsicament, per 8 línies de Metro (s'inclou el Funicular integrat a la línia 3) amb una longitud total (semisuma de recorreguts d'anada i tornada) a 31-12-2019 de 121,4 quilòmetres (l'any 2016 es va canviar el criteri de mesura per adaptar-la als estàndards internacionals i només es té en compte la via en servei comercial) i 160 estacions de les quals 112 eren senzilles, 18 dobles o d'enllaç i 4 de triple enllaç, la qual cosa permet el transbord entre línies.

L'esmentada xarxa presta servei a una població de 2,5 milions d'habitants, a 9 municipis de l'àrea metropolitana, enllaçant la ciutat de Barcelona amb els municipis de L'Hospitalet de Llobregat, Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Santa Coloma de Gramenet, Badalona, Sant Adrià de Besòs, Montcada i Reixac, i El Prat de Llobregat.

Cal esmentar que el 29 de juliol de 2008 el Consell de Govern de la Generalitat de Catalunya va concedir a l'EMT (actualment AMB) l'explotació de la totalitat de la línia 9/10 de metro. En la sessió del 2 d'octubre de 2008, l'EMT (actualment AMB) acordà gestionar directament aquest servei per mitjà de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA de conformitat amb l'article 255 del

Decret Legislatiu 2/2003 de 28 d'abril pel qual s'aprova el text refós de la Llei Municipal i de Règim Local de Catalunya. En data 13 de desembre de 2009 es va posar en servei el primer tram en 5 estacions: Can Zam, Singuerlin, Església Major, Fondo i Can Peixauet, totes dins el terme municipal de Santa Coloma de Gramenet. En data 18 d'abril de 2010 van entrar en funcionament les estacions de Gorg, La Salut, Llefià dins el terme municipal de Badalona (L-10) i Bon Pastor a Barcelona i també el tram de Can Peixauet a Bon Pastor. En data 26 de juny de 2010 es van posar en funcionament 2 estacions més, Onze de Setembre i La Sagrera, pertanyents al terme municipal de Barcelona, i el 19 de setembre de 2011 es va posar en servei l'estació de Santa Rosa situada entre les de Fondo i Can Peixauet al terme municipal de Santa Coloma de Gramenet.

El 12 de febrer de 2016, es va inaugurar el tram L9 sud, format per 15 estacions i 19,6 quilòmetres de longitud. Aquest tram passa pels municipis de Barcelona, L'Hospitalet de Llobregat i El Prat de Llobregat, amb les estacions de Zona Universitària, Collblanc, Torrassa, Can Tries/Gornal, Europa Fira, Fira, Parc Logístic, Mercabarna, Les Moreres, El Prat Estació, Cèntric, Parc Nou, Mas Blau, Aeroport T2 i Aeroport T1. Amb aquest tram, el metro arriba fins a l'aeroport i connecta zones industrials i d'important activitat econòmica i social de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. La posada en servei de la L9 Sud, va comportar per primer cop, que hi hagués una tarifa diferent en un sector de la xarxa de metro, que són les estacions Aeroport T1 i Aeroport T2 pels usuaris ocasionals.

El 8 de setembre de 2018 va entrar en servei la L10 Sud del metro de Barcelona que eleva a 34,8 quilòmetres els trams automatitzats de la xarxa. La nova línia de metro constava inicialment de 5 estacions, de les quals 2 són de nova construcció, Fonèria i Foc, i les altres 3 són comunes a al L9 Sud, Collblanc, Torrassa i Can Tries/Gornal. El dies 2 de març i 23 de novembre de 2019 ha entrat en funcionament, respectivament, les estacions de Provençana i Ciutat de la Justícia.

Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA presta, a més a més, un conjunt de serveis especials orientats a satisfer demandes puntuals en la celebració d'esdeveniments de caràcter social, esportiu, d'interès ciutadà, etc., així com d'altres d'assessorament a empreses i institucions nacionals i estrangeres relacionades amb el transport públic.



D'acord amb la seva activitat, els elements de l'immobilitzat material i intangible de la Societat no es mantenen amb la finalitat d'obtenir un rendiment comercial (beneficis) sinó els fluxos econòmics socials que generen aquests actius i que beneficien a la col·lectivitat, és a dir, el seu benefici social o potencial de servei.

En definitiva, la totalitat dels actius materials i intangibles de la Societat són actius no generadors de fluxos d'efectiu, d'acord amb els pronunciaments de l'ICAC i de la IGAE, pel tractament d'aquest tipus d'actius a les empreses públiques (Ordre EHA/733/2010 de 25 de març de 2010 per la qual s'aproven aspectes comptables d'empreses públiques que operen en determinades circumstàncies).

1.2 - Transports de Barcelona, SA es va constituir per temps indefinit segons consta en l'escriptura autoritzada pel que va ésser notari d'aquesta ciutat Don el dia 9 de juliol de 1925, amb el nom de "Tranvías de Barcelona", sofrint posteriorment diverses modificacions recollides en les pertinents escriptures públiques, com la municipalització de la Societat el 1956, el canvi a la denominació de "S.P.M. Transportes de Barcelona, S.A." el 1969, el canvi a la denominació de "S.P.M. Transports de Barcelona, S.A.", el 1984 i, finalment, el canvi a la denominació actual de "Transports de Barcelona, SA", després de la seva metropolitització a l'abril de 1991. Figura inscrita en el Registre Mercantil de Barcelona, volum 28.750, NIF A-08016081. El seu domicili social es troba al carrer 60, núm. 21-23, Sector A, Polígon Zona Franca, de la ciutat de Barcelona.

Constitueix l'objecte de la Societat:

- a) Exercir l'activitat de gestió, d'explotació, d'organització, d'administració i en definitiva de prestació dels serveis urbans i metropolitans relacionats amb el transport col·lectiu de superfície, especialment mitjançant autobusos, microbusos, tramvies o qualsevol altre mode i de llurs concessions; i proveir la seva prestació sota les directrius i reglaments emanats de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB).

- b) El disseny, la construcció, la gestió, l'explotació i l'administració de qualssevol dels serveis que es creïn, rescatin, incorporin o reverteixin, dins de la competència que l'AMB té atribuïda, en matèria de transport públic de superfície, de persones o objectes i sigui quin sigui el tipus de vehicle, el seu mitjà de tracció o el seu emplaçament.
- c) Les activitats que li encomani l'AMB dintre dels anteriors enunciats.
- d) Projectar, prestar, gestionar o realitzar, per si mateixa o amb participació d'altres empreses, obres de construcció d'infraestructures de transport, de serveis d'explotació i operacions de transport, generació d'energia, sistemes de telecomunicacions, transferència de tecnologia, realització d'estudis, assessorament i peritatges en tots els camps del transport i tant en l'àmbit territorial que li és propi, com fora d'ell i àdhuc a l'estranger i crear empreses filials, per si mateixa o amb qualsevol forma de col·laboració o cooperació amb altres societats o entitats, tant nacionals com estrangeres.
- e) La prestació de serveis i la realització d'activitats comercials complementàries relacionades amb el transport, per als seus clients o per a tercers, tot comprnent la comunicació i formació, escrita i gràfica, per ràdio, televisió o qualsevol altre mitjà tecnològic, la publicitat, tant pròpia com de tercers, en qualsevol modalitat, incloent l'explotació d'espais per aquesta finalitat, la telefonia i qualsevol sistema de telecomunicacions, inclòs el transport de senyals o comunicacions, per cable o altres mitjans.
- f) L'adquisició, construcció, reparació, muntatge, reforma, conservació i manteniment de tota mena de béns immobles i d'edificis, materials, equipaments, instal·lacions elèctriques i de telecomunicacions, estructures, terrenys, dependències i tota classe de béns mobles necessaris o afectes a l'explotació de serveis de transport i tant per l'explotació de tot el patrimoni com per a la seva comercialització i rendibilització, de manera directa o juntament amb d'altres empreses sigui quin sigui el seu objecte social, tant nacionals com estrangeres.
- g) L'activitat de gestor de càrrega del sistema elèctric per la subministrament d'energia elèctrica d'acord amb la normativa que ho regula, com a subjecte per a



desenvolupar l'activitat destinada al subministrament d'energia elèctrica per a la recàrrega de vehicles elèctrics.

L'objecte social es pot realitzar per la Societat, directament o indirecta mitjançant la titularitat d'accions o participacions en societats amb objecte idèntic, anàleg o semblant.

El 8 de novembre de 2012 el Consell d'Administració de Transports de Barcelona, SA va aprovar per unanimitat la proposta d'adequació dels Estatuts i es va acordar presentar-la a la Junta General per a la seva aprovació. Els Estatuts es van adequar a la Llei 31/2010 de 3 d'agost, per la qual es va crear l'Àrea Metropolitana de Barcelona, que és la titular de les accions, i es va aprofitar per a fer uns canvis per adequar-los a modificacions de lleis que també els afectaven, bàsicament la Llei de societats de capital, el text refós de la qual va aprovar el RD Llei 1/2010, de 2 de juliol.

El 18 de desembre de 2012 el Consell Metropolità de l'AMB, constituït en Junta General de Transports de Barcelona, SA, va aprovar la modificació dels Estatuts i sotmetre el text refós a informació pública per termini de 30 dies.

Passat el termini d'informació pública, sense haver rebut al·legacions, el 5 de febrer de 2013 la Junta General de Transports de Barcelona, SA va aprovar definitivament els Estatuts.

En data 11 de novembre de 2013, previ examen i qualificació, aquests Estatuts van quedar inscrits en el Registre Mercantil de Barcelona en el volum 43754, foli 184, full B 21019, inscripció 368.

Posteriorment, en data 26 de juny de 2018, el Consell Metropolità de l'AMB convocat en funcions de Junta General Extraordinària de Transports de Barcelona, SA va acordar la modificació dels Estatuts de la Societat per aprovació d'un nou apartat g) en l'article 2n dedicat a l'objecte de la Societat,

En data 5 de novembre de 2018 aquesta modificació dels Estatuts va quedar inscrita en el Registre Mercantil de Barcelona en el volum 454407, foli 189, full B 210189, inscripció 411.

Principal activitat i actius no generadors de fluxos d'efectiu

La principal activitat de Transports de Barcelona, SA és el transport col·lectiu de viatgers per superfície a la ciutat de Barcelona i municipis del seu entorn metropolità, complementant-se amb la xarxa de metro existent de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA i amb la resta d'empreses de l'àrea.

La prestació del servei es realitza en l'àmbit de l'AMB (Àrea Metropolitana de Barcelona), que es va constituir el 21 de juliol de 2011 i assumeix les competències per successió administrativa universal que fins llavors tenia l'Entitat Metropolitana del Transport, i per tant, és l'Ens que coordina els serveis de transport públic urbà de viatgers dels municipis inclosos en la seva àrea territorial. Igualment, l'AMB té assignada com a competència la prestació del servei públic soterrani de viatgers de Barcelona, sense perjudici de les competències de la Generalitat de Catalunya.

Dins de l'àmbit de competències en el que Transports de Barcelona, SA desenvolupa la seva activitat cal assenyalar que en el Decret 48/1997 de 18 de febrer del Departament de Política Territorial i Obres Públiques, publicat en el Diari Oficial de la Generalitat del 25-02-1997, s'aprova la constitució del Consorci per a la coordinació del sistema metropolità de transport públic de l'àrea de Barcelona. L'Autoritat del Transport Metropolità es constitueix en data 19 de març de 1997 com un Consorci entre la Generalitat de Catalunya, l'Ajuntament de Barcelona i l'Entitat Metropolitana del Transport (actualment AMB) i té com a funcions principals la planificació de les infraestructures del transport públic, la planificació del servei i l'elaboració i aprovació d'un marc tarifari comú i actuar com a ròtula financera del sistema de transport públic de la regió metropolitana de Barcelona, entre altres.

L'oferta de Transports de Barcelona, SA està formada per la xarxa composta per 102 línies amb una longitud (semisuma dels recorreguts d'anada i tornada) de 835,06 quilòmetres a 31-12-2019.

L'1 d'octubre de 2012 es va iniciar la implantació de la nova xarxa de Bus de Barcelona seguint criteris de facilitat d'ús, eficàcia i gestió eficient dels recursos. La seva implantació ha estat progressiva i s'ha desenvolupat en les següent fases o etapes:

	Línies Verticals	Línies Horitzontals	Línies Diagonals	Total
1 d'octubre de 2012	2	2	1	5
18 de novembre de 2013	2	3	0	5
15 de setembre de 2014	2	1	0	3
29 de febrer de 2016	2	1	0	3
13 de novembre de 2017	3	0	1	4
25 de juny de 2018	2	0	1	3
26 de novembre de 2018	4	1	0	5
Total	17	8	3	28

Al 2018 es va completar la total implantació d'aquesta nova xarxa de Bus, que està formada per 28 línies que es complementen amb la xarxa de proximitat, les línies interurbanes i el Bus del Barri.

Les característiques principals de la nova xarxa són:

- Més velocitat, gràcies a tot un seguit de mesures que s'hi ha dut a terme, com ara, carrils reservats, prioritat semafòrica o parades dobles.
- Més facilitat d'ús, ja que les noves línies segueixen els itineraris més directes i rectes possibles, dissenyats amb més eficiència i lògica.
- Màxima connectivitat i millor intermodalitat, en ser una xarxa que arriba a tots els extrems de la ciutat, des del Llobregat fins al Besòs i des del Litoral fins a Collserola.
- Més freqüència de pas, perquè els autobusos passen més sovint i en una franja horària més àmplia.
- Àrees d'intercanvi: allà on es creuen les línies verticals, horitzontals i diagonals, en tots dos sentits, es creen les anomenades àrees d'intercanvi, on es pot enllaçar de manera fàcil, senzilla i còmoda, d'una línia a l'altra.

L'esmentada xarxa presta el seu servei a una població de 2,6 milions d'habitants, corresponents a 11 municipis de l'àrea metropolitana.

Com a serveis dirigits bàsicament al segment de l'oci i turisme es troben els següents:

- Línies 99/100/101/90 (nocturna). S'ha ofert durant tot l'any, excepte els dies de Nadal i Any Nou, la possibilitat de realitzar un recorregut de 44 parades i 50,61 quilòmetres, al voltant de les quals es troben alguns dels llocs més característics i interessants de Barcelona ciutat.
- Tramvia Blau. Presta els seus serveis des de 1901, amb un recorregut de 2 parades i 1,28 quilòmetres i disposant d'un parc de 7 cotxes. Des del dia 29 de gener de 2018, es troba fora de servei per l'estudi de la renovació de les seves infraestructures.

Transports de Barcelona, SA presta, a més a més, un conjunt de serveis especials orientats a satisfer demandes puntuals en la celebració d'esdeveniments de caràcter social, esportiu, d'interès ciutadà, etc., així com substituir altres empreses de transport quan es produeixin anomalies d'importància en el servei.

D'acord amb la seva activitat, els elements de l'immobilitzat material i intangible de la Societat no es mantenen amb la finalitat d'obtenir un rendiment comercial (beneficis) sinó els fluxos econòmics socials que generen aquests actius i que beneficien a la col·lectivitat, és a dir, el seu benefici social o potencial de servei.

En definitiva, la totalitat dels actius materials i intangibles de la Societat són actius no generadors de fluxos d'efectiu, d'acord amb els pronunciaments de l'ICAC i de la IGAE, pel tractament d'aquest tipus d'actius a les empreses públiques (Ordre EHA/733/2010 de 25 de març de 2010 per la qual s'aproven aspectes comptables d'empreses públiques que operen en determinades circumstàncies).

1.3 - Projectes i Serveis de Mobilitat, SA amb NIF A-63645220 domiciliada a la ciutat de Barcelona, carrer 60, núm. 21-23, Sector A, Polígon Zona Franca, es va constituir per temps indefinit segons consta en l'escriptura autoritzada pel notari d'aquesta ciutat Don el dia 6 d'octubre de 2004, amb inscripció al Volum Registre Mercantil de Barcelona, 37068, Foli 21, Full B-297086, Inscripció 1ª.

Es constitueix com a companyia mercantil limitada, amb la denominació de “Telefèric de Montjuïc, SL”, que es regirà per la vigent Llei de Societats de Responsabilitat Limitada, demés disposicions legals aplicables, i, especialment, pels Estatuts Socials.

En data 28 d'abril de 2005 es va aprovar la transformació de la companyia en Societat Anònima amb la denominació “Telefèric de Montjuïc, SA”, segons escriptura autoritzada pel notari d'aquesta ciutat Don el dia 17 de maig de 2005.

En data 14 d'octubre de 2008 es va aprovar el canvi de denominació social per “Projectes i Serveis de Mobilitat, SA”, segons consta en escriptura autoritzada pel notari d'aquesta ciutat Don

Constitueix l'objecte de la Societat:

- a) El projecte, el disseny, la planificació, la construcció, la gestió i l'explotació de serveis i modes de transport públic o d'altres formes de mobilitat, de persones i equipatges, amb caràcter o finalitat de lleure, turística o cultural, i que siguin complementaris, accessoris o connexes amb els transports públics de caràcter essencial o de prestació obligatòria per les Administracions Públiques, així com l'administració dels béns que els integrin o estiguin afectes.
- b) El disseny, la planificació, el desenvolupament i la gestió d'activitats i prestació de serveis d'estudi i assessorament, investigació, producció i distribució de recursos, comercials i publicitaris, transferència de tecnologia, sistemes de telecomunicacions i generació d'energia, comptables, laborals, administratius, de gestió i organització d'empreses.
- c) Les activitats de transport o mobilitat que li encomani l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) o qualsevol altra Administració que tingui competències en la matèria.

Per al desenvolupament dels actes que constitueixen l'objecte social podrà adquirir o arrendar béns mobles i immobles, fer instal·lacions de tot ordre i, en general, realitzar qualsevol altra activitat mercantil o industrial complementària, connexa o accessòria a les assenyalades.

L'objecte social es pot fer en tots els camps del transport, tant a l'àmbit territorial que li és propi com fora d'ell i àdhuc a l'estranger, per la societat, directament o indirecta mitjançant la titularitat d'accions o participacions en societats mercantils, i entitats o organismes públics, amb objecte idèntic, anàleg o semblant, tant nacionals com estrangeres.

1.4 - Transports Metropolitans de Barcelona, SL amb NIF B-63645253 domiciliada a la ciutat de Barcelona, carrer 60, núm. 21-23, Sector A, Polígon Zona Franca, es va constituir per temps indefinit segons consta en l'escriptura autoritzada pel notari d'aquesta ciutat Don el dia 6 d'octubre de 2004, amb inscripció al Registre Mercantil de Barcelona al Volum 37068, Foli 29, Full B-297088, Inscripció 1ª.

Es constitueix com a companyia mercantil limitada, amb la denominació de "Transports Metropolitans de Barcelona, SL" que es regirà per la vigent Llei de Societats de Responsabilitat Limitada, demés disposicions legals aplicables, i, especialment, pels Estatus Socials.

Constitueix l'objecte de la Societat:

- a) La gestió, l'explotació i l'operació de serveis i modes de transport públic, de persones i equipatges, tot incloent el seu disseny, planificació i construcció, així com l'administració dels béns que els integren o estiguin afectes.
- b) El disseny, planificació, desenvolupament i gestió d'activitats i prestació de serveis d'estudi i assessorament, investigació, producció i distribució de recursos, comercials i publicitaris, transferència de tecnologia, sistemes de telecomunicacions i generació d'energia, comptables, laborals, administratius, de gestió i organització d'empreses.
- c) Les activitats que li encomani l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB).



Per al desenvolupament dels actes que constitueixen l'objecte social podrà adquirir o arrendar béns mobles i immobles, fer instal·lacions de tot ordre i, en general, realitzar qualsevol altra activitat mercantil o industrial complementària, connexa o accessòria a les assenyalades.

L'objecte social es pot fer en tots els camps del transport, tant a l'àmbit territorial que li és propi com fora d'ell i àdhuc a l'estranger, per la societat, directament o indirecta mitjançant la titularitat d'accions o participacions en societats mercantils, i entitats o organismes públics, amb objecte idèntic, anàleg o semblant, tant nacionals com estrangeres.

En data 1 de juliol de 2015 va iniciar la seva activitat de venda de títols de transport mitjançant una plataforma d'e-commerce.

1.5 – La informació relativa a les empreses associades, incloses en el perímetre de consolidació és la següent (nota 7.8):

Transports Ciutat Comtal, SA: la seva activitat principal consisteix en la realització de les següents activitats relacionades amb el transport terrestre:

- a) L'explotació i administració de les línies de transport públic per autobusos i "Personas con Movilidad Reducida Severa", que han estat objecte de concessió per l'Entitat del Metropolitana del Transport (actualment AMB).
- b) L'explotació i administració de qualsevol altra línia de transport públic o privat per autobusos, microbusos o altres mitjans de transport terrestre col·lectiu per viatgers que puguin ser objecte d'adjudicació per qualsevol Administració Pública, de cessió per una empresa concessionària, o d'adquisició per qualsevol altre títol.
- c) L'explotació i administració de qualsevol altre activitat relacionada directament amb els transports terrestres públics o privats.

Els Comptes Anuals Consolidats incorporen els valors dels seus Comptes Anuals Individuals a 30 de novembre de 2018 (últim disponible).

1.6 – La memòria dels Comptes Anuals Consolidats del Grup TMB es presenta en milers d'euros i els estats financers es presenten en euros. L'euro és la moneda funcional i de presentació del Grup.

NOTA 2 – BASES DE PRESENTACIÓ DELS COMPTES ANUALS CONSOLIDATS

2.1 – Imatge Fidel

Els Comptes Anuals Consolidats adjunts s'han preparat a partir dels registres comptables de les Societats i es presenten d'acord amb la legislació mercantil vigent i amb les normes i principis establerts en el Pla General de Comptabilitat aprovat pel RD 1514/2007 i les seves posteriors modificacions, així com d'acord amb el RD 1159/2010 de 17 de setembre de 2010 pel qual s'aproven les normes per a la formulació dels Comptes Anuals Consolidats, amb l'objecte de mostrar la imatge fidel del patrimoni, de la situació financera, dels resultats de les seves operacions així com de la veracitat dels fluxos incorporats en l'Estat de Fluxos d'Efectiu.

Cal esmentar que el compte de pèrdues i guanys es presenta en un format adaptat a les característiques que particularitzen les Societats.

Aquests Comptes Anuals Consolidats se sotmetran a l'aprovació de la Junta General d'Accionistes, i s'estima que seran aprovats sense cap modificació.

No hi ha cap disposició legal en matèria comptable que, tenint un efecte significatiu en els Comptes Anuals Consolidats, s'hagi deixat d'aplicar.

2.2 – Aspectes crítics de la valoració i estimació de la incertesa

La preparació dels Comptes Anuals Consolidats requereix la realització per part de la Direcció de les Societats de determinades estimacions comptables i la consideració de determinats elements de judici. Aquests s'avaluen contínuament i es fonamenten en l'experiència històrica i altres factors, incloent les expectatives de successos futurs, que s'han considerat raonables d'acord amb les circumstàncies.

Si bé les estimacions considerades s'han realitzat sobre la millor informació disponible a la data de formulació dels presents Comptes Anuals Consolidats, qualsevol modificació en el futur d'aquestes estimacions s'aplicaria de forma prospectiva des d'aquell moment, reconeixent l'efecte del canvi en l'estimació realitzada en el compte de pèrdues i guanys de l'exercici en qüestió.

Les principals estimacions i judicis considerats en l'elaboració dels Comptes Anuals Consolidats són els següents:

- Vides útils dels elements de l'immobilitzat material (notes 3.4 i 4).
- Valors raonables dels instruments financers no cotitzats (notes 3.7 i 7).
- Les hipòtesis emprades en el càlcul actuarial dels compromisos per pensions (nota 3.14 i 13).
- El càlcul de les provisions (nota 3.12).

2.3 – Comparabilitat de la informació

Els Comptes Anuals Consolidats del present exercici han estat formulats utilitzant els mateixos criteris de presentació i classificació de la informació que en l'exercici anterior, presentant-se el balanç tal i com indica el Pla General de Comptabilitat, aprovat pel RD 1514/2007, de 16 de novembre de 2007 i el RD 1159/2010 aprovat el 17 de setembre de 2010; i el compte de pèrdues i guanys en un format d'acord amb les característiques que particularitzen les Societats.

2.4 – Mètodes de consolidació

La consolidació dels Comptes Anuals del Grup es realitza aplicant el mètode d'integració global per les empreses del grup i el mètode de posada en equivalència per l'empresa associada.

NOTA 3 – NORMES DE REGISTRE I VALORACIÓ

Les principals normes de registre i valoració utilitzades per les Societats en l'elaboració dels presents Comptes Anuals Consolidats, han estat les següents:

3.1 – Homogeneïtzació de partides

Les partides incloses en els Comptes Anuals Individuals de les Societats que formen part del Grup consolidable es presenten en tots els seus aspectes significatius amb criteris homogenis quant a temporalitat, valoració, operacions internes i estructura.

3.2 – Transaccions entre societats incloses en el perímetre de consolidació

Durant els exercicis 2018 i 2019 s'han realitzat operacions de compravenda entre les societats incloses en el perímetre de consolidació. A efectes de la consolidació, s'ha procedit a l'eliminació de crèdits i debits i de les compres i vendes entre les societats consolidades.

3.3 – Immobilitzat intangible

Aplicacions informàtiques: Figuren valorades pel seu cost d'adquisició minorades per l'amortització acumulada. S'amortitzen linealment en un termini de cinc anys.

Les despeses de manteniment es carreguen directament al compte de pèrdues i guanys.

3.4 – Immobilitzat material

L'immobilitzat material es valora pel seu cost d'adquisició, ajustat per les actualitzacions de valor practicades a l'empara de la legislació vigent en el seu moment (Llei 76/1961, Llei 74/1980, Llei 9/1983), i minorat per l'amortització acumulada i, si procedís, per les pèrdues estimades per deteriorament que resultessin de comparar el valor net comptable amb el seu valor en ús. Aquest valor en ús es calcula per als actius no generadors de fluxos d'efectiu com el seu valor actual considerant el seu potencial de servei en el moment de l'anàlisi, determinat per referència al cost de reposició depreciat de l'actiu. També s'inclou dins el cost d'adquisició la provisió per desamiantament descrita a la nota 11.

Les reparacions que no representen una ampliació de la vida útil i les despeses de manteniment es carreguen directament al compte de pèrdues i guanys. Els costos d'ampliació o millora que donen lloc a una major duració dels béns són objecte de capitalització. Els acomptes pagats a proveïdors a compte d'equipaments a incorporar als trens i cabines del telefèric i els derivats dels contractes de leasing dels autobusos i trens, pagats a les entitats signatàries, són classificats com a immobilitzacions materials en curs.

Les inversions realitzades per a l'explotació i operació del material mòbil disposat en cessió per a la prestació del servei públic de transport col·lectiu s'amortitzen amb aplicació dels coeficients detallats en el quadre següent.

L'amortització es calcula pel mètode lineal d'acord amb la vida útil i els coeficients resultants es troben dins l'interval dels autoritzats per la normativa de l'Impost sobre Societats.

Les dotacions a l'amortització es practiquen a partir del moment en que els elements s'incorporen a l'actiu.

Els coeficients aplicats l'any 2019 i 2018 són els que resulten de prendre els períodes d'amortització que tot seguit es detallen:

	<u>Anys</u>
- Instal·lacions fixes	10-33
- Edificis i altres construccions	10-66
- Maquinària i instal·lacions	10-12,5
- Utillatge	4-5
- Elements de transport	
Trens sèries noves	25
Autobusos: estàndards, articulats i midis	12
Mini autobusos	10
Cabines	20
Flota auxiliar	7
- Mobiliari i estris	10
- Equips per a procés d'informació	4
- Recanvis per a l'immobilitzat	4
- Instal·lacions complexes especialitzades	10-16

Les inversions d'exercicis anteriors que havien estat objecte d'actualització han estat amortitzades prenent els valors nets actualitzats i el nombre d'anys de vida útil restant en cada cas.

A Telefèric de Montjuïc li són d'aplicació les normes europees CEN relatives al transport per cable. En aquestes normes s'estableix la periodicitat de les grans revisions, sent la primera gran revisió als 15 anys o a les 22.500 hores de funcionament, la que es compleixi primer.

Degut al nombre d'hores de funcionament anual del Telefèric de Montjuïc, superior a les 3.000 hores, implicaria (segons la Norma 1709) fer les grans revisions als 7 anys la primera, als 4 o 5 anys la segona i cada 2 anys les següents. Aquesta freqüència de revisions és del tot inviable, en termes de temps d'aturada i de cost econòmic.

Per tal d'evitar aquesta situació, es va plantejar una revisió de màxims a l'exercici 2014 en la que es van substituir sistemàticament molts elements sotmesos a fatiga. D'aquesta forma es va fer una "posada a zero" amb l'objectiu de permetre mantenir la freqüència de grans revisions en els 7 anys (aquesta sol·licitud va ser acceptada pel Servei de Coordinació i Gestió del Transport Ferroviari i per Cable de la Generalitat de Catalunya).

En aquest sentit, les vides útils de tots els elements afectats per aquestes "revisions de màxims" es van adaptar a aquesta situació, sempre respectant els intervals d'amortitzacions autoritzats per la normativa de l'Impost sobre Societats.

3.5 - Arrendaments

Els arrendaments es classifiquen com arrendaments financers sempre que de les condicions dels mateixos es dedueixi que es transfereixen a l'arrendatari substancialment els riscos i beneficis inherents a la propietat de l'actiu objecte del contracte. Els altres arrendaments es classifiquen com a operatius.

Arrendaments financers

En les operacions d'arrendament financer en que les Societats actuen com arrendatàries, es presenta el cost dels actius arrendats en el balanç de situació segons la naturalesa del bé objecte del contracte i, simultàniament, un passiu pel mateix import. Aquest import és el menor entre el valor raonable del bé arrendat i el valor actual a l'inici de l'arrendament de les quantitats mínimes acordades, inclosa l'opció de compra, quan no existeixin dubtes del seu exercici. No s'inclouen en el càlcul les quotes de caràcter contingent, el costos dels serveis i els impostos repercutibles a l'arrendador. La càrrega financera total del contracte s'imputa al compte de pèrdues i guanys en l'exercici que es merita aplicant el mètode del tipus d'interès efectiu. Les quotes de caràcter contingent es reconeixen com a despesa de l'exercici en que s'incorren.

Els actius registrats per aquest tipus d'operacions s'amortitzen amb criteris similars als aplicats al conjunt dels actius materials, atenent a la seva naturalesa.

Arrendaments operatius

Les despeses derivades dels acords d'arrendaments operatius es carreguen al compte de pèrdues i guanys en l'exercici que es meriten.

Qualsevol cobrament o pagament que es pugui efectuar al contractar un arrendament operatiu, es tracta com un cobrament o pagament avançat que s'imputa a resultats en el decurs del període d'arrendament, a mesura que es cedeixin o rebin els beneficis de l'actiu arrendat.

La informació relativa als arrendaments financers mantinguts per les Societats es detallen a les notes 4.7 i 7 i la informació relativa a arrendaments operatius en les notes 10.6 i 10.7.

El Grup Consolidat TMB no té concertat cap arrendament operatiu d'import significatiu al tancament de l'exercici 2019 a excepció del que s'esmenta a la nota 5.2.

3.6 – Instruments financers

- a) Criteris emprats per a la qualificació i valoració de les diferents categories d'actius financers i passius financers

De forma general, en el balanç adjunt es classifiquen com a corrents els actius i passius amb venciment igual o inferior a l'any, i com a no corrents si el seu venciment supera l'esmentat període.

Les Societats classifiquen els instruments financers en les diferents categories atenent a les característiques i les intencions de la Direcció en el moment del seu reconeixement inicial.



Actius financers

- Préstecs i partides a cobrar

Són aquells actius financers que s'originen per la venda de béns i la prestació de serveis per operacions de tràfic de les Societats. També s'inclouen en aquesta categoria els crèdits per operacions no comercials que es defineixen com aquells actius financers que, no sent instruments de patrimoni ni derivats, no tenen origen comercial, els seus cobraments són fixos o determinables i no cotitzen en un mercat actiu.

Es registren inicialment al valor raonable de la contraprestació lliurada incloses les despeses de transacció que li siguin directament imputables. Posteriorment es valoren pel seu cost amortitzat. Els interessos meritats es comptabilitzen al compte de pèrdues i guanys aplicant el mètode del tipus d'interès efectiu.

Malgrat tot, aquells crèdits per operacions comercials amb venciment no superior a un any i que no tinguin un tipus d'interès contractual, així com les bestretes i crèdits al personal i els saldos amb entitats públiques, els imports dels quals es preveu rebre en el curt termini, es valorèn a valor nominal, tant en la valoració inicial com en la valoració posterior, quan l'efecte de no actualitzar els fluxos d'efectiu no sigui significatiu.

Almenys al tancament de cada exercici s'efectuen les oportunes correccions valoratives necessàries per deteriorament de valor si existeix evidència de que no es cobraran tots els imports consignats, reconeixent les correccions de valor i les seves possibles reversions en el compte de pèrdues i guanys. L'import de la provisió és la diferència entre el valor comptable de l'actiu i el valor actual dels fluxos d'efectiu futurs estimats, descomptats al tipus d'interès efectiu.

- Actius financers mantinguts per negociar i altres actius financers a valor raonable amb canvis al compte de pèrdues i guanys

Estan inclosos en aquesta categoria aquells actius que s'adquireixen amb el propòsit de procedir a la seva venda en el curt termini o formen part d'una cartera instrumentada per obtenir guanys a curt termini, així com els actius financers que designen les Societats en el moment del seu reconeixement inicial en aquesta categoria per resultar en una informació més rellevant. S'inclou en aquesta categoria la cartera de valors dels fons de Contracte Programa rebuts per a finançar les despeses per pensions que es meritin a partir de l'any 2013 i la materialització de provisions.

Aquests actius es valoren, tant en el moment inicial com en les valoracions posteriors a valor raonable, imputant les diferències que es produeixin al compte de pèrdues i guanys.

- Actius financers disponibles per a la venda

En aquesta categoria s'inclouen els valors representatius de deute i instruments de patrimoni que no es classifiquen en cap de les categories anteriors. S'inclouen en els actius no corrents a no ser que es vulguin vendre en el curt termini.

Es valoren, tant en el moment inicial com en les valoracions posteriors, a valor raonable registrant els canvis que es produeixin directament en el patrimoni net fins que l'actiu es vengui i deteriori, moment en que les pèrdues i guanys acumulades al patrimoni net s'imputen al compte de pèrdues i guanys, sempre que sigui possible determinar l'esmentat valor raonable. En cas que no sigui possible, es registren pel seu cost menys les pèrdues per deteriorament de valor.

En el cas d'instruments de patrimoni que es valoren a cost, atès que no és possible determinar el seu valor raonable, la correcció de valor es realitza com si fossin inversions en el patrimoni d'empreses del Grup, multigrup i associades.

Passius financers

- Dèbits i partides a pagar

Són aquells dèbits i partides a pagar que tenen les Societats tant amb origen financer com comercial i que no són considerats instruments financers derivats.

Es registren inicialment pel seu valor raonable que es correspon a l'efectiu rebut net dels costos de transacció. Posteriorment aquestes obligacions es valoren a cost amortitzat, utilitzant el tipus d'interès efectiu.

Malgrat tot, aquells dèbits per operacions comercials amb venciment no superior a un any i que no tinguin un tipus d'interès contractual, així com altres comptes a pagar no comercials, els imports dels quals es preveu liquidar en el curt termini, es valoren a valor nominal, tant en la valoració inicial com en la valoració posterior, quan l'efecte de no actualitzar els fluxos d'efectiu no sigui significatiu.

- Passius financers a valor raonable amb canvis a pèrdues i guanys

Estan inclosos en aquesta categoria aquells passius financers que designen les Societats en el moment del seu reconeixement inicial en aquesta categoria per resultar en una informació més rellevant. S'inclouen les partides cobertes amb cobertures de valor raonable.

Aquest passius es valoren, tant en el moment inicial com en les valoracions posteriors a valor raonable, imputant les diferències que es produeixin al compte de pèrdues i guanys.

b) Criteris emprats per al registre de la baixa d'actius financers i passius financers

Les Societats registren la baixa d'un actiu financer quan s'ha extingit o s'han cedit els drets contractuals sobre els fluxos d'efectiu de l'actiu financer, essent necessari que s'hagin transferit de forma substancial els riscos i beneficis inherents a la seva propietat, que en el cas concret de comptes a cobrar s'entén que aquest fet es produeix en general si s'han transmès els riscos d'insolvència i de mora.

De forma similar, la baixa d'un passiu financer es reconeixerà quan l'obligació s'hagi extingit.

- c) Criteris emprats en la determinació dels ingressos o despeses procedents de les diferents categories d'instruments financers

Tant els ingressos per interessos d'actius financers com les despeses financeres, quan no són objecte de capitalització com a major cost de l'immobilitzat associat, són reconeguts al compte de pèrdues i guanys atenent a la seva meritació com a ingressos o despeses, respectivament.

- d) Derivats financers i cobertures comptables

Els derivats financers es valoren, tant en el moment inicial com en valoracions posteriors, pel seu valor raonable. El mètode per reconèixer les pèrdues i guanys resultants, depèn de si el derivat s'ha designat com a instrument de cobertura o no i, en tot cas, del tipus de cobertura. Les Societats designen determinats derivats com:

- Cobertures de valor raonable

Els canvis en el seu valor raonable es registren en el compte de pèrdues i guanys, junt amb qualsevol canvi en el valor raonable de l'actiu o passiu cobert que sigui atribuït al risc cobert.

- Cobertures de fluxos d'efectiu

La part efectiva dels canvis en el seu valor raonable (que en el futur ens serviran per cobrir fluxos d'efectiu de la partida coberta) es registren transitòriament en el patrimoni net. La seva imputació al compte de pèrdues i guanys es realitza en els exercicis en els que l'operació coberta prevista afecti al resultat. La pèrdua o guany atribuïble a la part no efectiva es reconeix immediatament a pèrdues i guanys.

El valor raonable dels diferents instruments financers derivats es calcula mitjançant els següents procediments:

- Per als derivats cotitzats, la seva cotització al tancament de l'exercici.
- En cas de derivats no negociables, les Societats utilitzen el descompte de fluxos de caixa esperats i es basen en les condicions del mercat, tant de comptat com de futurs, a la data de tancament de l'exercici.

3.7 – Existències

Les existències, que corresponen a materials per al consum i reposició, són valorades a preu mitjà ponderat d'adquisició corregides per la corresponent provisió per deteriorament, si s'escau.

En el decurs de l'exercici s'han dotat 90 milers d'euros de correccions per deteriorament, restant un saldo a 31 de desembre de 2019 de 1.300 milers d'euros. A l'exercici 2018 es van aplicar 63 milers d'euros per aquest concepte.

3.8 – Transaccions en moneda estrangera

Les transaccions en moneda estrangera es converteixen a la moneda funcional de les Societats (euro) utilitzant els tipus de canvi vigents a la data de la transacció. Les pèrdues i guanys en moneda estrangera que resulten de la liquidació d'aquestes transaccions i de la conversió als tipus de canvi de tancament dels actius i passius monetaris denominats en moneda estrangera es reconeixen al compte de pèrdues i guanys.

3.9 – Impost sobre Beneficis

Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, Transports de Barcelona, SA i Projectes i Serveis de Mobilitat, SA estan subjectes a l'Impost sobre Beneficis amb bonificació del 99% sobre la quota líquida positiva. El Grup segueix el criteri de no activar els crèdits fiscals derivats de les bases

imposables negatives i dels incentius pendents de deducció i de no aplicar diferències temporàries atesa la seva bonificació fiscal.

A Transports Metropolitans de Barcelona, SL l'Impost sobre Beneficis es registra com a despesa, segons el principi de l'acreditament. Per determinar la quantitat imputable a l'exercici per aquest concepte, s'han considerat les diferències que puguin produir-se entre el resultat comptable i la base imposable de l'impost, bé siguin temporals o permanents.

3.10 – Ingressos i despeses

Els ingressos es registren, d'acord amb el principi de la meritació i el de correlació entre ingressos i despeses, pel valor raonable de la contraprestació rebuda o a rebre per la venda de béns i serveis en el curs ordinari de les activitats de les Societats, descomptant les devolucions, rebaxes, descomptes i l'impost sobre el valor afegit.

Les Societats reconeixen els ingressos quan l'import dels mateixos es pot valorar amb fiabilitat, és probable que els beneficis econòmics futurs vagin a fluir a les Societats i es compleixin les condicions específiques per cadascuna de les activitats.

Les despeses es reconeixen en funció del criteri de meritació.

3.11 – Provisions i contingències

Tenen per objecte fer front a responsabilitats probables o certes, procedents de litigis en curs i obligacions pendents, de quanties indeterminades. Les estimacions dels imports de les provisions s'han fet considerant les possibilitats de resolució de cadascun dels litigis.

Les provisions es reconeixen quan les Societats tenen una obligació present, ja sigui legal o implícita, com a resultat de successos passats, és probable que sigui necessària una sortida de recursos per liquidar l'obligació i l'import es pot estimar de forma fiable.



Les provisions es valoren pel valor actual dels desemborsaments que s'espera seran necessaris per liquidar l'obligació utilitzant un tipus abans d'impostos que reflecteixi les avaluacions del mercat actual del valor temporal del diner i els riscos específics de l'obligació. Els ajustaments en la provisió amb motiu de la seva actualització es reconeixen com una despesa financera conforme es meriten.

Les provisions amb venciment inferior o superior a un any, amb un efecte financer no significatiu, no es descompten.

Quan s'espera que part del desemborsament necessari per liquidar la provisió sigui reemborsat per un tercer, el reemborsament es reconeix com un actiu independent, sempre que sigui pràcticament segura la seva recepció.

Per la seva part, es consideren passius contingents aquelles possibles obligacions sorgides com a conseqüència de successos passats, la materialització dels quals està condicionada a que esdevingui o no un o més fets futurs independents de la voluntat de les Societats. Aquests passius contingents no són objecte de registre comptable i se'n presenta un detall a la memòria.

3.12 – Elements patrimonials de naturalesa mediambiental

Les despeses derivades de les actuacions empresarials que tenen per objecte la protecció i millora del medi ambient es comptabilitzen, si escau, com a despeses de l'exercici en què s'incorren. No obstant això, si suposen inversions com a conseqüència d'actuacions per minimitzar l'impacte mediambiental i la protecció i millora del medi ambient, es comptabilitzen com a major valor de l'immobilitzat.

No s'ha considerat cap dotació per a riscos i despeses de caràcter mediambiental atès que no existeixen contingències relacionades amb la protecció del medi ambient.

3.13 – Compromisos per pensions

Els compromisos per pensions de les Societats així com els seus criteris de registre i valoració es detallen a la nota 13.

3.14 – Negocis conjunts

En relació a les explotacions controlades de manera conjunta (UTE), el Grup registra en el seu balanç la part proporcional que li correspon, en funció del seu percentatge de participació, dels actius controlats conjuntament i dels passius incorreguts conjuntament. Així mateix reconeix en el seu compte de pèrdues i guanys la part que li correspon dels ingressos generats i de les despeses incorregudes pel negoci conjunt. En l'estat de canvis en el patrimoni net i l'estat de fluxos d'efectiu també s'integra la part proporcional dels imports de les partides del negoci conjunt que li correspongui en funció del percentatge de participació establert en els acords assolits. Si el negoci conjunt elabora estats financers a efectes del control de la seva gestió, s'integren directament en els comptes anuals consolidats del Grup en funció del percentatge de participació. Les integracions esmentades es realitzen una vegada efectuada la necessària homogeneïtzació temporal i valorativa, en cas que el negoci conjunt hagi utilitzat criteris valoratius diferents, i les conciliacions i reclassificacions de partides necessàries. Aquests Comptes Anuals Consolidats del Grup Transports Metropolitans de Barcelona integren el 25% de la UTE CBT (Catalunya Bus Turístic, Unió Temporal d'empreses) amb NIF U63233696 i domicili social a Barcelona, avda.Miramar, 20-30, 1ª planta.

3.15 – Subvencions, donacions i llegats

Les subvencions que tinguin caràcter de reintegrables es registren com a passius fins complir les condicions per considerar-se no reintegrables, mentre que les subvencions no reintegrables es registren com a ingressos directament imputats al patrimoni net i es reconeixen com a ingressos sobre una base sistemàtica i racional de forma correlacionada amb les despeses derivades de la subvenció.



A aquests efectes, una subvenció es considera no reintegrable quan existeix un acord individualitzat de concessió de la subvenció, s'han complert totes les condicions establertes per a la seva concessió i no existeixen dubtes raonables de què es cobrarà.

Les subvencions de caràcter monetari es valoren pel valor raonable de l'import concedit referit al moment del seu reconeixement.

Les subvencions no reintegrables relacionades amb l'adquisició d'immobilitzat material s'imputen com a ingressos de l'exercici en proporció a l'amortització dels corresponents actius o, si és el cas, quan es produeixi la seva alienació, correcció valorativa per deteriorament o baixa al balanç.

D'altra banda, les subvencions no reintegrables relacionades amb despeses específiques es reconeixen al compte de pèrdues i guanys en el mateix exercici en què es meriten les corresponents despeses.

3.16 – Criteris emprats en transaccions entre parts vinculades

Les operacions entre empreses del Grup i vinculades es realitzen a valor de mercat.

3.17– Entitats Públiques

Inclou els imports a cobrar d'Entitats Públiques a curt i llarg termini, derivats dels diferents compromisos de finançament assumits en el Contracte Programa 2018-2019 i anteriors, per l'Administració General de l'Estat (fins al Contracte Programa 2013) i les Administracions Consorciades (Generalitat de Catalunya, Ajuntament de Barcelona i AMB) que integren l'Autoritat del Transport Metropolità, (veure nota 6).

Es recullen també en aquest apartat altres deutes per subvencions especials i operacions comercials.

NOTA 4 – IMMOBILITZAT MATERIAL

L'actiu immobilitzat de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA no inclou el valor de les infraestructures (ni de part de les superestructures) dels trams de línia construïts a partir de l'any 1967. Aquest diferent tractament comptable és l'efecte de les successives normes que han modificat la distribució de competències, titularitats i finançament entre els diversos Ens Públics relacionats amb el servei, alhora que les actes de lliurament no defineixen amb claredat el títol jurídic sota el qual la Societat rep aquests actius. Així doncs, només s'inclouen a l'immobilitzat les inversions finançades directament per la Societat, i resten excloses les finançades per l'Estat i la Generalitat de Catalunya amb càrrec als seus Pressupostos.

En conseqüència, l'amortització es limita exclusivament a les inversions que han estat finançades per la Societat.

En tot cas, d'acord amb la normativa comptable d'aplicació, l'eventual incorporació al compte de pèrdues i guanys de les despeses pel seu ús suposaria alhora una major subvenció corrent rebuda de les Administracions.

4.1 – Estat de moviments de l'immobilitzat material

Els moviments registrats pels comptes, en milers d'euros, que integren l'epígraf d'immobilitzacions materials han estat els següents:



	Terrenys i Construccions				Instal·lacions tècniques i altre immobilitzat material				Immobilitzat en curs i acomptes	Total
	Terrenys i béns naturals	Edificis i Construccions	Instal·lacions fixes		Instal·lacions tècniques i Maq.	Mobiliari i estris	Elements de transport	Altres immobilitzats		
SALDO INICIAL BRUT, EXERCICI 2018	23.162	120.416	296.064		252.124	11.326	789.099	60.302	49.542	1.602.035
(+) Adquisicions	0	243	2.319		3.375	296	42.449	1.914	76.983	127.579
(-) Baixes	200	0	0		1.421	331	13.578	528	0	16.058
(-) Correccions valoratives per deteriorament	0	0	0		-140	0	-44	0	0	-184
(+/-) Traspassos entre partides	0	784	1.956		2.906	0	2.428	515	-9.314	-725
SALDO FINAL BRUT, EXERCICI 2018	22.962	121.443	300.339		257.124	11.291	820.442	62.203	117.211	1.713.015
SALDO INICIAL BRUT, EXERCICI 2019	22.962	121.443	300.339		257.124	11.291	820.442	62.203	117.211	1.713.015
(+) Adquisicions	0	211	391		1.449	217	53.993	1.024	96.392	153.677
(-) Baixes	0	4	7		2.827	0	8.555	3.174	0	14.567
(-) Correccions valoratives per deteriorament	0	0	0		-46	0	0	0	0	-46
(+/-) Traspassos entre partides	0	7.363	-5.200		12.897	-334	7.117	-3.305	-18.864	-326
SALDO FINAL BRUT, EXERCICI 2019	22.962	129.013	295.523		268.689	11.174	872.997	56.748	194.739	1.851.846
AMORT. ACUM., SALDO INICIAL EXERCICI 2018	0	51.681	185.037		190.234	8.961	565.826	53.334	0	1.055.073
(+) Dotació a l'amortització de l'exercici	0	3.218	10.429		11.848	535	33.450	3.304	0	62.784
(+) Augments per adquisicions o traspassos	0	0	0		0	0	0	0	0	0
(-) Disminuc. per sortides, baixes, reducc. o trasp.	0	0	0		1.421	307	13.578	528	0	15.834
SALDO FINAL BRUT, EXERCICI 2018	0	54.899	195.466		200.661	9.189	595.698	56.110	0	1.102.023
AMORT. ACUM., SALDO INICIAL EXERCICI 2019	0	54.899	195.466		200.661	9.189	595.698	56.110	0	1.102.023
(+) Dotació a l'amortització de l'exercici	0	3.241	10.102		10.652	507	35.676	3.241	0	63.419
(+) Augments per adquisicions o traspassos	0	5.930	0		5.573	136	0	-2.239	0	9.400
(-) Disminuc. per sortides, baixes, reducc. o trasp.	0	1	7.885		2.786	415	8.555	4.281	0	23.923
SALDO FINAL BRUT, EXERCICI 2019	0	64.069	197.683		214.100	9.417	612.819	52.831	0	1.150.919
V.NET COMPT., SALDO FINAL EXERCICI 2019	22.962	64.944	97.840		54.589	1.757	260.178	3.917	194.739	700.926

4.2 – Inversions de l'any

Les inversions dels exercicis 2019 i 2018, en milers d'euros, han estat les següents:

	Any 2019
Autobusos	49.715
Compra trens	33.573
Vies	22.909
Millores trens	11.726
Sistemes de veu i dades	4.028
Cotxeres	3.871
Elements mobilitat passatge (ascensors/escales mec.)	3.797
Remodelació d'estacions/xarxa	3.719
Funicular revisió i material de reserva	2.991
Senyals, Enclavaments i Telecomandament	1.663
Túnel, màquines de rentar i depuradores	1.383
Interessos intercalaris trens	1.300
Millores edificis/tallers	1.260
Centre transformació	1.259
Equips informàtics	1.214
Remodelació trens sèrie 2000	940
Sistemes seguretat i protecció contra incendis	861
Recàrrega elèctrica	699
Material de reserva de trens	640
Electrificació línies i enllumenat	592
Vehicles manteniment	591
Xarxa embarcada Bus	585
Megafonia e interfonia	566
Maquinària i estris manteniment	439
Loc. i seny. per invidents	364
Climatització	355
Subcentrals	326
Pous ventilació i ventilació estacions/tunels	324
Sistema de validació i venda	264
Mobiliari industrial i oficines	145
Renovació Telefèric	136
Centre mèdic (Col·laboradora)	77
Portes d'andana	48
Cogeneració energia	45
Centre mèdic (Prevenió)	21
Equips de mesura i laboratori	20
Varis	1.231
Total	153.677



A efectes del Contracte Programa, les inversions, considerant les corresponents a immobilitzat intangible, han estat de 124.134, dels quals 8.400 milers d'euros corresponen al desamiantament dels 42 trens del pla de renovació.

	Any 2018
Autobusos	48.459
Trens	32.241
Remodelació d'estacions/xarxa	6.393
Vies	6.157
Cobxeres	4.192
Elements mobilitat passatge (ascensors/escales mec.)	3.454
Sistemes de veu i dades	2.888
Equips informàtics	2.498
Senyals, Enclavaments i Telecomandament	2.422
Funicular revisió i material de reserva	1.729
Recàrrega elèctrica al carrer	1.631
Remodelació trens sèrie 2000	1.461
Maquinària i estris manteniment	1.459
Millores trens	1.388
Electrificació línies i enllumenat	1.315
Sistemes seguretat i protecció contra incendis	1.286
Centre mèdic (Col·laborador INSS)	1.236
Centre mèdic (Prevenició-Contingències comuns)	492
Xarxa embarcada bus	866
Túnels i màquines de rentar	800
Subcentrals	733
Vehicles manteniment	673
Material de reserva de trens	595
Centre transformació	539
Interessos intercalaris trens	341
Sistema de validació i venda	321
Cogeneració energia	281
Localització/senyalització per invidents	279
Mobiliari oficines	251
Pous ventilació i ventilació estacions/tunels	190
Millores edificis	168
Climatització	52
Projecte ZEUS	12
Varis	777
Total	127.579

A efectes del Contracte Programa, les inversions, considerant les corresponents a immobilitzat intangible, han estat de 96.816

4.3 – Vida útil

L'amortització es calcula pel mètode lineal d'acord amb la vida útil i els coeficients resultants es troben dins l'interval dels establerts per la normativa de l'impost sobre Societats (veure nota 3.4).

4.4 – Béns totalment amortitzats

Al tancament dels exercicis 2019 i 2018, els comptes d'immobilitzat inclouen béns totalment amortitzats en ús, amb el següent detall en milers d'euros:

	Any 2019	Any 2018
Construccions	151.708	144.172
Resta d'immobilitzat material:		
- Maquinària	143.395	134.702
- Mobiliari	6.547	6.040
- Equips per a processos d'informació	15.283	16.320
- Elements de transport	371.651	344.298
- Recanvis	31.486	33.007
Total Resta d'immobilitzat material	568.362	534.367
Total immobilitzat material	720.070	678.539

4.5 – Subvencions en capital rebudes

Les subvencions rebudes relacionades amb l'immobilitzat material, així com l'import dels actius relacionats, es mostren a continuació, en milers d'euros:



Any 2019

(Milers d'euros)	Subvencions rebudes	Cost dels actius relacionats	Valor net comptable
Subv. Infraestr. Generalitat 2on Conveni	2.807	2.807	0
Subv. Integració tarifària	733	733	0
Subv. Peatge L-2	162	207	0
Subv. Infraestr. Generalitat 1er Conveni	7.024	7.024	0
Subv. 6 trens per conversió L-4 a L-2	36.365	36.365	10.017
Subv. ATP/ATO trens Can Cuiàs	12.403	12.403	4.448
Subv. 16 portes frontals trens L-9	6.350	6.350	3.809
Subv. MOU TV	350	367	0
Subv. 6 trens S/9000	43.674	43.674	35.873
Subv. 12 trens	52.410	54.006	53.987
Subv. 42 trens	21.805	21.849	18.957
Subvenció Inserso	3.950	140.018	986
Subvenció medi ambient reducció emissions NOx	72	1.080	52
Subvenció Integració tarifària	5.206	5.206	0
Subvenció Institut Català d'Energia	216	3.474	461
Subvenció Gas Natural per reducció emissions	12.101	97.184	39.188
Subvenció IDAE transformació busos dièsel-híbrids	3.516	8.361	304
Subvenció IDAE compra busos híbrids	931	6.093	2.256
Subvenció Projecte Scada	58	224	91
Subvenció ACCIÓ transformació busos gas-híbrids	127	677	0
Subvenció Distribuidora Automàtica	60	60	36
Subvenció ELENA	713	1.832	241
Subv. Wifi Ciutadà	2.571	2.589	500
Subv. Vehicles elèctrics	103	637	463
Ingrès en capital Col·laborador-INSS	1.312	1.312	1.312
TOTAL	215.019	454.532	172.981

Adicionalment s'han de considerar les subvencions en capital de Contracte Programa descrites a les notes 6 i 14.

Any 2018

(Milers d'euros)

	Subvencions rebudes	Cost dels actius relacionats	Valor net comptable
Subvenció Infraestr. Generalitat. 2on Conveni	2.807	2.807	0
Subvenció Integració tarifària	5.939	5.939	0
Subvenció Peatge L-2	162	207	0
Subvenció Infraestr. Generalitat. 1er Conveni	7.024	7.024	0
Subvenció 6 trens per conversió L-4 a L-2	36.365	36.365	11.472
Subvenció ATP/ATO trens Can Cuiàs	12.403	12.403	4.944
Subvenció 16 portes frontals trens L-9	6.350	6.350	4.063
Subvenció MOU TV	350	367	0
Subvenció 6 trens S/9000	43.674	43.674	37.620
Subvenció 12 trens	32.241	32.241	32.241
Subvenció Inserso	4.134	148.208	2.419
Subvenció medi ambient reducció emissions NOx	72	1.080	142
Subvenció Institut Català d'Energia	216	3.474	750
Subvenció Gas Natural per reducció emissions	11.866	90.051	37.797
Subvenció IDAE transformació busos dièsel-híbrids	3.516	8.361	645
Subvenció IDAE compra busos híbrids	931	6.093	2.764
Subvenció Projecte Scada	58	224	109
Subvenció ACCIÓ transformació busos gas-híbrids	127	677	90
Subvenció Wifi Ciutadà	2.362	2.556	1.064
Subvenció Distribuidora Automàtica	60	60	42
Subvenció vehicles elèctrics	103	637	553
Subvenció ELENA	713	1.832	380
Ingrès en capital Col·laborador-INSS	1.236	1.236	1.236
TOTAL	172.709	411.866	138.331

Adicionalment s'han de considerar les subvencions en capital de Contracte Programa descrites a les notes 6 i 14.

4.6 – Assegurances

És política de les Societats contractar totes les pòlisses d'assegurances que s'estimen necessàries per donar cobertura als possibles riscos que poguessin afectar els elements de l'immobilitzat material.

4.7 – Béns finançats en règim de leasing financer

a) Elements de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA

Fan referència als següents contractes vigents, els imports dels quals estan expressats en milers d'euros (nota 7.1.2), corresponents a les inversions totalment activades:

Any 2019				
Data	Nº Elements	Cost	Amortització	Valor Net
BANKIA 27-03-2018 (Leasing financer trens)	1	8.075	19	8.056
FRANFINANCE(Grup Societé Generale) 28-07-2010 (Leaseback trens)	12	67.137	66.755	382
BANESTO 28-07-2010 (Leaseback trens)	4	21.807	21.686	121
Crédit Agricole Leasing i Factoring 28-07-2010 (Leaseback trens)	4	26.436	25.468	968
BBVA 08-04-2009 (Leasing financer trens)	3	21.794	3.893	17.901
CAIXABANK 08-04-2009 (Leasing financer trens)	2	14.582	2.605	11.977
BANKINTER 23-06-2009 (Leasing financer trens)	1	7.299	1.304	5.995
Total		167.130	121.730	45.400

En l'exercici 2019 s'ha formalitzat 1 contracte d'arrendament financer per al finançament de l'adquisició d'un tren, per un import total de 6.344 milers d'euros, dels quals a 31 de desembre de 2019 s'han comptabilitzat com a inversió en curs un import de 318 milers d'euros. El contracte es va signar en data 22 de novembre de 2019.

Respecte als contractes signats en l'exercici 2018, en data 11 de desembre de 2019 s'ha produït l'entrada d'un tren per import de 8.075 milers d'euros, restant comptabilitzat a 31 de desembre de 2019 un import com a inversió en curs de 45.931 milers d'euros.

Any 2018				
Data	Nº Elements	Cost	Amortització	Valor Net
FRANFINANCE(Grup Societé Generale) 28-07-2010 (Leaseback trens)	12	67.137	66.115	1.022
BANESTO 28-07-2010 (Leaseback trens)	4	21.807	21.381	426
Crédit Agricole Leasing i Factoring 28-07-2010 (Leaseback trens)	4	26.436	25.022	1.414
BBVA 08-04-2009 (Leasing financer trens)	3	21.794	3.021	18.773
CAIXABANK 08-04-2009 (Leasing financer trens)	2	14.582	2.022	12.560
BANKINTER 23-06-2009 (Leasing financer trens)	1	7.299	1.012	6.287
Total		159.055	118.573	40.482

En l'exercici 2018 es van formalitzar 4 contractes d'arrendament financer per al finançament de l'adquisició de 12 trens per un import total de 95.139 milers d'euros, dels quals a 31 de desembre de 2018 s'havien comptabilitzat com a inversió en curs un import de 32.582 milers d'euros. El primer contracte es va signar en data 27 de març de 2018 i els altres tres en data 17 d'abril de 2018.

b) Elements de Transports de Barcelona, SA

La informació relativa als béns finançats amb leasing, en milers d'euros, figura a continuació (nota 7.1.2):



Any 2019				PRINCIPAL				
Data del Contracte	Imports total del Contracte	Cost dels bens en origen	Data finalització contractes	Quotes anys anteriors	Quotes any 2019	Quotes pldents de pag. 31-12-19	Principal més int. pldents de pag. 31-12-19	Valor residual
LEASINGS								
13/09/2005	4.042	4.042	02/04/2019	4.002	40	-	-	55
20/09/2005	3.268	3.268	08/04/2019	3.235	33	-	-	17
24/04/2007	5.477	5.477	13/02/2021	4.532	444	500	502	8
18/06/2008	786	786	28/01/2019	778	8	-	-	17
19/06/2008	9.997	9.997	15/10/2020	8.399	987	611	631	100
19/06/2008	1.707	1.707	27/08/2021	1.275	159	273	289	17
18/06/2008	9.924	9.924	28/07/2021	7.404	929	1.591	1.688	99
18/06/2008	5.342	5.342	29/07/2019	4.976	366	-	-	53
19/06/2008	4.974	4.974	09/04/2019	4.925	50	-	-	50
18/06/2008	4.309	4.309	28/04/2023	2.816	351	1.142	1.186	43
18/06/2008	2.565	2.565	07/04/2023	1.676	209	679	706	26
28/04/2010	733	733	13/01/2023	478	60	195	204	7
22/04/2010	2.837	2.837	28/04/2023	1.848	232	757	789	28
14/04/2010	5.612	5.612	28/04/2023	3.668	457	1.486	1.544	56
22/04/2010	5.258	5.258	25/08/2023	3.218	425	1.615	1.691	53
09/04/2010	2.579	2.579	28/04/2023	1.682	211	687	715	26
31/05/2010	2.304	2.304	09/04/2024	1.299	185	819	877	23
22/04/2010	2.755	2.755	03/07/2024	1.446	218	1.091	1.176	28
26/04/2011	4.014	4.014	04/10/2024	2.106	317	1.590	1.713	40
26/04/2011	3.348	3.348	19/08/2024	1.757	265	1.326	1.429	33
26/04/2011	2.419	2.419	29/05/2025	1.176	188	1.054	1.144	24
26/04/2011	3.654	3.654	30/04/2024	2.032	294	1.327	1.443	37
26/04/2011	1.425	1.425	28/05/2024	792	115	518	563	14
08/05/2013	1.609	1.609	28/08/2025	564	119	925	1.157	93
10/05/2013	3.396	3.396	13/02/2024	2.501	169	726	839	80
10/05/2013	1.621	1.621	28/02/2026	527	116	979	1.003	17
08/05/2015	5.716	5.716	02/04/2026	1.830	517	3.370	3.585	57
08/05/2015	3.095	3.095	01/03/2028	847	230	2.017	2.165	31
08/05/2015	664	664	12/02/2028	182	50	432	460	7
04/05/2015	4.564	4.564	30/03/2028	1.270	347	2.948	3.078	46
04/05/2015	2.282	2.282	14/04/2026	731	206	1.345	1.431	23
25/05/2016	5.065	5.065	08/02/2029	986	365	3.714	4.006	152
10/05/2016	3.438	3.438	13/03/2027	800	309	2.330	2.465	34
10/05/2016	11.497	11.497	09/03/2029	2.317	851	8.329	8.902	115
25/05/2016	7.145	7.145	19/03/2029	1.452	539	5.155	5.394	71
25/05/2016	3.498	3.498	29/03/2029	709	262	2.527	2.663	35
30/03/2017	16.668	16.668	25/04/2030	2.140	1.267	13.261	13.692	167
30/03/2017	3.415	3.415	30/03/2029	171	281	2.964	3.095	34
06/04/2017	4.084	4.084	06/04/2029	204	335	3.544	3.701	41
06/04/2017	8.330	8.330	06/04/2029	417	684	7.230	7.550	83
26/07/2017	3.560	1.780	26/07/2029	178	293	1.309	1.438	36
26/07/2017	2.116	2.116	26/07/2029	106	174	1.836	1.913	21
08/11/2017	4.646	4.646	26/07/2030	419	355	3.872	3.970	46
08/11/2017	4.389	4.389	26/07/2030	396	335	3.658	3.750	44
10/11/2017	3.538	3.538	26/07/2030	319	270	2.948	3.023	35
10/11/2017	3.538	3.538	26/07/2030	325	260	2.953	3.143	35
19/03/2018	16.148	16.148	19/03/2030	807	677	14.663	14.966	161
19/03/2018	3.460	3.460	28/01/2031	173	271	3.016	3.105	35
19/03/2018	2.301	2.301	28/02/2031	115	180	2.006	2.031	23
19/03/2018	4.607	4.607	28/02/2031	-	591	4.015	4.066	46
19/03/2018	919	919	17/01/2031	-	118	801	811	9
19/03/2018	605	605	28/02/2031	-	78	527	534	6
19/03/2018	6.451	6.451	28/01/2031	-	828	5.623	5.789	65
	231.691	229.911		86.005	17.621	126.288	132.013	2.502
	(1)	(2)		(3)	(4)(7)	(5)	(6)	

(1) Import total dels contractes signats amb els proveïdors. Inclou valor residual.

(2) Cost dels béns en origen (Import disposat).

(3) Quotes de principal satisfetes en els anys 2001 a 2018.

(4) Quotes de principal satisfetes en l'any 2019.

(5) Quotes de principal pendents de pagament a 31 de desembre de 2019. Inclou valor residual.

(6) Quotes totals (principal més interessos, més valor residual), pendents de pagament al 31 de desembre de 2019.

Al passiu de l'Empresa s'inclouen les quotes de principal pendents de pagament al 31 de desembre de 2019, inclòs valor residual.

(7) Inclou Quotes corresponents al 5% a compte del import total dels contractes signats.

Any 2018				PRINCIPAL				Valor residual
Data del Contracte	Imports total del Contracte	Cost dels bens en origen	Data finalització contractes	Quotes anys anteriors	Quotes any 2018	Quotes pidents de pag. 31-12-18	Principal més int. pidents de pag. 31-12-18	
LEASINGS								
13/09/2005	4.042	4.042	02/04/2019	3.643	359	40	40	40
20/09/2005	3.268	3.268	08/04/2019	2.863	372	33	33	33
24/04/2007	5.477	5.477	13/02/2021	4.089	443	945	948	55
20/12/2007	1.658	1.658	08/11/2018	1.544	114	-	-	17
18/06/2008	786	786	28/01/2019	687	91	8	8	8
19/06/2008	1.251	1.251	29/12/2018	1.171	80	-	-	17
19/06/2008	9.997	9.997	15/10/2020	7.465	934	1.598	1.694	100
19/06/2008	1.707	1.707	27/08/2021	1.124	151	432	471	17
18/06/2008	9.924	9.924	28/07/2021	6.526	878	2.520	2.747	99
18/06/2008	5.342	5.342	29/07/2019	4.373	603	366	378	53
19/06/2008	4.974	4.974	09/04/2019	4.344	580	50	50	50
18/06/2008	4.309	4.309	28/04/2023	2.473	343	1.493	1.567	43
18/06/2008	2.565	2.565	07/04/2023	1.472	205	888	932	26
28/04/2010	733	733	13/01/2023	419	59	255	269	7
22/04/2010	2.837	2.837	28/04/2023	1.621	227	989	1.042	28
14/04/2010	5.612	5.612	28/04/2023	3.220	448	1.944	2.040	56
22/04/2010	5.258	5.258	25/08/2023	2.802	416	2.040	2.160	53
09/04/2010	2.579	2.579	28/04/2023	1.475	207	897	945	26
31/05/2010	2.304	2.304	09/04/2024	1.120	180	1.004	1.090	23
22/04/2010	2.755	2.755	03/07/2024	1.234	212	1.309	1.431	28
26/04/2011	4.014	4.014	04/10/2024	1.799	307	1.908	2.085	40
26/04/2011	3.348	3.348	19/08/2024	1.500	257	1.591	1.739	33
26/04/2011	2.419	2.419	29/05/2025	993	183	1.243	1.368	24
26/04/2011	3.654	3.654	30/04/2024	1.748	284	1.622	1.794	37
26/04/2011	1.425	1.425	28/05/2024	681	111	633	700	14
08/05/2013	1.609	1.609	28/08/2025	454	110	1.045	1.350	93
10/05/2013	3.396	3.396	13/02/2024	1.965	536	895	1.060	80
10/05/2013	1.621	1.621	28/02/2026	420	107	1.094	1.456	17
08/05/2015	5.716	5.716	02/04/2026	1.322	508	3.886	4.173	57
08/05/2015	3.095	3.095	01/03/2028	621	226	2.248	2.432	31
08/05/2015	664	664	12/02/2028	134	48	482	517	7
04/05/2015	4.564	4.564	30/03/2028	926	344	3.294	3.457	46
04/05/2015	2.282	2.282	14/04/2026	528	203	1.551	1.666	23
25/05/2016	5.065	5.065	08/02/2029	626	359	4.080	4.435	152
10/05/2016	3.438	3.438	13/03/2027	496	304	2.638	2.812	34
10/05/2016	11.497	11.497	09/03/2029	1.478	839	9.180	9.878	115
25/05/2016	7.145	7.145	19/03/2029	918	534	5.693	5.985	71
25/05/2016	3.498	3.498	29/03/2029	449	260	2.789	2.955	35
30/03/2017	16.668	16.668	25/04/2030	833	1307	14.528	15.044	167
30/03/2017	3.415	3.415	30/03/2029	171	0	3.244	3.402	34
06/04/2017	4.084	4.084	06/04/2029	204	0	3.880	4.060	41
06/04/2017	8.330	8.330	06/04/2029	417	0	7.913	8.296	83
26/07/2017	3.560	1.380	26/07/2029	0	178	1.202	1.256	36
26/07/2017	2.116	1.410	26/07/2029	0	106	1.304	1.345	21
08/11/2017	4.646	4.646	26/07/2030	0	419	4.227	4.343	46
08/11/2017	4.389	4.389	26/07/2030	0	396	3.993	4.102	44
10/11/2017	3.538	3.538	26/07/2030	0	319	3.219	3.475	35
10/11/2017	3.538	3.538	26/07/2030	0	324	3.214	3.475	35
19/03/2018	16.148	11.764	19/03/2030	0	807	10.957	11.441	161
19/03/2018	3.460	3.460	28/01/2031	0	173	3.287	3.384	35
19/03/2018	2.301	2.301	26/07/2029	0	115	2.186	2.214	23
222.021		214.751		72.348	16.566	125.837	133.544	2.449
(1)	(2)			(3)	(4)(7)	(5)	(6)	

(1) Import total dels contractes signats amb els proveïdors. Inclou valor residual.

(2) Cost dels bens en origen (import disposat).

(3) Quotes de principal satisfetes en els anys 2001 a 2017.

(4) Quotes de principal satisfetes en l'any 2018.

(5) Quotes de principal pendants de pagament a 31 de desembre de 2018. Inclou valor residual.

(6) Quotes totals (principal més interessos, més valor residual), pendants de pagament al 31 de desembre de 2018.

Al passiu de l'Empresa s'inclouen les quotes de principal pendants de pagament al 31 de desembre de 2018, inclòs valor residual.

(7) Inclou Quotes corresponents al 5% a compte del import total dels contractes signats que ha estat satisfet en l'exercici 2018.



4.8 – Cotxera Triangle Ferroviari

En data 21 de gener de 2002 es va posar en servei la nova cotxera d'Autobusos del Triangle Ferroviari. Una de les peculiaritats d'aquesta cotxera és que, a més d'estar situada damunt d'una cotxera de Metro, que en el seu dia fou construïda per la Generalitat de Catalunya i cedida per a la seva explotació, està per sota del nivell dels carrers dels voltants i, per aquest motiu, els responsables urbanístics van demanar la possibilitat de cobrir la cotxera amb una llosa que permetés donar continuïtat a la trama urbana i d'edificació de la zona. Transports de Barcelona es va fer càrrec de les obres. La zona afectada, la propietat de la qual correspon també parcialment a Adif, a la Generalitat de Catalunya i a l'Ajuntament de Barcelona, està inclosa dins del projecte de reparcel·lació del polígon d'actuació urbanístic del Pla de Millora Urbana del sector Triangle Ferroviari, publicat al butlletí oficial de la província de Barcelona, aprovat en data 12 de març de 2008 i pendent de liquidació. Del total d'obra en curs enregistrat, 17.260 milers d'euros, a l'any 2011 es va activar un import de 3.465 milers d'euros com a major cost de la cotxera, per ser la inversió corresponent a la coberta del dipòsit d'autobusos, restant per tant, a favor de Transports de Barcelona, SA, a 31 de desembre de 2019, un import de despeses d'urbanització en curs enregistrades i avançades per Transports de Barcelona, SA de 13.795 milers d'euros.

4.9 – Cotxera d'Horta

En data 29 de gener de 2018 es va signar l'escriptura d'agrupació de finques, declaració d'obra nova i constitució d'un complex immobiliari de caràcter urbanístic.

Posteriorment, el mateix dia 29 de gener de 2018 es va signar l'escriptura que dona compliment al Conveni signat en data 17 de maig de 2005 entre l'Ajuntament de Barcelona, Barcelona d'Infraestructures Municipals, SA i Transports de Barcelona, SA. En aquesta escriptura Transports de Barcelona, SA cedeix i transfereix a l'Ajuntament de Barcelona dos terrenys destinats a parc forestal, ambdues superfícies de 29.912 m² i de 29.146 m² respectivament i per un valor de 200 milers d'euros.

4.10 – Baixes d'immobilitzat material

El resultat dels exercicis 2019 i 2018 derivat de l'alienació o disposició per altres mitjans d'elements de l'immobilitzat material, en milers d'euros, és el següent:

Any 2019	Valor inventari	Import amortitzat	Ingressos	Resultat
Baixa material de parc	2.975	2.975	0	0
Baixa tunel de rentat	545	506	0	-39
Baixa equips aire condicionat	338	336	0	-2
Baixa caldera	71	71	0	0
Baixa instal·lacions	24	24	0	0
Baixa perfilòmetre	8	8	0	0
Baixa convector antideflagrant	5	5	0	0
Baixa sistemes de peatge	4	4	0	0
Baixa polipast Funicular	3	3	0	0
Desballestament cpu's embarcades	1.762	1.762	0	0
Desballestament equips RFID	199	199	0	0
Desballestament il·luminació CSX Triangle	4	1	0	-3
Desballestament tunel rentat autobusos	74	74	0	0
Venda d'autobusos	8.402	8.402	18	18
Venda vehicles auxiliars	153	153	4	4
Total	14.567	14.523	22	-22

Any 2018	Valor inventari	Import amortitzat	Ingressos	Resultat
Baixes material de parc	519	519	0	0
Baixa videowall	363	340	0	-23
Baixa 2 tornos	110	110	0	0
Baixes equips aire condicionat	53	52	0	-1
Baixa megafonia	45	45	0	0
Baixa carretilla elevadora	37	37	0	0
Baixa compresor d'aire	4	4	0	0
Baixa tronçadora	2	2	0	0
Baixa bomba d'esgotament	1	1	0	0
Baixa desfibrilador	1	1	0	0
Donació furgoneta	7	7	0	0
Desballestament autoliquidadores	496	496	0	0
Desballestament autobusos	8.233	8.233	0	0
Desballestament cpu's embarcades	465	465	0	0
Desballestament tunel rentat autobusos	165	165	0	0
Venda d'autobusos	5.105	5.105	26	26
Venda terreny	200	0	200	0
Venda disset furgonetes i un camió	197	197	13	13
Venda carretó elevador	19	19	2	2
Venda vehicle	36	36	0	0
Total	16.058	15.834	241	17

Als exercicis 2019 i 2018, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA ha comptabilitzat les següents correccions de valoració per deteriorament de l'immobilitzat material, en milers d'euros:

(Milers d'euros)	Any 2019	Any 2018
Deteriorament valor Maquinària	0	46
Deteriorament valor Elements de transport	0	0
Total	0	46

4.11 – Compromisos d'adquisició d'immobilitzat i fonts de finançament

A 31 de desembre de 2019 els compromisos d'adquisició d'immobilitzat de les Societats són de 465.012 milers d'euros (a 31 de desembre de 2018 eren de 216.397 milers d'euros). Aquestes inversions es preveuen finançar en la seva major part amb recursos a rebre de Contractes Programa.

En data 13 de desembre de 2018 el Consell d'Administració de l'ATM va aprovar l'adquisició, per part de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, de 42 trens per a la renovació de material mòbil de la xarxa de metro per un import de 378.000 milers d'euros, i que la Societat finançarà amb els recursos a rebre dels propers Contractes Programa. En la mateixa data, el Consell d'Administració de l'ATM va aprovar, la renovació de la flota d'autobusos 2019-2021 de Transports de Barcelona, SA per 115.141 milers d'euros, així com el pla d'electrificació dels autobusos que suposa la inversió en infraestructura elèctrica necessària per operar amb autobusos elèctrics. La Societat finança aquestes inversions amb els recursos dels Contractes Programa.

NOTA 5 – IMMOBILITZAT INTANGIBLE

5.1 – Estat de moviments de l'immobilitzat intangible

Els moviments registrats durant els exercicis 2019 i 2018 han estat els següents:

(Milers d'euros)	Drets Traspàs	Aplicacions informàtiques	Cessió Jocs Florals	Altres immob.	Total
SALDO INICIAL BRUT, EXERCICI 2018	6.500	61.246	225	84	68.055
(+) Adquisicions	0	3.050	0	0	3.050
(-) Baixes	0	0	0	0	0
(+/-) Traspassos d'altres partides	0	725	0	0	725
SALDO FINAL BRUT, EXERCICI 2018	6.500	65.021	225	84	71.830
SALDO INICIAL BRUT, EXERCICI 2019	6.500	65.021	225	84	71.830
(+) Adquisicions	0	4.386	0	0	4.386
(-) Baixes	0	0	0	0	0
(+/-) Traspassos d'altres partides	0	326	0	0	326
SALDO FINAL BRUT, EXERCICI 2019	6.500	69.733	225	84	76.542
AMORT. ACUM., SALDO INICIAL EXERC.2018	1.168	49.690	150	43	51.051
(+) Dotació a l'amortització de l'exercici	185	4.031	0	16	4.232
(+) Augments per adquisicions o traspassos	0	0	0	0	0
(-) Disminu. sortides, baixes, reducc. o trasp.	0	0	0	0	0
SALDO FINAL BRUT, EXERCICI 2018	1.353	53.721	150	59	55.283
AMORT. ACUM., SALDO INICIAL EXERC.2019	1.353	53.721	150	59	55.283
(+) Dotació a l'amortització de l'exercici	184	4.373	0	16	4.573
(+) Augments per adquisicions o traspassos	0	1	0	0	1
(-) Disminu. sortides, baixes, reducc. o trasp.	0	0	0	0	0
SALDO FINAL BRUT, EXERCICI 2019	1.537	58.095	150	75	59.857
V. NET COMPT., SALDO FINAL EXERC.2019	4.963	11.638	75	9	16.685

En data 25 de juliol de 2014, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA va signar un acta administrativa per a la cessió de mutu acord de Jocs Florals a l'Ajuntament de Barcelona, pel fet que aquesta finca està inclosa en el polígon d'actuació urbanística 1 de la modificació del Pla General Metropolità en l'àmbit de l'estació de Sants i entorns, que va generar un dret d'aprofitament urbanístic, amb un valor net comptable a 31 de desembre de 2014 de 75 milers

d'euros, reflectit al quadre anterior i que es va traspasar des de l'epígraf d'Inversions Immobiliàries.

Aquest dret es materialitzarà amb l'execució del Projecte de Reparcel·lació.

5.2 – Adquisició drets de traspàs terrenys Zona Franca per a nous espais per a autobusos

El 22 de desembre de 2009 es va formalitzar un conveni mitjançant el qual la Societat Transports de Barcelona, SA arrenda dues finques de 21.266,32 m² i 44.965,52 m² respectivament, fins a l'any 2046 al Consorci de la Zona Franca de Barcelona per a la construcció, si s'escau, d'una nova cotxera, subrogant-se en la posició de l'anterior arrendatari. Perquè aquesta subrogació fos efectiva, Transports de Barcelona, SA va pagar a l'anterior arrendatari 6.500 milers d'euros en diversos terminis per la cessió dels drets de l'arrendatari, per diverses instal·lacions i per les tasques de desmantellament, sanejament i descontaminació a realitzar. A 31 de desembre de 2019 s'havia fet efectiu la totalitat de l'import.

5.3 – Béns totalment amortitzats

El valor dels elements de l'immobilitzat intangible que es troben totalment amortitzats a la data de tancament dels exercicis i que segueixen en funcionament presenta el següent detall, en milers d'euros:

	Any 2019	Any 2018
Aplicacions Informàtiques	47.136	44.062
Total immobilitzat intangible	47.136	44.062

5.4 – Baixes d'immobilitzat intangible

No hi ha hagut baixes d'elements de l'immobilitzat intangible ni resultats derivats de l'alienació o disposició per altres mitjans d'elements de l'immobilitzat intangible, al llarg dels exercicis 2019 i 2018.

NOTA 6 – ENTITATS PÚBLIQUES



El marc financer en el qual es desenvolupa l'activitat de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA i Transports de Barcelona, SA es concreta en els Contractes Programa negociats amb l'Autoritat del Transport Metropolità de la Regió Metropolitana de Barcelona (ATM). L'ATM és el consorci format per les següents Administracions Públiques: Generalitat de Catalunya, Àrea Metropolitana de Barcelona i Ajuntament de Barcelona amb competències sobre el Transport. Aquestes inclouen tant els ingressos per vendes de títols de transport i altres prestacions de serveis, com les aportacions de les Administracions en forma de subvencions al servei, donada la condició d'empreses de servei públic de prestació obligatòria. L'ATM també rep aportacions de l'Administració General de l'Estat.

Fins a 31 de desembre de 2017 s'havien signat Contractes Programa per als períodes 1990-1993, 1995-1997 (amb regularització any 1994), 1999-2001 (amb regularització any 1998), 2002-2004, 2005-2006, 2007-2008, 2009-2010, 2011-2012, 2013 i 2014-2017.

En data 6 de març de 2014 les Administracions Consorciades de l'ATM van signar el Pacte Metropolità del Transport que té com a objectiu garantir el finançament del transport públic gestionat per l'ATM i sanejar el deute acumulat pel sistema en els últims anys. Per aconseguir aquest objectiu es va acordar un augment de les aportacions pressupostàries de les Administracions Consorciades i que, juntament amb l'aportació de l'AGE, havien de recuperar l'equilibri entre els ingressos i costos del sistema, mitjançant també un conjunt d'actuacions que incidissin tant en la gestió econòmica, com en els serveis o el sistema tarifari (pla d'estímul de

la demanda, mesures d'estalvi dels operadors, etc). En aquest sentit, el Consell d'Administració de l'ATM va aprovar en la mateixa data el Pla Marc del Programa de Refinançament i Sanejament Financer del deute 2014-2031, que va ser ratificat posteriorment per les Administracions Consorciades (Generalitat de Catalunya, Ajuntament de Barcelona i AMB) i va acordar que TMB (mitjançant Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA) fos l'instrument financer del sistema, assumint la totalitat de la insuficiència d'aportacions del sistema metropolità de transport públic que s'havia generat des de l'any 2009.

En execució d'aquest nou marc de finançament, l'ATM i les Administracions Consorciades van signar el 5 de novembre de 2014 el Conveni de Finançament del Pla Quadriennal 2014-2017 i el compromís de finançament del sistema de transport en el període 2014-2031, que concreta les aportacions de les Administracions per al finançament del transport públic regular de viatgers en l'àmbit del sistema tarifari integrat de l'ATM.

Atenent a aquest conveni de finançament, l'increment de necessitats dels operadors per despesa corrent derivades de nous serveis futurs no considerats en l'escenari del Pla Marc de Finançament 2014-2031 aniran a càrrec de l'Administració sol·licitant del nou servei.

En data 12 de desembre de 2018 es va signar el Contracte Programa entre l'ATM, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA i Transports de Barcelona, SA per a l'exercici 2018 i en el qual s'establien les necessitats corrents de l'exercici 2018 així com les de sanejament financer a subvencionar per compromisos de l'anterior Contracte Programa i previstos fins a l'any 2031. En data 20 de desembre de 2019 s'ha signat el Contracte Programa per al període 2018-2019, que estableix les necessitats corrents del període 2018-2019 així com les de sanejament financer a subvencionar per compromisos de l'anterior Contracte Programa 2014-2017 i previstos fins a l'any 2031, incorporant també la modificació del pressupost de 2018 aprovat pel Consell d'Administració de l'ATM en sessió de 13 de desembre de 2018. Les subvencions per als exercicis en curs tenen com objectiu, entre d'altres, garantir l'equilibri dels Comptes Anuals de TMB (resultat de l'exercici). En relació a aquest Contracte Programa es realitzarà un seguiment anual i una liquidació quadriennal per al conjunt del període 2018-2021, d'acord amb el que preveu el Pacte 11è.

Actualment s'està en procés de redacció d'un nou Contracte Programa que inclogui les necessitats del període 2018-2021, sens perjudici de les consignacions per part de les diferents Administracions de les partides pressupostàries previstes per a l'exercici 2020, tal i com s'estableix en el Contracte Programa 2018-2019.

A la present nota es fa una enumeració dels objectius que persegueixen els Contractes Programa, i la descripció dels principals aspectes econòmics que es recullen en el Contracte Programa 2018-2019 i el compromís d'atendre el servei del deute derivat del Contracte de Refinançament i Sanejament Financer del Sistema de Transport, com execució del Pla Marc 2014-2031.

Així mateix s'assenyala en aquesta nota el deute que l'Ajuntament de Barcelona i l'AMB tenen amb les dues Societats per altres relacions de caràcter mercantil.

6.1 - Objectius del Contracte Programa 2018-2019

L'objecte del Contracte Programa 2018-2019 és el de recollir les condicions de finançament del transport regular de viatgers de TMB. El objectius són els següents:

- a) Definir un marc estable de finançament del servei regular de transport públic.
- b) Definir un marc estable de gestió de l'endeutament del sistema a través de TMB, que esdevé l'instrument per finançar-lo, i garantir la capacitat financera de TMB per fer front a totes les obligacions derivades d'aquest endeutament.
- c) Garantir un servei de transport públic com a mitjà per atendre les necessitats de mobilitat i millorar el seu nivell d'eficiència.



6.2 – Liquidació del Contracte Programa 2018

La Comissió de Seguiment del Contracte Programa 2018, en la seva reunió de 26 d'abril de 2019, va aprovar la proposta de liquidació corresponent a l'exercici 2018. En el quadre següent s'indiquen els imports de les necessitats per conceptes:

COMISSIÓ DE SEGUIMENT CP 2018	
SUBVENCIONS (Milers d'euros)	2018
Necessitats compte de pèrdues i guanys (1)	236.629
Necessitats compte de pèrdues i guanys per cànon L9/L10 (2)	96.278
Necessitats compte de pèrdues i guanys per rènting trens	72.149
Contracte de Refinançament i Sanejament Financer	23.600
Amortització leasing 6 trens s/9000	1.990
Pla de millores de Bus i Metro (3)	45.531
Aportació diferida ATM	3.139
Total	479.316

(1) No inclou el rènting de trens ni el cànon de L9/L10, a excepció aquest últim del que es finança via ingressos tarifaris associats a la connexió amb l'aeroport de Barcelona.

(2) L'import total del cànon ferroviari pagat per Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA ha estat de 103.449 milers d'euros, dels quals 7.171 milers d'euros han estat coberts amb part dels nous ingressos tarifaris associats a la connexió amb l'aeroport de Barcelona, amb motiu de l'entrada en funcionament a l'any 2016, d'un nou tram de la línia 9 del metro des de Zona Universitària fins a l'aeroport de Barcelona-El Prat (L9 SUD.)

(3) Correspon a inversions executades a l'exercici 2018 per a la millora de l'estat dels actius de Transports de Barcelona, SA i Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, sense altre finançament finalista.

D'acord amb el Contracte Programa 2018, el pressupost definitiu de l'ATM i la liquidació del Contracte Programa 2018, aquestes necessitats tenen el següent finançament:

COMISSIÓ DE SEGUIMENT CP 2018	
SUBVENCIONS (Milers d'euros)	2018
Total necessitats	479.316
Total	479.316
Aportació pressupost ATM	484.081
Fons propi (Aportació Pressupost TMB 2018)	-4.765
Total	479.316

La Comissió de Seguiment del Contracte Programa 2018 en la seva reunió per a l'aprovació de la liquidació del Contracte Programa 2018, va proposar la creació d'un Fons de Reserva de 25.012 milers d'euros per poder utilitzar en els futurs exercicis del CP 2018-2021 i un Fons addicional de 17.256 milers d'euros per la menor activació de les inversions previstes en 2018 i que serviria per finançar inversions de l'any 2019, segons s'indica en el següent quadre:

Liquidació CP 2018 (Milers d'euros)	2018
Total Necessitats previstes CP 2018 ajustades	521.584
Necessitats Reals any 2018	479.316
Inversions 2018 compromeses no activades	17.256
Fons de reserva CP 2018	25.012
Total	521.584



6.3 – Contracte Programa 2018-2019. Necessitats i aportacions

6.3.1 – Necessitats a subvencionar

El Contracte Programa 2018-2019 recull, en el pacte tercer, la previsió de necessitats de TMB (Ferrocarri Metropolità de Barcelona, SA i Transports de Barcelona, SA) a subvencionar per l'ATM per a l'exercici 2019 tal com s'indica a continuació:

CONTRACTE PROGRAMA 2019	
RESULTAT NET COMPTE DE RESULTATS (sense rènting ni cànon)	262.228
Rènting de trens	70.066
Cànon Lfercat L9	118.740
RESULTAT NET TOTAL (Compte de Resultats)	451.034
Pla de millora Bus/Metro i noves actuacions	62.004
Amortització leasing 6 trens s/9000	2.054
Devolució principal Sanejament	24.600
Pagament diferit ATM (2017-2022)	3.139
Total altres conceptes	91.797
TOTAL NECESSITATS CONTRACTE PROGRAMA	542.831

Les necessitats a subvencionar inclouen les quotes d'arrendament financer per a la compra de 6 trens de la Línia 9. Aquesta compra va ser autoritzada pel Consell d'Administració de l'ATM en sessions de 24 de juliol de 2008 i 23 de desembre de 2008, les obligacions econòmiques de la qual s'han incorporat a les necessitats dels següents Contractes Programa. Els imports d'adquisició dels esmentats 6 trens van ser de 15.039 milers d'euros, 16.082 milers d'euros i 12.554 milers d'euros per als anys 2009, 2010 i 2011, respectivament.

D'altra banda, el Consell d'Administració de l'ATM de data 7 de juliol de 2017 i el seu Comitè Executiu en sessió de 26 de juliol de 2017, van aprovar el Pla de Millora de l'oferta de metro 2018-2021, que incloïa com a actuació principal l'adquisició de 12 nous trens per a les línies 1, 3, 4 i 5 per tal de millorar les freqüències de pas, i poder absorbir els increments de demanda previstos. La formalització dels contractes d'arrendament financer per a la compra d'aquests 12 trens es va dur a terme entre els mesos de març i abril de 2018, per un import total de 92.118 milers d'euros. La recepció d'aquests trens es va iniciar al desembre de 2019 i està previst que finalitzi al juliol de 2020. A 31 de desembre de 2019, la inversió acumulada d'aquests trens, exclosos els interessos intercalaris, és de 52.410 milers d'euros (32.241 milers d'euros a 31 de desembre de 2018). Les obligacions econòmiques d'aquests contractes s'incorporaran en els següents Contractes Programa.

Adicionalment, el Consell d'Administració de l'ATM de data 13 de desembre de 2018 va aprovar la renovació de 42 trens de la sèrie 3000 i 4000 per un import total previst de 378.000 milers d'euros. La incorporació de les necessitats derivades d'aquest acord, s'inclourà als següents Contractes Programa a subscriure entre l'Autoritat del Transport Metropolità, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA i Transports de Barcelona, SA. A l'exercici 2019, la inversió acumulada en l'adquisició d'aquests trens és de 13.405 milers d'euros, exclosos els interessos intercalaris.

6.3.2 – Necessitats a subvencionar derivades de l'Operació de refinançament i sanejament financer del Sistema de Transport

En funció de les necessitats dels exercicis 2009-2013 i dels acords presos en els Contractes Programa del mateix període, es va reconèixer un deute del Sistema amb TMB a 31 de desembre de 2013 per un import total de 334.738 milers d'euros corresponents a aportacions meritedes de les Administracions Consorciades pendents de consignació.

D'aquesta quantitat, 315.903 milers d'euros es retornaran mitjançant el Contracte de Refinançament i Sanejament Financer del Sistema de Transport 2014-2031 que es descriu més endavant. L'import restant de 18.835 milers d'euros, a partir de l'any 2017 i fins a l'any 2022, l'ATM abonarà la quantitat anual de 3.139 milers d'euros per a liquidar el deute per aportacions diferides de les Administracions, que estan incloses dins les subvencions corrents esmentades a la nota 6.3.1.

En data 6 de novembre de 2014 es va formalitzar el Contracte de Refinançament i Sanejament Financer del Sistema de Transport entre l'ATM, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA i les entitats financeres per a cobrir les necessitats reconegudes de tot el Sistema de Transport integrat fins a 31 de desembre de 2013 i les necessitats del Sistema en el període 2014-2016, per un import de 472.284 milers d'euros, amb quotes semestrals i venciment fins al 20 de desembre de 2031. Cal assenyalar que Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA va actuar com a instrument del Sistema de Transport de la Regió Metropolitana de Barcelona.

L'ATM es compromet a abonar a Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA una subvenció finalista en tot el període 2014-2031 per un import equivalent al de les obligacions que es derivin en cada moment per a Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA de l'esmentat Contracte de Refinançament i Sanejament Financer del Sistema de Transport per tal de garantir que Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA disposi en tot moment dels recursos necessaris per a atendre les quotes d'aquest finançament, incloent amortitzacions del capital principal, interessos i qualsevol altra despesa financera que es derivi d'aquesta operació. Aquest compromís està signat en acord entre l'ATM i Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA i Transports de Barcelona, SA de data 5 de novembre de 2014.

Les aportacions previstes pel Contracte de Refinançament per a l'exercici 2019 han estat de 49.452 milers d'euros, dels quals s'ha descomptat un import de 628 milers d'euros en concepte de servei del deute.

6.3.3 – Resultat a liquidar de l'exercici 2019 respecte a la previsió de Contracte Programa

Els imports reals registrats al tancament de l'exercici 2019 i la seva distribució entre Societats es detalla a continuació:

Any 2019 (real)			
SUBVENCIIONS (Milers d'euros)	METRO	TB	TOTAL
Necessitats compte de pèrdues i guanys (1)	82.233	167.465	249.698
Necessitats compte de pèrdues i guanys per cànon L9/L10 (2)	110.516	0	110.516
Necessitats compte de pèrdues i guanys per rènting trens	70.454	0	70.454
Contracte de Refinançament i Sanejament Financer	24.600	0	24.600
Amortització leasing 6 trens s/9000	2.054	0	2.054
Pla millora de Bus i Metro (3)	30.764	38.754	69.518
Pla millora desamiantament 42 trens	8.400	0	8.400
Aportació diferida ATM	3.139	0	3.139
Amortització leasing 12 trens (4)	796	0	796
Total	332.956	206.219	539.175

(1) No inclou el rènting de trens ni el cànon de L9/L10, a excepció aquest últim del que es finança via ingressos tarifaris associats a la connexió amb l'aeroport de Barcelona.

(2) L'import total del cànon ferroviari pagat per Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA ha estat de 118.475 milers d'euros, dels quals 7.959 milers d'euros han estat coberts amb part dels nous ingressos tarifaris associats a la connexió amb l'aeroport de Barcelona, amb motiu de l'entrada en funcionament a l'any 2016, d'un nou tram de la línia 9 del metro des de Zona Universitària fins a l'aeroport de Barcelona-El Prat (L9 SUD.)

(3) Correspon a inversions executades a l'exercici 2019 per a la millora de l'estat dels actius de Transports de Barcelona, SA i Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, sense altre finançament finalista.

(4) Aquest import correspon al 5% del preu del tren finançat per Bankia mitjançant leasing.

La diferència entre les necessitats previstes en el Contracte Programa 2019 i les necessitats reals, és la següent:

Any 2019	Total
Aportacions directes ATM	430.109
Rènitng de trens	70.454
Fons de reserva a aplicar (liquidació CP 2018)	42.268
Necessitats previstes CP 2019	542.831
Necessitats Reals	539.175
FONS DE RESERVA pendent d'aplicar (*)	3.656

(*) La liquidació provisional de l'exercici 2019 resta pendent de la Comissió de Seguiment del Contracte Programa ATM-TMB, i posterior aprovació pel Consell d'Administració de l'ATM.

El fons de reserva pendent d'aplicar per import de 3.656 milers d'euros és susceptible de destinar-se a cobrir les necessitats a subvencionar dels següents exercicis.

6.4 – Deutors i creditors per subvencions a 31-12-2019 i 31-12-2018

La composició dels saldos pendents per aquest concepte per a les dues Societats queda establerta segons els quadres següents, en milers d'euros:



Any 2019	METRO	TB	TOTAL
SANEJAMENT DEUTE CP 2009-2016			
ATM Contracte de Refinançament i Sanejament Financer	424.696	0	424.696
ATM Aportació diferida 2017-2022	12.557	0	12.557
Cobraments any 2019	-27.739	0	-27.739
Total sanejament deute CP 2009-2016 (1)	409.514	0	409.514
INVERSIÓ 6 TRENS L9 CP 2009-2010 i ANY 2011			
Any 2009	15.039	0	15.039
Any 2010	16.082	0	16.082
Any 2011	12.554	0	12.554
Cobraments any 2011-2018	-14.645	0	-14.645
Cobraments any 2019	-2.054	0	-2.054
Total inversió 6 trens L9 CP 2009-2010 i any 2011	26.976	0	26.976
INVERSIÓ 12 TRENS any 2018			
Any 2018	32.241	0	32.241
Any 2019	20.169	0	20.169
Cobraments any 2019	-796	0	-796
INVERSIÓ 12 TRENS any 2018	51.614	0	51.614
INVERSIÓ 42 TRENS any 2019	13.405	0	13.405
RESTA ATM			
Subvenció corrent any 2019 (sense rènting)	192.749	167.465	360.214
Subvenció pla de millores bus i metro any 2019	30.764	38.754	69.518
Subvenció desamiantament trens any 2019	8.400	0	8.400
Cobraments any 2019	-230.028	-112.349	-342.377
Total resta ATM	1.885	93.870	95.755
Total a cobrar per TMB	503.394	93.870	597.264

(1) Import ajustat amb les necessitats reals de l'any 2013 segons la liquidació de la Comissió de Seguiment del CP 2013.

Les subvencions corrents inclouen els interessos del sanejament financer calculats al tipus de 5,87%.

El total pendent de cobrament "Resta ATM" per 95.755 milers d'euros correspon a l'import pendent de cobrament de l'ATM de l'exercici 2019.

Any 2018	METRO	TB	TOTAL
SANEJAMENT DEUTE CP 2009-2016			
ATM Contracte de Refinançament i Sanejament Financer	448.296	0	448.296
ATM Aportació diferida 2017-2022	15.696	0	15.696
Cobraments any 2018	-26.739	0	-26.739
Total sanejament deute CP 2009-2016 (1)	437.253	0	437.253
INVERSIÓ 6 TRENS L9 CP 2009-2010 i ANY 2011			
Any 2009	15.039	0	15.039
Any 2010	16.082	0	16.082
Any 2011	12.554	0	12.554
Cobraments any 2011-2017	-12.655	0	-12.655
Cobraments any 2018	-1.990	0	-1.990
Total inversió 6 trens L9 CP 2009-2010 i any 2011	29.030	0	29.030
INVERSIÓ 12 TRENS any 2018	32.241	0	32.241
RESTA ATM			
Subvenció corrent any 2018 (sense rènting)	164.461	168.446	332.907
Subvenció pla de millores bus i metro any 2018	10.015	35.516	45.531
Cobraments any 2018	-174.476	-165.174	-339.650
Total resta ATM	0	38.788	38.788
Total a cobrar per TMB	498.524	38.788	537.312

(1) Import ajustat amb les necessitats reals de l'any 2013 segons la liquidació de la Comissió de Seguiment del CP 2013.

Les subvencions corrents inclouen els interessos del sanejament financer calculats al tipus de 5,82%.

El total pendent de cobrament "Resta ATM" per 38.788 milers d'euros correspon a l'import pendent de cobrament de l'ATM de l'exercici 2018.

6.5 – Classificació del deute per períodes

Els saldos comptables de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA i Transporta de Barcelona, SA a 31 de desembre de 2019 i 2018, expressats en milers d'euros i corresponents als deutes per subvencions, es classifiquen a continuació en funció dels períodes i de les Administracions Públiques que els assumeixen.



Any 2019
(Milers d'euros)

	Curt Termini			Llarg Termini			TOTAL
	METRO	TB	Subtotal	METRO	TB	Subtotal	
ADMINISTRACIONS PER CP							
ATM Contracte de Refinançament i Sanejament (Sanejament deute 2009-2016)	24.600	0	24.600	375.496	0	375.496	400.096
ATM Aportació diferida 2017-2022	3.139	0	3.139	6.279	0	6.279	9.418
Inversió 6 trens L9 2009-2011	2.121	0	2.121	24.855	0	24.855	26.976
Inversió 12 trens any 2018	4.241	0	4.241	47.373	0	47.373	51.614
Inversió 42 trens any 2019	0	0	0	13.405	0	13.405	13.405
ATM Cobraments pendents 2019	1.885	93.870	95.755	0	0	0	95.755
Total a cobrar per TMB	35.986	93.870	129.856	467.408	0	467.408	597.264

Any 2018
(Milers d'euros)

	Curt Termini			Llarg Termini			TOTAL
	METRO	TB	Subtotal	METRO	TB	Subtotal	
ADMINISTRACIONS PER CP							
ATM Contracte de Refinançament i Sanejament (Sanejament deute 2009-2016)	24.600	0	24.600	400.096	0	400.096	424.696
ATM Aportació diferida 2017-2022	3.139	0	3.139	9.418	0	9.418	12.557
Inversió 6 trens L9 2009-2011	2.054	0	2.054	26.976	0	26.976	29.030
Inversió 12 trens any 2018	0	0	0	32.241	0	32.241	32.241
ATM Cobraments pendents 2018	0	38.788	38.788	0	0	0	38.788
Total a cobrar per TMB	29.793	38.788	68.581	468.731	0	468.731	537.312

6.6 – Altres deutes

A més de les obligacions derivades del finançament del dèficit d'exploació, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA i Transports de Barcelona, SA mantenen relacions comercials amb l'Ajuntament de Barcelona i amb l'AMB motivades per la prestació de serveis de transport a determinats col·lectius i d'altres operacions de petita quantia.

El deute dels exercicis 2019 i 2018 d'ambdues Entitats amb Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA i Transports de Barcelona, SA és el següent, en milers d'euros:

Any 2019 (Milers d'euros)	Ajuntament	AMB	Total
Subvencions especials			
Tarifació Social	0	5.000	5.000
Línies 80-81-82-83	0	0	0
Comptes de tràfic	63	0	63
Cambra de compensació M-Card	2	0	2
Impost sobre béns immobles	-2	0	-2
Total	63	5.000	5.063



Any 2018 (Milers d'euros)	Ajuntament	AMB	Total
Subvencions especials			
Tarifació Social	0	5.000	5.000
Línies 80-81-82-83	0	0	0
Comptes de tràfic	71	0	71
Cambra de compensació M-Card	2	0	2
Impost sobre béns immobles	0	0	0
Total	73	5.000	5.073

El deute de l'AMB per tarifació social a 31 de desembre de 2019, per import de 5.000 milers d'euros és a curt termini (5.000 milers d'euros a curt termini a 31 de desembre de 2018).

- a) En data 29 de juliol de 2009 es va signar un contracte entre l'Entitat Metropolitana del Transport (actualment AMB) i Transports de Barcelona, SA en el qual l'Entitat Metropolitana del Transport (actualment AMB) va encarregar i encomanar a Transports de Barcelona, SA la gestió i prestació dels serveis corresponents a les línies 80, 81, 82 i 83 a partir de l'1 de gener de 2010 i que fins a 31 de desembre de 2009 havien estat prestats per Transports Lydia, SL.
- b) En data 19 d'octubre de 2012 es va signar un conveni entre l'Àrea Metropolitana de Barcelona i Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA i Transports de Barcelona, SA on s'establia el finançament de tarifació social per l'any 2012 per un import de 7.770 milers d'euros, segons el previst en el Contracte Programa 2011-2012. De l'import total

compromès, l'AMB va liquidar per a l'any 2012 un import de 2.770 milers d'euros, restant un import pendent de liquidar de 5.000 milers d'euros.

- c) En data 27 d'abril de 2018 es va signar un conveni entre l'Àrea Metropolitana de Barcelona i Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA i Transports de Barcelona, SA on s'establia el finançament de tarifació social per l'any 2018 per un import de 7.770 milers d'euros, que es va cobrar en la seva totalitat.
- d) En data 23 d'abril de 2019 s'ha signat un conveni entre l'Àrea Metropolitana de Barcelona i Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA i Transports de Barcelona, SA on s'estableix el finançament de tarifació social per l'any 2019 per un import de 7.770 milers d'euros, que s'ha cobrat en la seva totalitat.

6.7 - Cobraments de Subvencions amb posterioritat al tancament de l'exercici

S'han rebut els següents imports, en milers d'euros, per al conjunt de les dues Societats:

<u>DATA VALOR</u>	<u>ADMINISTRACIÓ</u>	<u>CONCEPTE</u>	<u>TOTAL</u>
30/01/2020	Administracions per CP	Subvenció 2019	49.958
03/02/2020	Administracions per CP	Subvenció 2020	8.011
27/02/2020	Administracions per CP	Subvenció 2019	49.453
28/02/2020	Administracions per CP	Subvenció 2020	4.005
Total			111.427

NOTA 7 – INSTRUMENTS FINANCERS



7.1 – Categories d'actius financers i passius financers

El valor en llibres de cadascuna de les categories d'actius financers i passius financers, dels exercicis 2019 i 2018, es mostra als quadres que s'acompanyen a continuació:

7.1.1 - Actius financers, excepte inversions en el patrimoni d'empreses del Grup, multigrup i associades

Any 2019 (Milers d'euros)		ACTIUS FINANCERS A LLARG TERMINI			
Categories	Instruments de Patrimoni	Valors representatius de deutes	Crèdits, derivats i altres	Total	
Actius a valor raonable amb canvis en pèrdues i guanys			78.737	78.737	
Préstecs i partides a cobrar			474.607	474.607	
Actius disponibles per a la venda:					
- Valorats a valor raonable					0
- Valorats a cost	3.588	1			3.589
Total	3.588	1	553.344	556.933	

Any 2018		ACTIUS FINANCERS A LLARG TERMINI			
Categories	Instruments de Patrimoni	Valors representatius de deutes	Crèdits, derivats i altres	Total	
Actius a valor raonable amb canvis en pèrdues i guanys			76.433	76.433	
Préstecs i partides a cobrar			475.410	475.410	
Actius disponibles per a la venda:					
- Valorats a valor raonable					0
- Valorats a cost	3.588	1			3.589
Total	3.588	1	551.843	555.432	

Any 2019 (Milers d'euros)				
ACTIUS FINANCERS A CURT TERMINI				
Categories	Instruments de Patrimoni	Valor representatiu de deutes	Crèdits, derivats i altres	Total
Préstecs i partides a cobrar			152.898	152.898
Actius financers mantinguts per a negociar			3.299	3.299
Total	0	0	156.197	156.197

Any 2018				
ACTIUS FINANCERS A CURT TERMINI				
Categories	Instruments de Patrimoni	Valor representatiu de deutes	Crèdits, derivats i altres	Total
Préstecs i partides a cobrar			98.506	98.506
Actius financers mantinguts per a negociar			3.163	3.163
Total	0	0	101.669	101.669

a) Instruments de patrimoni

El Grup participa en les empreses i pels imports, en milers d'euros, que es detallen a continuació:

Any 2019	Data de constitució	Capital Social	Participació TMB	
			Import	%
Promociones Bus, SA	19-06-75	114	1	0,37
Ensitrans AEIE	01-08-91	44	8	20,00
Barcelona Regional, Agència Metropolitana de Desenvolupament Urbanístic i d'Infraestructures, SA	24-12-93	1.532	120	7,83
Fundació Motivació Recursos Humans	24-07-97	78	3	3,85
Tramvia Metropolità, SA	03-03-04	21.061	2.625	2,50
Tramvia Metropolità del Besòs, SA	02-01-03	20.520	513	2,50
Societat Catalana per a la Mobilitat, SA	10-10-14	9.874	118	2,00
Thinking Forward XXI, SL	15-12-09	79	200	12,50
TOTAL			3.588	

Any 2018	Data de constitució	Capital Social	Participació TMB Import	%
Promociones Bus, SA	19-06-75	114	1	0,37
Ensitrans AEIE Barcelona Regional, Agència	01-08-91	44	8	20,00
Metropolitana de Desenvolupament Urbanístic i d'Infraestructures, SA	24-12-93	1.532	120	7,83
Fundació Motivació Recursos Humans	24-07-97	78	3	3,85
Tramvia Metropolità, SA	03-03-04	21.061	2.625	2,50
Tramvia Metropolità del Besòs, SA	02-01-03	20.520	513	2,50
Societat Catalana per a la Mobilitat, SA	10-10-14	9.874	118	2,00
Thinking Forward XXI, SL	15-12-09	79	200	12,50
TOTAL			3.588	

- Promociones Bus, SA, domiciliada a Madrid, carrer Orense 20, és una societat que tot i tenir un ampli objecte social, des de la seva constitució, la seva activitat s'ha limitat al lloguer dels locals dels quals és propietària a Madrid, a la Federació Nacional Empresarial de Transport en Autobús (FENEBUS).
- Ensitrans, Agrupació Europea d'Interès Econòmic es va crear l'1 d'agost de 1991. Està formada per les empreses Metropolitano de Lisboa, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, Transports de Barcelona, SA, Sener-Técnica Industrial y Naval, SA i Ferconsult-Consultoría, Estudios e Proyectos de Engenharia, SA. El seu objecte social és la prestació de serveis d'estudi, consultoria, projectes, assistència tècnica, etc., als sistemes de transport.
- Barcelona Regional, Agència Metropolitana de Desenvolupament Urbanístic i d'Infraestructures, SA té com a objecte social la realització d'estudis i anàlisis sobre aspectes urbanístics i territorials, i la projecció, promoció, desenvolupament, direcció, assessorament, execució i explotació de tot tipus d'obres, edificacions, infraestructures i sistemes urbans.
- Fundació per a la Motivació dels Recursos Humans té com a objectiu donar servei per a afavorir la motivació laboral i fomentar la investigació sobre les tècniques modernes en aquest camp.
- Tramvia Metropolità, SA tenia com a objectiu l'explotació del Trambaix i, en compliment de les condicions de la seva adjudicació, es va efectuar una donació a Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA de 60.000 accions amb valor nominal de



43,74 euros/acció. Els fons propis d'aquesta societat a 31 de desembre de 2018 eren de 50.119 milers d'euros i el seu patrimoni net 46.600 milers d'euros. En data 13 de setembre de 2010 es va produir la fusió entre les societats Operadora del Tramvia Metropolità, SA i Tramvia Metropolità SA, passant a ser la participació de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA del 2,5% del capital social amb 32.105 accions de 16,40 euros de valor nominal cadascuna. En data 23 de març de 2017 Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA va cobrar 150 milers d'euros en concepte de dividend a compte de l'exercici 2017. En dates 27 de març i 28 de juny de 2019, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA ha cobrat 137 i 52 milers d'euros en concepte de dividend a compte de l'any 2018. Així mateix, en data 5 de setembre de 2019 Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA ha cobrat 431 milers d'euros en concepte de dividend de l'any 2018.

- Tramvia Metropolità del Besòs, SA té com a objectiu l'explotació del tramvia que cobreix el recorregut Sant Martí – Besòs i en compliment de les condicions de la seva adjudicació en dates 2 i 8 de setembre de 2009 es van efectuar dues donacions a Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA de 30.000 accions amb valor nominal de 17,10 euros per acció. En dates 23 de març i 4 de juliol de 2018 Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA va cobrar 175 i 5 milers d'euros, totalitzant 180 milers d'euros, en concepte de dividend de l'any 2017. En dates 27 de març, 26 de juny i 5 de setembre de 2019 Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA ha cobrat 205, 2 i 135 milers d'euros, totalitzant 342 milers d'euros, en concepte de dividend de l'any 2018 i a compte de l'any 2019. Els fons propis d'aquesta societat a 31 de desembre de 2018 eren de 38.311 milers d'euros i el seu patrimoni net de 35.415 milers d'euros.
- Societat Catalana per a la Mobilitat, SA té com a objectiu l'execució del projecte T-Mobilitat per a la implantació d'un nou sistema tecnològic, tarifari i de gestió, que en el seu moment ha de subscriure amb l'ATM, incloent: l'adquisició i manteniment del hardware i sistemes instal·lats de la T-Mobilitat; la gestió de l'atenció al client, implantació i gestió del nou Centre d'Atenció al Client de tota Catalunya; la implantació i gestió del nou Centre de Gestió de la Informació del Transport; la gestió, comercialització i distribució dels suports de la nova targeta T-Mobilitat; la gestió i comercialització dels nous canals de venda; la contractació/gestió dels

ingressos per publicitat; la gestió del know-how/exportació de la tecnologia pròpia de l'ATM; i l'escalabilitat funcional del projecte. En data 23 de maig de 2017 es van efectuar dues donacions a Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA i Transports de Barcelona, SA de dues accions a cada societat amb un valor nominal de 49 milers d'euros per acció i un valor raonable de 118 milers d'euros.

- Thinking Forward XXI, SL es va crear el 15 de desembre de 2009 amb un capital de 60.120,00 euros. El 23 de desembre de 2014 es va acordar una ampliació de capital per 10 milers d'euros més una prima d'assumpció de 190 milers d'euros, sent l'import total de l'ampliació formalitzada l'exercici 2015 de 200 milers d'euros. Projectes i Serveis de Mobilitat, SA va adquirir en aquesta ampliació una participació del 7,10%. El 28 de novembre de 2016 es va ampliar el capital en 200 milers d'euros, en la qual Projectes i Serveis de Mobilitat, SA participa fins a arribar al 12,50%. A 31 de desembre de 2019 el valor comptable de la participació en aquesta societat és de 200 milers d'euros (el mateix a 31 de desembre de 2018).

b) Altres actius financers a llarg termini

L'epígraf d'altres actius financers a llarg termini del balanç de situació adjunt inclou els següents conceptes:

(Milers d'euros)	Saldo	Saldo
	31-12-2019	31-12-2018
Préstecs al personal	4.653	4.575
Materialització de provisions	35.190	33.934
Fiances i dipòsits	2.546	2.105
Imposicions a llarg termini	43.547	42.498
Total	85.936	83.112



Préstecs al personal

Es relacionen seguidament amb les seves característiques de venciment i rendibilitat:

Any 2019	Import (Milers d'euros)	Tipus	Venciment
Al personal	4.653	1%-4,25%	En 3-6 anys
TOTAL	4.653		

Any 2018	Import (Milers d'euros)	Tipus	Venciment
Al personal	4.575	1%-4,25%	En 3-6 anys
TOTAL	4.575		

Els préstecs concedits al personal són principalment per a la compra i l'adequació d'habitatges, en virtut d'acords contractuals regulats per conveni col·lectiu.

Imposicions a llarg termini i materialització de provisions

Les imposicions a llarg termini corresponen a la materialització en una cartera de valors dels fons de Contracte Programa rebuts per a finançar les despeses per pensions que es meritin a partir de l'any 2013. En l'exercici 2019 s'ha aplicat un import de 2.693 milers d'euros i 865 milers d'euros en 2018. (nota 13).

La materialització de provisions correspon a d'altres inversions financeres a llarg termini.

7.1.2 – Passius financers

Any 2019 (Milers d'euros)	PASSIUS FINANCERS A LLARG TERMINI			
	Deutes amb entitats de crèdit	Obligacions i altres valors negociables	Derivats i altres	Total
CATEGORIES				
Dèbits i partides a pagar	568.299		2.172	570.471
Passius a valor raonable amb canvis en pèrdues i guanys			78.737	78.737
Derivats de cobertura			40.728	40.728
Total	568.299	0	121.637	689.936

Any 2018 (Milers d'euros)	PASSIUS FINANCERS A LLARG TERMINI			
	Deutes amb entitats de crèdit	Obligacions i altres valors negociables	Derivats i altres	Total
CATEGORIES				
Dèbits i partides a pagar	570.894		2.272	573.166
Passius a valor raonable amb canvis en pèrdues i guanys	0		76.433	76.433
Derivats de cobertura			28.673	28.673
Total	570.894	0	107.378	678.272

Any 2019 (Milers d'euros)	PASSIUS FINANCERS A CURT TERMINI			
	Deutes amb entitats de crèdit	Obligacions i altres valors negociables	Derivats i altres	Total
CATEGORIES				
Dèbits i partides a pagar	53.474		186.576	240.050
Passius a valor raonable amb canvis en pèrdues i guanys				0
Derivats de cobertura			8.594	8.594
Total	53.474	0	195.170	248.644

Any 2018 (Milers d'euros)	PASSIUS FINANCERS A CURT TERMINI			
Categories	Deutes amb entitats de crèdit	Obligacions i altres valors negociables	Derivats i altres	Total
Dèbits i partides a pagar	50.143		141.282	191.425
Passius a valor raonable amb canvis en pèrdues i guanys				0
Derivats de cobertura			8.669	8.669
Total	50.143	0	149.951	200.094

a) Passius financers a llarg termini

Corresponen als següents conceptes, en milers d'euros:

(Milers d'euros)	Any 2019	Any 2018
a) Endeutament amb Entitats de Crèdit	387.216	398.537
b) Pla de Pensions aportacions futures a llarg termini (nota 8.1.1b)	43.555	42.506
c) Leasings	181.083	172.357
d) Derivats a llarg termini	40.728	28.673
e) Altres deutes (materialització de provisions) (nota 8.1.1b)	35.190	33.935
f) Altres deutes amb creditors a llarg termini	1.886	2.132
g) Fiances i dipòsits	278	131
Total	689.936	678.271

Préstecs de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA

Els deutes amb Entitats de Crèdit a llarg termini corresponen a crèdits i préstecs bancaris concedits a la Societat i que figuren a continuació amb expressió dels seus venciments:

Any 2019 (Milers d'euros)	Total	Venciments				
		2021	2022	2023	2024	Resta
Crèdit Sindicat 7 Entitats vt.20-12-2031	374.193	25.755	26.668	27.881	0	293.889
Crèdit Bankinter vt.02-10-2039	256	0	0	124	132	0
Crèdit BEI 1ª disposició vt.07-10-2054	12.767	0	0	399	399	11.969
Total	387.216	25.755	26.668	28.404	531	305.858

Any 2018 (Milers d'euros)	Venciments					
	Total	2020	2021	2022	2023	Resta
BBVA vt.20-10-2019	0	0	0	0	0	0
Crèdit Sindicat 7 Entitats vt.20-12-2031	398.537	24.344	25.755	26.668	27.881	293.889
Total	398.537	24.344	25.755	26.668	27.881	293.889

En data 20 d'octubre de 2008 es va signar un préstec amb BBVA per 6.350 milers d'euros per a finançar la instal·lació de noves portes d'evacuació frontals per als 16 trens de la línia 9 de l'empresa ALSTOM.

En data 6 de novembre de 2014 es va formalitzar un crèdit sindicat amb Caixabanc, BBVA, Bankia, Banc de Sabadell, Banc de Santander, Bankinter i Banc Popular, per un import nominal de 472.284 milers d'euros dels quals, a 31 de desembre de 2014, s'havien disposat 416.984 milers d'euros, 457.284 milers d'euros a 31 de desembre de 2015 i 472.284 milers d'euros a 31 de desembre de 2016. Les despeses de formalització del crèdit (inclosa la comissió d'obertura) van ser d'un import de 3.291 milers d'euros.

L'operació té l'últim venciment en l'any 2031 i carència d'amortització de principal fins a l'exercici 2017.

Aquest crèdit negociat conjuntament entre l'ATM i TMB, és l'instrument de finançament dins del marc dels acords establerts en el Contracte de Refinançament Sanejament Financer del Sistema de Transport (nota 6).



En el marc d'aquests acords l'ATM es compromet a abonar una subvenció finalista en el període de durada del crèdit, 2014-2031, per un import equivalent al de les obligacions que es derivin en cada moment de l'amortització de les quotes incloent els interessos i qualsevol altra despesa financera. En aquest sentit s'aporta com a garantia de l'operació el dret de crèdit de l'ATM davant l'Ajuntament de Barcelona per a la cobertura de l'esmentada subvenció finalista, i que es pignora a favor de les entitats financeres creditores. També s'afecten com a garantia els comptes corrents de cobrament de l'esmentada subvenció finalista i els drets de crèdit associats als derivats de cobertura associats al crèdit sindicat.

En l'exercici 2019 s'han formalitzat 5 préstecs per l'adquisició de 42 trens de la xarxa de metro (nota 6.3.1):

- En data 2 d'octubre de 2019 es va signar un préstec amb Bankinter per 6.412 milers d'euros amb venciment en l'any 2039 i carència d'amortització de principal de 3 anys. A 31 de desembre de 2019 s'havien disposat 320 milers d'euros.
- En data 2 d'octubre de 2019 es va signar un préstec amb ICF per 50.000 milers d'euros amb venciment en l'any 2049 i carència d'amortització de principal de 4 anys. A 31 de desembre de 2019 no s'havien fet disposicions.
- En data 19 de setembre de 2019 es va signar un préstec amb BEI per 205.000 milers d'euros amb venciment en l'any 2054 i carència d'amortització de principal de 4 anys. Cada disposició serà un préstec diferenciat amb terminis i tipus d'interès diferents. A 31 de desembre de 2019 es va fer la primera disposició de 12.767 milers d'euros.
- En data 2 d'octubre de 2019 es va signar un préstec amb Liberbank per 6.412 milers d'euros amb venciment en l'any 2039 i carència d'amortització de principal de 4 anys. A 31 de desembre de 2019 no s'havien fet disposicions.
- En data 2 d'octubre de 2019 es va signar un préstec amb ICO per 54.000 milers d'euros. L'operació té l'últim venciment en l'any 2044 i carència d'amortització de principal el primers 4 anys. A 31 de desembre de 2019 no s'havien fet disposicions.

A 31 de desembre de 2019 la Societat mantenia formalitzades pòlisses de crèdit amb diferents entitats financeres amb venciment 2020 amb un límit de 27.500 milers d'euros i sense cap import disposat. A 31 de desembre de 2018 aquest límit era de 22.500 milers d'euros i sense cap import disposat.

Préstecs de Transports de Barcelona, SA

La compra de material mòbil de l'any 2019 no s'ha fet amb arrendament financer, com es feia habitualment. En aquesta ocasió s'ha finançat amb un préstec del BEI (Banc Europeu d'Inversions) formalitzat en data 27 de maig de 2019 i per import de 73.500 milers d'euros i que cobreix el 50% de la compra d'autobusos del període 2019 a 2021. A mesura que es va produint l'entrada dels vehicles i es fa el pagament de les factures, es fan disposicions d'aquest préstec. Cadascuna d'elles esdevé un préstec individual amb les condicions econòmiques de prudència financera que hi ha en el moment de la disposició i el seu venciment que com a màxim, pot arribar als 16 anys des de la data de disposició. A 31-12-2019 encara no s'havia efectuat cap disposició del préstec.

A l'any 2019 s'han signat diversos contractes de compra dels autobusos segons el quadre següent:

Any 2019 (Milers d'euros)			
Data contracte	Núm.unitats de busos	Núm.unitats busos entrats al 2019	Imports contractes
06-05-2019	49	49	15.018
06-05-2019	26	26	10.496
06-05-2019	30	5	9.150
TOTAL	105	80	34.664



A 31 de desembre de 2019 la Societat mantenia formalitzades pòlisses de crèdit amb diferents entitats financeres amb venciment 2020 amb un límit de 9.500 milers d'euros i sense cap import disposat. A 31 de desembre de 2018 aquest límit era de 17.500 milers d'euros i sense cap import disposat.

Leasings dels trens de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA

- A l'any 2009 es van adquirir 6 trens a ALSTOM de la sèrie 9000 per la línia 9 (veure nota 4.7), per aquesta raó es van formalitzar tres contractes de leasing financer amb la

Caixa d'Estalvis i Pensions de Barcelona, BBVA i Bankinter. El tipus d'interès és variable amb referència a l'Euribor, tenint un venciment de 20 anys.

- En data 30 de juliol de 2010 es va formalitzar una operació de leaseback per 55.179 milers d'euros mitjançant 3 operacions de leasing financer, una primera amb Franfinance per import de 33.574 milers d'euros per finançar 12 trens amb venciment 30 de juliol de 2020, el tipus d'interès és variable amb referència a l'Euribor; la segona operació amb Banesto (actualment Banco Santander) per import d'11.529 milers d'euros per finançar 4 trens amb venciment 30 de juliol de 2020 i tipus d'interès variable amb referència a l'Euribor; i una tercera operació amb Crédit Agricole Leasing i Factoring per import de 10.076 milers d'euros per finançar 4 trens amb venciment 30 de juliol de 2020 al tipus d'interès variable amb referència a l'Euribor.

Any 2019 (Milers d'euros)	Venciments						
	Total	2021	2022	2023	2024	2025	Resta
Amortització capital	30.872	2.379	2.654	2.545	2.730	2.817	17.747
Total	30.872	2.379	2.654	2.545	2.730	2.817	17.747

Any 2018 (Milers d'euros)	Venciments						
	Total	2020	2021	2022	2023	2024	Resta
Amortització capital	31.487	6.631	2.189	2.260	2.334	2.409	15.664
Total	31.487	6.631	2.189	2.260	2.334	2.409	15.664

- L'any 2018 es van formalitzar 4 operacions de Leasing amb les entitats Caixabank, Banc Sabadell, BBA i Bankia per l'adquisició de 12 trens. Els imports d'aquestes operacions són els següents:

Any 2018

(Milers d'euros)	Núm. Trens	Import	Import disposat a 31-12-2019	Data formalització	Data venciment
Entitat					
Caixabank	4	30.757	12.968	17-04-18	17-04-35
Banc Sabadell	3	22.724	12.361	17-04-18	31-08-35
BBVA	3	22.724	12.361	17-04-18	31-07-34
Bankia	2	15.912	13.923	27-03-18	27-03-35
Total		92.117	51.613		

En l'exercici 2019 s'ha produït l'entrada d'un tren per 8.075 milers d'euros (nota 4.7).
En el quadre de venciments anterior, s'inclouen les quotes de venciment d'aquest leasing.

Creditors per leasing de Transports de Barcelona, SA

Els deutes amb creditors per arrendament financer a llarg termini es relacionen a continuació:

Any 2019 (Milers d'euros)	Venciments						
	Total	2021	2022	2023	2024	2025	Resta
Contractes any 2008	768	768	0	0	0	0	0
Contractes any 2010	4.574	2.031	2.074	469	0	0	0
Contractes any 2011	6.093	1.685	1.739	1.793	852	24	0
Contractes any 2013	2.234	427	460	495	442	376	34
Contractes any 2015	8.741	1.394	1.416	1.439	1.463	1.486	1.543
Contractes any 2016	19.700	2.387	2.418	2.450	2.482	2.515	7.448
Contractes any 2017	39.291	4.141	4.169	4.197	4.225	4.254	18.305
Contractes any 2018	27.884	2.778	2.788	2.798	2.809	2.819	13.892
Total	109.285	15.611	15.064	13.641	12.273	11.474	41.222



Any 2018 (Milers d'euros)	Venciments						Resta
	Total	2020	2021	2022	2023	2024	
Contractes any 2008	2.976	2.208	768	0	0	0	0
Contractes any 2010	6.561	1.987	2.031	2.074	469	0	0
Contractes any 2011	7.726	1.633	1.685	1.739	1.793	852	24
Contractes any 2013	2.630	397	427	460	495	442	409
Contractes any 2015	10.112	1.371	1.394	1.416	1.439	1.463	3.029
Contractes any 2016	22.056	2.356	2.387	2.418	2.450	2.482	9.963
Contractes any 2017	42.469	4.032	4.059	4.086	4.113	4.141	22.038
Contractes any 2018	15.303	1.412	1.417	1.423	1.428	1.433	8.190
Total	109.833	15.396	14.168	13.616	12.187	10.813	43.653

Aquestes operacions estan associades a l'adquisició d'autobusos.

A l'any 2018 es van signar diversos contractes segons el següent quadre:

Any 2018 (Milers d'euros)				
Data contracte	Núm.unitats de busos	Núm.unitats busos entrats al 2018	Núm.unitats busos entrats al 2019	Imports contractes
19-03-2018	42	30	12	16.148
19-03-2018	9	9	0	3.460
19-03-2018	20	0	20	6.451
19-03-2018	15	0	15	4.607
19-03-2018	8	0	8	919
19-03-2018	4	0	4	605
19-03-2018	5	5	0	2.301
TOTAL	103	44	59	34.491

Altres deutes amb ens públics a llarg termini (Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA)

En data 11 de novembre de 2014 es va signar un acord entre Infraestructures Ferroviàries de Catalunya (Ifercat), l'ATM i Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA per a la cancel·lació del deute amb Ifercat.

A la data de la signatura es van pagar 104.000 milers d'euros dels 151.456 milers d'euros de deute pendent i es van fixar 5 terminis de pagament fins a 31 de març de 2018 pels 47.456 milers d'euros restants. A 31 de desembre de 2019 l'import pendent per aquest concepte és de 5.000 milers d'euros (tot a curt termini), 5.000 milers d'euros a 31 de desembre de 2018.

b) Deutes no comercials a curt termini

Corresponen als següents conceptes, en milers d'euros:

Deutes amb Entitats de Crèdit

(Milers d'euros)	Any 2019	Any 2018
Per préstecs bancaris	24.352	24.968
Per interessos meritats pendents de pagament	460	458
Total	24.812	25.426

Deutes amb Creditors per arrendament financer

(Milers d'euros)	Any 2019	Any 2018
Deute per leasing de trens	10.873	8.019
Deute per leasing d'autobusos	17.004	16.006
Deute per interessos de leasing	786	691
Total	28.663	24.716



Altres passius financers

(Milers d'euros)	Any 2019	Any 2018
Proveïdors d'immobilitzat	49.235	19.879
Fiances i dipòsits rebuts	588	516
Deutes transformables en subvencions, donacions i llegats (nota 6)	489	1.357
Altres deutes amb ens públics a curt termini	5.000	5.000
Altres deutes	3.286	3.286
Total	58.598	30.038

Remuneracions pendents de pagament

(Milers d'euros)	Any 2019	Any 2018
Periodificació de les gratificacions extraordinàries	19.281	18.184
Sous i salaris pendents de pagament	1.599	1.532
Retencions als empleats i altres	296	357
Total	21.176	20.073

c) Resta de debèits i crèdits a pagar

(Milers d'euros)	Any 2019	Any 2018
Proveïdors	24.358	27.009
Creditors	40.624	37.564
Ifercat	32.039	17.409
Comptes com a empresa col·laboradora amb la Seg.Social	9.781	9.189
Altres deutes amb entitats públiques	17.053	16.269
Total	123.855	107.440

"Comptes com a empresa col·laboradora amb la Seguretat Social" (en matèria d'accidents de treball i malalties professionals) inclou la reserva d'estabilització i les cotitzacions afectades a la col·laboració pendents d'aplicació, per un total de 9.781 milers

d'euros (9.189 milers d'euros a l'exercici 2018). A l'exercici 2018 es van aplicar 1.236 milers d'euros a la compra d'uns locals destinats a ser la seu del nou Centre Mèdic per atendre les necessitats com a empresa col·laboradora amb la Seguretat Social. A l'exercici 2019 s'han aplicat 76 milers d'euros per inversions als locals comprats al 2018.

7.2 – Actius financers i passius financers valorats a valor raonable amb canvis en el compte de pèrdues i guanys

S'han inclòs a la categoria d'altres actius financers a valor raonable amb canvis al compte de pèrdues i guanys, amb coherència amb la política de gestió d'aquests actius, la cartera de valors dels fons de Contracte Programa rebuts per a finançar les despeses per pensions que es meritin a partir de l'any 2013 (amb un valor comptable de 43.546 milers d'euros a 31 de desembre de 2019, 42.498 milers d'euros a 31 de desembre de 2018) i la materialització de provisions (amb un valor comptable de 35.190 milers d'euros a 31 de desembre de 2019, 33.934 milers d'euros a 31 de desembre de 2018).

Per ambdós conceptes també s'han classificat com a d'altres passius financers a valor raonable amb canvis a pèrdues i guanys els passius associats per un import equivalent.

Per a tots els actius financers classificats en aquesta categoria, la variació en el valor raonable ha estat equivalent a la variació en el valor raonable dels passius financers associats i per tant també designats en aquesta categoria.

7.3 – Classificació per venciments

Els venciments previstos de les diferents partides d'actius i passius financers que tenen un venciment determinable i que integren el balanç al tancament de l'exercici, es detallen en cadascuna de les notes d'aquesta memòria descriptives d'aquests instruments financers.



7.4 – Correccions per deteriorament del valor originades pel risc de crèdit

Els moviments dels exercicis, per a cada classe d'actius financers, dels comptes correctors representatius de les pèrdues per deteriorament originades pel risc de crèdit, es detallen a continuació:

Any 2019 (Milers d'euros)	Crèdits, derivats i altres	Total
Pèrdues per deteriorament a l'inici de l'exercici 2019	185	185
Dotacions	42	42
Aplicacions	10	10
Pèrdues per deteriorament al final de l'exercici 2019	237	237

Any 2018 (Milers d'euros)	Crèdits, derivats i altres	Total
Pèrdues per deteriorament a l'inici de l'exercici 2018	1.058	1.058
Dotacions	33	33
Aplicacions	-906	-906
Pèrdues per deteriorament al final de l'exercici 2018	185	185

7.5 - Informació relacionada amb el compte de pèrdues i guanys i el patrimoni net

Any 2019	ACTIUS FINANCERS	
(Milers d'euros)	Pèrdues (-) o guanys nets (+)	Ingressos financers per aplicació del tipus d'interès efectiu
Instruments de patrimoni	136	0
Actius a valor raonable amb canvis en pèrdues i guanys	0	0
Préstecs i partides a cobrar	0	76
Actius disponibles per a la venda	963	0
Total	1.099	76

Any 2018
ACTIUS FINANCERS

(Milers d'euros)	Pèrdues (-) o guanys nets (+)	Ingressos financers per aplicació del tipus d'interès efectiu
Instruments de patrimoni	-151	0
Actius a valor raonable amb canvis en pèrdues i guanys	0	0
Préstecs i partides a cobrar	0	81
Actius disponibles per a la venda	329	0
Total	178	81

Any 2019
PASSIUS FINANCERS

(Milers d'euros)	Pèrdues (-) o guanys nets (+)	Despeses financeres per aplicació del tipus d'interès efectiu
Dèbits i partides a pagar	0	-16.933
Passius a valor raonable amb canvis en pèrdues i guanys	0	0
Derivats de cobertura (nota 7.6.2)	-20.969	0
Total	-20.969	-16.933

Any 2018
PASSIUS FINANCERS

(Milers d'euros)	Pèrdues (-) o guanys nets (+)	Despeses financeres per aplicació del tipus d'interès efectiu
Dèbits i partides a pagar	0	-17.818
Passius a valor raonable amb canvis en pèrdues i guanys	0	0
Derivats de cobertura (nota 7.6.2)	-9.725	0
Total	-9.725	-17.818



7.6 – Comptabilitat de cobertures

7.6.1 - Cobertures de tipus d'interès i gasoil

Cobertures de fluxos d'efectiu (tipus d'interès)

- De Crèdits i Préstecs

El 6 de novembre de 2014 es va signar un crèdit sindicat per import de 472.284 milers d'euros que va servir, entre d'altres coses, per amortitzar anticipadament diversos crèdits contractats en anys anteriors.

El mateix 6 de novembre de 2014 es va tancar un swap sobre l'Euribor 6 mesos per cobrir el total del préstec sindicat de 472.284 milers d'euros. Totes les entitats financeres participants van subscriure la cobertura que tenia un inici diferit fins el 20 de desembre de 2016. El nivell del swap es va establir en 0,64% del 20 de desembre de 2016 fins el 20 de desembre de 2017 i en 1,86% del 20 de desembre de 2017 fins el 20 de desembre de 2031.

Els fluxos dineraris d'aquestes cobertures coincideixen amb les dates de pagament d'interessos del crèdit i fan que les cobertures siguin totalment efectives.

El valor raonable d'aquestes cobertures a 31 de desembre de 2019 i 2018 és:

(Milers d'euros)	Any 2019		Any 2018	
	Actius	Passius	Actius	Passius
Cobertures de fluxos d'efectiu	0	49.321	0	37.343

En l'exercici 2019 s'ha imputat en el compte de pèrdues i guanys un import de 8.988 milers d'euros de despesa financera, 9.540 milers d'euros a l'exercici 2018.

Cobertures de gasoil

L'1 d'agost de 2016 es va contractar amb Caixabank un swap sobre l'índex ULSD NWE amb inici diferit a l'1 de gener de 2017 amb el que es planejava cobrir, aproximadament, el 20% del consum de gasoil previst per l'any 2017. Aquest índex és el que té major correlació amb els preus pagats per Transports de Barcelona, SA per compra de gasoil.

El swap va vèncer el 31 de desembre de 2017 encara que la liquidació de desembre es va pagar el 8 de gener de 2018.

El valor raonable de les cobertures de gasoil a 31 de desembre de 2019 és zero

7.6.2 – Ingressos i despeses a patrimoni net

En el decurs de l'exercici 2019 s'han registrat a patrimoni net variacions de valor de derivats de cobertura de fluxos d'efectiu per un import total negatiu de 20.970 milers d'euros (l'any 2018 va ser negatiu per 9.777 milers d'euros) i s'han efectuat transferències de despesa de patrimoni net al compte de pèrdues i guanys per un import total de 8.988 milers d'euros (l'any 2018 es va transferir despesa per 9.540 milers d'euros).

7.7 – Valor raonable

El valor raonable dels instruments financers que cotitzen en mercats actius es basa en els preus de mercat a la data de tancament.

Per als instruments financers no negociats en un mercat actiu les Societats utilitzen els descomptes de fluxos de caixa esperats, i es basen en les condicions del mercat tant de comptat com de futurs a la data de tancament de l'exercici.

Per als préstecs a cobrar i a pagar a tipus variable, s'ha estimat que el valor raonable coincideix amb l'import pel que estan enregistrats. També s'ha efectuat aquesta mateixa estimació per als que estan formalitzats a tipus fix, sempre que aquest s'aproximi al de mercat a la data de tancament de l'exercici.

En la nota 7.1.1 es descriuen els instruments de patrimoni no cotitzats classificats com a actius disponibles per a la venda i que s'han valorat a cost, atès que no ha estat possible determinar de forma fiable el seu valor raonable com a conseqüència de la tipologia de les participacions de capital incloses en aquesta partida.

Ateses les consideracions anteriors i que el valor raonable dels diferents instruments financers ja s'ha anat detallant en els apartats corresponents a cada tipus d'actiu i passiu només cal informar que no es manté cap instrument financer amb valor raonable significativament diferent al seu valor comptable.

7.8 – Empreses associades

Al tancament de l'exercici, l'empresa associada és la següent:

- Transports Ciutat Comtal, SA constituïda el 14 de març de 1991 a parts iguals per Transports de Barcelona, SA, Transportes Urbanos de Zaragoza, SA i Martí & Renom, SA amb domicili social a Barcelona, Rambla Catalunya, núm.123, amb l'objecte social de realitzar l'explotació i administració de qualsevol activitat relacionada directament amb els transports públics o privats.

En el balanç tancat a 30-11-2018, els fons propis totals són de 11.019 milers d'euros respecte els 14.619 milers d'euros de l'exercici anterior, amb un capital social de 902 milers d'euros del qual el 33,33% pertany a Transports de Barcelona, SA i un resultat de l'exercici de 2.400 milers d'euros (respecte els 3.000 milers d'euros de l'exercici anterior). El total d'actius és de 30.910 milers d'euros (respecte els 31.037 milers d'euros de l'exercici anterior) i el total de passius és de 19.740 milers d'euros (respecte

els 16.410 milers d'euros de l'exercici anterior). En el compte de pèrdues i guanys de l'exercici tancat a 30-11-2018 hi figuren uns ingressos totals per import de 42.257 milers d'euros (respecte els 40.412 milers d'euros de l'exercici anterior). A l'exercici 2019, Transports de Barcelona, SA ha cobrat dividends de Transports Ciutat Comtal, SA per import de 1.000 milers d'euros a compte de reserves (a l'exercici 2018, va cobrar dividends per import de 2.000 milers d'euros). Les seves accions no cotitzen a Borsa.

7.9 – Informació sobre la naturalesa i el nivell de risc procedent d'instruments financers

7.9.1 – Informació qualitativa

Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA

Les activitats de la Societat estan exposades a diversos riscos financers: risc de mercat (que inclou els risc de tipus de canvi, risc del tipus d'interès i risc de preus), risc de crèdit (produït atesa l'activitat de la Societat) i risc de liquiditat. El programa de gestió del risc global de la Societat es centra en la incertesa dels mercats financers i tracta de minimitzar els efectes potencials adversos sobre la seva posició financera.

La gestió del risc està controlada pel servei econòmic financer de la Societat que identifica, avalua i cobreix els riscos financers d'acord amb les polítiques aprovades per la Direcció de la Societat i el seu Consell d'Administració.

La Societat utilitza derivats per cobrir part dels riscos financers contractats (veure nota 7.6.1).

El dia 6 de novembre de 2014 es va contractar un swap que cobria el 100% de l'import del préstec sindicat de 472.284 milers d'euros que es va signar el mateix dia on s'incloua el tancament de la cobertura com una de les obligacions de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA. El nivell del swap, amb inici diferit fins el 2016, es va fixar en 0,64% del 20 de desembre de 2016 al 20 de desembre de 2017 i en 1,86% del 20 de desembre de 2017 al 20 de desembre



de 2031. La cobertura és totalment efectiva ja que els fluxos de la cobertura coincideixen amb els del crèdit.

Transports de Barcelona, SA

Les activitats de la Societat estan exposades a diversos riscos financers: risc de mercat (que inclou els risc de tipus de canvi, risc del tipus d'interès i risc de preus), risc de crèdit (reduït atesa l'activitat de la Societat) i risc de liquiditat. El programa de gestió del risc global de la Societat es centra en la incertesa dels mercats financers i tracta de minimitzar els efectes potencials adversos sobre la seva posició financera.

La gestió del risc està controlada pel servei econòmic financer de la Societat que identifica, avalua i cobreix els riscos financers d'acord amb les polítiques aprovades per la Direcció de la Societat i el seu Consell d'Administració.

Informació sobre el LEI (Legal Entity Identifier)

La "European Market Infrastructure Regulation" (EMIR) és una normativa aprovada pel Parlament Europeu i pel Consell Europeu de data 4 de juliol de 2012. Té com objectiu incrementar l'estabilitat i la transparència dels mercats derivats en la UE establint una sèrie de requisits operacionals que afecten a les contrapartides dels contractes de derivats, sempre i quan siguin entitats residents a la UE.

Entre els objectius destaquen:

- La necessitat que les parts implicades en una operació facin una conciliació de les carteres amb la periodicitat que marca la normativa.
- La comunicació de les operacions a un Registrador operacional a partir del 12 de febrer de 2014.

Per facilitar la comunicació de les operacions a aquest registre, és necessari i imprescindible que les parts tinguin un identificador d'Entitat Legal (LEI-Legal Entity Identifier), és un codi únic

que identifica cada contrapartida i que serveix per poder fer la comunicació. En el cas d'Espanya, el proveïdor del LEI és el Registre Mercantil.

És pràctica habitual en el mercat financer, delegar la comunicació de les operacions a les entitats financeres implicades, tal i com estan fent Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA i Transports de Barcelona, SA.

Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA i Transports de Barcelona, SA van fer la sol·licitud el passat 3 de febrer i el Registre Mercantil els hi va facilitar el 14 de febrer de 2014.

Aquest identificador s'ha de renovar anualment davant del registre Mercantil, tràmit que les Societats compleixen periòdicament.

7.9.2 – Informació quantitativa

Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA

En els apartats anteriors ja s'ha detallat la informació quantitativa relativa als instruments financers més significatius de la Societat.

En relació als derivats, els valors raonables per als anys 2019 i 2018 són els següents:

Any 2019 (Milers d'euros)	Subjacent a 31-12-2019	Valoració a 31-12-2019 (*)
Swap tipus d'interès crèdit	400.484	-49.321
Total	400.484	-49.321

(*) Els imports en positiu/negatiu són imports a favor/en contra de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA.

Any 2018 (Milers d'euros)	Subjacent a 31-12-2018	Valoració a 31-12-2018 (*)
Swap tipus d'interès crèdit	425.084	-37.343
Total	425.084	-37.343

(*) Els imports en positiu/negatiu són imports a favor/en contra de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA.



7.10 – Fons Propis

Durant els exercicis 2019 i 2018, les partides que componen els fons propis han presentat els següents moviments:

Any 2019 (Milers d'euros)	Saldo 01-01-2019	Augment	Disminució	Saldo 31-12-2019
Capital subscrit	18.642	0	0	18.642
Reserva legal (Metro)	643	0	0	643
Reserva legal (TB)	1.683	0	0	1.683
Reserva legal (PSM)	2.000	0	0	2.000
Reserva legal (TMB,SL)	48	17	0	65
Reserves de revalorització (Metro)	108.466	0	0	108.466
Reserves de revalorització (TB)	15.962	0	0	15.962
Reserves empreses del Grup (Metro)	5.785	0	0	5.785
Reserves empreses del Grup (TB)	101.809	0	-15	101.824
Reserves empreses del Grup (PSM)	42.342	5.713	0	48.055
Reserves empreses del Grup (TMB,SL)	429	188	0	617
Reserves nou PGC	-86	0	0	-86
Reserves en soc.consolid.per posada en equivalència	3.572	0	1.000	2.572
Resultats de l'exercici	4.933	6.466	4.933	6.466
Total	306.228	12.384	5.918	312.694

Any 2018 (Milers d'euros)	Saldo 01-01-2018	Augment	Disminució	Saldo 31-12-2018
Capital subscrit	18.642	0	0	18.642
Reserva legal (Metro)	643	0	0	643
Reserva legal (TB)	1.683	0	0	1.683
Reserva legal (PSM)	2.000	0	0	2.000
Reserva legal (TMB,SL)	27	21	0	48
Reserves de revalorització (Metro)	108.466	0	0	108.466
Reserves de revalorització (TB)	15.962	0	0	15.962
Reserves empreses del Grup (Metro)	5.785	0	0	5.785
Reserves empreses del Grup (TB)	101.794	0	-15	101.809
Reserves empreses del Grup (PSM)	36.543	5.799	0	42.342
Reserves empreses del Grup (TMB,SL)	244	185	0	429
Reserves nou PGC	-86	0	0	-86
Reserves en soc.consolid.per posada en equivalència	3.050	522	0	3.572
Resultats de l'exercici	6.542	4.933	-6.542	4.933
Total	301.295	11.460	-6.557	306.228

a) El capital social té la següent composició:

Capital Transports de Barcelona, SA	8.415 milers d'euros
Capital Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA	10.227 milers d'euros

a.1) – Informació sobre la partida “Capital” de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA

En data 7 de juny de 2001 la Junta General Ordinària de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, d'acord amb l'article 144 de la Llei de Societats Anònimes, acordà red denominar el capital social en euros.

Després d'aquesta redenominació el capital social es fixa en deu milions dos cents vint-i-sis mil set-cents noranta-set euros i quaranta-vuit cèntims (10.226.797,48) representat per accions nominatives completament alliberades.

Les accions estan distribuïdes en dues sèries: Sèrie A) d'un milió nou-cents quaranta-dues mil accions de tres euros i un cèntim cadascuna; i Sèrie B) de set-cents vint-i-nou accions de sis mil deu euros i dotze cèntims cadascuna.

a.2) – Informació sobre la partida “Capital” de Transports de Barcelona, SA

En data 7 de juny de 2001 la Junta General Ordinària de Transports de Barcelona, SA, d'acord amb l'article 144 de la Llei de Societats Anònimes, acordà red denominar el capital social en euros.

Després d'aquesta redenominació el capital social es fixa en vuit milions quatre cents catorze mil vuit-cents quaranta-quatre euros (8.414.844,00) representat per accions nominatives completament alliberades.

Les accions estan distribuïdes en tres sèries: Sèrie A) de cinquanta-set mil dues-cents accions d'un euro i cinquanta cèntims cadascuna; Sèrie B) de cent setanta-una mil

quatre-centes accions de tres euros i un cèntim cadascuna; i Sèrie C) de tretze mil accions de sis-cents un euros i un cèntim cadascuna.

b) Titularitat de les accions de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA i Transports de Barcelona, SA

Corresponen en la seva totalitat a l'AMB (abans EMT), en virtut dels següents acords:

El dia 9 d'octubre de 1990 es va signar entre l'Administració General de l'Estat, l'Ajuntament de Barcelona i l'EMT, el Contracte Programa per al finançament de les Empreses Transports de Barcelona, SA i Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, en el període 1990-1993.

En el marc dels acords continguts a l'esmentat document es preveia la possibilitat de transferència de les accions d'ambdues Empreses a l'EMT per part del seu propietari, l'Ajuntament de Barcelona.

Aquesta possibilitat es va materialitzar per acord del Plenari de l'Ajuntament de Barcelona de data 30 de novembre de 1990, continuació d'un altre anterior de data 7 de gener de 1987.

D'altra banda, el Consell Metropolità de l'EMT en data 29 de novembre de 1990 va assumir la titularitat de les accions de les societats Transports de Barcelona, SA i Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA.

Com a conseqüència de tot això, el 15 d'abril de 1991 es va signar el conveni entre l'Ajuntament de Barcelona i l'EMT, pel qual es va formalitzar l'acta de transferència de les accions de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA i de Transports de Barcelona, SA.

En data 21 de juliol de 2011 es va constituir l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), en virtut de la Llei 31/2010 del 3 d'agost, aprovada per unanimitat pel Parlament de Catalunya, i en la mateixa data el Consell Metropolità de l'Àrea Metropolitana de Barcelona va adoptar l'adscripció a l'AMB de les societats mercantils de capital íntegrament públic Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA i Transports de Barcelona, SA. L'AMB succeeix a la EMT en la

titularitat de les accions de les societats mercantils en que aquesta participava d'acord amb l'esmentada llei.

No hi ha contractes amb l'accionista únic, excepte aquells que puguin derivar-se de la pròpia activitat i que s'esmenten en aquesta memòria.

c) Reserva Legal

L'article 274 del Text Refós de la Llei de Societats de Capitals estableix que les societats destinaran el 10% del benefici de l'exercici a la reserva legal fins que aquesta abasti, almenys, el 20% del capital social. Aquesta reserva, mentre no superi el límit indicat, només podrà destinar-se a la compensació de pèrdues en el cas de què no existeixin altres reserves disponibles suficients per aquesta fi, o a augmentar el capital social en la part que excedeix del 10% del capital ja augmentat, i només serà disponible pels accionistes en cas de liquidació de la Societat.

En les societats Transports de Barcelona, SA, Projectes i Serveis de Mobilitat, SA i Transports Metropolitans de Barcelona, SL, el saldo de la reserva legal a 31 de desembre de 2019 representa el 20% de la xifra del capital social.

NOTA 8 – MONEDA ESTRANGERA



8.1 – Transaccions en moneda estrangera

Les transaccions efectuades en moneda estrangera durant els exercicis 2019 i 2018, són les següents:

Any 2019 CLASSIFICACIÓ PER MONEDES	Lliura esterlina		Euro		Dòlar USA	
Serveis rebuts	91.200	105.814			3.850	3.482
Total	91.200	105.814	0	0	3.850	3.482

Any 2018 CLASSIFICACIÓ PER MONEDES	Lliura esterlina		Euro		Dòlar USA	
Serveis rebuts	44.750	51.818			8.411	7.302
Total	44.750	51.818	0	0	8.411	7.302

NOTA 9 - SITUACIÓ FISCAL

9.1 – Informació de caràcter fiscal

Les Societats tenen oberts d'inspecció tots els exercicis no prescrits i per als tributs i cotitzacions socials als quals estan sotmeses. D'acord amb la normativa legal aplicable, les autoliquidacions no poden considerar-se definitives fins que no hagin estat comprovades per la inspecció tributària o laboral o hagi transcorregut el termini de prescripció de quatre anys establert per a tots els tributs i cotitzacions socials. En cap cas s'ha produït l'efecte d'interrupció del termini de prescripció.

Poden existir interpretacions o criteris en matèria tributària no compartits per la inspecció fiscal. En opinió dels administradors de la Societat que formula els Comptes Anuals Consolidats, si es produïssin les circumstàncies anteriors en la revisió dels exercicis oberts a la inspecció, els passius contingents que podrien originar-se no serien d'import significatiu. Tanmateix, les

Societats presenten totes les seves declaracions acomplint estrictament les seves obligacions fiscals tant formals com materials.

En data 3 de juny de 2015, Transports Metropolitans de Barcelona, SL es va donar d'alta en el cens d'empresaris, professionals i retenidors de l'AEAT, comunicant l'inici d'activitat el 15 de juny de 2015 dins l'epígraf fiscal 756.9 de l'Impost sobre Activitats Econòmiques (Altres serveis de mediació del transport).

9.2 - Hisenda Pública. Comptes deutors i creditors

A 31 de desembre de 2019 i 2018 els saldos que componen els epígrafs deutors i creditors d'Administracions Públiques són els següents:



(Milers d'euros)	Any 2019		Any 2018	
	Deutors	Creditors	Deutors	Creditors
Administracions Públiques Deutores				
Per IVA	30.481		20.495	
Per IVA criteri de caixa	1		-2	
Per IVA suportat europeu	3		5	
Per Iva intracomunitari	4		0	
Per Impost s/Societats	580		1.556	
Administracions Públiques Creditores				
Per IVA		23		62
Per IRPF (Retencions mes de desembre)		7.983		7.480
Per Seguretat Social (Quotes mes de desembre)		9.047		8.727
Total	31.069	17.053	22.054	16.269

Dins l'epígraf Administracions Públiques Deutores, s'inclouen els següents conceptes i situacions:

- a) Ferrocarril Metropolità de Barcelona SA: liquidacions de l'Impost sobre Societats de l'exercici 2019 pendents de devolució per 562 milers d'euros. Transports de Barcelona, SA: liquidacions de l'Impost sobre Societats de l'exercici 2019 pendents

de devolució per 94 milers d'euros. Projectes i Serveis de Mobilitat, SA: retencions i pagaments a compte de l'Impost sobre Societats de l'exercici 2019 per import de 13 milers d'euros i previsió de la quota de l'Impost de Societats del mateix any per un import de 53 milers d'euros. Transports Metropolitans de Barcelona, SL: retencions i pagaments a compte de l'Impost sobre Societats de l'exercici 2019 per 46 milers d'euros i previsió de la quota de l'Impost sobre Societats de 2019 per import de 23 milers d'euros.

- b) Amb data efecte 1 d'abril de 2012, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA i Transports de Barcelona, SA van quedar inscrites en el Registro de Devolución Mensual de l'IVA de l'AEAT (REDEME). En data 31 de desembre de 2019, el deute per IVA pendent de cobrar és de 22.278 milers d'euros i 8.176 milers d'euros per a Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA i Transports de Barcelona, SA respectivament, dels quals 2.931 milers d'euros, 2.329 milers d'euros, 5.105 milers d'euros, 2.773 milers d'euros i 9.140 milers d'euros corresponen a les liquidacions de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA dels mesos d'agost setembre, octubre, novembre i desembre 2019, respectivament, i 864 milers d'euros, 755 milers d'euros, 687 milers d'euros i 5.870 milers d'euros corresponen a les liquidacions de Transports de Barcelona, SA dels mesos de setembre, octubre, novembre i desembre 2019 respectivament. Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA ha cobrat en dates 15 de gener de 2020, 24 de gener de 2020 i 19 de febrer de 2020, 2.329 milers d'euros, 2.931 milers d'euros i 5.105 milers d'euros corresponents a la liquidacions de l'IVA dels mesos de setembre de 2019, agost 2019 i octubre 2019, respectivament. Transports de Barcelona, SA ha cobrat en dates 15 de gener de 2020 i 13 de febrer de 2020, 864 milers d'euros i 755 milers d'euros corresponents a les liquidacions de l'IVA de setembre i octubre de 2019, respectivament. En data 30 de gener de 2020, Projectes i Serveis de Mobilitat, SA ha sol·licitat la devolució de l'IVA a l'AEAT. Aquest import s'ha cobrat el dia 4 de març de 2020. En data 30 de gener de 2020 Transports Metropolitans de Barcelona, SL ha liquidat la quota de l'IVA del quart trimestre de 2019 per import de 23 milers d'euros. Resta un import de 14 milers d'euros creditor corresponent a la integració de la UTE CBT.

9.3 – Impost sobre Beneficis

a) Tal com s'indica a la nota 3.10, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, Transports de Barcelona, SA i Projectes i Serveis de Mobilitat, SA estan subjectes a l'Impost de Beneficis amb bonificació del 99% sobre la quota líquida positiva, la qual s'aplica als resultats de l'activitat de transport públic, però no als de les vendes immobiliàries.

Les bases imposables dels exercicis 2019 i 2018 de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, Transports de Barcelona, SA, Projectes i Serveis de Mobilitat, SA i Transports Metropolitans de Barcelona, SL tenen el següent detall:

Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA (Milers d'euros)	Any 2019	Any 2018
Resultat comptable de l'exercici	0	0
Diferència positiva permanent	110	110
Diferència negativa temporària	-2.388	-2.571
Diferència positiva temporària	10.794	9.110
Impost sobre Societats	0	0
Base Imposable prèvia	8.516	6.649
Compensació Bases Imposables negatives d'exercicis anteriors (70%/60%)	-2.129	-1.000
Base Imposable	6.387	5.649
Quota íntegra (25%)	1.597	1.412
Bonificació (99%)	-1.573	-1.390
Deduccions	-24	-22
Quota líquida positiva	0	0

La diferència negativa temporària per correspon al 10% de la reversió del 30% de l'import de les despeses d'amortització comptable dels anys 2013 i 2014 que no eren fiscalment deduïbles per 2.342 milers d'euros (2.342 milers d'euros a l'any 2018) i els beneficis per la reversió del deteriorament de l'immobilitzat no deduïble per 46 milers d'euros (229 milers d'euros a l'any 2018). La diferència positiva temporària de 2019 per 10.794 milers d'euros correspon a la despesa financera no deduïble en el període i la de 2018 correspon a 9.064 milers d'euros de despesa no deduïble en el període i les pèrdues per deteriorament d'immobilitzat no deduïbles per 46 milers d'euros.

Transports de Barcelona, SA (Milers d'euros)	Any 2019	Any 2018
Resultat comptable de l'exercici	0	0
Diferència positiva permanent	110	110
Diferència negativa temporària	-1.887	-1.887
Exempció per dobel imposició sobre dividends	-1.000	-2.000
Impost sobre Societats	0	0
Base Imposable prèvia	-2.777	-3.777
Compensació Bases Imposables negatives d'exercicis anteriors (70%/60%)	0	0
Base Imposable	-2.777	-3.777
Quota íntegra (25%)	0	0
Bonificació (99%)	0	0
Deduccions	0	0
Quota líquida positiva	0	0

La diferència negativa temporària correspon al 10% de la reversió del 30% de l'import de les despeses d'amortització comptable dels anys 2013 i 2014 que no eren fiscalment deduïbles.

Projectes i Serveis de Mobilitat, SA (Milers d'euros)	Any 2019	Any 2018
Resultat comptable de l'exercici	6.392	5.713
Impost sobre Societats	53	38
Diferència negativa temporària (diferència amortització 2013-2014)	-56	-56
Base Imposable	6.389	5.695
Quota íntegra (25%)	1.597	1.424
Bonificació (99%)	-1.581	-1.410
Menys bonificació resultat financer	34	0
Menys bonificació ingressos accessoris	3	24
Quota líquida positiva	53	38

Transports Metropolitans de Barcelona, SL (Milers d'euros)	Any 2019	Any 2018
Resultat comptable de l'exercici	259	205
Impost sobre Societats	80	89
Disminucions / Augments per integració CBT	-17	61
Base Imposable	322	355
Quota íntegra (25%)	80	83
Quota líquida positiva	80	83

b) Bases imposables negatives d'exercicis anteriors

A continuació es relacionen les bases imposables negatives d'exercicis anteriors pendents de compensació, així com els exercicis fins als quals es poden aplicar:

Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA

(Milers d'euros)	Bases imposables negatives d'exercicis anteriors
Any	
2000	25.689
Total	25.689
Pendent de deduir 2019	2.129

Transports de Barcelona, SA

(Milers d'euros)	Bases imposables negatives d'exercicis anteriors
Any	
2015	1.783
2016	3.812
2017	1.788
2018	3.777
Total	11.160
Pendent de deduir 2019	0



c) Deduccions

A continuació es relacionen les deduccions pendents d'imputar i que es poden aplicar durant els 15 anys següents a l'exercici en que s'originen:

Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA

(Milers d'euros)		
Concepte	Exercici d'origen	Import pendent d'imputar
Inversions per a medi ambient	2005	31
	2006	6
	2007	16
	2008	3
	2010	2
	2011	8
	2012	7
	2013	10
	2014	5
Creació ocupació minusvàlids	2007	1
	2008	16
	2009	18
	2010	3
	2011	21
Despeses de Formació Professional	2004	35
	2005	15
	2006	52
	2007	51
	2008	38
	2009	17
	2010	10
Contribucions a Plans de Pensions	2004	199
	2005	190
	2006	167
	2007	112
	2008	70
	2009	48
	2010	25
Fòrum Universal de les Cultures Barcelona 2004	2004	2
Deducció article 42 LIS (reinversió benef,extr.)	2013	426
Donacions a entitats sense ànim de lucre	2016	40
	2017	35
	2018	39
Total		1.718

Transports de Barcelona, SA

(Milers d'euros)		
Concepte	Exercici d'origen	Import pendent d'imputar
Inversions per a medi ambient	2007	938
	2008	11
	2009	446
	2010	170
	2011	31
	2012	20
	2013	24
	2014	7
Creació ocupació minusvàlids	2008	81
	2009	69
	2010	83
	2011	62
	2013	9
Contribucions a Plans de Pensions	2007	156
	2008	110
	2009	68
	2010	35
Donacions a entitatssense ànim de lucre	2010	131
	2014	43
	2015	36
	2016	26
	2017	35
	2018	44
Despeses de formació professional	2009	19
	2010	8
Total		2.662



9.4 - Altres aspectes fiscals

• Impost sobre vendes minoristes de determinats hidrocarburs

Aquest impost, cedit a les Comunitats Autònomes, no és conforme a la legislació comunitària, segons dictamen motivat de la Comissió Europea de data 6 de maig de 2008, per la qual cosa des de l'any 2009, Transports de Barcelona, SA ha anat presentant diverses sol·licituds de devolució d'ingressos indeguts pel període abril 2005 a desembre 2012, juntament amb els interessos de demora corresponents, en concepte d'impost sobre vendes minoristes de determinats hidrocarburs i ha anat rebent diverses sentències desestimant les sol·licituds, tal com s'indica en els quadres següents:

Període	Import	Presentació AT	Resposta AT	Presentació TEARC	Resolució TEARC	Presentació TEAC	Presentació TEARC
Abril 2005-Juny 2009	4.565	10/07/2009	04/04/2011 Resolució desestimàtoria	18/04/2011	14/12/2012 Sentència desestimàtoria		
Juliol 2009-Setembre 2010	1.275	14/12/2010	04/04/2011 Resolució desestimàtoria	18/04/2011	14/12/2012 Sentència desestimàtoria		
Octubre 2010-Desembre 2010	288	30/12/2011	16/04/2012 Resolució desestimàtoria	08/05/2012	13/04/2013 Resolució desestimàtoria	23/05/2013	
Gener 2011-Desembre 2011	973	28/12/2012	26/03/2013 Resolució desestimàtoria	24/04/2013			16/12/2014(*)

(*) Prèvia petició del TEARC, la Societat presenta escrit d'al·legacions de l'any 2011 i afegeix tot el període abril 2005-desembre 2012.

Període	Import	Presentació AT	Resposta AT	Presentació TEARC
Abril 2005-Desembre 2011	7.101	11/07/2013	22/11/2013 Resolució desestimàtoria	18/12/2013
Gener 2012-Desembre 2012	1.160	11/07/2013	22/11/2013 Resolució desestimàtoria	18/12/2013

El motiu de la nova reclamació conjunta que es va presentar a l'AEAT l'11 de juliol de 2013 es basava en la possible reclamació patrimonial de l'Estat davant d'una probable sentència del

Tribunal de Justícia de la Unió Europea que declarés la nul·litat d'aquest impost, com va succeir realment el 27 de febrer de 2014.

En data 27 de febrer de 2014, el Tribunal de Justícia de la Unió Europea va dictaminar que l'impost sobre vendes minoristes de determinats hidrocarburs (IVMDH) era contrari a la directiva 92/12 de la Unió Europea sobre els impostos especials. A més a més, aquesta sentència assenyalava expressament que *"no es pot admetre que la Generalitat de Catalunya i el Govern Espanyol hagin actuat de bona fe en mantenir l'IVMDH en vigor durant un període de més de 10 anys"*. Així mateix, explícitament s'indicava que *"no procedeix limitar en el temps els efectes de la present sentència"*, deixant entreveure el caràcter retroactiu davant possibles reclamacions.

Amb aquesta sentència, s'obtenia el recolzament judicial necessari per recuperar les quantitats indegudament pagades de l'IVMDH. A tal efecte, el 27 de novembre de 2014, Transports de Barcelona, SA va presentar un escrit al Tribunal Econòmic Administratiu Regional de Catalunya, justificant documentalment, en base a les còpies de les factures rebudes dels diferents subministradors de carburants, l'import de l'IVMDH corresponent al període no prescrit d'abril 2005 a desembre 2012.

En data 4 de febrer de 2015, Transports de Barcelona, SA va presentar una petició d'indemnització mitjançant reclamació patrimonial de l'Estat davant el Consell de Ministres, reclamant el perjudici causat pel pagament indegut de 10.459 milers d'euros corresponents a les quotes suportades i pagades indegudament per l'IVMDH. D'aquest import, 2.201 milers d'euros corresponien al període gener 2002 a març 2005 (no reclamat mai prèviament per la via de la Llei General Tributària) i 8.258 milers d'euros al període abril 2005 a desembre 2012. Aquesta reclamació va ser desestimada pel Consell de Ministres el 27 de novembre de 2015.

El 21 de maig de 2015, el TEARC va acordar les següents resolucions, segons el quadre adjunt:



Període reclamat	Import (milers d'euros)	Resolució TEARC 21/05/2015
Abril 2005-Juny 2009	4.565	Inadmissibilitat de la reclamació
Juliol 2009-Setembre 2010	1.275	Inadmissibilitat de la reclamació
Octubre 2010-Desembre 2010	288	Inadmissibilitat de la reclamació
Gener 2011-Desembre 2011	973	Inadmissibilitat inicial per duplicitat de reclamació. Posteriorment és estimada en part i retornat l'expedient a l'AEAT per la seva execució.
Gener 2012-Desembre 2012	1.160	Estimada la reclamació i retorn de l'expedient a l'AEAT per la seva execució.
TOTAL RECLAMAT	8.261	

L'Agència Tributària, durant els mesos de març i abril de 2016, va pagar a Transports de Barcelona, SA la quantitat de 973 milers d'euros de principal, més 211 milers d'euros d'interessos, corresponents a la reclamació inicial en relació a l'IVMDH de l'any 2011 i 1.156 milers d'euros més 195 milers d'euros d'interessos, corresponents a la reclamació de l'any 2012.

Paral·lelament, i reforçant la pretensió de la Societat de reclamar el perjudici causat durant tota la vigència de l'IVMDH, el 29/03/2016 el Tribunal Suprem va publicar 2 sentències favorables a dues empreses demandants. En aquestes sentències s'estima la reclamació patrimonial de l'Estat Espanyol en relació al centim sanitari durant tota la vigència d'aquest impost (de gener-2002 a desembre-2012), assenyalant també que s'abonarien també els interessos legals des de la data de presentació de la reclamació fins la data de notificació de la resolució del Tribunal Suprem.

Transports de Barcelona, SA, per la seva part, va presentar recurs el 13/04/2016 davant el Tribunal Suprem contra l'acord del Consell de Ministres de data 27 de novembre de 2015, on es desestimava la reclamació de perjudici causat pel pagament indegut de 10.459 milers d'euros per l'IVMDH. Així mateix, i a l'espera de la resolució del Tribunal Suprem, Transports de Barcelona, SA va presentar el 19/10/2016 davant l'Agència Tributària dos escrits, sol·licitant la revocació i la nul·litat de ple dret dels actes de la mateixa Agència Tributària i de les resolucions administratives que van desestimar les pretensions de la Societat, referents al període abril-2005 a setembre-2010.

Segons acord d'execució de resolució del Tribunal Econòmic Administratiu Central, durant el mes de juny de 2017 l'Agència Tributària va pagar a la Societat la quantitat de 244 milers d'euros de principal, més 72 milers d'euros d'interessos, corresponents a la reclamació inicial en relació a l'IVMDH del 4rt trimestre de 2010. La primera reclamació efectuada a l'Agència Tributària a l'any 2011 per aquest període va ser de 288 milers d'euros. La diferència entre el reclamat per aquest període i el realment cobrat és de 44 milers d'euros i és deguda a que l'Agència Tributària considera el 4rt trimestre de 2010 en base a la data de factura dels subministradors de gasoil i, per contra, la Societat va iniciar la reclamació d'aquest 4rt trimestre 2010, considerant la data de comptabilització de les diferents factures dels subministradors de gasoil.

Aquest diferent criteri temporal va ser exposat en els diferents recursos que la Societat va fer a l'Agència Tributària als mesos de juny i juliol de 2017 per cada subministrador. Amb data 25 de gener de 2018, la Societat va rebre un acord de resolució de l'Agència Tributària pel subministrador Galp Energía España, SA, desestimant la pretensió per 8 milers d'euros del total de 44 milers reclamats per diferències. En data 21 de febrer de 2018, la Societat va presentar una nova reclamació al Tribunal Econòmic Administratiu Central contra aquesta desestimació. En data 8 de març de 2018 va rebre de l'Agència Tributària el cobrament de dues diferències de l'IVMDH, pel motiu exposat anteriorment, dels subministradors Repsol i Cepsa per imports de 3 milers d'euros i 10 milers d'euros respectivament (interessos inclosos) corresponent, segons el criteri inicial de la Societat, al 4rt.trimestre de 2010.

En data 17 de juliol de 2018, el Tribunal Suprem va resoldre favorablement el recurs presentat en el seu dia contra l'acord del Consell de Ministres de 27 de novembre de 2015. Amb aquesta resolució del Tribunal Suprem queda anul·lat l'acord del Consell de Ministres i obliga a l'Administració General de l'Estat a indemnitzar a la Societat per la quantia reclamada en la petició al Consell de Ministres (10.459 milers d'euros de principal), menys les quantitats ja abonades per l'Administració (2.373 milers d'euros), més els oportuns interessos legals, literalment, "des del dia de la presentació de la reclamació fins la data de notificació d'aquest auto, i amb aplicació a partir d'aquest moment, del que disposa l'article 106.2 de la LJCA".

En data 12 de març de 2019, la Societat ha rebut una comunicació de la "Subdirección General de Gestión e Intervención de Impuestos Especiales", comunicant la impossibilitat de determinar la quantia a tornar, sol·licitant a més la presentació de totes les factures corresponents als subministraments del període sobre el qual es va sol·licitar la indemnització per responsabilitat patrimonial de l'Estat.

El 30 de maig de 2019, la Societat ha presentat a la "Subdirección General de Gestión e Intervención de Impuestos Especiales", depenent de la "Agencia Estatal de Administración Tributaria", una relació detallada de totes les factures de subministraments de gasoil del període gener/2002 a setembre/2010. Amb aquesta relació, es va enviar també en format electrònic, còpia de quasi 3.700 factures comptabilitzades d'aquest període, per un total de 8.084 milers d'euros.

En data 18 de desembre de 2019, la Societat ha rebut 8.997 milers d'euros del Tesoro Público, corresponent 8.084 milers d'euros al principal (dels quals 6.809 s'han reconegut com a resultat d'aquest exercici (nota 10.2)) i 913 milers d'euros a interessos. També, el 30 de desembre de 2019 s'ha rebut un altre ingrés del Tesoro Público de 304 milers d'euros, corresponent en la seva totalitat als interessos legals del diner. En resum, dels 9.301 milers d'euros cobrats per responsabilitat patrimonial de l'Estat, corresponen 8.08 milers d'euros al principal i 1.217 milers d'euros a interessos (nota 10.4). Amb aquests últims cobraments de 2019, es dona per finalitzat tots els litigis de l'impost sobre vendes minoristes de determinats hidrocarburs (IVMDH).

Amb la Llei 6/2018 de 3 de juliol, vigent a partir de l'1 de gener de 2019, desapareix el tram autonòmic de l'impost sobre hidrocarburs, quedant integrat dins el tipus estatal especial de l'impost sobre hidrocarburs. Trimestralment, Transports de Barcelona, SA rep de l'Agència Tributària 49 euros per cada 1000 litres de gasoil subministrat als autobusos, 48 euros corresponents a la part estatal especial i 1 euro corresponent a la part estatal general d'aquest impost sobre hidrocarburs.

- Impostos especials

Transports de Barcelona, SA va presentar reclamació econòmic administrativa per a la devolució parcial de l'impost sobre Hidrocarburs per consum de gasoil professional dels autobusos no reconeguts per l'AEAT, del període 2014, 2016 i 2017 (per un total de 100 milers d'euros). Els expedients es troben en fase d'estudi d'al·legacions presentades al TEAR de Catalunya.

Així mateix, Transports de Barcelona, SA va presentar reclamació econòmic administrativa per a la devolució de l'impost sobre el valor de la producció de l'energia elèctrica (IVPEE) del període 2013-2018 (96 milers d'euros), atesa la seva derogació exprés segons el RD Llei 15/2018. Actualment, l'assumpte es troba en mans del TJUE, que decidirà si aquest impost es contraria al Dret de la Unió Europea.

Per altra banda, Transports de Barcelona, SA ha aconseguit el reconeixement per part de l'Agència Tributària, de l'exempció de l'impost especial sobre hidrocarburs aplicat al consum de gas de la central combinada de cogeneració d'electricitat d'Horta.



Prèvia petició de l'Agència Tributària, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA ha presentat en el 2019, els llibres comptables dels moviments d'entrades i sortides de gasoil C bonificat, corresponents al període 2016-2019, dels CAE (codi d'activitat i establiment) autoritzats de les instal·lacions de Boixeres, Feixa Llarga i ZAL.

A partir del dia 1 de gener de 2020, tal i com assenyala la normativa d'impostos especials, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA i Transports de Barcelona, SA hauran de continuar portant la comptabilitat, de forma ordenada, de tots els consums de gasoil i gas bonificat dels 5 CAE's sense obligació d'enviar els moviments periòdicament, però sempre disposats a una possible revisió posterior per part de l'Agència Tributària.

- Subministrament immediat d'informació a l'Agència Tributària (SII)

Segons indica el Reial Decret 596/2016 de 2 de desembre de modernització, millora i impuls de l'ús de mitjans electrònics en la gestió de l'IVA, des del dia 1 de juliol de 2017 es subministren

electrònicament els registres de facturació emesa i rebuda a l'Agència Tributària (Subministrament Immediat d'Informació – SII), ja que les Societats (Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, Transports de Barcelona, SA i Projectes i Serveis de Mobilitat, SA) tenen l'obligació de portar els seus llibres registre mitjançant la seu electrònica de l'Agència Tributària.

- Règim especial del Criteri de Caixa

En relació al règim especial del criteri de caixa, introduït per la Llei 14/2013 de 27 de setembre, cal destacar que a l'any 2018, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, Transports de Barcelona, SA i Projectes i Serveis de Mobilitat, SA han estat destinatàries d'operacions a les que s'ha aplicat aquest règim especial i a l'any 2017 només van ser destinatàries Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA i Transports de Barcelona, SA.

- Règim especial d'Agències de Viatge

Transports Metropolitans de Barcelona, SL realitza operacions dins el règim general d'IVA i, així mateix, des del 16 de gener de 2017 dins el Règim Especial d'Agències de Viatge, tal i com assenyala la reforma de la Llei 37/1992 en aquest apartat.

- Les Societats estan al corrent de les seves obligacions fiscals pel que es refereix a declaracions, liquidacions o notificacions.

NOTA 10 - INGRESSOS I DESPESES

En els quadres següents es descriuen i quantifiquen, en milers d'euros, els conceptes que integren cadascuna de les rúbriques del compte de pèrdues i guanys.

10.1 – Ingressos

	Any 2019	Any 2018
Vendes. Recaptació		
Recaptació	439.742	435.030
Descomptes sobre vendes	-8.859	-7.276
Ràpels sobre vendes	-1.005	-825
Comissions per venda de títols	12.597	12.645
Despeses sistema tarifari integrat	-20.004	-20.042
Suma	422.471	419.532
Ingressos accessoris a l'explotació		
Publicitat	9.492	8.707
Instal·lacions comercials	617	661
Màquines vending	794	781
Cessió d'ús d'infraestructura	437	687
Vendes de residus	273	140
Cooperació exterior	2.048	1.591
Serveis a altres empreses	1.522	1.691
Serveis de manteniment	10.249	10.682
Serveis a l'ATM	310	336
Intervenció-Inspecció	1.175	1.353
Ingressos Pla de Pensions (Cp 1995-1997)	2.693	865
Penalitzacions a proveïdors	273	55
Ingressos per cobertura de telefonia mòbil	880	870
Serveis de coordinació a CBT	58	58
Altres	474	452
Suma	31.295	28.929
Subvencions especials (veure nota 14.3)		
Targeta Rosa Metropolitana	7.770	7.770
Línies 80-81-82-83	1.354	1.341
Altres subvencions	553	421
Suma	9.677	9.532
Subvencions al servei (veure nota 14.2)		
Administracions per Contracte Programa	430.668	405.056
Suma	430.668	405.056
Total ingressos	894.111	863.049



10.2 - Despeses d'explotació

	<u>Any 2019</u>	<u>Any 2018</u>
Aprovisionaments		
Material de consum i reposició	20.299	22.597
Material d'oficina	630	553
Bitlletatge	437	200
Mobiliari i estris	2	0
Treballs realitzats per altres empreses	<u>203</u>	<u>195</u>
	<u>21.571</u>	<u>23.545</u>
 Consum d'electricitat i carburants	 <u>49.258</u>	 <u>49.872</u>
 Personal		
Sous i salaris	305.246	288.590
Seguretat Social	108.029	101.652
Indemnitzacions	385	576
Aportacions corrents per pensions (CP 1995-1997)	2.693	865
Resta aportacions pensions	1.772	689
Altres despeses de personal	<u>16.462</u>	<u>15.654</u>
Suma	<u>434.587</u>	<u>408.026</u>

	Any 2019	Any 2018
Serveis exteriors		
Cessió de trens (nota 10.6)	70.454	72.149
Cànon L9/L10 (nota 10.7)	118.475	103.449
Altres lloguers i cànon	2.645	2.998
Reparació i conservació elements transport	13.232	12.804
Reparació i conservació resta immobilitzat	25.488	23.053
Transports	878	980
Assegurances	7.608	10.230
Assistència Tècnica i Estudis	6.681	4.275
Seguretat i vigilància	28.264	26.635
Transport i manipulació de recaptació	1.432	1.504
Despeses d'informàtica	8.155	6.405
Arxiu extern	33	33
Projectes de cooperació exterior	72	161
Neteja i sanejament	16.121	17.265
Promoció i comunicació	3.642	4.124
Consums	1.824	1.876
Comunicacions	869	864
Despeses Bus Turístic	4.599	4.910
Altres	6.190	5.187
Suma	316.662	298.902
Tributs		
Impost sobre activitats econòmiques	143	144
Impost sobre béns immobles	291	300
Impost sobre gasos fluorats	62	112
Taxes diverses	285	199
IVA agència de viatges	31	24
Suma	812	779
Variacions de provisions		
Provisions per tràfic	128	588
Suma	128	588
Resultats per vendes d'immobilitzat		
Deteriorament d'immobilitzat	-46	-183
Resultat per baixes d'immobilitzat (nota 4.9 i 5.4)	44	24
Resultat per vendes d'immobilitzat (nota 4.9 i 5.4)	-22	-41
Suma	-24	-200
Altres resultats (nota 9.4)	-6.958	-9
Total despeses d'exploatació	816.036	781.503



10.3 – Amortitzacions

	Any 2019	Any 2018
D'immobilitzat intangible	4.574	4.232
D'immobilitzat material	63.419	62.784
Total amortitzacions	67.993	67.016

10.4 - Resultat financer abans de subvencions

	Any 2019	Any 2018
Despeses financeres		
De crèdits i leasings	16.933	17.818
Interessos de derivats financers	8.988	9.540
D'inversions financeres	0	151
Diferències negatives de canvi	8	33
Interessos litigis	3.421	0
Altres	712	608
	30.062	28.150
Ingressos financers		
De crèdits i préstecs	82	81
D'inversions financeres	1.099	329
Diferències positives de canvi	28	13
Subv.per desp.financ.imputada a pèrdues i guanys	274	276
Interessos devolució IVMDH (nota 9.4)	1.217	3
Altres	2.019	1.953
	4.719	2.655
Total resultat financer abans de subvencions	25.343	25.495

10.5 - Subvencions en capital imputades a pèrdues i guanys (nota 14.1)

	Any 2019	Any 2018
Subvenció Inserso	51	144
Subvenció Contracte Programa 1999-2001	643	643
Subvenció Contracte Programa 2005-2006	0	73
Subvenció Contracte Programa 2007-2008	406	842
Subvenció Contracte Programa 2009-2010	1.858	1.858
Subvenció Contracte Programa 2014-2017	5.507	5.508
Subvenció Contracte Programa 2018	4.394	0
Subvenció en capital trens Can Cuiàs i conv. L4 en L2	1.951	1.951
Subvenció Conveni Gas Natural	655	769
Subvenció trens L-9 sèrie 9000	1.746	1.746
Subvenció 12 trens 2018	18	0
Subv.desamiantament trens	2.892	0
Altres subvencions en capital	940	1.491
Total subvencions en capital imputades a pèrdues i guanys	21.061	15.025

10.6 – Cessió de trens

En data 25 de juliol de 2006 l'ATM va formalitzar la cessió a Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA de l'explotació i operació de 39 trens per la xarxa de Metro, objecte del Contracte marc i d'arrendament operatiu subscrit en data 8 d'agost de 2003 per l'ATM, Alquiler de Trenes Agrupación de Interés Económico, SA i CAF, SA.

A 31 de desembre de 2008 s'havia efectuat la cessió dels 39 trens.

En data 21 de setembre de 2006 l'ATM va formalitzar la cessió a Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA de l'explotació i operació de 50 trens per la xarxa de Metro, objecte del Contracte marc i d'arrendament operatiu subscrit en data 23 de juliol de 2004 per l'ATM, Alquiler de Trenes Agrupación de Interés Económico, SA i Alstom Transporte, SA.

A 31 de desembre de 2010 ja s'havia efectuat la cessió dels 50 trens



A 31 de desembre de 2008 també s'havia efectuat la cessió dels 10 trens corresponents al Contracte marc i d'arrendament operatiu subscrit en data 18 d'abril de 2005 per l'ATM, Alquiler de Trenes Agrupación de Interés Económico, SA i CAF, SA, segons conveni de cessió de 2 de juliol de 2007 formalitzat entre l'ATM i Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA.

En virtut dels convenis formalitzats entre l'ATM i Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, aquesta haurà de satisfer anualment les contraprestacions previstes per la cessió de l'explotació i operacions dels trens mitjançant compensacions amb les subvencions que l'ATM hagi d'abonar a Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA anualment per aquest concepte. Per als anys 2019 i 2018, aquest import ha estat de 70.454 i 72.149 milers d'euros, respectivament.

10.7 – Cànon línia 9 i línia 10

D'acord amb les respectives ordres de la Generalitat de Catalunya per les quals s'estableixen els cànon ferroviaris per a la utilització de les infraestructures ferroviàries de les línies 9 i 10 de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA per als anys 2019 i 2018, la Societat ha reconegut una despesa de 118.475 i 103.449 milers d'euros, respectivament, per aquest concepte.

NOTA 11 - PROVISIONS I CONTINGÈNCIES

11.1 – Provisions i contingències

S'han dotat provisions per fer front a responsabilitats probables o certes, d'acord amb la norma de valoració descrita a la nota 3, el moviment de les quals, en milers d'euros, es descriu a continuació:

Any 2019	Saldo	Variació Provisions		Saldo
(Milers d'euros)	01-01-2019	Dotacions	Aplicacions	31-12-2019
Provisions a llarg termini	0	8.400	0	8.400
Provisions a curt termini	11.996	4.325	762	15.559
Provisió "La Sudamèrica"	474	0	150	324
Provisió per reclamacions laborals	7.196	813	567	7.442
Provisió per a responsabilitat civil	60	0	0	60
Altres provisions	4.266	3.512	45	7.733
Total	11.996	12.725	762	23.959

Any 2018	Saldo	Variació Provisions		Saldo
(Milers d'euros)	01-01-2018	Dotacions	Aplicacions	31-12-2018
Provisió "La Sudamèrica"	474	0	0	474
Provisió per reclamacions laborals	6.423	1.414	641	7.196
Provisió per a responsabilitat civil	0	60	0	60
Altres provisions	4.276	684	694	4.266
Total	11.173	2.158	1.335	11.996

A l'any 2019 s'ha dotat una provisió a llarg termini per import de 8.400 milers d'euros per fer front a les futures despeses per desamiantament de 42 trens, d'acord amb els compromisos assumits per la Societat i a executar abans de gener de 2025. Aquesta provisió s'ha dotat amb càrrec als actius immobilitzats associats per l'estimació del seu cost.

La provisió per "La Sudamèrica" correspon a l'import previst per a l'exteriorització restant dels compromisos de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA meritats a 31-12-2019 en relació a aquesta pòlissa d'assegurances.

Les provisions per reclamacions laborals corresponen bàsicament a demandes per conflictes col·lectius i a altres demandes individuals.



Dins d'altres provisions que es van dotar a l'exercici 2015 i que es mantenen per als exercicis 2019, 2018, 2017 i 2016, s'inclouïa una provisió per una demanda contra la Mutua Universal i en la qual Transports de Barcelona, SA figurava com a tercer civilment responsable. Així mateix, la provisió dotada també a l'exercici 2015 per l'import previst a pagar per l'escriptura de declaració d'obra nova de la cotxera d'Horta, es va regularitzar en la seva major part a l'exercici 2018.

NOTA 12 – INFORMACIÓ SOBRE MEDI AMBIENT

12.1 – Inversions

Les inversions acumulades associades a medi ambient, en milers d'euros, són les següents:



Any 2019	Valor d'adquisició	Amortització	Valor net
Subministrament i instal·lació de depuradores			
- Ponent	189	145	44
- Triangle (TB)	453	410	43
- Zona Franca I	402	359	43
- Zona Franca 4	2	1	1
- Horta	351	314	37
- Boixeres	160	143	17
- Sagrera	132	64	68
- Roquetes	73	69	4
- Santa Eulàlia	63	61	2
- Triangle Ferroviari (FMB)	123	105	18
- Can Zam	39	28	11
- Zal	21	6	15
Suma	2.008	1.705	303
Canvi de Gas-oil C a gas natural a:			
- Zona Franca I	216	216	0
- Sagrera	85	85	0
- Vilapicina	45	45	0
- Santa Eulàlia	69	69	0
Suma	415	415	0
Instal·lació de calefacció a gas natural a Horta	900	900	0
Punts verds a:			
- Zona Franca I	140	125	15
- Horta	96	95	1
- Triangle (TB)	80	74	6
- Ponent	55	23	32
- Boixeres	41	23	18
- Santa Eulàlia	40	40	0
- Sagrera	42	42	0
- Triangle Ferroviari (FMB)	5	5	0
- Sant Genís	39	12	27
- Vilapicina	54	50	4
- Can Zam	39	17	22
- Roquetes	10	6	4
Suma	641	512	129
Panells solars			
- Zona Franca I	72	71	1
- Horta	24	24	0
- Sagrera	24	24	0
Suma	120	119	1
Equip per a subministrament Ad-Blue			
- Horta	182	126	56
- Triangle	168	122	46
- Ponent	114	65	49
Suma	464	313	151
Estació de regulació i mesura de gas al Triangle Ferroviari	51	51	0
Compactadora per reciclar cartró	8	8	0
Instruments per a medició de sorolls i vibracions	6	6	0
Reducció sorolls Tallers Sagrera	88	50	38
Sistema de Gestió mediambiental	188	188	0
Prensa 100 TN tractament residus	4	4	0
Projecte cogeneració d'energia			
- Horta	531	422	109
- Triangle	496	54	442
Suma	1.027	476	551
Filtres de partícules per autobusos	4.940	4.940	0
Hibridació autobusos	10.751	10.446	305
Equipament aïllament busos híbrids	8	8	0
Mesura de consums	49	29	20
Infraestructura híbrids cotxes	739	498	241
Analitzador diagnòstic híbrids	13	13	0
Recarga bus elèctric	453	78	375
Pantalla sònica entrada Tallers Santa Eulàlia	93	20	73
Instal·lacions tèrmiques Tallers	304	243	61
Il·luminació eficient	204	85	119
Projecte Scada	1.158	585	573
Projecte Electrobus/Programa Elena (BEI)	322	322	0
Sistema eficiència energètica	260	118	142
Llicència ambiental Sant Genís	1.080	338	742
Llicència ambiental Boixeres	20	0	20
Llicència ambiental Santa Eulàlia	20	0	20
Llicència ambiental Triangle	111	0	111
Infraestructura càrrega vehicles elèctrics	126	9	117
Màquina reciclatge plàstics i llunes	10	1	9
Vehicles auxiliars elèctrics	1.398	379	1.019
Estació recàrrega elèctrica Triangle	1.623	125	1.498
Estacions recàrrega elèctrica al carrer (Forum/Cisell)	1.735	97	1.638
Total inversions	31.337	23.081	8.256



No hi ha contingències ni responsabilitats de tipus mediambiental i les que puguin haver estat cobertes per l'assegurança de responsabilitat civil.

12.2 – Despeses

Les despeses incorregudes en els exercicis 2019 i 2018 per a la protecció i millora de medi ambient es mostren al següent detall:

Materials i serveis exteriors (Milers d'euros)	Any 2019				Any 2018			
	Serveis			Total	Serveis			Total
	Materials	exteriors	Resta		Materials	exteriors	Resta	
Auditories medi ambient	0	31	0	31	0	70	0	70
Actuacions de millora	0	7	14	21	0	5	2	7
Tractaments de residus	0	1.758	0	1.758	0	904	0	904
Gestió mediambiental	6	3.725	442	4.173	3	755	84	842
Total despeses	6	5.521	456	5.983	3	1.734	86	1.823

Durant l'exercici 2019 Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA i Transports de Barcelona, SA han realitzat vàries actuacions d'inspecció, anàlisi i retirada de possibles elements d'amiant en les instal·lacions, dependències i trens de la xarxa de Metro i Autobusos. Així mateix s'ha format al personal i s'han efectuat campanyes mèdiques preventives.

12.3 – Autobusos amb Gas Natural

Des de l'any 2002 s'han adquirit els següents autobusos que funcionen amb gas natural. A l'exercici 2019 s'ha produït la incorporació de nous autobusos, per aquesta raó el valor d'adquisició d'autobusos de gas natural és de 147.606 milers d'euros, a 31 de desembre de 2018 era de 122.871 milers d'euros:

Any 2019 (Milers d'euros)	Valor		
	d'adquisició	Amortització	Valor net
Autobusos gas natural any 2002	4.992	4.992	0
Autobusos gas natural any 2004	202	202	0
Autobusos gas natural any 2005	21.196	21.196	0
Autobusos gas natural any 2006	6.024	6.024	0
Autobusos gas natural any 2007	18.097	18.097	0
Autobusos gas natural any 2009	11.741	10.179	1.562
Autobusos gas natural any 2010	15.322	11.509	3.813
Autobusos gas natural any 2011	10.140	7.134	3.006
Autobusos gas natural any 2012	7.834	5.024	2.810
Autobusos gas natural any 2016	5.065	1.325	3.740
Autobusos gas natural any 2017	1.167	195	972
Autobusos gas natural any 2018	17.911	1.877	16.034
Autobusos gas natural any 2019	27.915	933	26.982
Total autobusos amb gas natural	147.606	88.687	58.919

Any 2018 (Milers d'euros)	Valor		
	d'adquisició	Amortització	Valor net
Autobusos gas natural any 2002	6.024	6.024	0
Autobusos gas natural any 2004	202	202	0
Autobusos gas natural any 2005	24.433	24.433	0
Autobusos gas natural any 2006	6.024	6.024	0
Autobusos gas natural any 2007	18.420	18.415	5
Autobusos gas natural any 2009	11.741	9.201	2.540
Autobusos gas natural any 2010	15.322	10.232	5.090
Autobusos gas natural any 2011	10.140	6.289	3.851
Autobusos gas natural any 2012	6.422	3.588	2.834
Autobusos gas natural any 2016	5.065	903	4.162
Autobusos gas natural any 2017	1.167	98	1.069
Autobusos gas natural any 2018	17.911	385	17.526
Total autobusos amb gas natural	122.871	85.794	37.077

Així mateix, a l'any 2004 es van fer obres a la cotxera de Zona Franca, per adequar les instal·lacions, per un import de 1.742 milers d'euros, el valor net d'aquestes obres a 31 de desembre de 2019 i 31 de desembre de 2018 són els següents:



Any 2019 (Milers d'euros)	Valor d'adquisició	Amortització	Valor net
Taller autobusos gas natural	1.641	1.641	0
Total taller gas natural	1.641	1.641	0

Any 2018 (Milers d'euros)	Valor d'adquisició	Amortització	Valor net
Taller autobusos gas natural	1.641	1.641	0
Total taller gas natural	1.641	1.641	0

12.4 – Autobusos híbrids

Des de l'any 2010 s'han adquirit autobusos que funcionen amb sistema híbrid. A l'exercici 2019 s'ha produït la incorporació de nous autobusos, per aquesta raó el valor d'adquisició d'autobusos que funcionen amb sistema híbrid és de 111.293 milers d'euros, a 31 de desembre de 2018 era de 100.447 milers d'euros. El valor net d'aquests autobusos a 31 de desembre de 2019 i a 31 de desembre de 2018, en milers d'euros, són els següents :

Any 2019 (Milers d'euros)	Valor d'adquisició	Amortització	Valor net
Autobusos Híbrids any 2010	865	651	214
Autobusos Híbrids any 2012	5.227	3.186	2.041
Autobusos Híbrids any 2013	11.386	5.975	5.411
Autobusos Híbrids any 2015	12.561	4.227	8.334
Autobusos Híbrids any 2016	22.140	5.622	16.518
Autobusos Híbrids any 2017	23.854	3.988	19.866
Autobusos Híbrids any 2018	23.042	3.036	20.006
Autobusos Híbrids any 2019	12.218	889	11.329
Total autobusos híbrids	111.293	27.574	83.719

Any 2018 (Milers d'euros)	Valor		
	d'adquisició	Amortització	Valor net
Autobusos Híbrids any 2010	865	579	286
Autobusos Híbrids any 2012	5.227	2.750	2.477
Autobusos Híbrids any 2013	11.386	5.026	6.360
Autobusos Híbrids any 2015	12.561	3.180	9.381
Autobusos Híbrids any 2016	22.140	3.777	18.363
Autobusos Híbrids any 2017	23.854	2.000	21.854
Autobusos Híbrids any 2018	24.414	1.116	23.298
Total autobusos híbrids	100.447	18.428	82.019

12.5 – Autobusos elèctrics

Aquest exercici 2019 s'han adquirit, per primera vegada, autobusos elèctrics. El valor d'adquisició d'aquests autobusos que funcionen amb sistema elèctric és de 2.116 milers d'euros. El valor net d'aquests autobusos a 31 de desembre de 2019, en milers d'euros, és el següent:

Any 2019 (Milers d'euros)	Valor		
	d'adquisició	Amortització	Valor net
Autobusos Elèctrics any 2019	2.116	140	1.976
Total autobusos híbrids	2.116	140	1.976

12.6 – Altres Inversions de l'any

Les altres inversions realitzades durant els exercicis 2019 i 2018 per raons mediambientals corresponen a:



(Milers d'euros)	Any 2019
Estacions recàrrega Fòrum i Cisell	491
Vehicles auxiliars elèctrics	282
Lloc recàrrega bus elèctric	123
Llicència ambiental Triangle	73
Equips recàrrega Ad-Blue	57
Infraestructura càrrega vehicles elèctrics	53
Projecte cogeneració energia	45
Estació recàrrega Triangle	31
Infraestructura híbrids en cotxes	21
Eficiència energètica	15
Sistema eficiència energètica	15
Llicència ambiental Santa Eulàlia	5
Depuradores cotxes	5
Total	1.216

(Milers d'euros)	Any 2018
Vehicles auxiliars elèctrics	509
Eficiència energètica	47
Llicència ambiental Triangle	38
Infraestructura càrrega vehicles elèctrics	16
Llicència ambiental Santa Eulàlia	15
Màquina reciclatge plàstics i llunes	10
Llicència ambiental Boixeres	5
Lloc recàrrega bus elèctric	5
Projecte cogeneració energia	3
Total	648

NOTA 13 – RETRIBUCIONS A LLARG TERMINI AL PERSONAL

Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA i Transports de Barcelona, SA mantenen compromisos per pensions d'aportació i prestació definida amb els seus empleats, instrumentats mitjançant dos plans de pensions d'ocupació, tal i com estableix la normativa que regula l'exteriorització de compromisos per pensions.

El 20 de setembre de 2000 es va presentar a la Direcció General de Seguros els Plans de Reequilibri per a l'exteriorització dels compromisos per pensions. Prèviament les Societats Transports de Barcelona, SA i Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA van efectuar la promoció dels Plans de Pensions, en la modalitat d'ocupació per als seus empleats, registrats a la Direcció General de Seguros respectivament el 9 de setembre de 1999 i el 19 de novembre de 1997, i als quals es van adherir fins a 25 de juliol de 1999 un total de 2.818 empleats sobre una plantilla total de 2.822 en el cas de Transports de Barcelona, SA i fins a 31 de desembre de 1997 un total de 1.993 empleats sobre una plantilla total de 2.519 en el cas de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA.

Després d'un procés de concurrència d'ofertes, es va seleccionar com a Entitat Gestora del Pla de Pensions a Vidacaixa i a la Caixa d'Estalvis i Pensions de Barcelona com a Entitat Dipositària.

El mateix dia de la seva presentació a la Direcció General de Seguros es van efectuar les transferències al Fons dels recursos constituïts fins aquella data, per uns imports de 27.998 milers d'euros en la societat Transports de Barcelona, SA i de 35.097 milers d'euros en la societat Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA. En data 23 d'octubre de 2001 es va rebre de la Direcció General de Seguros y Fondos de Pensiones (Ministeri d'Economia) l'aprovació dels Plans de Reequilibri corresponents als Plans de Pensions dels empleats de les dues Societats.

En data 27 de desembre de 2002 es va presentar una modificació dels Plans de Reequilibri en adaptació a la Disposició Addicional divuitena del Projecte de Llei de Mesures de Reformes del Sistema Financer, que va ser acceptada posteriorment per la Direcció General de Seguros.

Els Plans de Reequilibri van establir que les aportacions per amortitzar els dèficits de Passius i Actius que resultaven dels càlculs actuàrials es farien en 12 anys (2000-2012) a un tipus d'interès del 4%:



Hipòtesis: De tipus d'interès	4%
Biomètriques	
Taules de mortalitat d'actius	EVK 90 (Actius)
Taules d'invalidesa d'actius	SS 90
Taules de mortalitat de passius	GR 80 (-2 anys)
Taules de mortalitat d'invàlids	EVK 80 (Invàlids)

En data 19 de desembre de 2008 les Comissions de Control dels Plans de Pensions d'ocupació de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA i Transports de Barcelona, SA, respectivament, van acordar substituir la taula de mortalitat de passius GR 80 (-2 anys) per la taula PER 2000P (producció) per prestacions causades abans del 31 de desembre de 1997 i 3 de juny de 1999, respectivament. Per prestacions causades amb posterioritat a les dates anteriors s'aplica la taula GR 95.

(Milers d'euros)	METRO	TB	TOTAL
Obligacions:			
Passius	55.334	105.080	160.414
Actius	54.627	40.702	95.329
Transferència de fons constituïts	-35.097	-27.998	-63.095
Dèficit per serveis passats	74.864	117.784	192.648

En data 22 de febrer de 2011, les Comissions de Control dels Plans de Pensions de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA i Transports de Barcelona, SA, van acordar la modificació de les bases tècniques dels Plans de Pensions de forma que el tipus d'interès tècnic va passar a ser el 3,2% amb efectes 1 de gener de 2011, segons els acords de data 26 d'abril de 2011.

En dates 24 de gener de 2017 i 23 de febrer de 2017, les Comissions de Control del Plans de Pensions de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA i Transports de Barcelona, SA van acordar, respectivament, la modificació del tipus d'interès tècnic al 3,11% i al 3,08%.

A més a més, cada Societat ha de fer les aportacions corrents mensuals corresponents al personal en actiu que, juntament amb les aportacions dels partícips, proveiran als Plans dels recursos establerts per fer front a les prestacions que recullen els Reglaments dels Plans de Pensions.

Per fer front a aquestes obligacions de passat les Societats disposaven de les aportacions a rebre de les Administracions per aquest concepte en el període 2000-2012.

Per a l'exercici 2019 ha estat d'aplicació al Pla de Pensions un tipus de 1,57% (tipus d'interès màxim publicat per la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones). Les Societats efectuaran les aportacions oportunes derivades de l'esmentat canvi de tipus d'interès amb càrrec als recursos disponibles per aquesta finalitat.

Els Plans d'amortització dels dèficits per serveis passats de partícips i beneficiaris presenta els següents venciments de principal:

(Milers d'euros)	<u>METRO</u>	<u>TB</u>	<u>TOTAL</u>
Anys			
2000-2010	57.642	91.794	149.436
2011	8.532	12.548	21.080
2012	8.690	13.442	22.132
Total 2000-2012	74.864	117.784	192.648

A 31 de desembre de 2012, les Societats van acabar d'aportar els imports corresponents als dèficits per serveis passats de partícips i beneficiaris.

Per aplicació de les Lleis de Pressupostos Generals de l'Estat per l'any 2018, les Societats no van fer aportacions corrents per jubilació en l'exercici 2018 i per tant, les aportacions realitzades corresponen únicament a contingències per risc. A l'any 2019, les Societats han fet aportacions corrents que es destinen a cobrir les contingències de jubilació i risc (nota 10.2).

En dates 22 de setembre de 2014 i 28 de juliol de 2014, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA i Transports de Barcelona, SA, respectivament, van canviar l'entitat dipositària passant a ser Cecabank, SA.

NOTA 14 – SUBVENCIONS, DONACIONS I LLEGATS

14.1 - Subvencions en capital, donacions i llegats

Any 2019 (Milers d'euros)	Saldo a 01-01-2019	Incorporac. 2019	Trasp. a rtats. 2019	Saldo a 31-12-2019
Subv.conversió trens L-4 a L-2	16.000	0	1.455	14.545
Subv.trens ATP-ATO Can Cuiàs	5.457	0	496	4.961
Subv.en capital mat.mòbil L-2	3.215	0	643	2.572
Subv.en capital CP 2005-2006	0	0	0	0
Subv.en capital CP 2007-2008	407	0	407	0
Subv.en capital CP 2009-2010	4.001	0	1.582	2.419
Subv.en capital CP 2009-2010 L-9	41.761	0	2.023	39.738
Subv.en capital CP 2014-2017	47.210	0	5.508	41.702
Subv.en capital CP 2018	45.532	0	4.394	41.138
Subv.en capital 12 trens	32.241	20.168	18	52.391
Subv.en capital 42 trens	0	13.405	0	13.405
Subv.en capital desamiantament trens (nota 6.3.3)	0	8.400	2.892	5.508
Subv.en capital CP 2019	0	69.518	0	69.518
Subv.Gas Natural	3.139	315	655	2.799
Subv.IDAE	857	0	279	578
Subv.ELENA	83	0	41	42
Subv.en capital Wifi Ciutadà	959	210	557	612
Subv.Pla Movea	53	0	8	45
Tramvia Metropolità, SA	2.624	0	0	2.624
Tramvia Metropolità del Besòs, SA	513	0	0	513
Societat Catalana Mobilitat, SA	118	0	0	118
Subv.com.obertura crèdit CP 2014-2017 (nota 6.3)	2.214	0	274	1.940
Centre mèdic Col·laborador INSS	1.236	76	0	1.312
Altres subvencions de capital	320	0	104	216
Total	207.940	112.092	21.336	298.696

Any 2018 (Milers d'euros)	Saldo a 01-01-2018	Incorporac. 2018	Trasp. a rtats. 2018	Saldo a 31-12-2018
Subv.conversió trens L-4 a L-2	17.455	0	1.455	16.000
Subv.trens ATP-ATO Can Cuiàs	5.953	0	496	5.457
Subv.en capital mat.mòbil L-2	3.858	0	643	3.215
Subv.en capital CP 2005-2006	74	0	74	0
Subv.en capital CP 2007-2008	1.248	0	841	407
Subv.en capital CP 2009-2010	5.583	0	1.582	4.001
Subv.en capital CP 2009-2010 L-9	43.784	0	2.023	41.761
Subv.en capital CP 2014-2017	49.740	2.977	5.507	47.210
Subv.en capital CP 2018	0	45.532	0	45.532
Subv.en capital trens	0	32.241	0	32.241
Subv.Gas Natural	3.052	856	769	3.139
Subv.IDAE	1.434	0	577	857
Subv.ELENA	398	0	315	83
Subv.en capital Wifi Ciutadà	1.499	0	540	959
Subv.Pla Movea	8	50	5	53
Tramvia Metropolità, SA	2.624	0	0	2.624
Tramvia Metropolità del Besòs, SA	513	0	0	513
Societat Catalana Mobilitat, SA	118	0	0	118
Subv.com.obertura crèdit CP 2014-2017 (nota 6.3)	2.490	0	276	2.214
Centre mèdic Col·laborador INSS	0	1.236	0	1.236
Altres subvencions de capital	518	0	198	320
Total	140.349	82.892	15.301	207.940

Les subvencions dels Contractes Programa 2005-2006, 2007-2008, 2009-2010, 2014-2017, 2018 i 2019 deriven dels acords esmentats en aquests Contractes.

El Tramvia Metropolità, SA correspon a la donació d'accions realitzada en el seu moment (nota 7.1.1).

El Tramvia Metropolità del Besòs, SA correspon a la donació d'accions realitzada a l'any 2009 (nota 7.1.1).

La subvenció en capital dels anys 2009-2011 de L-9 correspon als 6 trens de L-9 que es finançaran en propers Contractes Programa (nota 6.3) i a les 32 portes frontals (prevista en Contracte Programa 2009-2010). Aquests 6 trens de L-9 es van activar en data 15 de juliol de 2015.

La subvenció en capital de l'any 2018 per a l'adquisició de 12 trens correspon al finançament a rebre de l'ATM per a la seva cobertura (nota 6.3), que es finançarà en els propers Contractes Programa.



La subvenció en capital de l'any 2019 per a l'adquisició de 42 trens correspon al finançament a rebre de l'ATM per a la seva cobertura (nota 6.3), que es finançarà en els propers Contractes Programa.

En data 15 de desembre de 2009, Transports de Barcelona, SA i Gas Natural, SDG van formalitzar un conveni de col·laboració en la reducció d'emissions contaminants amb l'Àrea Metropolitana de Barcelona. En virtut d'aquest conveni, la Societat ha rebut diverses aportacions de Gas Natural, SDG per inversions relacionades amb el medi ambient, per import de 13.016 milers d'euros en el període 2010-2015.

Pel que fa a Altres Subvencions, corresponen bàsicament a les concedides per l'INSERSO (Institut de Serveis Socials del Ministeri de Treball), per tal de compensar part dels costos d'adaptació dels autobusos per a la seva utilització per persones discapacitades, al Pla Renove Industrial (Ministeri d'Indústria i Energia) en concepte d'ajut a la renovació de la flota i a l'Agència de suport de l'empresa catalana en concepte d'ajut per tal de dur a terme el "Projecte de R+D de la tecnologia híbrida per autobusos urbans".

La subvenció del "Instituto para la diversificación y ahorro de la energía" (IDAE) correspon a les ajudes associades a inversions mediambientals rebudes als exercicis 2013 i 2014.

La subvenció ELENA correspon a la concedida pel BEI per al projecte ELECTROBUS (Xarxa Bus Energia Eficient per a Barcelona).

La subvenció en capital Wifi estacions correspon a l'objectiu de l'Ajuntament de Barcelona d'estendre la xarxa "Wifi Ciutadà" al transport públic, concretament a les dues andanes de 16 estacions de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA i a la flota d'autobusos operativa de Transports de Barcelona, SA.

La Societat Catalana per a la Mobilitat, SA correspon a la donació d'accions realitzada en data 23 de maig de 2017 (nota 7.1.1).

Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA i Transports de Barcelona, SA són empreses col·laboradores amb l'Institut Nacional de la Seguretat Social (INSS) en matèria de gestió de contingències laborals per accidents de treball. Anualment s'efectua balanç entre les primes retingudes i el cost de les actuacions gestionades per l'empresa, i amb aquest càlcul es

procedeix a dotar la reserva d'estabilització de millora de prestacions a l'empara del que determina el Reial Decret Legislatiu 1/1994, de 20 de juny, Llei General de la Seguretat Social.

En data 11 de maig de 2018 Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA i Transports de Barcelona, SA van adquirir un nou local com a centre mèdic, destinat a les contingències mèdiques laborals i comuns. Es va estudiar i avaluar quina part de l'espai està destinat a contingències laborals (col·laboradora INSS) i segons aquest ús es va determinar un percentatge del 71,52%. És per això, que s'ha procedit a l'aplicació del fons de reserva que ha de finançar el local, en la part afectada a contingències laborals com a empresa col·laboradora per un import acumulat de 1.312 milers d'euros. A 31 de desembre de 2019 el local no està en condicions per al seu ús, i en conseqüència resta com a obra en curs.

14.2 - Subvencions al servei

Any 2019 (Milers d'euros)	METRO	TB	TOTAL
ATM per Contracte Programa			
Necessitats Corrents	263.203	167.465	430.668
Total	263.203	167.465	430.668

Els imports comptabilitzats corresponen als compromisos adquirits per l'ATM per a l'any 2019 (nota 6.3).

Any 2018 (Milers d'euros)	METRO	TB	TOTAL
ATM per Contracte Programa			
Necessitats Corrents	236.610	168.446	405.056
Total	236.610	168.446	405.056

Els imports comptabilitzats corresponen als compromisos adquirits per l'ATM per a l'any 2018 (nota 6.2).



14.3 - Altres Subvencions

(Milers d'euros)	Any 2019	Any 2018
Àrea Metropolitana de Barcelona		
Targeta Rosa Metropolitana	7.770	7.770
Línies 80, 81, 82 i 83	1.354	1.341
Suma	9.124	9.111
Institut Municipal de Serveis Funeraris		
Línies 102, 103 i 104	205	201
Suma	205	201
Altres subvencions	347	220
Total	9.676	9.532

Les subvencions comptabilitzades per als anys 2019 i 2018 ho han estat en funció dels acords contractuals amb els Organismes i Entitats que s'esmenten en el quadre anterior (veure nota 6.6).

NOTA 15 - FETS POSTERIORIS AL TANCAMENT

15.1 – Noves tarifes

El dia 1 de Gener de 2020 entren en vigor un nou esquema de tarifes de transport públic de l'àrea de Barcelona, que té els següents objectius:

- Afavorir els usuaris habituals
- Reduir les emissions contaminants a través de la captació d'usuaris de mitjans de transport privats que passin a utilitzar mitjans de transport col·lectius.
- Simplificar la gamma d'abonaments

Les targetes de 2019 seran vàlides fins a finals de febrer de 2020 o fins a la data de caducitat.

Les targetes trimestrals caducaran a finals de març de 2020.

A l'exercici 2019 es va posar en marxa el canvi de zonificació per tal que tots els municipis de l'àrea metropolitana fossin zona 1.

A continuació es detallen els títols més utilitzats:

QUADRE SISTEMA TARIFARI INTEGRAT	
T-casual (1 a 6 zones)	Targeta multi-viatge que permet realitzar 10 desplaçaments integrats en tots els modes de transport segons les zones a travessar (d'1 a 6 zones). Títol unipersonal, la podrà utilitzar qualsevol persona que en sigui portadora, però no permetrà viatjar al mateix temps més d'una persona.
T-usual (1 a 6 zones)	Títol de transport que permet realitzar un nombre il·limitat de, a les zones delimitades per la primera validació, en tots els modes de transport segons les zones a travessar (d'1 a 6 zones). Validesa: 30 dies consecutius des de la primera validació. Títol personalitzat mitjançant DNI.
T-Jove (1 a 6 zones)	Títol de transport que permet fer un nombre il·limitat de desplaçaments, a les zones delimitades per la primera validació, en tots els modes de transport segons les zones a travessar (d'1 a 6 zones). Validesa: 90 dies consecutius des de la primera validació. Títol personalitzat mitjançant DNI o carnets acreditatius dels operadors, per a persones menors de 25 anys.
T-Dia (1 a 6 zones)	Títol que permet realitzar un nombre il·limitat de desplaçaments, a les zones delimitades per la primera validació, en tots els modes de transport segons les zones a travessar (d'1 a 6 zones). Validesa: 24 hores a partir de la primera validació. Permet com a màxim, una anada i tornada a l'Aeroport T-1 i Aeroport T-2 de la L-9SUD. Títol unipersonal.
T-Grup (1 a 6 zones)	Targeta multi-viatge que permet realitzar 70 desplaçaments integrats en tots els modes de transport segons les zones a travessar (d'1 a 6 zones). Validesa: 30 dies consecutius des de la primera validació. Títol multipersonal.
T-Familiar (1 a 6 zones)	Targeta multi-viatge que permet realitzar 8 desplaçaments integrats en tots els modes de transport segons les zones a travessar (d'1 a 6 zones) en 30 dies consecutius des de la seva primera validació. Títol multipersonal, no requereix acreditació. Entrarà en vigor l'1 de març de 2020.
T-Aire	Targeta multipersonal de 2 viatges integrats (d'1 a 6 zones) a utilitzar el mateix dia de la primera validació, activent-se la venda a les màquines automàtiques els dies en que es declari una situació d'episodi ambiental de contaminació.
T-verda	Tarjeta gratuïta i amb viatges il·limitats durant tres anys, per a persones que hagin desballest el seu vehicle contaminant i hagin renunciat a comprar-ne cap altre en tres anys. El gestiona l'AMB.
T-4	Títol vàlid per a realitzar 10 desplaçaments integrats a la xarxa d'autobusos i metro de TMB (excepte els serveis especials i Bus Turístic), xarxa d'autobusos de l'AMB, FGC i TRAM (únicament Zona 1). Títol personal, vàlid, únicament adjuntant alguna de les següents targetes identificatives: -Targeta Rosa Metropolitana de tarifa reduïda -Carnet Rosa Metropolità de tarifa reduïda -Carnet Groc Metropolità -Targeta de Pensionista "B" de FGC
Targeta Rosa	Targeta personal i intransferible amb la qual es pot viatjar gratuïtament o bé amb tarifa reduïda, en: -Línies regulars d'autobús de TMB -Ferrocarils de la Generalitat (dins la 1a corona metropolitana) -Metro -Trambaix -Trambesós i Funicular de Montjuïc Serveis regulars de les següents empreses dins de l'àmbit de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB): Tusgsal, Authosa, Sagalés, Rosanbus, Oliveras, Soler i Sauret (Urbans de Sant Feliu, Esplubús, JustTram i JustMetro), Mons i TCC2 (PR4).
Targeta T-16	Títol de transport per als nens i nenes de 4 a 16 anys que els permet fer gratuïtament un nombre il·limitat de viatges, a la xarxa de transport públic del sistema tarifari integrat, dins la mateixa zona tarifària en la que resideixi el nen o la nena. És un títol personalitzat amb el nom i el DNI/NIE/passaport, que s'ha de validar a cada viatge, i només la pot fer servir el nen o la nena que en sigui el titular.



PREUS DELS TÍTOLS INTEGRATS ANY 2020 (en euros)						
	1 Zona	2 Zones	3 Zones	4 Zones	5 Zones	6 Zones
Bitllet senzill (no integrat)	2,40					
Bitllet senzill aeroport (no integrat)	5,15					
T-casual	11,35	22,40	30,50	39,20	45,05	47,90
T-usual	40,00	53,85	75,60	92,55	106,20	113,75
T-jove	80,00	105,20	147,55	180,75	207,40	222,25
T-dia	10,50	16,00	20,10	22,45	25,15	28,15
T-grup	79,45	156,80	213,50	274,40	315,35	335,30
T-familiar	10,00	19,00	27,00	35,00	40,00	42,00
T-aire	2,05	4,05	5,50	7,55	8,10	8,60
T-4	4,00					

PREUS DELS TÍTOLS INTEGRATS ANY 2019 (en euros)						
	1 Zona	2 Zones	3 Zones	4 Zones	5 Zones	6 Zones
Bitllet senzill (no integrat)	2,20					
Bitllet senzill aeroport (no integrat)	4,60					
T-10	10,20	20,10	27,40	35,25	40,50	43,05
T-50/30	43,50					
T-mes	54,00	72,70	102,00	124,90	143,35	153,55
T-jove	105,00	142,00	199,20	244,00	280,00	300,00
T-dia	8,60	13,10	16,45	18,40	20,60	23,05
T-familiar (70/30)	60,90	88,05	120,75	147,90	169,35	183,70
T-trimestre	145,30	196,50	275,25	337,15	386,80	414,40
T-aire	1,85	3,60	4,95	6,35	7,30	7,75
T-4	4,00					



Comparació de preus zona 1 any 2020 amb preus any 2019 (en euros)		
	Any 2020	Any 2019
Bitllet senzill (no integrat)	2,40	2,20
Bitllet senzill aeroport (no integrat)	5,15	4,60
T-casual / T-10	11,35	10,20
T-usual / T-mes	40,00	54,00
T-jove	80,00	105,00
T-dia	10,50	8,60
T-grup / T-70/30	79,45	60,90
T-familiar	10,00	--
T-aire	2,05	1,85
T-4	4,00	4,00

Comparació de preus zona 1 any 2019 amb preus any 2018 (en euros)		
	Any 2019	Any 2018
Bitllet senzill (no integrat)	2,20	2,20
Bitllet senzill aeroport (no integrat)	4,60	4,50
T-10	10,20	10,20
T-50/30	43,50	43,50
T-mes	54,00	54,00
T-jove	105,00	105,00
T-dia	8,60	8,60
T-familiar (70/30)	60,90	60,90
T-trimestre	145,30	145,30
T-aire	1,85	1,85
T-4	4,00	4,00



Tarifes Telefèric de Montjuïc any 2020	
Bitllet senzill adult	8,90
Bitllet senzill infantil	7,10
Bitllet d'anada i tornada adult	13,50
Bitllet d'anada i tornada infantil	9,70

Tarifes Telefèric de Montjuïc any 2019	
Bitllet senzill adult	8,40
Bitllet senzill infantil	6,60
Bitllet d'anada i tornada adult	12,70
Bitllet d'anada i tornada infantil	9,20

15.2 – Altres fets

Del 27 de gener de 2020 al 16 de febrer de 2020, el Telefèric de Montjuïc ha tancat les portes al públic, degut a feines de revisió tècnica i posada a punt de les instal·lacions.

15.3 – Arran de la irrupció de la pandèmia provocada pel coronavirus SARS-CoV-2 i la malaltia COVID-19, en el marc del grup TMB s'ha creat un Comitè de coordinació que té la màxima responsabilitat en la presa de decisions sobre allò que fa referència a les mesures i accions a desenvolupar relacionades amb la pandèmia i la seva afectació al grup TMB i als seus treballadors. Per altra banda les administracions competents han anat aplicant des del mes de març de 2020 diverses mesures de funcionament dels serveis de transport públic derivades de l'emergència del coronavirus.

La situació provocada per la pandèmia ha produït un important descens en la demanda del servei de transport públic operat pel grup TMB, i progressivament en la seva oferta, en aquest

sentit, es preveu per a l'any 2020 una afectació directa sobre els ingressos derivats dels serveis de bus, metro i transports de l'oci a causa de les mesures aplicades per les Autoritats (restriccions de l'oferta, confinament a les llars, clausura de centres educatius i mesures de contenció en l'àmbit de l'activitat comercial, equipaments culturals i activitats d'hostaleria i restauració, etc.), juntament amb un increment d'algunes despeses.

En el moment de la formulació d'aquests Comptes Anuals encara és aviat per poder avaluar l'impacte que produirà la pandèmia, que en tot cas es preveu que sigui assumit per les administracions en virtut dels acords del finançament del transport i de les mesures que puguin adoptar les administracions competents per compensar els seus efectes econòmics. En tot cas, donada la important afectació provocada pel coronavirus, tant a nivell nacional com internacional, el grup TMB fa un seguiment continu de l'evolució de la situació, des de totes les vessants, per tal d'aplicar en cada moment les mesures més adients en funció del seu impacte en les activitats del grup TMB i en la seva situació econòmica i financera.

NOTA 16 – OPERACIONS AMB PARTS VINCULADES



16.1 – Consell d'Administració i Alta Direcció

El Consells d'Administració han estat formats, en el decurs de 2019, per 15 membres en el cas de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA i 15 membres en el cas de Transports de Barcelona, SA. L'Alta Direcció de les Societats recau en els Consellers que tenen delegació especial del Consell.

El total de remuneracions per a tots els conceptes dels membres dels Consells ha estat de 92 milers d'euros en el cas de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA (en l'exercici 2018 van ser 66 milers d'euros) i de 89 milers d'euros en el cas de Transports de Barcelona, SA (en l'exercici 2018 van ser 68 milers d'euros), dels quals corresponen a retribucions a l'Alta Direcció la

quantitat de 61 milers d'euros en el cas de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA (en l'exercici 2018 van ser 54 milers d'euros) i de 59 milers d'euros en el cas de Transports de Barcelona, SA (en l'exercici 2018 van ser 53 milers d'euros). Les dues Societats han satisfet, una pòlissa de responsabilitat civil d'Administradors i Directius per import 4 milers d'euros cadascuna (4 milers d'euros cada Societat a l'any 2018).

La resta del personal directiu té formalitzats contractes de treball de caràcter comú, essent-los d'aplicació l'Estatut dels Treballadors i altres disposicions de caràcter general.

El personal d'Alta Direcció té el dret d'inscriure's al Pla de Pensions d'Ocupació que, tant Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA com Transports de Barcelona, SA, tenen establerts per als seus empleats. En conseqüència, el règim d'aportacions al que estan obligades les Societats i de percepció de prestacions a que té dret aquest personal són els mateixos que regeixen per al conjunt de la plantilla, i dels quals s'informa amplament en la nota 13. No s'han fet aportacions per aquest col·lectiu durant els exercicis 2019 ni 2018.

Pel que fa al pagament de primes d'assegurances de vida i de crèdits concedits al personal d'Alta Direcció, aquest no n'ha fet ús durant els exercicis 2019 ni 2018.

A Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA durant l'any 2019 s'han pagat 7 milers d'euros d'indemnitzacions al personal d'Alta Direcció per extinció de contracte. A Transports de Barcelona, SA durant l'any 2019 s'han pagat 7 milers d'euros d'indemnitzacions al personal d'Alta Direcció per extinció de contracte. No ens van pagar indemnitzacions per cap concepte al personal d'Alta Direcció en el decurs de l'exercici 2018. No s'ha concedit cap acompte al personal de l'Alta Direcció en els exercicis 2019 i 2018, ni les Societats han assumit cap obligació a favor seu en concepte de garantia.

16.2 – Informació articles 229 del Text Refós de la Llei de Societats de Capital

En compliment de l'article 229 del Text refós de la Llei de Societats de Capital, d'acord amb les comunicacions rebudes dels Administradors (els membres del Consell d'Administració) de les societats del Grup, no consten situacions de conflicte d'interès.

16.3 – Fundació TMB

En data 22 de juliol, de 2010 es va constituir la Fundació TMB (Transports Metropolitans de Barcelona) amb una aportació al fons dotacional de 60 milers d'euros. Els socis fundadors i la seva aportació figuren en el detall següent:

(Milers d'euros)	Aportacions
Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA (FMB)	18
Trasports de Barcelona, SA (TB)	18
Projectes i Serveis de Mobilitat, SA	18
Fundació Privada ECOM	3
Fundación ONCE para la Cooperación e Inclusión Social de Personas con Discapacidad	3
Total Fons Dotacional	60

La Fundació TMB és una entitat sense ànim de lucre i té per objecte la conservació del fons de material històric i documental del patrimoni històric, cultural i social de TMB, el foment i promoció del transport públic i l'impuls d'accions de caire social per promoure la integració de certs col·lectius socialment menys afavorits.

Les operacions i saldos del Grup amb la Fundació TMB al tancament dels exercicis 2019 i 2018 són els següents:



(Milers d'euros)	Any 2019	Any 2018
Serveis prestats a la Fundació TMB		
Serveis prestats pel personal de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA i Transports de Barcelona, SA en la Fundació TMB i serveis subcontractats (IVA inclòs)	121	119
Trasllat tren històric	0	43
Donació rebuda pels serveis prestats i ingressos a compte	206	220
Total serveis prestats	327	382

SALDOS AMB PARTS VINCULADES EN L'EXERCICI		
(Milers d'euros)	Any 2019	Any 2018
Actiu corrent		
Deutors, ent.grup, assoc. i parts vinculades	121	162
Total Actiu corrent	121	162
Passiu corrent		
Proveïdors, ent.grup, assoc. i parts vinculades	0	0
Total Passiu corrent	0	0

NOTA 17 – ALTRA INFORMACIÓ

17.1 – El nombre mitjà de persones empleades en els exercicis 2019 i 2018, expressat per activitats, es desglossa a continuació:

Activitat	Nombre mitjà de persones	
	Any 2019	Any 2018
Material Mòbil Metro	385	379
Manteniment i Projectes Infraestructures Metro	536	499
Gerències de línies convencionals i automàtiques	1.947	1.922
Centres operatius de Negoci (CON's)	3.866	3.685
Enginyeria i Tallers Bus	99	98
Infraestructures Bus	35	36
Explotació del Telefèric de Montjuïc	22	22
Explotació Transports Metropolitans de Barcelona, SL	2	2
Altres serveis operatius	351	361
Àrees funcionals	603	518
Plantilla a disposició	0	0
Plantilla cedits de Metro a TB	12	14
Plantilla cedits de TB a Metro	10	12
Total	7.868	7.548

El nombre total de persones distribuïdes per activitat i sexe al final dels exercicis 2019 i 2018 és el següent:

Any 2019			
Activitat	Total a 31-12-2019	Homes	Dones
Material Mòbil Metro	401	397	4
Manteniment i Projectes Infraestructures Metro	584	558	26
Gerències de línies convencionals i automàtiques	2.159	1.129	1.030
Centres operatius de Negoci (CON's)	4.056	3.768	288
Enginyeria i Tallers Bus	104	101	3
Infraestructures Bus	38	36	2
Explotació del Telefèric de Montjuïc	27	10	17
Explotació Transports Metropolitans de Barcelona, SL	2	1	1
Altres serveis operatius	396	308	88
Àrees funcionals	678	384	294
Plantilla a disposició	0	0	0
Plantilla cedits de Metro a TB	12	8	4
Plantilla cedits de TB a Metro	12	8	4
Total	8.469	6.708	1.761

Any 2018

Activitat	Total a 31-12-2018	Homes	Dones
Material Mòbil Metro	395	390	5
Manteniment i Projectes Infraestructures Metro	526	501	25
Gerències de línies convencionals i automàtiques	2.135	1.119	1.016
Centres operatius de Negoci (CON's)	3.967	3.704	263
Enginyeria i Tallers Bus	105	102	3
Infraestructures Bus	38	36	2
Explotació del Telefèric de Montjuïc	26	9	17
Explotació Transports Metropolitans de Barcelona, SL	2	1	1
Altres serveis operatius	420	320	100
Àrees funcionals	592	342	250
Plantilla a disposició	1	1	0
Plantilla cedits de Metro a TB	14	10	4
Plantilla cedits de TB a Metro	13	7	6
Total	8.234	6.542	1.692

El nombre mitjà de persones empleades en els exercicis 2019 i 2018 pel Grup amb discapacitat superior o igual al 33% es detalla a continuació:

Sexe	Any 2019	Any 2018
Homes	117,31	132,84
Dones	16,4	32,8
Total	133,71	165,64

17.2 – L'import dels honoraris corresponents als exercicis 2019 i 2018 per auditoria de comptes i altres serveis prestats es detalla a continuació:

(Milers d'euros)		
Honoraris per auditoria de comptes i altres serveis prestats per la societat auditora	Any 2019	Any 2018
Serveis d'auditoria	106	124
Altres serveis	36	21
Total	142	145

17.3 – Informació sobre els ajornaments de pagaments a proveïdors. Disposició Addicional Tercera. Deure d'informació de la Llei 15/2010 de 5 de juliol.

A continuació es detalla la informació requerida per la Disposició Addicional Tercera de la Llei 15/2010, de 5 de juliol, d'acord amb la resolució de 29 de gener de 2016 del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas:

(Milers d'euros) Pagaments realitzats i pendents de pagament a 31 de desembre	Any 2019			
	Dies			
	FMB	TB	PSM	TMB,SL
Període mig de pagament a proveïdors	44	28	30	30
Ratio d'operacions pagades	27	34	33	31
Ratio d'operacions pendents de pagament	175	11	19	4
Import				
Total pagaments realitzats	357.670	124.122	1.602	5.758
Total pagaments pendents	45.209	45.267	497	387

(Milers d'euros) Pagaments realitzats i pendents de pagament a 31 de desembre	Any 2018			
	Dies			
	FMB	TB	PSM	TMB,SL
Període mig de pagament a proveïdors	46	35	43	31
Ratio d'operacions pagades	36	37	45	32
Ratio d'operacions pendents de pagament	96	13	22	14
Import				
Total pagaments realitzats	282.738	112.155	1.648	5.643
Total pagaments pendents	56.368	10.800	190	331

La informació inclou la de tots els comptes de proveïdors atès que molts d'ells són tant d'operacions comercials com d'immobilitzat.



Per altra banda, atès que les Societats Transports de Barcelona, SA i Transports Metropolitans de Barcelona, SL estan enquadrades en l'article 2.1 de la Llei orgànica 2/2012 de 27 d'abril, cal esmentar que els seus períodes mitjos de pagament calculats d'acord amb el RD 1040/2017 de 22 de desembre serien de 30 dies i 26 dies respectivament (32 dies i 23 dies respectivament a l'any 2018).

NOTA 18 – INFORMACIÓ SEGMENTADA

La informació detallada pels segments Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, Transports de Barcelona, SA, Projectes i Serveis de Mobilitat, SA i Transports Metropolitans de Barcelona, SL es mostra a continuació:

Any 2019 (Milers d'euros)	FMB	TB	PSM	TMB,SL	Total
Ingressos d'explotació	562.613	327.533	9.009	1.748	900.903
Aprovisionaments	9.781	11.523	63	204	21.571
Despeses de personal	191.137	242.307	988	155	434.587
Serveis exteriors i altres	309.166	55.408	1.017	950	366.541
Amortització neta de l'immobilitzat	25.741	20.475	633	98	46.947
Pèrdues, deterioraments i variació de provisions	369	-241	0	0	128
Resultat d'explotació	26.419	-1.939	6.308	341	31.129
Ingressos financers	2.320	3.260	138	0	5.718
Despeses financeres	28.739	1.321	0	1	30.061
Resultat d'operacions interrompudes	0	0	0	0	0
Resultat abans d'impostos	0	0	6.446	340	6.786
Actius del segment	1.013.128	493.867	67.017	1.788	1.575.800
Passius del segment	736.975	267.270	652	523	1.005.420
Patrimoni net del segment	276.153	226.597	66.365	1.265	570.380
Fluxos nets d'efectiu de les activitats de:					
Operació	13.639	-3.176	7.024	461	17.948
Inversió	-61.452	-30.629	-83	-85	-92.249
Finançament	39.119	38.934	0	-36	78.017
Adquisicions d'actius no corrents en l'exercici	98.605	59.280	197	93	158.175

Any 2018 (Milers d'euros)	FMB	TB	PSM	TMB,SL	Total
Ingressos d'exploració	534.730	320.652	8.721	1.664	865.767
Aprovisionaments	12.070	11.228	47	199	23.544
Despeses de personal	181.477	225.417	986	146	408.026
Serveis exteriors i altres	286.446	63.530	1.144	943	352.063
Amortització neta de l'immobilitzat	28.287	22.998	640	81	52.006
Pèrdues, deterioraments i variació de provisions	1.424	-839	3	0	588
Resultat d'exploració	25.026	-1.682	5.901	295	29.540
Ingressos financers	1.640	3.014	2	0	4.656
Despeses financeres	26.666	1.332	151	2	28.151
Resultat d'operacions interrompudes	0	0	0	0	0
Resultat abans d'impostos	0	0	5.752	293	6.045
Actius del segment	954.495	430.908	60.559	1.620	1.447.582
Passius del segment	726.661	234.769	586	615	962.631
Patrimoni net del segment	227.834	196.139	59.973	1.005	484.951
Fluxos nets d'efectiu de les activitats de:					
Operació	22.850	-18.758	6.642	354	11.088
Inversió	-43.869	-59.628	-212	-144	-103.853
Finançament	29.264	65.348	0	-36	94.576
Adquisicions d'actius no corrents en l'exercici	71.161	59.132	216	120	130.629

Les Societats realitzen les seves activitats econòmiques ordinàries dins d'un únic mercat, el de transport urbà de viatgers, circumscrit a l'àmbit geogràfic de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, raó per la qual no es fa cap tipus de desglossament d'activitats ni d'àrees geogràfiques.



Els membres del Consell d'Administració de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA en reunió del dia 30 de març de 2020, donen per formulats els Comptes Anuals 2019, recollits en aquest document que consta de 148 pàgines incloent la e signatures.

Diligència del secretari per fer constar que no ha estat possible incorporar la signatura del conseller a causa de les restriccions de moviment derivades de l'aplicació del Reial decret 463/2020, de 14 de març, pel qual es declara l'estat d'alarma per a la gestió de la situació de crisi sanitària ocasionada pel COVID-19.

Diligència del secretari per fer constar que no ha estat possible incorporar la signatura del conseller a causa de les restriccions de moviment derivades de l'aplicació del Reial decret 463/2020, de 14 de març, pel qual es declara l'estat d'alarma per a la gestió de la situació de crisi sanitària ocasionada pel COVID-19.

Diligència del secretari per fer constar que no ha estat possible incorporar la signatura del conseller a causa de les restriccions de moviment derivades de l'aplicació del Reial decret 463/2020, de 14 de març, pel qual es declara l'estat d'alarma per a la gestió de la situació de crisi sanitària ocasionada pel COVID-19.

Diligència del secretari per fer constar que no ha estat possible incorporar la signatura del conseller a causa de les restriccions de moviment derivades de l'aplicació del Reial decret 463/2020, de 14 de març, pel qual es declara l'estat d'alarma per a la gestió de la situació de crisi sanitària ocasionada pel COVID-19.

Diligència del secretari per fer constar que no ha estat possible incorporar la signatura del conseller a causa de les restriccions de moviment derivades de l'aplicació del Reial decret 463/2020, de 14 de març, pel qual es declara l'estat d'alarma per a la gestió de la situació de crisi sanitària ocasionada pel COVID-19.

Diligència del secretari per fer constar que no ha estat possible incorporar la signatura del conseller a causa de les restriccions de moviment derivades de l'aplicació del Reial decret 463/2020, de 14 de març, pel qual es declara l'estat d'alarma per a la gestió de la situació de crisi sanitària ocasionada pel COVID-19.

Diligència del secretari per fer constar que no ha estat possible incorporar la signatura del conseller a causa de les restriccions de moviment derivades de l'aplicació del Reial decret 463/2020, de 14 de març, pel qual es declara l'estat d'alarma per a la gestió de la situació de crisi sanitària ocasionada pel COVID-19.

Diligència del secretari per fer constar que no ha estat possible incorporar la signatura del conseller a causa de les restriccions de moviment derivades de l'aplicació del Reial decret 463/2020, de 14 de març, pel qual es declara l'estat d'alarma per a la gestió de la situació de crisi sanitària ocasionada pel COVID-19.

Diligència del secretari per fer constar que no ha estat possible incorporar la signatura del conseller a causa de les restriccions de moviment derivades de l'aplicació del Reial decret 463/2020, de 14 de març, pel qual es declara l'estat d'alarma per a la gestió de la situació de crisi sanitària ocasionada pel COVID-19.

Diligència del secretari per fer constar que no ha estat possible incorporar la signatura del conseller a causa de les restriccions de moviment derivades de l'aplicació del Reial decret 463/2020, de 14 de març, pel qual es declara l'estat d'alarma per a la gestió de la situació de crisi sanitària ocasionada pel COVID-19.

Diligència del secretari per fer constar que no ha estat possible incorporar la signatura del conseller a causa de les restriccions de moviment derivades de l'aplicació del Reial decret 463/2020, de 14 de març, pel qual es declara l'estat d'alarma per a la gestió de la situació de crisi sanitària ocasionada pel COVID-19.

Diligència del secretari per fer constar que no ha estat possible incorporar la signatura del conseller a causa de les restriccions de moviment derivades de l'aplicació del Reial decret 463/2020, de 14 de març, pel qual es declara l'estat d'alarma per a la gestió de la situació de crisi sanitària ocasionada pel COVID-19.

Informe de gestió 2019 del Grup Consolidat de Transports Metropolitans de Barcelona

Març 2020



**Transports
Metropolitans
de Barcelona**



ÍNDEX

Continguts

1. Model de Negoci	5
1.1 Òrgans de govern	6
1.2 Òrgans de gestió	7
1.3 Estructura organitzativa	7
1.4 Missió, visió i valors	9
1.5 Mapa estratègic de TMB	9
1.6 Serveis i Productes de TMB	11
1.1. Principals grups d'interès	13
1.2. Entorn Institucional	15
2. Exposició sobre l'evolució del negoci	17
2.1 Passatgers transportats	17
2.2 Oferta de servei	18
2.2.1 Cotxes-km útils	18
2.2.2 Places-km ofertes	18
2.3 Novetats, millores i projectes	20
2.3.1 Ferrocarril Metropolità de Barcelona	20
2.3.2 Transports de Barcelona	20
2.4 Esdeveniments de l'exercici	22
3. Exposició sobre la situació de la societat	27
3.1 Principals dades de la xarxa de Metro i Bus	27
3.1.1 Dades de la xarxa de Metro	27
3.1.2 Dades de la xarxa de Bus	28
3.2 Compte de Pèrdues i Guanyos del Grup Consolidat de TMB	29
3.3 Balanç de situació a 31 de desembre	32
4. Esdeveniments importants després del tancament de l'exercici	33
5. Evolució previsible de la societat i projectes de futur	38
5.1 Línies estratègiques de TMB	38
5.2 Contracte-Programa 2018-2021: Estat de la situació	39
5.3 Previsió per a l'any 2020	40
5.4 Desenvolupament del Pla d'inversions del departament de Territori i Sostenibilitat per millorar la xarxa de Metro	41
6. Situació de la participació en altres empreses	43



7. Estat d'Informació no financera.....	45
7.1. Anàlisi de riscos i contingències	46
7.2. Materialitat	49
7.3. Qüestions Mediambientals	50
7.3.1. Prevenció de riscos ambientals.....	50
7.3.2. Contaminació	50
7.3.3. Economia circular i prevenció i gestió de residus	61
7.3.4. Ús sostenible dels recursos	66
7.3.5. Canvi climàtic	71
7.3.6. Protecció de la biodiversitat	75
7.4. Qüestions Socials i relatives al personal	75
7.4.1. Ocupació	76
7.4.2. Organització del treball	92
7.4.3. Salut i seguretat	99
7.4.4. Relacions socials.....	120
7.4.5. Formació	127
7.4.6. Accessibilitat universal de les persones amb discapacitat	133
7.4.7. Igualtat.....	140
7.5. Drets humans.....	140
7.6. Lluita contra la corrupció i el suborn	141
7.6.1. Direcció de l'àrea de Bon Govern	141
7.6.2. Auditoria interna	143
7.7. Societat.....	146
7.7.1. Compromisos de l'empresa amb el desenvolupament sostenible	146
7.7.2. Subcontractació i Proveïdors	148
7.7.3. Consumidors	150
7.7.4. Informació fiscal	165
7.7.5. Taula de continguts de l'Estat d'Informació No Financera (GRI 102.55)	167
8. Síntesi de l'Informe de gestió de Projectes i Serveis de Mobilitat, SA	169
8.1. Oferta de servei del Telefèric de Montjuïc	170
8.2. Demanda del Telefèric de Montjuïc.....	170
8.3. Principals dades del Telefèric de Montjuïc.....	171
8.4. Plantilla a 31 de desembre	171
8.5. Esdeveniments importants després de l'exercici	171
9. Activitat de Transports Metropolitans de Barcelona, SL	172

1. Model de Negoci

Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) és la denominació comuna de les empreses **Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, (FMB)** i **Transports de Barcelona, SA, (TB)** que gestionen la xarxa de Metro i Autobús per compte de l'Àrea Metropolitana de Barcelona que és la propietària de la totalitat de les seves accions. La societat Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA és la societat dominant del Grup que formula els comptes anuals consolidats.

El Grup també inclou les societats **Projectes i Serveis de Mobilitat, SA, (PSM)** que gestiona el telefèric de Montjuïc; **Transports Metropolitans de Barcelona, SL**, que gestiona productes tarifaris per mitjà de la plataforma de comerç electrònic *holabarcelona.com* i altres serveis de transport, i la **societat associada consolidada per posada en equivalència Transports Ciutat Comtal, SA**.

TMB compta també amb la **Fundació TMB**, que vetlla pel patrimoni històric de TMB i promou els valors del transport públic a través d'activitats socials i culturals.

Les empreses de FMB i TB **presten servei en l'àmbit de Barcelona i la seva àrea metropolitana, incloses dins del Sistema Tarifari Integrat (STI) de la regió metropolitana de Barcelona**, i ho fan de manera totalment coordinada, que empresarialment es realitza compartint estructures corporatives i de gestió.

Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA és la societat a efectes de formular els comptes anuals consolidats, per les raons següents:

- L'estratègia de transport del Grup es vertebrà sobre Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA.
- L'activitat de Transports de Barcelona, SA és complementària a la de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA.
- Com a conseqüència dels punts anteriors, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA lidera la política de transport del Grup.

Adicionalment, tant el nombre de viatgers transportats, com la xifra de negoci i el valor dels actius immobilitzats en explotació, ho confirmen.

Com a principal operador de transport públic de Barcelona, i com a part del dia a dia de milers de ciutadans, TMB ofereix dues xarxes regulars de transport (la de bus de superfície i la de metro subterrània) i diversos serveis de transport d'oci per:

- Satisfer les necessitats de mobilitat i fer més còmodes i ràpids els desplaçaments dels ciutadans per motius de feina, de compres, d'oci, etc.
- Oferir un servei públic accessible per a tothom.
- Millorar la qualitat de vida a l'àrea metropolitana de Barcelona, retallant les distàncies entre les diferents ciutats.

Aquest Informe de Gestió 2019 del Grup Consolidat de Transports Metropolitans de Barcelona inclou el Compte de Pèrdues i Guanyos i el Balanç a 31 de desembre de 2019 del Grup, juntament amb l'Estat d'Informació no financera (EINF) del Grup i un resum de les principals dades de l'activitat de les societats Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, Transports de Barcelona, SA i Projectes de Serveis de Mobilitat, SA, informació que s'ofereix àmpliament desenvolupada en els respectius Informes de Gestió 2019 d'aquestes societats. També s'hi inclou una petita síntesi de l'activitat de la societat Transports Metropolitans de Barcelona, SL durant l'exercici de 2019.



Finalment, la Seu central de Transports Metropolitans de Barcelona es troba situada a:

Carrer 60, núm. 21-23

Sector A, Polígon Industrial de la Zona Franca, 08040 (Barcelona).

Pàgina web: www.tmb.cat

1.1 Òrgans de govern

En el cas de Transports de Barcelona, SA i de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, l'òrgan d'administració i representació de la societat és el Consell d'Administració de cadascuna d'aquestes empreses, que és el màxim òrgan de decisió.

El nomenament dels membres del Consell d'Administració de Transports de Barcelona, SA i de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA el fa el Consell Metropolità de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, que es constitueix com a Junta General d'accionistes de cadascuna de les empreses. Actualment la Presidenta, el Vicepresident, el Conseller Delegat i set vocals són comuns a ambdós consells.

En el cas de Projectes i Serveis de Mobilitat, SA i Transports Metropolitans de Barcelona, SL, l'òrgan de govern està format per un administrador únic, el Conseller Delegat, comú a les empreses Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA i Transports de Barcelona, SA.

La relació dels membres del Consell d'Administració de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA i de Transports de Barcelona, SA a 31 de desembre de 2019 era la següent:

CONSELL D'ADMINISTRACIÓ DE FMB A 31 DE DESEMBRE DE 2019

Maria Rosa Alarcón Montañés	Presidenta
Antoni Poveda Zapata	Vicepresident
Gerardo Lertxundi Albéniz	Conseller Delegat
Raimond Blasi Navarro	Conseller
Alba Bou Jordà	Consellera
Carlos Campdepadrós Garcia	Conseller
José Castro Borrallo	Conseller
Jordi Coronas Martorell	Conseller
Marcel Escudé Pasqual	Conseller
Ricard Font Hereu	Conseller
Isidre Gavin Valls	Conseller
Manuel Gómez Acosta	Conseller
Jordi Martí Grau	Conseller
Antonio Martínez Flor	Conseller
Esteve Serrano Ortin	Conseller

CONSELL D'ADMINISTRACIÓ DE TB A 31 DE DESEMBRE DE 2019

Maria Rosa Alarcón Montañés	Presidenta
Antoni Poveda Zapata	Vicepresident
Gerardo Lertxundi Albéniz	Conseller Delegat
Carlos Campdepadrós García	Conseller
José Castro Borrallo	Conseller
Jordi Coronas Martorell	Conseller
Manuel Gómez Acosta	Conseller
Candela López Tagliafico	Consellera
Jordi Martí Grau	Conseller
Antonio Martínez Flor	Conseller
Pere Padrosa i Pierre	Conseller
Jordi Porta Pruna	Conseller
Esteve Serrano Ortin	Conseller
Francesc Sutrias i Grau	Conseller
Francina Vila Valls	Consellera

1.2 Òrgans de gestió

En la seva constitució, els consells d'administració de Transports de Barcelona, SA i de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, van nomenar un conseller delegat, membre dels consells, amb delegació de facultats i apoderaments, que s'encarrega de l'administració ordinària de les societats.

La gestió integrada dels diferents serveis que es presten sota el paraigua de Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) ha permès crear, al llarg de la seva història, estructures comunes de gestió. D'aquesta manera, les diferents activitats que es realitzen en el si de TMB es gestionen de manera comuna, sempre que és possible, a totes les empreses que constitueixen TMB. Al 2019 el grup ha disposat de dos òrgans de gestió:

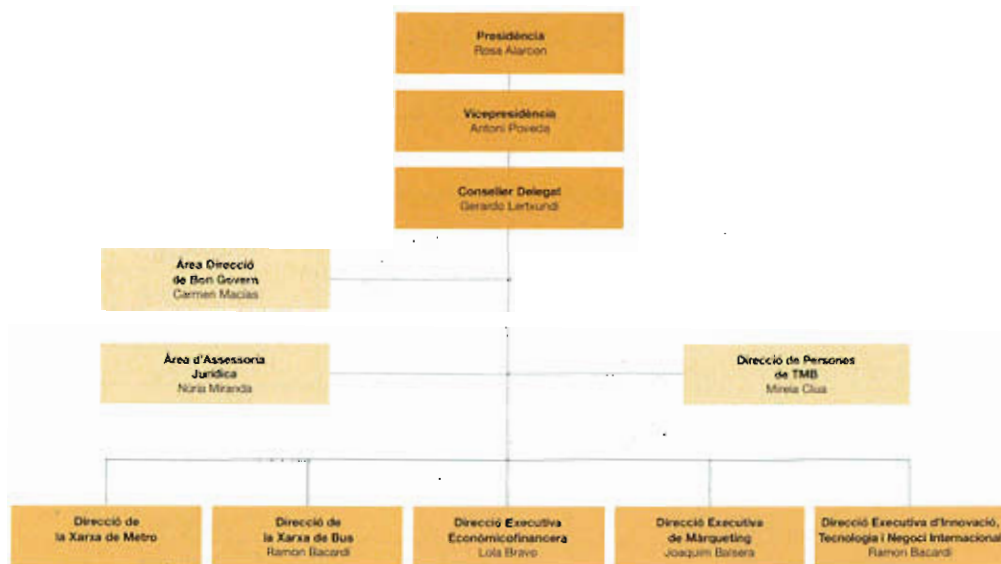
- **El Consell Executiu**, que és el màxim òrgan de gestió executiu de TMB; està compost per 7 directius de la plantilla de TMB, entre ells el Conseller Delegat, que el presideix.
- **El Consell Directiu** està format per la presidenta de TMB, el gerent de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), el director de Mobilitat i Transports de l'AMB, el Consell Executiu més diversos directius de TMB.

1.3 Estructura organitzativa

L'estructura organitzativa de TMB segueix l'objectiu bàsic de reforçar la transversalitat de l'organització, mitjançant una organització que al 2019 estava formada per tres direccions executives corporatives, amb responsabilitat global sobre els aspectes corporatius de la seva competència del conjunt de les empreses que integren TMB, dues direccions de xarxa: Bus i Metro, i tres àrees corporatives.



Estructura Organitzativa de TMB a 31 de desembre de 2019:



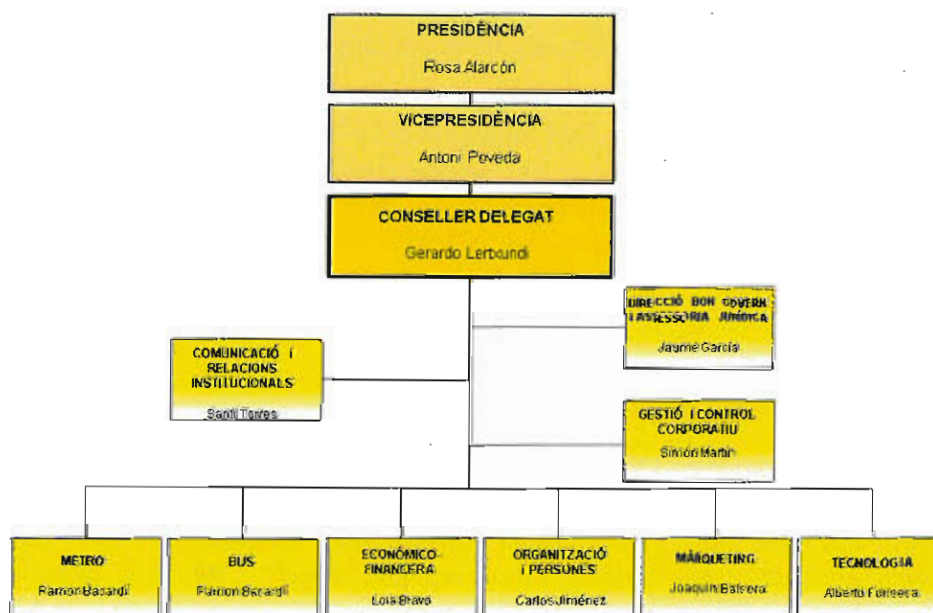
• Nou disseny organitzatiu:

Al gener de 2020 s'han produït diversos canvis que han modificat l'anterior estructura organitzativa i la composició de l'equip directiu.

El nou model d'organització té tres característiques bàsiques:

1. **Integrador:** un equip amb uns objectius únics.
2. **Obert:** s'anirà adequant a les necessitats de l'organització i de l'entorn.
3. **Orientat al servei i a la millora permanent.**

El nou disseny organitzatiu de la companyia es defineix en l'organigrama següent:



Nota: A partir d'abril s'incorporarà el Sr. Jacobo Kalitovics com a Director de Bus.

Pel que fa a l'organització interna de les empreses, l'estructura bàsica de comandament està integrada per àrees de gestió i serveis.

1.4 Missió, visió i valors

La missió de TMB consisteix en : *Oferir una xarxa de transport públic:*

- que contribueixi a la millora de la mobilitat ciutadana i al desenvolupament sostenible de l'àrea metropolitana,
- garantint la prestació del millor servei al client,
- desenvolupant polítiques de responsabilitat social,
- en un marc de viabilitat i eficiència econòmica.

La visió de TMB consisteix en: *Ser empresa de transport i mobilitat ciutadana que sigui competitiva i referent a Europa:*

- per la seva contribució a la millora de la mobilitat a l'Àrea Metropolitana, i a la sostenibilitat urbana i al medi ambient;
- per la qualitat tècnica oferta i per la qualitat percebuda pel ciutadà;
- per l'eficiència dels seus processos i l'optimització de recursos;
- per l'ús eficient de la tecnologia com a palanca de millora del servei i de l'eficiència;
- per l'excel·lència dels seus treballadors;
- pel seu compromís amb la societat i els ciutadans;
- Pla d'Empresa 13
- per la seva presència internacional.

Els valors de TMB són:

- Compromís i vocació de servei públic
- Servei excel·lent, gestió eficient
- Comportament socialment responsable
- Obertura a la innovació
- Relacions "guanyar-guanyar"
- Reconeixement i equitat
- Treball en equip i companyonia
- Integritat i honestat
- Compromís amb el creixement personal i professional
- Respecte



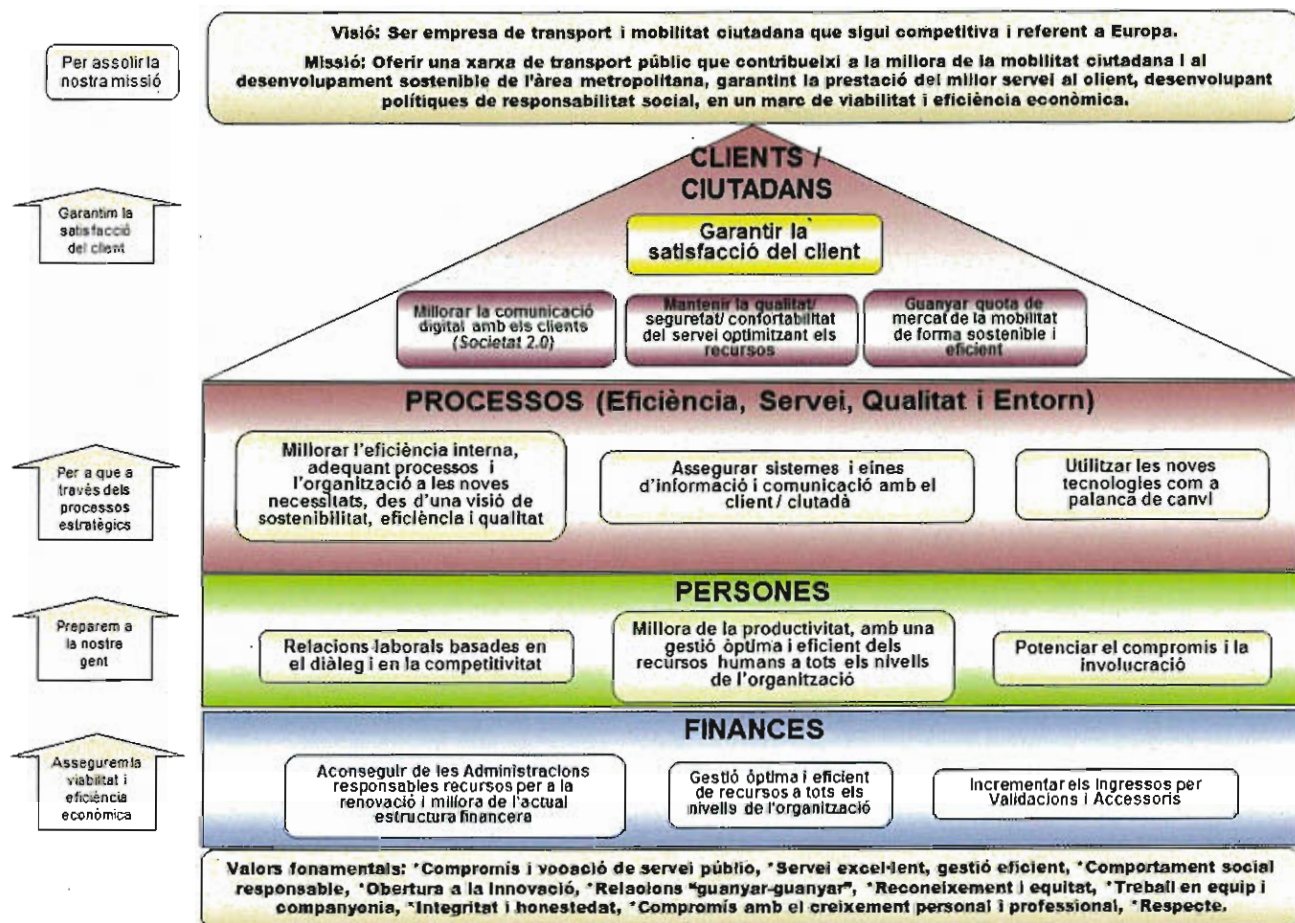
1.5 Mapa estratègic de TMB

TMB treballa per millorar la ciutat i el seu entorn com a operador principal de la seva mobilitat, assumint els reptes de futur que generen els canvis. Són criteris fonamentals de la seva gestió: **la cultura de la innovació, la millora constant i el rigor i la transparència.**

El seu principal objectiu és ser una empresa pública de referència. Amb aquesta finalitat, impulsa tots els seus programes d'actuació, la protecció del medi ambient, l'estalvi d'energia, la promoció de la inclusió social i l'impuls de les polítiques d'accessibilitat; vectors d'**una mobilitat sostenible i inclusiva.**

El mapa estratègic de TMB de 2019 contempla la responsabilitat social de manera concreta en l'àmbit de processos i de manera implícita tant al nivell de finances, com de persones i de clients/ciutadans esmentant principis com: el manteniment d'unes relacions laborals basades

en el diàleg, la potenciació del desenvolupament personal i professional, l'adequació de processos des d'una visió de sostenibilitat i la millora de la qualitat i la seguretat del servei entre d'altres.



Actualment es treballa per fer que tots els vehicles de la flota siguin **accessibles per a persones amb discapacitats funcionals**.

Així mateix, el compromís de TMB amb la sostenibilitat i la millora de la qualitat de l'aire fa possible disposar de la flota d'autobusos més neta d'Europa. Cada any **TMB substitueix els autobusos que han esgotat la seva vida útil de 14-15 anys per d'altres de més innovadors i eficients per tal de reduir l'emissió de contaminants**.

Dimensió de l'Organització:

Any 2019	
Plantilla Absoluta a 31 de desembre:	8.467
<i>Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA</i>	3.820
<i>Transports de Barcelona, SA</i>	4.620
<i>Projectes i Serveis de Mobilitat, SA</i>	27
<i>Transports Metropolitans de Barcelona, SL</i>	2
Nombre de places-km ofertes (en milions):	21.345
<i>Xarxa de Metro</i>	17.627
<i>Xarxa de Bus i Bus Turístic</i>	3.718
Viatgers transportats total Grup TMB (milions):	
<i>FMB : Xarxa de Metro</i>	411,95
<i>TB: Xarxa de Bus i Bus Turístic</i>	215,40
Total TMB sense Telefèric	627,34
<i>Telefèric de Montjuïc (PSM, SA)</i>	1,62
Ingressos Nets del Grup TMB (milers d'euros) (*):	463.443
(*) No inclou subvencions al servei	

TMB, a més de voler convertir-se en un referent europeu com a empresa que gestiona la mobilitat, també vol ser un referent en altres aspectes de l'administració d'una organització i en la seva relació amb la societat que l'envolta. Per aquest motiu es treballa per convertir TMB en un referent de millora no solament del transport urbà, sinó també de molts més aspectes de la nostra societat.

En aquest camp és important destacar els projectes i les col·laboracions que TMB du a terme en aspectes tan importants, com són:

- Medi ambient

TMB aposta pel futur i desenvolupa la seva activitat tenint cura del medi ambient, construint una ciutat més sostenible per a tots i més respectuosa amb el nostre entorn. A més, seguint una política de qualitat que promou, principalment, una gestió eficient i la satisfacció de les expectatives dels ciutadans. **El Pla Director de Sostenibilitat Ambiental** defineix una estratègia per fer compatible el desenvolupament de TMB amb el grau de compromís mediambiental que la societat demana. Engloba els projectes que es porten a terme per trobar la màxima eficiència energètica, reduir l'impacte al medi ambient, millorar la qualitat

de l'aire, ajudar a frenar el canvi climàtic i les emissions contaminants a l'atmosfera, i promoure una cultura cada cop més sostenible.

- Accessibilitat

TMB, principal operador de transport de l'àrea metropolitana, assumeix com a propi el compromís i el repte de millorar les condicions de vida de les persones amb discapacitats diverses. En el marc d'aquest compromís, **TMB disposa del Pla Director d'Accessibilitat**, que defineix les línies d'actuació que es treballen amb la finalitat d'aconseguir l'accessibilitat universal en tots els vessants dels serveis que ofereix TMB. Des del 2018 s'està treballant en el Codi Operatiu d'Accessibilitat Universal.

- TMB Cultura

TMB Cultura engloba totes les actuacions i les col·laboracions que es fan des de TMB amb el propòsit clar de fer costat a la cultura i a l'art, apropant-los a tots els viatgers durant els seus desplaçaments.

- TMB Educa

TMB Educa és el projecte educatiu de TMB que obre les portes a les escoles i promou entre els escolars els valors socials, culturals i mediambientals del transport públic. Es dissenyen activitats perquè les escoles i els grups específics puguin conèixer com funciona el transport públic i es fa del transport un mitjà d'educació.

- Cooperació i solidaritat

El Pla Director de Cooperació i Solidaritat s'inspira en l'esperit de la missió, la visió i els valors corporatius de TMB: continuar treballant per avançar cap a una societat més justa i sostenible, i millorar la qualitat de vida dels ciutadans. El compromís de TMB de treballar en el camp de l'acció social es fonamenta en sis programes d'actuació diferents: TMB promociona el voluntariat: mobilitza't, TMB compra social, TMB serveis solidaris per a la mobilitat, TMB comparteix coneixement, TMB cessió d'actius en desús i TMB difusió i suport solidari.

1.1. Principals grups d'interès

Els principals grups d'interès de TMB es poden classificar en dos àmbits, l'intern i l'extern:

• Interns:

- **Treballadors:** professionals de TMB, personal directiu i comandaments, i representants socials.
- **Propietari/accionistes:** Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB).
- **Personal directiu i comandaments de TMB.**
- **Empreses del Grup:** Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA; Transports de Barcelona, SA; Projectes i Serveis de Mobilitat, SA i Transports Metropolitans de Barcelona, SL.

• Externs:

- **Clients:** públic en general, turistes, escolars, persones d'edat avançada, usuaris amb necessitats especials, etc.
- **Veïns, Associacions i col·lectius, Associacions veïnals:** ciutadania, veïns dels recintes i instal·lacions de TMB, Associacions de Jubilats de Metro i TB, Escoles, Instituts, Universitats, etc.
- **Administracions tutelars i reguladores:** Generalitat de Catalunya, Àrea Metropolitana de Barcelona, Autoritat del Transport Metropolità, Ajuntament de Barcelona, etc.



- **Fundacions i ONG:** Fundació TMB, Fundació ECOM, Fundació ONCE, etc.
- **Socis dins l'ATM:** Rodalies, Tramvia Metropolità, Autobusos de gestió directa de l'AMB, Altres Autobusos urbans, Resta d'autobusos del Sistema Integrat de l'ATM.
- **Altres serveis de transport:** Servei de Taxis, *Bicing* i serveis privats de transport.
- **Entitats bancàries i financeres.**
- **Empreses externes:** Proveïdors i serveis subcontractats.
- **Mitjans de Comunicació:** Professionals d'agències de premsa, Premsa, Televisions, ràdio i mitjans digitals i xarxes socials.
- **Entitats de Certificació i Acreditació.**
- **Associacions en l'àmbit del transport i altres:** TMB, a través de les seves societats, està associada a diferents entitats del sector o en altres associacions de diferents àmbits professionals i socials, entre les quals cal destacar els següents:
 - Unió Internacional del Transport Públic (UITP).
 - *Asociación de Transportes Públicos Urbanos y Metropolitanos (ATUC).*
 - *Asociación Latinoamericana de Metros y Subterráneos (ALAMYS).*
 - RAILGRUP.
 - GASNAM (Associació Ibèrica que fomenta l'ús del gas natural i del gas renovable en la modalitat terrestre).
 - *International Rail Quality Board (IRQB).*
 - *European Tourism Association (ETOA).*
 - Barcelona Centre Logístic Catalunya (BCL).
 - *DEC: Asociación par el Desarrollo de la Experiencia de cliente (Customer Journey).*
 - *Asociación Española de usuarios de SAP (AUSAPE).*
 - *Asociación Española de Compliance (ASCOM)*
 - *Asociación Española de Profesionales de Compras, Contratación y Aprovisionamientos (AERCE).*
 - *Asociación de Grandes Consumidores de Energía eléctrica.*
 - *Asociación de Túneles y Obras Subterráneas (AETOS).*
 - *Asociación Española de Mantenimiento (AEM).*
 - *Asociación Española de Financieros de Empresa (ASSET).*

TMB està oberta al diàleg i la col·laboració amb tots els seus grups d'interès. De manera contínua, l'empresa demana la valoració dels seus usuaris sobre la seva activitat, a través de diverses enquestes i estudis. A més a més, a l'hora d'abordar projectes es parla amb les principals associacions i col·lectius implicats, per tal d'incorporar les seves necessitats i demandes.

Per tal de conèixer les necessitats i expectatives dels diversos públics, definits tenint en compte la relació que tenen amb la companyia, TMB manté, a més dels canals interns, diversos canals que permeten una comunicació bilateral i multilateral constant i fluïda com les xarxes socials, el web de TMB, l'App de TMB per a mòbils, el telèfon 010, els Punts TMB i JoTMBé.

1.2. Entorn Institucional

Les administracions públiques i els operadors que interactuen amb TMB són les institucions i les empreses amb responsabilitat en l'àmbit d'actuació de la regió metropolitana de Barcelona. La importància de les administracions públiques com a grup d'interès de TMB es deu al seu finançament, a la seva acció reguladora (normatives i legislació) i a la seva participació accionarial.



• L'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB)

L'AMB és la propietària de la totalitat de les accions de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA i de Transports de Barcelona, SA. Ocupa 636 km² i està conformada per 36 municipis on viuen més de 3,2 milions de persones. Té competències en els àmbits de territori, urbanisme i infraestructures d'interès metropolità, transport i mobilitat, medi ambient i sostenibilitat, desenvolupament econòmic i de cohesió social. Pel que fa al transport i mobilitat, es planifiquen i gestionen les xarxes d'autobusos i altres mitjans de transport públic, excepte els tramvies.

Les competències en transport i mobilitat, a més de la planificació i la gestió, són:

- El transport públic urbà col·lectiu de viatgers en superfície, llevat del sistema tramviari.
- Prestació dels serveis de metro i transport públic subterrani de viatgers.
- Ordenació del servei de taxi.
- Aprovació del Pla metropolità de mobilitat urbana. Definició de la xarxa viària bàsica metropolitana. Participació en la gestió del trànsit en aquesta xarxa, conjuntament amb la Generalitat.
- Ordenació i gestió del transport de viatgers amb finalitats culturals i turístiques, per delegació dels ajuntaments.
- Promoció del transport sostenible.

- Gestió de les rondes de Barcelona.

- **L'Autoritat del Transport Metropolità (ATM)**

L'ATM és un consorci interadministratiu de caràcter voluntari, creat el 1997, al qual es poden adherir totes les administracions titulars de serveis públics de transport col·lectiu, individualment o a través d'entitats que les agrupin i representin, que pertanyin a l'àmbit format per les comarques de l'Alt Penedès, l'Anoia, el Bages, el Baix Llobregat, el Barcelonès, el Berguedà, el Garraf, el Maresme, el Moianès, Osona, el Vallès Occidental i el Vallès Oriental. El Consorci està integrat per la Generalitat de Catalunya (51%) i per les administracions locals (49%): Ajuntament de Barcelona, Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) i Associació de Municipis per la Mobilitat i el Transport Urbà (AMTU). Cal destacar la presència de representants de l'Administració General de l'Estat en els òrgans de govern de l'ATM, en qualitat d'observadors.

L'ATM té com finalitat articular la cooperació entre les administracions públiques titulars dels serveis i de les infraestructures del transport públic col·lectiu de l'àrea de Barcelona que en formen part, així com la col·laboració amb aquelles altres que, com l'Administració General de l'Estat, hi estan compromeses financerament o són titulars de serveis propis o no traspassats. Entre les seves funcions hi ha la planificació de les infraestructures, la integració tarifària, els contractes programa amb els operadors del sistema, els convenis de finançament amb les Administracions consorciades i els convenis d'infraestructures.

2. Exposició sobre l'evolució del negoci

2.1. Passatgers transportats

Per tercer any consecutiu el conjunt dels mitjans de transport de TMB (xarxes de metro, bus i Barcelona Bus Turístic) han assolit un nou màxim històric de viatgers en transportar 627,3 milions d'usuaris l'any 2019. Aquesta xifra representa un augment de 12,4 milions més de passatgers, un 2% superior a la de l'any anterior. Cal tenir present que el volum de passatge hagués estat major de no haver-se produït 3 jornades de Vaga General (21 de febrer, 8 de març- vaga feminista- i 18 d'octubre), la vaga al servei de metro dels dies 25 a 28 de febrer, coincidint amb el *Mobile World Congress*, i cinc aturades de servei de metro en els mesos d'abril i maig (8 i 29 d'abril i els dies 10, 20 i 24 de maig).

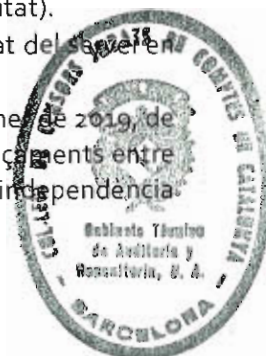
Aquest creixement de la demanda en el conjunt de TMB s'ha produït en major proporció a la xarxa de regular de bus (augment de 8,2 milions de viatgers) que en la xarxa de metro (increment de 4,4 milions d'usuaris). Per contra, hi hagut un descens de passatge en el Barcelona Bus Turístic, el qual s'ha produït exclusivament en el segon semestre de l'any.

Viatgers transportats a TMB (en milions)

(Xifres en milions)	2019	2018	Diferència	%
Total Ferrocarril Metropolità de Barcelona	411,95	407,51	4,43	1,1
Xarxa de Bus	211,10	202,91	8,19	4,0
Bus Turístic	4,30	4,55	-0,25	-5,5
Total Transports de Barcelona	215,40	207,47	7,93	3,8
Total TMB	627,34	614,98	12,36	2,0

L'augment de passatge a les xarxes de bus i metro cal atribuir-lo a diversos factors, entre els quals es poden destacar:

- **La conjuntura econòmica del país** que repercuteix en el mercat laboral i en la mobilitat general.
- **La important millora de l'oferta de bus:** la posada en servei de l'última fase de la Nova Xarxa de Bus l'any 2018, el Pla de Millora de Bus (octubre 2017 i novembre 2018) i el Pla de Participació de Bus (novembre 2018).
- **L'augment de l'oferta de metro:** l'any 2019 ha estat el primer any complet de funcionament de la Línia 10 Sud, la qual havia entrat en funcionament el 8 de setembre de 2018. A més a més, els anys 2017 i 2018 es va reforçar el servei d'algunes línies de metro per absorbir els increments de la demanda (Pla de Millora de la Qualitat).
- **Les actuacions i l'increment d'inversions** destinades a millorar la qualitat del servei en les xarxes de metro i bus.
- Un altre factor que ha influït també és la posada en marxa, des de l'1 de gener de 2019, de **la nova tarifa metropolitana** consistent en una tarifa plana per als desplaçaments entre els diferents municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) amb independència de la zona tarifària a la qual pertanyen.



2.2. Oferta de servei

L'any 2019 ha representat un augment de l'oferta a les xarxes de metro i bus de TMB tant en places-km ofertes com en cotxes-km útils recorreguts. A aquest creixement hi ha contribuït l'ampliació del servei de metro en els mesos de maig i desembre de 2018 (Pla de millora de l'oferta) i la posada en servei de la línia 10 Sud el 8 de setembre de 2018. A la xarxa regular de bus el servei es va reforçar al novembre de 2018 amb 44 autobusos més per la posada en marxa del Pla de Participació i la segona fase del Pla de Millora de la Qualitat. A més a més, durant l'estiu es va haver de reforçar el servei de bus a causa dels talls per obres a la línia 1 de Metro entre les estacions de Fondo i Clot als mesos de juliol i agost, destacant la posada en marxa de dues línies llançadores i el reforç de les línies V31, V33 i 62.

2.2.1. Cotxes-km útils

L'oferta, en termes de cotxes-km útils, de l'any 2019 ha estat de 95,1 milions a la xarxa de metro i de 43,5 milions a la d'autobusos, la qual cosa ha representat un increment sobre l'any anterior del 0,8% i del 5,7% respectivament. En el cas de Metro, el servei ha estat més afectat a causa de les vagues que hi va haver els mesos de febrer, abril i maig (juntament amb 3 jornades de Vaga General) i el tall parcial de la línia 1 a l'estiu entre les estacions de Clot i Fondo.

Xifres en milers	2019	2018	Diferència	%
Metro	95.100,50	94.356,34	744,16	0,8
TB	43.508,07	41.153,52	2.354,55	5,7

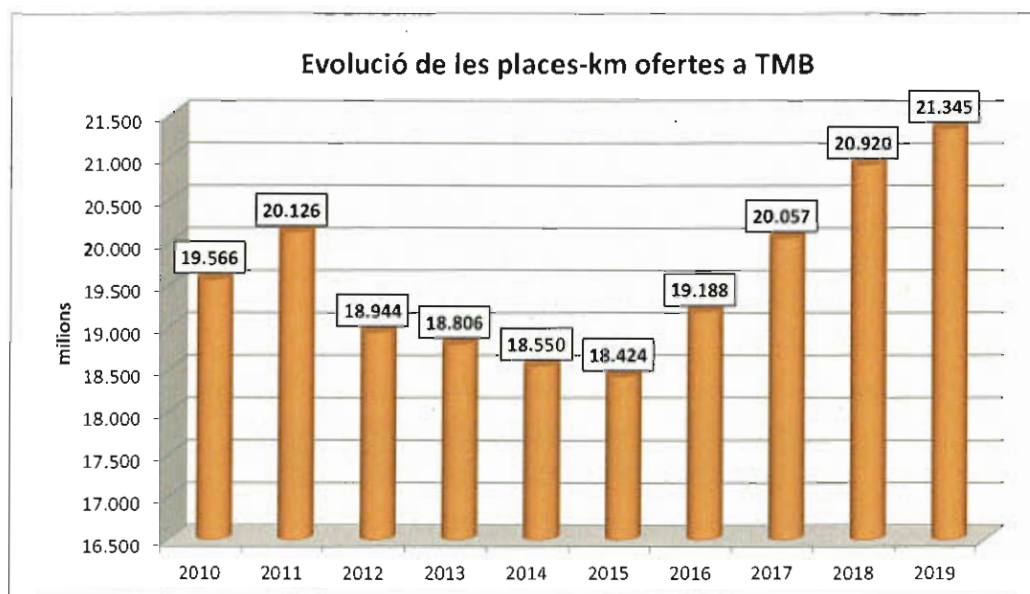
2.2.2. Places-km ofertes

En termes de places-km ofertes, l'oferta conjunta de TMB ha tingut un creixement del 2%, fins a situar-se en un total de 21.345 milions de places-km entre les dues xarxes, la xifra més alta dels últims anys.

Xifres en milions	2019	2018	Diferència	%
Metro	17.627,00	17.454,61	172,39	1,0
TB	3.718,10	3.465,42	252,68	7,3
TMB	21.345,09	20.920,03	425,07	2,0

En el gràfic següent s'observa l'evolució de les places-km ofertes al conjunt dels mitjans de TMB (sense incloure-hi el Telefèric de Montjuïc). A partir de l'any 2011 es va produir un descens com a conseqüència de les mesures introduïdes per racionalitzar l'oferta. En el cas d'autobusos, cal recordar que des de l'any 2012 es van posar en servei totes les fases de la Nova Xarxa de Bus el que va representar passar d'un model d'acumulació de línies a una xarxa integrada i més eficient, comprensible i útil. L'augment de les places-km dels anys 2016-2019 es deu principalment a la posada en marxa de la línia 9 Sud i 10 Sud de Metro, l'inici dels

respectius plans de millora de l'oferta de Metro i Bus l'any 2017, juntament amb el retorn del servei en festius de les línies de barri al setembre de 2016.



2.3. Novetats, millores i projectes

2.3.1. Ferrocarril Metropolità de Barcelona

Objectius de Millora Fonamental (OMF) de Metro 2019

Els Objectius de Millora Fonamental desenvolupats durant el 2019 es van determinar a partir del procés de reflexió estratègica que es produeix al darrer trimestre de 2018, en què es van avaluar els principals canvis, i el seu impacte en el desenvolupament de les línies estratègiques:

- Directrius d'ordre superior.
- Directrius dels nostres clients.
- Directrius dels nostres empleats.
- Canvis en el mercat.

Els objectius treballats al llarg de l'any es presenten en el quadre següent:

OBJECTIUS DE MILLORA FONAMENTAL 2019	
M1	Transformació digital L1
M2	Disponibilitat Circulació
M3	Nous Trèns
M4	Preparació nou Conveni Colectiu

El desenvolupament d'aquests objectius ha de permetre assolir els resultats estratègics definits en base als quatre grans blocs que dibuixen el camí a seguir: **eficiència, motivació, producte i comercial.**

Paral·lelament s'han fet actuacions en diferents àmbits com: l'àmbit d'operacions i millores de servei, accions de manteniment de les instal·lacions, sistemes elèctrics i electromecànics, actuacions en l'àmbit del manteniment i la neteja, en el material mòbil i actuacions al Funicular de Montjuïc i al Tramvia Blau, i en el Projecte T-Mobilitat, entre d'altres.

El desenvolupament d'aquests objectius i actuacions queda recollit àmpliament en l'Informe de Gestió 2019 de la societat Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA.

2.3.2. Transports de Barcelona

L'any 2019 en l'àmbit de la xarxa d'autobusos s'ha treballat en un conjunt de projectes que es detallen a continuació:

1. Eficiència i la millora mediambiental: Veure Estat d'Informació no financera.
2. Aposta per la tecnologia: Principals projectes tecnològics en curs:
 - Projecte *Mobileye*: prova de sensors als autobusos per incrementar la seguretat viària.
 - Model d'informació al Client de bus.
 - Pantalles d'informació dinàmica.
 - T-Mobilitat.
 - Implantació de PPS a l'operació de bus.

- Estimació de l'ocupació al Bus.
- Tecnologia *Beacons*: funcionalitat accessibilitat de les parades.
- 3. Projectes de coordinació de la programació i manteniment de la flota:
 - Creació de plans de Manteniment Preventiu. Noves incorporacions a la flota.
 - Inspeccions predictives i capacitat.
 - Formació Dual.
 - Campanyes en la flota.
 - Projectes de manteniment.
- 4. Projectes desenvolupats en l'àmbit d'infraestructures.

Tots aquests projectes i actuacions es desenvolupen àmpliament en l'Informe de Gestió 2019 de Transports de Barcelona, SA.

També en els respectius Informes de gestió 2019 de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA i Transports de Barcelona, SA es descriuen àmpliament les principals actuacions de l'exercici 2019 en l'àmbit de les àrees de suport i funcionals de TMB.

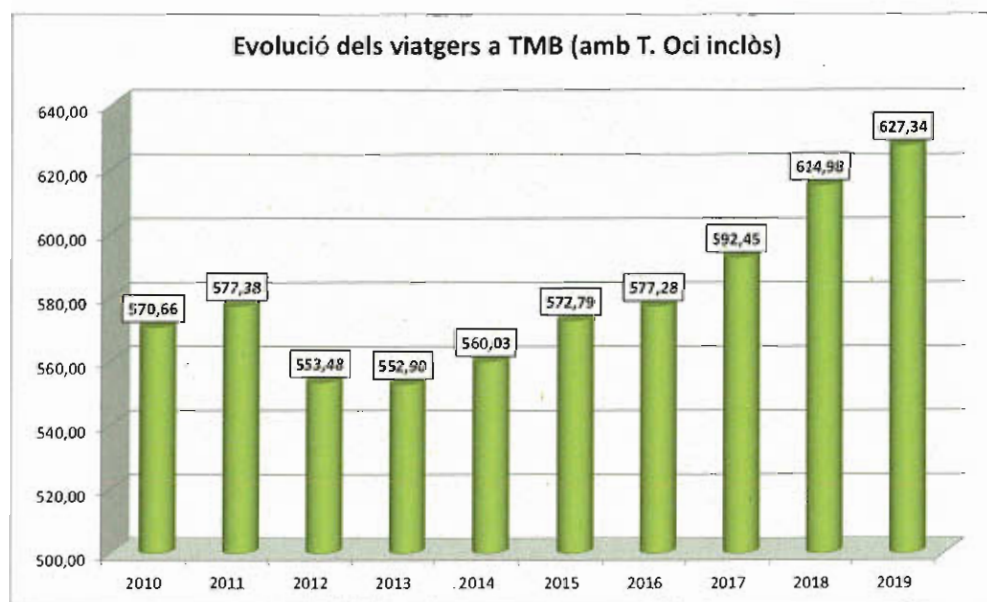


2.4. Esdeveniments de l'exercici

• NOU MÀXIM HISTÒRIC DE PASSATGE A TMB

Per tercer any consecutiu el conjunt de mitjans de transport de TMB han assolit **un nou rècord de viatgers** en transportar més de **627 milions d'usuaris** entre les xarxes de metro i línies regulars de bus i el Barcelona Bus Turístic. Aquesta xifra suposa haver transportat 12,4 milions més d'usuaris que l'any anterior, concretament un 2% més.

Aquest creixement de la demanda s'ha produït tant a TB, amb prop de 8 milions més d'usuaris, com a la xarxa de Metro, amb 4,4 milions més de viatgers que l'any anterior.



En el gràfic s'observa un increment continuat de viatgers a partir de l'any 2013 fins al darrer exercici, coincidint amb la millora de l'activitat econòmica dels darrer anys i l'augment de l'oferta a les xarxes de metro i bus, juntament amb les inversions realitzades per millorar el servei en actuacions de gran manteniment en la infraestructura de via, rehabilitació d'estacions, renovació de la flota d'autobusos, la millora de la informació als clients i l'actualització de sistemes tecnològics.

• POSADA EN SERVEI DE DUES NOVES ESTACIONS A LA LÍNIA 10 SUD

El dia **2 de març de 2019** es va posar en servei l'estació de **Provençana** (dins del municipi de L'Hospitalet) a la línia 10 Sud. Situada a una profunditat de 40 metres, és accessible mitjançant escales mecàniques i fixes i ascensors, i les seves andanes, dotades de portes automàtiques, estan superposades i integrades en el túnel en dos nivells, un per a cada sentit de la circulació, com és habitual a les línies 9 i 10.

Per altra banda, el **23 de novembre de 2019** es va inaugurar, també a la línia 10 Sud, la nova estació de **Ciutat de la Justícia** en el municipi de L'Hospitalet, entre les estacions de Provençana i Foneria. Situada a una profunditat de més de 40 metres, és accessible mitjançant escales fixes i mecàniques (del carrer al vestíbul) i sis ascensors de gran capacitat (del vestíbul a la preandana), a més de dos ascensors reservats a persones amb mobilitat

reduïda. Les dues andanes, dotades de portes automàtiques, estan superposades i integrades en el túnel en dos nivells, un per a cada sentit de la circulació.

• ADQUISICIÓ DE NOUS TRENS PER A LA XARXA DE METRO

Durant l'any s'ha treballat en:

1. **El seguiment del subministrament de 12 trens de la sèrie 9000** que està en la situació següent:
 - Recepció de dos trens van arribar a les instal·lacions de TMB, un al mes de desembre de 2019 i l'altre al gener de 2020. Es troben en fase de proves finals per a la seva recepció durant el mesos de gener i febrer de 2020.
 - Seguiment de la construcció dels 10 trens restants de les sèries 5000 i 6000 per a les línies L1, L3 i L5: Els trens estan en fase de producció i està prevista la seva arribada i posada en servei al primer semestre de 2020 els trens de la s/5000 (4 trens per a Línia 5 i 2 trens per a Línia 3), i al segon semestre de l'any 2020 els 4 trens de la s/6000 per a la Línia 1.
2. **La licitació per al subministrament de 42 trens per a la substitució dels trens de les sèries 3000 (18 trens) i 4000 (24 trens) de les línies L3 i L1:** Es va fer licitació pública resultant adjudicatària l'empresa Alstom. Es va signar el contracte a l'octubre del 2019 i el projecte es troba en fase de disseny. L'entrega prevista dels trens serà entre el mes d'abril de 2021 i el mes de juny de 2022 i a la vegada, se substituiran 42 trens antics amb l'obligació de desamiantament. A nivell tècnic, els nous trens (sèrie 7000 i sèrie 8000) estaran preparats perquè la conducció pugui ser amb grau d'automatització GOA 4.

En la valoració de les ofertes s'han considerat com a aspectes clau: la fiabilitat, la disponibilitat, el manteniment i la sostenibilitat ambiental del material rodant. El cost del cicle de vida ha estat un paràmetre ponderant per a l'elecció final. Les qüestions relatives a l'accessibilitat universal, la seguretat ferroviària i la protecció civil han estat rellevants en la fase d'oferta i seran de gran importància durant la realització del projecte. Els sistemes d'informació al passatge seran d'última generació i el trens disposaran de sistemes de monitorització en tots els equips crítics que permetran desenvolupar un manteniment basat en fiabilitat (CBM).

L'adquisició dels 12 nous trens ha de permetre implementar les polítiques de millora d'oferta en hora punta.

• POSADA EN MARXA DEL SERVEI DE BUS A LA DEMANDA EN TORRE BARÓ (EL MEU BUS)

El servei de Bus a la Demanda, al districte de Nou Barris, ja ha complert un any de funcionament, ja que el va posar en marxa el 21 de gener de 2019 l'Ajuntament de Barcelona i Transports Metropolitans de Barcelona (TMB), en el marc del Pla de Barris de la Zona Nord, com a solució innovadora i pionera que resol les necessitats de mobilitat dels veïns/es i millora la connexió entre la part alta i baixa del barri. La prova pilot es prolongarà fins al 2020. Un cop acabat aquest període, se n'analitzaran els resultats per estudiar la implantació definitiva del servei i l'ampliació a altres punts de la ciutat.

Mitjançant aquest servei qualsevol persona pot desplaçar-se d'un punt a un altre de Torre Baró i accedir a la resta de la xarxa de transport públic amb els abonaments de tarifa integrada. Només han de registrar-se i seguir les indicacions.



El recorregut del bus a la demanda es basa en un sistema intel·ligent que encaixa les sol·licituds de desplaçament rebudes amb antelació. Hi ha 28 parades fixes per escollir el lloc de pujada, l'hora (dins de l'horari establert, de 7 a 20.30h els feiners, de 8 a 20.30h els dissabtes i de 9 a 20.30h els festius) i el punt de baixada, per a un sol dia o bé de manera periòdica. Les peticions es poden realitzar a través d'un telèfon gratuït o de l'aplicació *elMeuBus*, que es pot descarregar de franc a les botigues virtuals d'*Apple* i *Android*.

La satisfacció global del servei és de 4,6 sobre 5 punts, amb una mitjana de 190 validacions en dia feiner. El gruix de desplaçaments s'han realitzat entre la part alta i la part baixa de Torre Baró, un barri que es caracteritza per una complicada orografia. Les parades més sol·licitades en origen són la de Vallcivera (19,56%) i Argençola-Llicià (10,09%), mentre que els destins més freqüents són l'Estació de RENFE (11,18%) i Castellví-Llicià (11,14%). La majoria de trajectes han servit al passatger per desplaçar-se a equipaments i serveis del barri de primera necessitat, com ara escoles, el Centre d'Atenció Primària i comerços, i per fer transbordaments a altres transports públics que connecten la zona amb la resta de la ciutat i l'àrea metropolitana.

• PLA DE RENOVACIÓ DE LA FLOTA CORRESPONENT A L'ANY 2019

El repte per millorar la qualitat del medi ambient i aconseguir unes ciutats més saludables es plasma en el Pla de Renovació de la Flota de Bus per al període 2019-2021, acordat amb l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM), que suposa una inversió de 113,8 milions d'euros i l'adquisició de 266 vehicles. A aquesta inversió, s'ha de sumar l'execució de les obres i infraestructures necessàries perquè els vehicles elèctrics siguin operatius, que representen 19,7 milions d'euros més. En total 133,5 milions.

Aquesta modernització del parc d'autobusos es finança a través d'un crèdit de fins a 73,5 milions d'euros del Banc Europeu d'Inversions (BEI), aproximadament el 50% de la inversió total.

Al 2019 s'han posat en servei tots els vehicles comprats durant el 2018 que encara no estaven operatius i, pel que fa a la **comanda per a la renovació de la flota corresponent al 2019**, consta de tres lots que **sumen 105 autobusos híbrids i de gas natural comprimit**:

- **49 vehicles estàndard (12 metres) amb motor de GNC d'última generació** que estan destinats a substituir altres autobusos amb motor de GNC del 2002 i del 2005: Fabricant MAN, model *Lion's City*.
- **30 estàndards híbrids (12 metres)** que estan destinats a substituir altres vehicles amb motor dièsel de l'any 2001 i 2002: Fabricant MAN, model *New Lion's City*.
- **26 articulats amb motor de GNC d'última generació (18 metres)** que estan destinats a substituir autobusos de GNC dels anys 2005 i 2006: Fabricant MAN, model *Lion's City G*.

Tots tres lots han estat adjudicats a MAN Truck & Bus Iberia, SAU, per un import global de 34,7 milions d'euros més l'IVA. La comanda va destinada a substituir 75 vehicles estàndard i 30 d'articulats amb motor dièsel i de gas de primera generació.

La comanda busca també una elevació de la qualitat ambiental del material mòbil, ja que 30 dels nous vehicles seran híbrids (combinació de motor tèrmic i elèctric) que substituiran cotxes amb motor dièsel de 14 anys d'antiguitat amb l'avantatge d'uns consums i emissions inferiors.

Els tallers de l'empresa carrossera Burillo, de Logronyo, estan completant el muntatge del primer dels 30 autobusos híbrids de longitud estàndard del fabricant MAN. Aquestes 30

unitats corresponen al model *Lion's City C*, la nova generació d'aquest model d'autobusos urbans. De l'anterior versió, també estàndards de propulsió híbrida, TMB en té 51 unitats.

Els nous *Lion's City*, portaran propulsors dièsel MAN de 206 kW Euro 6 combinats amb sistemes *mild hybrid* de motor elèctric en paral·lel i *start-stop*. Pel baix nivell d'emissions s'acreditaran amb la qualificació ambiental Eco. Portaran l'última tecnologia en seguretat, inclòs l'assistent de conducció *Mobileye*.

▪ Aposta pels vehicles elèctrics

A més a més, durant el 2019 s'ha llençat el procés de compra de 23 articulats, que serviran les línies d'altres prestacions de la xarxa de bus, i 6 minibusos tots ells amb motor elèctric pur, que serviran línies de Bus del Barri. Aquests vehicles d'emissió zero, que corresponen al subministrament de 2020, milloraran la qualitat de l'aire i substituiran vehicles que arriben al final de la seva vida útil.

Pel que fa als 6 minibusos, la licitació va quedar deserta donat que no hi havia cap vehicle que complís els requisits exigits. Els vehicles articulats, que seran híbrids, es fabricaran durant l'any 2020 i es començaran a lliurar entre finals de 2020 i principis de 2021.

L'increment d'inversió en material mòbil s'orienta no sols a reduir l'edat i la fiabilitat dels vehicles de transport, sinó també a reduir-ne l'impacte ambiental. El consum energètic de combustible d'un autobús híbrid, i per tant també les emissions de CO₂, són de mitjana un 30% més baixes que les d'un cotxe dièsel equivalent, i arriben al 45% en certs models. En el cas d'un autobús elèctric, la reducció és del 100%. La tracció elèctrica també disminueix el soroll, les vibracions i millora la tracció del vehicle, la qual cosa redunda en una clara millora de confortabilitat.

La flota d'autobusos de TMB ja va experimentar una primera reconversió ambiental entre els anys 2011 i 2014, i això fa que actualment no doni servei amb vehicles de categoria ambiental inferior a Euro 3. Per aconseguir-ho, es van transformar en híbrids 70 autobusos dièsel i 23 autobusos amb motor de GNC. A més, 425 autobusos dièsel van ser equipats amb filtres que retenen els òxids de nitrogen i les partícules fines, els dos contaminants de més impacte en el medi local i la salut de les persones.

• 2019: PRIMER ANY D'IMPLANTACIÓ COMPLETA DE LA NOVA XARXA DE BUS

Les 28 línies de la nova xarxa de bus (17 de verticals, 8 d'horitzontals i 3 de diagonals) transporten el 60% dels usuaris d'autobús, cobreixen el 95% del territori de la ciutat i es poden combinar mitjançant 125 àrees d'intercanvi. Amb prestacions semblants hi ha deu línies convencionals, que transporten un altre 20% del passatge (les línies 7, 33, 47, 34, 27, 24, 54, 6, 22 i 70). Així, el 80% dels usuaris viatgen amb freqüències de 8 minuts o menys.

Atesa la complexitat de la implantació de la nova xarxa i el canvi que suposa en els costums de la mobilitat, es va decidir portar-la a terme en diferents fases, amb la voluntat d'avaluar i millorar els diferents elements i aspectes que podia presentar el seu desenvolupament així com d'anar consolidant la gestió del canvi a la ciutat. Abans i després de la implantació de cada fase es va realitzar una campanya d'informació per facilitar l'adaptació als canvis.

Les principals millores de la NXB han estat:

- Facilitat d'ús: la NXB permet un ús més intuïtiu i una comprensió més senzilla, ja que les noves línies segueixen els itineraris més directes i rectes possibles, més fàcils d'entendre i d'utilitzar.

- Millor interval de pas: entre les 7:00 i 21:00 hores, en dies feiners, intervals de pas de com a màxim 8 minuts.
- Connectivitat i millor intermodalitat: perquè millora la connexió amb les altres línies de bus i amb els altres transports públics (Metro, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, Tram, etc).
- Millora de la informació: es van senyalitzar les àrees d'intercanvi i s'ha evolucionat amb la informació dinàmica tant a les parades com als autobusos, alhora que s'ha avançat amb la informació que es proporciona a través de l'App de TMB. També s'ha millorat l'eina d'assistència al viatge per a persones invidents o amb visibilitat reduïda.

• **EL WEB DE TMB VA INCORPORAR LA COMPRA EN LÍNIA DE TÍTOLS DE TRANSPORT**

Des dels últims mesos de l'any el web corporatiu de TMB permet la compra en línia dels títols de transport més utilitzats a les xarxes de metro i autobusos. Aquesta funcionalitat, reservada als membres registrats de JoTMBé, fins ara només estava disponible a través del telèfon mòbil amb TMB App. La compra de bitllets de transport en línia es fa per un procediment molt senzill des de l'apartat de tarifes del web, mitjançant un buscador o bé clicant els botons que s'han afegit sota les imatges de cada títol. El següent pas és la identificació com a membre del JoTMBé, o bé l'alta com a nou membre, que és gratuïta i dona accés a un gran ventall d'avantatges i recompenses. Després del pagament, que es fa amb targeta de crèdit o dèbit, el sistema genera un codi que és el que s'ha d'introduir a la màquina distribuïdora de qualsevol estació de metro per imprimir el títol de transport adquirit.

Amb el sistema de bitlletatge actual, la compra en línia aporta sobretot beneficis d'agilitat, organització familiar i control de despeses. Per exemple, és possible comprar la targeta des de casa i reenviar el codi de recollida a una altra persona, que no necessitarà portar diners a sobre. Permet consultar l'historial de compres, repetir l'operació o cancel·lar-la en cas d'error. També se simplifica la generació i descàrrega de factures dels bitllets comprats. Els membres de JoTMBé obtenen punts per cada operació que serveixen per accedir a recompenses.

3. Exposició sobre la situació de la societat

3.1. Principals dades de la xarxa de Metro i Bus

3.1.1. Dades de la xarxa de Metro

Les principals dades de la xarxa de Metro, a 31 de desembre de 2019, són les que es detallen en el quadre següent:

Línia	km	Nombre d'estacions	Trens programats en Hora Punta	Interval de pas en Hora Punta	Velocitat comercial (km/h)
1	20,2	30	31	3'14"	26,6
2	12,8	18	20	3'15"	26,8
3	17,8	26	26	3'23"	26,5
4	16,5	22	20	3'51"	28,4
5	18,6	26	33	2'44"	26,7
L9/L10 Nord	10,4	12	6 i 4	3'02"	30,6 / 32,7
L9/L10 Sud	22,1	19	9 i 4	2'06" i 5'15" (asimètric)	37,7 / 29,1
11	2,3	5	2	7'30"	24
Funicular	0,7	2	2	10'00"	18
Total xarxa	121,4	160	157		

La Línia 11 té 3 trens de 2 cotxes i la resta de línies tenen trens quintuples
Funicular: 2 trens de 3 cotxes
L9/L10 Nord: L'interval de 3'02" (simètric) correspon al tram comú de L9 Nord i L10, en els trams individuals és de 6'04"
L9/L10 Sud: L'interval en el tram comú és 2'06" i 5'15" (asimètric) i de 7'21" en els trams individuals

De les 160 estacions de la xarxa, inclòs el Funicular de Montjuïc, n'hi ha 112 de senzilles, 18 amb una correspondència i 4 amb dues correspondències.

Amb la incorporació, al mes de desembre, d'un tren nou de la sèrie 9000 de tercera generació a la L4 (el primer dels 12 trens comprats al 2018 per ampliar la flota) el parc mòbil de Metro (sense Funicular de Montjuïc), a 31 de desembre de 2019, estava format per 169 trens quintuples i 3 trens dobles. Això representa un total de 851 cotxes, dels quals 682 són motors i 169 remolcs, tal i com es desglossen per sèries en el quadre següent:

	Motors	Remolcs	Total Cotxes	TOTAL TRENS
Sèrie 2000	24	6	30	6
Sèrie 2100	60	15	75	15
Sèrie 3000	72	18	90	18
Sèrie 4000	96	24	120	24
Sèrie 5000	156	39	195	39
Sèrie 6000	40	10	50	10
Sèrie 9000	228	57	285	57
Sèrie 500 (*)	6	0	6	3
Total cotxes	682	169	851	169
(*) Els trens de la sèrie 500 són dobles				3
				quintuples dobles



Per altra banda, el Funicular de Montjuïc compta amb una flota de 2 unitats de 3 cotxes cadascuna.

3.1.2. Dades de la xarxa de Bus

DADES DE LA XARXA A 31 DE DESEMBRE DE 2019	
	TOTAL
Nombre de línies (a)	102
Longitud de la xarxa (a)	835,06
Nombre de parades (a):	2.600
	<i>amb marquesina:</i> 1.421
	<i>amb pal de parada:</i> 1.179
Quilòmetres de carril bus	211,72

DADES DE LA FLOTA A 31 DE DESEMBRE DE 2019	
	Núm vehicles
Autobusos Estàndards:	633
<i>Propulsats amb gasoli:</i>	203
<i>Propulsats amb GNC:</i>	246
<i>Híbrids amb motor dièsel i elèctric:</i>	169
<i>Híbrids amb motor de GNC i elèctric:</i>	13
<i>Propulsats únicament amb motor elèctric</i>	2
Autobusos Articulats:	364
<i>Propulsats amb gasoli:</i>	94
<i>Propulsats amb GNC:</i>	130
<i>Híbrids amb motor dièsel i elèctric:</i>	133
<i>Propulsats únicament amb motor elèctric</i>	7
Autobusos de 2 pisos :	77
<i>Propulsats amb gasoli:</i>	64
<i>Híbrids amb motor dièsel i elèctric:</i>	13
Minibusos (propulsats amb gasoil):	60
Midibusos:	20
<i>Propulsats amb gasoli:</i>	4
<i>Híbrids amb motor dièsel i elèctric:</i>	16
Autobusos Biarticulats (híbrids amb motor dièsel i elèctric)	3
TOTAL FLOTA	1.157

RESUM FLOTA PER TIPUS DE COMBUSTIBLE:	
Autobusos propulsats amb gasoli:	425
Autobusos propulsats amb GNC:	376
Autobusos híbrids:	347
<i>híbrids motor dièsel i elèctric</i>	334
<i>híbrids motor de GNC i elèctric</i>	13
<i>Autobusos propulsats amb motor elèctric</i>	9
TOTAL FLOTA	1.157
Nombre d'autobusos adaptats a PMR	1.157
Nombre d'autobusos equipats amb aire condicionat	1.157
Flota necessària per al servei (feiner en hora punta oferta d'hivern) (b)	903

NOTES:

(a) No inclou les línies especials de Bus Turístic ni el Tramvia Blau ni tampoc les línies 80, 81, 82 i 83 contractades a Sagalés.

(b) La diferència entre el total de vehicles i la flota necessària per al servei (que no inclou les línies del Bus Turístic) obeeix al parc operatiu en reserva i a la flota en revisió, ITV, etc.

3.2. Compte de Pèrdues i Guanys del Grup Consolidat de TMB

L'any 2018 es va posar en marxa el tram de la Línia 10 Sud de Metro i va continuar l'aplicació del Pla de Millora de l'oferta de Metro, iniciat l'any 2017. L'any 2019 ha estat el primer any sencer de funcionament d'aquesta línia 10 Sud i s'hi han posat en servei dues estacions més a (Provençana i Ciutat de la Justícia). Així mateix, a l'estiu hi ha hagut talls de servei per obres de millora en trams de les línies 2 i 5 de Metro, sent especialment significatiu el de la línia 1 (juliol i agost) que va obligar a posar un important dispositiu de reforç de bus. Un altre fet a destacar són els recursos importants que s'estan destinant per gestionar l'eliminació de l'amiant en tot l'àmbit de Metro.

En el cas de la xarxa de superfície, l'any 2018 va destacar per la finalització de la implantació de la Nova Xarxa de Bus i la incorporació al servei els dies feiners de 44 autobusos més de la segona fase del Pla de Millora del servei i del Pla de Participació durant el mes de novembre de 2018, els quals es van sumar als 22 que s'havien incorporat al servei l'octubre de 2017. En conseqüència, l'any 2019 ha estat el primer any sencer de funcionament d'aquest notable increment de servei de bus.

Per altra banda, aquest darrer exercici s'ha caracteritzat perquè TMB ha batut per tercer any consecutiu un nou rècord històric de viatgers, havent transportat 627,4 milions d'usuaris, malgrat els tres dies de Vaga General i les vagues que hi hagut en el servei de metro.

Aquests fets han tingut la seva repercussió en el Compte de Pèrdues i Guanys de l'exercici, que tot seguit es passa a comentar.

- **Ingressos de l'exercici:**

El total d'ingressos del grup consolidat de TMB (sense incloure les subvencions al servei) ha crescut en 5,5 milions d'euros (un 1,2%) respecte l'any anterior. Això s'ha degut a un increment dels ingressos per vendes de 2,9 milions d'euros (un 0,7%), gràcies sobretot al creixement de passatge que s'ha produït en el conjunt dels mitjans de TMB ja que al 2019 no hi ha hagut increment de tarifes. També han augmentat els ingressos accessoris en 2,4 milions d'euros (un 8,2%) i les subvencions especials han crescut en 145 milers d'euros (un 1,5%). Els ingressos accessoris inclouen un import de 2,7 milions d'euros corresponents a ingressos per pensions, que tenen un efecte neutre al compte de resultats, per estar comptabilitzat el mateix import a la partida despeses de personal; per tant, la resta d'ingressos accessoris ha augmentat en 0,5 milions d'euros (1,9%). Les partides d'ingressos accessoris (sense incloure-hi els ingressos per pensions) que han crescut més han estat: els cànons de publicitat, els ingressos de cooperació exterior, els procedents de penalitzacions a proveïdors, els dels serveis especials de línies llançadores i els derivats de les vendes de ferralla i material de rebuig.

Per altra banda, les Subvencions al servei han crescut en 25,6 milions d'euros (un 6,3%) principalment pels augments d'oferta derivats dels Plans de Millora i de Participació del servei de Bus i el tram de la línia 10 Sud de Metro, juntament amb les dues noves estacions de Provençana i Ciutat de la Justícia incorporades al servei durant el 2019.



- **Despeses d'explotació:**

L'augment de l'oferta a les dues xarxes també explica l'increment de les despeses d'explotació abans d'amortitzacions, les quals han crescut un 4,4% respecte l'any anterior (un 3,5% si s'exclouen els cànon de la L9/10 i el rènting dels trens).

Les partides que més han incrementat han estat: les despeses de Personal, que augmenten en 26,6 milions d'euros (6,5%), i els Serveis Exteriors, que incrementen en 17,8 milions d'euros (5,9%). Dins d'aquests últims, a més a més dels cànon de la L9/10, que creixen en 15,0 milions d'euros, les partides que més han augmentat han estat les següents: la reparació i conservació d'edificis i altres construccions, les de reparació i manteniment de maquinària, instal·lacions tècniques i utilitatge, les despeses de seguretat i vigilància, les d'assistència tècnica i les de treballs d'informàtica, entre d'altres.

L'increment de la plantilla d'operació de metro i de de bus a causa de la major oferta i la necessitat de donar resposta, des de les àrees de suport, a les necessitats derivades de processos de digitalització, el projecte de la T-Mobilitat, la gestió de l'amiant a Metro, etc, expliquen principalment l'augment de les despeses de personal en un 6,5%.

Per altra banda, destaca la disminució de les despeses d'Aprovisionaments en prop de 2 milions d'euros i el descens en 614 milers d'euros de les despeses de Carburant i Energia tot i el major nombre de cotxes-km recorreguts. En el cas de Bus, han incrementat les despeses de carburant i electricitat, mentre que en el cas de Metro han disminuït degut a un menor consum total d'energia i al descens del preu mitjà del kWh en el 2019.

Les variacions de les provisions han disminuït 460 milers d'euros i dins dels Altres Resultats hi ha 6,8 milions d'euros procedents de la devolució d'ingressos indeguts d'anys anteriors de l'impost sobre les vendes de minoristes de determinats hidrocarburs (IVMDH).

- **Altres despeses:**

L'amortització neta (després de subvencions en capital traspassades a l'exercici) ha disminuït en 5,1 milions d'euros respecte l'any anterior (-9,7%) pel major import de subvencions en capital respecte l'any 2018, i les despeses financeres s'han reduït en 151 milers d'euros (-0,6%) respecte l'any anterior.

Finalment, el Resultat del Grup Consolidat de TMB, després de l'impost sobre societats, ha estat de 6,5 milions d'euros, el que representa un increment d'1,5 milions d'euros respecte l'any anterior.

COMPTE DE PÈRDUES I GUANYS CONSOLIDAT GRUP TRANSPORTS METROPOLITANS DE BARCELONA (en milers d'euros)				
	Any 2019	Any 2018	Diferència	% Dif.
A) OPERACIONS CONTINUADES:				
INGRESSOS				
Vendes	422.471	419.532	2.939	0,7
Accessoris a l'explotació	31.296	28.929	2.367	8,2
Subvencions especials	9.677	9.532	145	1,5
Subvencions al Servei	430.668	405.056	25.612	6,3
TOTAL INGRESSOS	894.111	863.049	31.062	3,6
DESPESES D'EXPLOTACIÓ				
Aprovisionaments	21.571	23.545	-1.974	-8,4
Electricitat/Carburants	49.259	49.872	-614	-1,2
Personal	434.587	408.026	26.561	6,5
Serveis Exteriors	316.662	298.903	17.759	5,9
Tributs	812	779	33	4,3
Variacions de les provisions	127	588	-460	-78,3
Deteriorament i Resultats per vendes d'immobilitzat	-24	-200	176	-87,9
Altres resultats	-6.958	-9	-6.949	
TOTAL DESPESES ABANS D' AMORTITZACIONS	816.035	781.503	34.532	4,4
Amortitzacions	67.993	67.016	977	1,5
Subvencions en capital imputades a pèrdues i guany	-21.061	-15.025	-6.036	40,2
AMORTITZACIÓ NETA	46.932	51.991	-5.059	-9,7
TOTAL DESPESES D'EXPLOTACIÓ	862.967	833.494	29.473	3,5
DESPESES FINANCERES				
Desp. Financeres per sanejament CP	24.195	25.391	-1.197	-4,7
Resultat financer estructural	1.149	103	1.046	
TOTAL RESULTAT FINANCER	25.344	25.495	-151	-0,6
Participació en Benefici societats posades en equivalència	800	1.000	-200	-20,0
RESULTAT TOTAL ABANS D'IMPOSTOS	6.600	5.060	1.540	30,4
Impost sobre societats	-134	-127	-7	5,2
RESULTAT CONSOLIDAT DE L'EXERCICI PROCEDENT D'OPERACIONS CONTINUADES (Després d'impost s/ Beneficis)	6.466	4.933	1.533	31,1
B) OPERACIONS INTERROMPUDES				
RESULTAT CONSOLIDAT DE L'EXERCICI PROCEDENT D'OPERACIONS INTERROMPUDES (Després d'impost s/ Beneficis)	0	0	0	
RESULTAT DE L'EXERCICI	6.466	4.933	1.533	31,1

Nota: Dins dels serveis exteriors s'inclouen en concepte de rènting de trens 70.454 milers d'€ de l'any 2019 i 72.149 milers d'€ de l'any 2018. També l'any 2019 hi han inclosos 118.474 milers d'€ de cànon de la L9/L10 Nord i L9/10 Sud i, pel mateix concepte, 103.449 milers d'€ a l'any 2018.



3.3. Balanç de situació a 31 de desembre

BALANÇ DE SITUACIÓ CONSOLIDAT DEL GRUP TMB			
(En milers d'euros)	Any 2019	Any 2018	Diferència
ACTIU			
ACTIU NO CORRENT	1.277.308	1.185.936	91.373
Immobilitzat intangible	16.685	16.547	138
Immobilitzat material	700.927	610.993	89.934
Inversions immobiliàries	0	0	0
Inversions en empreses del Grup i associades a llarg termini	2.763	2.963	-200
Inversions financeres a llarg termini	556.933	555.433	1.501
ACTIU CORRENT	283.082	215.226	67.856
Existències	13.493	11.592	1.902
Deutors comercials i altres comptes a cobrar	183.946	120.538	63.407
Inversions financeres a curt termini	3.321	3.185	136
Periodificacions a curt termini	201	1.506	-1.305
Efectiu i altres actius líquids equivalents	82.121	78.405	3.716
TOTAL ACTIU	1.560.390	1.401.161	159.229
PATRIMONI NET I PASSIU			
PATRIMONI NET	562.339	477.097	85.242
Fons propis:	312.694	306.228	6.466
Capital escriturat	18.642	18.642	0
Reserves	287.586	282.654	4.933
Resultats de l'exercici	6.466	4.933	1.533
Ajustaments per canvi de valor	-49.051	-37.070	-11.981
Subvencions, donacions i llegats rebuts	298.696	207.939	90.757
PASSIU NO CORRENT	698.336	678.272	20.065
Provisions a llarg termini	8.400	0	8.400
Deutes a llarg termini	689.936	678.272	11.665
PASSIU CORRENT	299.715	245.793	53.922
Provisions a curt termini	15.559	11.996	3.563
Deutes a curt termini	120.666	88.850	31.816
Creditors comercials i altres comptes a pagar	145.030	127.513	17.518
Periodificacions a curt termini	18.459	17.435	1.025
TOTAL PASSIU	1.560.390	1.401.161	159.229

- Accions Pròpies:

La societat no té accions pròpies. Durant l'any no s'han produït transaccions amb accions pròpies.

- Terminis de pagaments a proveïdors:

El termini mitjà de pagament a proveïdors a Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA ha estat de 44 dies l'any 2019, a Transports de Barcelona, SA ha estat de 28 dies, a Projectes i Serveis de Mobilitat, SA ha estat de 30 dies i a la societat TMB, SL de 30 dies.

Totes les societats en els últims temps estan adaptant els terminis de pagament a proveïdors amb l'objectiu d'acostar-los al període mitjà de pagament, per sota del màxim establert en la normativa de morositat.

4. Esdeveniments importants després del tancament de l'exercici

Després del tancament de l'exercici, a excepció de la situació d'emergència per la pandèmia per coronavirus, no s'ha produït cap esdeveniment remarcable que no estigués contemplat dins dels plans econòmics i operacionals previstos per a l'any 2020.

Tanmateix, l'1 de gener de 2020, van entrar en vigor **les tarifes del sistema integrat per a l'any 2020** aprovades pel consell d'administració de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) el 12 de desembre passat, les quals són aplicables als serveis regulars de Transports Metropolitans de Barcelona (TMB). Les noves tarifes han representat canvis en la gamma de títols integrats com la nova **T-usual**, l'abonament per a viatges il·limitats durant 30 dies, que substitueix la T-Mes amb un preu un 25% inferior: 40 euros per a una zona (que són 32 o 20 per a les famílies monoparentals i nombroses).

Altres novetats han estat: **la T-casual, la T-grup i la T-familiar (a partir de l'1 de març)**. Deixen d'existir la T-10, la T-50/30, la T-70/30, la T-Mes i la T-trimestre en totes les variants. Ha baixat un 25% el preu de la T-jove i s'ha suprimit el cost inicial d'emissió de la targeta T-16. S'han actualitzat els preus de la T-dia, T-aire, el bitllet senzill i el bitllet aeroport. Per altra banda, s'ha mantingut el preu de l'abonament mensual (ara T-usual) bonificat per a persones en situació d'atur.

Quant a la targeta multiviatge T-4 de tarifa reduïda per a pensionistes, l'AMB va decidir mantenir-ne el preu de 4 euros.

El nou esquema tarifari per a l'any 2020 té per objectius simplificar la gamma de títols, afavorir els usuaris habituals i captar-ne de nous amb vista a reduir emissions contaminants associades a la mobilitat privada.

TMB ha col·laborat en la difusió de la campanya de l'ATM per promoure el coneixement dels nous títols, a través dels seus canals habituals, a través del web i les xarxes socials corporatives, al MouTV, en missatges de megafonia i també en fullets.

També l'1 de gener de 2020 **la zona de baixes emissions (ZBE) Rondes Barcelona** ha entrat en vigor de forma permanent, quasi tres anys després de l'acord polític per a la millora de la qualitat de l'aire signat per la Generalitat, l'Ajuntament de Barcelona i l'Àrea Metropolitana de Barcelona. L'objectiu de la mesura era reduir en 5 anys un 10% de les emissions vinculades al trànsit a la conurbació de Barcelona, per assolir fins al 30% en 15 anys.

L'any 2017 la ZBE Rondes BCN es va definir com un àmbit de restricció temporal de trànsit i reforçament del transport públic els dies d'episodis ambientals per alta contaminació de diòxid de nitrogen (NO₂), un cas que no s'ha arribat a produir mai des de llavors. No obstant això, les administracions i autoritats responsables del transport públic que conformen l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) han preparat la xarxa i el sistema, de comú acord amb els operadors, per incrementar progressivament l'oferta davant l'augment de demanda derivat de l'important canvi de model de mobilitat que introdueix la ZBE.

S'estima que la ZBE Rondes Barcelona derivarà cap al sistema de transport públic prop de 170.000 desplaçaments diaris que corresponen a 137.000 trajectes de vehicle privat, dels quals 87.000 són entrades i sortides de la zona restringida, i prop de 50.000 són interns. És per això que, des de 2017, el transport públic ha impulsat un ampli ventall de mesures, renovacions i ampliacions per donar una resposta adequada. També cal destacar la incorporació del primer



tren dels 12 que TMB ha adquirit, i que ha d'anar rebent durant els primers mesos, per augmentar la freqüència de pas de les seves línies de més demanda.

Per altra banda, el passat 15 de gener de 2020, en un acte institucional al Saló de Cent, Barcelona va decretar l'**emergència climàtica** davant la situació d'urgència i gravetat pel que fa als nivells de contaminació que afecten la salut dels barcelonins/nes i les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle. S'hi va presentar un document amb 100 mesures principals a dur a terme en els pròxims 10 anys, encaminades a aconseguir reduir un 50% les emissions de gasos nocius el 2030, respecte als valors de 1992 (valor de referència on consta el primer inventari de gasos amb efecte d'hivernacle que té la ciutat). Això representa un augment en l'ambició de Barcelona per reduir les emissions de CO₂ respecte al que traçava el Pla Clima.

Per fer possible aquest gran repte de reduir fins a 2 milions de tones de CO₂ l'any 2030 i revertir els efectes dels gasos contaminants a l'aire de la ciutat, l'**Ajuntament invertirà un total de 563,3 milions d'euros** i s'aplicaran iniciatives per transformar i canviar diferents àmbits: model urbà, mobilitat, energia, economia, salut, consum i residus, alimentació, cultura i educació.

La declaració traça mesures necessàries per reduir l'ús del transport en vehicle privat, millorar el transport públic en superfície i a nivell metropolità i prioritzar l'espai urbà i la mobilitat dels vianants. En aquest sentit, el 40% de les emissions de gasos nocius s'imputen a la mobilitat, per això un dels puntals és afavorir el creixement de la xarxa de transport públic. L'Ajuntament proposa finalitzar el tram central de la L9 de metro, la connexió de la L4 a la Sagrera i la de la L3 a Trinitat Vella, millorar l'oferta de bus metropolità, desenvolupar inversions en Rodalies i accelerar les obres de finalització de la Sagrera.

El dia 1 de febrer de 2020 s'ha posat en servei la **nova estació Zona Franca de la línia 10 Sud de metro**, situada al carrer A del polígon del mateix nom, eix principal d'un pol d'activitat econòmica clau a l'àrea metropolitana. A la seva zona d'influència hi ha les seues centrals de TMB i l'Àrea Metropolitana de Barcelona, oficines del Consorci de la Zona Franca, nombroses naus d'empreses i alguns equipaments, a més d'una de les entrades al recinte del port.

La de Zona Franca és la vuitena estació d'aquesta línia i la primera a obrir les portes de les quatre estacions construïdes en el viaducte del carrer A, fins aquell moment utilitzat com a ramal tècnic al taller de la ZAL.

Aquesta serà la tercera ampliació de la L10 Sud, que es va obrir inicialment amb cinc estacions (de Foc a Collblanc) el 8 de setembre del 2018. El 2 de març del 2019 s'hi va afegir la de Provençana i el 23 de novembre la de Ciutat de la Justícia. De les vuit estacions de la línia, tres són compartides amb la L9 Sud: Can Tries/Gornal, Torrassa i Collblanc.



Coronavirus Covid-19: Arran de l'aparició de casos a la ciutat de Barcelona de persones afectades per la pandèmia de **coronavirus SARS-CoV-2 i la malaltia COVID-19**, els Comitès

de Seguretat i Salut de FMB, SA i TB, SA van acordar diverses mesures de protecció publicades en **instruccions internes** que s'han distribuït a través del correu electrònic, avisos i publicació a la intranet.

Per altra banda, l'evolució del coronavirus ha fet que les autoritats sanitàries adaptin les indicacions que es donen a la població en funció de l'evolució dels contagis.

A TMB s'ha creat un Comitè de coordinació que té la màxima responsabilitat en la presa de decisions sobre allò que fa referència a les mesures i accions a desenvolupar relacionades amb la pandèmia. Està integrat pel Conseller Delegat i les diferents Direccions de TMB i els representants dels Comitès de Metro i Bus com a convidats. Totes les qüestions tractades es traslladen i comparteixen amb la Representació dels treballadors a través de les comissions permanents dels respectius Comitès d'empresa i també s'informa als Comitès de Seguretat i Salut. Tota la informació necessària per protegir la salut i seguretat del personal es difon a tota la plantilla a través dels mitjans més adequats en tot moment.

En les instruccions s'indica entre d'altres:

- **Com actuar davant de la malaltia:** persones amb criteris per identificar si corresponen a casos d'infecció per Coronavirus i persones diagnosticades de COVID-19.
- **Mesures dirigides al personal més vulnerable front la malaltia** per patir determinades patologies juntament amb les dones embarassades i en període de lactància: es considera indicat que no vinguin a treballar.
- **Mesures higièniques per protegir-se del contagi** tant personals com col·lectives (reforç de la neteja).
- **Mesures organitzatives:** identificació i limitació de l'accés als centres de treball crítics; per al personal amb activitats que impliquen atenció i contacte amb els usuaris (suspensió del bus turístic i del telefèric fins a nou avís, anul·lació de les operatives d'intervenció del passatge i les funcions d'atenció al públic als Punts TMB, anul·lació de la venda manual de bitllets i dels bescanvis, accés al bus per la porta del darrere, etc); activitats amb concurrència amb altres treballadors (indicacions sobre reunions, formació, selecció, utilització d'espais comuns dels centres de treball, desplaçaments en vehicles, etc); prohibició de viatges professionals; teletreball (es recomana facilitar el teletreball en tots aquells casos que sigui possible); visites mèdiques a les unitats de salut, etc.

Així mateix, davant la situació d'emergència, el Govern central va publicar en el BOE el "Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el **estado de alarma** para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19" que, entre d'altres mesures, redueix el transport autonòmic i municipal. L'objectiu és que hi hagi un mínim de transport dins de les ciutats per poder accedir als llocs de treball i també obliga a fer una desinfecció diària del transport. En aquest sentit, **TMB està reforçant els serveis d'higiene i neteja** per evitar els contagis als vehicles i a les instal·lacions. Aquest RD preveu també que cada comunitat autònoma o ens local podrà fixar els percentatges de reducció dels serveis de transport públic de la seva titularitat que estimi convenients.

El 13 de març la conselleria de Territori i Sostenibilitat va dictar una resolució per adaptar el funcionament del sistema de transport públic a les mesures recomanades per gestionar

l'emergència sanitària en el marc del PROCICAT (Plans de protecció civil a Catalunya). D'aquesta manera, el transport públic s'adapta a la decisió del PROCICAT d'avançar cap a un nivell d'ocupació dels serveis de només un terç de la seva capacitat. En aquest sentit, el 16 de març el Govern de la Generalitat ha aprovat noves mesures de funcionament dels serveis de transport públic derivades de l'emergència del coronavirus. En línies generals, el descens de la demanda havia estat del 75%-90% en els diferents modes de transport, tot i que hi havia hagut moments puntuals en els quals la reducció no havia estat significativa. Entre les mesures acordades, destaquen entre d'altres, les següents:

- El transport públic de viatgers per carretera i serveis ferroviaris que transcorren íntegrament per Catalunya, tant urbans com interurbans, inclosos els prestats en l'Àrea Metropolitana de Barcelona, aplicaran **una reducció de freqüència horària de servei en dia feiner d'entre un 33% i un 67%**. Aquesta forquilla de reducció es concreta atenent a les necessitats de cada operador i, molt especialment, a la demanda en hora punta que es podrà reforçar per complir l'objectiu d'assolir una ocupació de només un terç de la capacitat màxima.
- Excepcionalment, i comunicant-ho prèviament al Departament de Territori i Sostenibilitat (TES), **es podran suprimir línies que tinguin una demanda gairebé nul·la**, especialment si existeixen alternatives de transport.
- Les empreses prestadores hauran de vetllar perquè **en cap cas l'ocupació dels vehicles superi un terç de la seva capacitat**, per tal de mantenir les distàncies mínimes entre persones fixades per les autoritats sanitàries.

L'impacte econòmic que puguin causar aquestes mesures, i altres que es puguin adoptar en funció de l'evolució de la crisi sanitària, seran compensades d'acord al previst al Decret Legislatiu 7/2020 de 17 de març (article 13) publicat el 19 de març al Diari Oficial de la Generalitat i a la circular 4/2020 emesa per l'ATM que concreta els mecanismes adequats per a donar-li compliment i poder garantir l'equilibri economicofinancer dels operadors prestataris dels serveis de transport públic.

Per altra banda, en data de 16 de març, d'acord amb l'Autoritat Sanitària, el personal sanitari de TMB ha passat a organitzar-se com a suport del servei del 061 (CatSalut respon). Així mateix, TMB ha elaborat un Pla de contingència que preveu les solucions per mantenir els serveis davant de possibles baixes de personal.

Quant als efectes econòmics de la pandèmia, el govern espanyol ha admès que la propagació de la malaltia i les mesures dràstiques que s'estan adoptant per frenar-la estan provocant els primers efectes sobre l'economia espanyola. Per pal·liar-los, el dia 12 de març el Consell de ministres va aprovar una bateria de mesures econòmiques i socials que suposaran una injecció de 18.225 milions d'euros en mesures per a Pimes i autònoms, per al sistema sociosanitari i per atendre les necessitats dels infants amb menys recursos. Posteriorment, el 17 de març, el Consell de Ministres ha aprovat un Real Decret Llei de mesures urgents extraordinàries per fer front a l'impacte econòmic del coronavirus, consistent en mobilitzar 200.000 milions d'euros per protegir i donar suport a les famílies, als treballadors, als autònoms i a les empreses.

Quant a TMB, es preveu també un fort impacte en els desplaçaments en els serveis de bus, metro i transports de l'oci (disminució d'ingressos derivats de les vendes de títols de transport) a causa de les mesures aplicades per les Autoritats (restriccions de l'oferta, confinament a les llars, clausura de centres educatius i mesures de contenció en l'àmbit de l'activitat comercial, equipaments culturals i activitats d'hostaleria i restauració, etc), juntament amb un increment

d'algunes despeses. Tot això tindrà la seva incidència en els comptes de pèrdues i guanys de les societats del Grup.

Segons com vagi evolucionant la pandèmia en el país, les mesures imposades per les Autoritats podran variar en els propers dies i setmanes.



5. Evolució previsible de la societat i projectes de futur

5.1. Línies estratègiques de TMB

El mes de gener de 2020 la nova direcció va presentar les noves línies estratègiques i la nova organització de TMB que té com a **objectius fonamentals**:

- Fomentar la **transversalitat**.
- Impulsar el **treball en equip**.
- Potenciar la **cultura de negoci i servei**.
- Compartir una **visió unitària de TMB** per part de l'equip directiu.
- Fomentar el treball amb **objectius concrets** i amb equips de les diferents àrees.
- Agilitar la **presa de decisions** i la seva **execució**.
- Tenir una cultura de **transparència**.
- **Reforçar el lideratge** en les capes directives i el desenvolupament de les responsabilitats.
- Valorar i reconèixer la **feina ben feta** a tota l'organització.
- Tenir **ambició innovadora i d'avantguarda tecnològica** aplegant esforços en tots els àmbits per afrontar la necessària **transformació digital** de l'empresa.
- Situar TMB com a **referent en mobilitat sostenible** a tot el món.
- Convertir TMB en **exemple de gestió eficient**.

Tot això es concreta en una sèrie d'**accions** que es posen en marxa:

- Un equip de Direcció **alineat amb la visió i la cultura** de TMB.
- Un nou **organigrama més compacte** per afavorir una gestió més eficient.
- Incorporar criteris de **sostenibilitat econòmica** en totes les àrees.
- Normalitzar les **relacions sindicals** i el treball conjunt amb els sindicats.
- Treballar per aconseguir una **col·laboració més profunda i propera amb les administracions**.
- Exercir el **paper de lideratge i decisió** que correspon a TMB en tots els espais relacionats amb la mobilitat de Barcelona, i així **guanyar en prestigi** pel seu coneixement i la seva eficàcia.
- Definir la estratègia i l'organització de TMB a les àrees d'Internacional, Innovació i Transformació Digital.
- Necessitat de fer front a **projectes transversals**, que afecten tot TMB: de transformació, de sostenibilitat, d'innovació, de posicionament en l'ecosistema de mobilitat, de resposta als reptes de mobilitat i de responsabilitat social.

Els objectius i les actuacions se situen **sota uns compromisos bàsics**:

- **Amb la ciutadania:**
 - El client com a centre de l'activitat de TMB.
 - Excel·lència en el servei de transport.
 - Informació puntual del servei a la ciutadania.
 - Servei integral de mobilitat.
- **Amb els treballadors/es:**
 - Reconeixement i igualtat d'oportunitats.
 - Potenciació del treball en equip i la transversalitat.
 - Estímul de creixement personal i professional.
 - Desenvolupament del talent.

○ **Amb la societat:**

- Organització orientada al servei públic.
- Transparència.
- Eficàcia en la gestió.
- Aposta per la sostenibilitat climàtica i el medi ambient.

5.2. Contracte-Programa 2018-2021: Estat de la situació

Les bases per a la redacció dels Contractes-Programa de l'ATM amb els diferents operadors, aprovades el 6 de març de 2014, preveuen entre d'altres que el Contracte-Programa 2018-2021 s'ha de signar abans de l'1 de gener de 2018. En aquest sentit, el Comitè Executiu de l'ATM de data 21 de març de 2017 va presentar un document d'Actualització del Pla Marc 2014-2031 i Contractes-Programa 2018-2021, en què es proposava un calendari a Operadors i Administracions per tal de tenir formalitzats i signats els Contractes-Programa i el Conveni de Finançament abans del 31 de desembre de 2017.

A data 31 de juliol de 2017, TMB va lliurar a l'ATM la previsió de necessitats a subvencionar per al període 2018-2021. En aquest document, TMB, a partir de les xifres del pressupost 2017 i de l'estimació de tancament d'aquell exercici, va elaborar un Escenari Base 2018-2021, que era un escenari continuista respecte l'oferta de l'any 2017. En aquest Escenari Base es van utilitzar les hipòtesis de creixement de demanda, d'IPC, i de la Tarifa Mitjana Ponderada que l'ATM havia traslladat prèviament a TMB. Addicionalment a l'Escenari Base, s'hi va incorporar un capítol amb totes aquelles noves actuacions addicionals a l'oferta de l'any 2017, que els òrgans de govern de l'ATM ja havien aprovat fins el 31 de juliol de 2017. Aquestes noves actuacions de millora i ampliació de l'oferta es van plantejar com a conseqüència de l'augment de la demanda que hi ha hagut des de l'any 2014. A mode de resum aquestes actuacions van ser les següents:

- El Pla de Millora de Bus (aprovat pel Comitè Executiu de l'ATM de 23 de maig de 2017).
- El Pla de Millora de Bus a l'estiu (aprovat pel Comitè Executiu de l'ATM de 23 de maig de 2017).
- La Posada en servei de la L-10 Sud (aprovat pel Comitè Executiu de l'ATM de 26 de juliol de 2017).
- El Pla de Millora de l'oferta de Metro 2018-2021 (aprovat pel Comitè Executiu de l'ATM de 26 de juliol de 2017).
- El Nou Pla de Manteniment de Trens (aprovat pel Comitè Executiu de l'ATM de 26 de juliol de 2017).
- Les inversions de TMB, relacionades amb el projecte de la T-Mobilitat, i que es van avaluar en 6.404 milers d'euros en el període 2018-2021.

La resta d'actuacions que impacten en el període 2018-2021, que encara no estava aprovada per l'ATM a 31 de juliol de 2017, eren les següents:

- Pla de Participació de Bus.
- Posada en servei de l'estació d'Ernest Lluch (L5).
- Pla de renovació i remodelació de trens 2017-2028.
- Ampliació de la Cotxera de Zona Franca.
- Remodelació del Tramvia Blau.
- Inversió en l'electrificació de la flota de Bus.



Finalment, el Consell d'Administració de l'ATM de data 28 de desembre de 2017 va aprovar les actuacions esmentades anteriorment, que restaven pendents de ser aprovades, a excepció del Pla de Renovació de trens, i amb la inclusió, com a novetat, del Pla de Bus a la demanda. Addicionalment, aquest mateix Consell va aprovar el Contracte-Programa entre l'ATM i TMB per a l'any 2018, que formarà part del futur Contracte-Programa ATM-TMB quadriennal (2018-2021). Les necessitats a subvencionar previstes per a l'any 2018 que es van incloure en el Contracte-Programa aprovat per l'ATM ascendien a 529.445 milers d'euros.

Donat que al llarg de l'any 2018 no es va produir l'aprovació del Contracte-Programa quadriennal 2018-2021, tal i com fixava el mateix Contracte-Programa 2018, el mes de març de 2019 l'ATM va sol·licitar als diferents operadors que enviessin una actualització de les necessitats per al període 2019-2021, tenint en compte les xifres de tancament real de 2018, i sota unes hipòtesis concretes de creixement de demanda i de la tarifa mitjana ponderada.

En sessió de data 13 de desembre de 2018, el Consell d'Administració de l'ATM va aprovar la renovació de 42 trens de la sèrie 3000 i 4000 i el pla de renovació de la flota d'autobús per al període 2019-2021 i la incorporació de les necessitats derivades al Contracte-Programa a subscriure entre l'ATM i TMB.

En data 20 de desembre de 2019 es va signar el Contracte-Programa AMT-TMB per al període 2018-2019 que inclou les necessitats a subvencionar de l'any 2018, i les de **l'exercici 2019 per import de 542.831 milers d'euros**.

El Consell d'Administració de TMB de 17 de desembre de 2019 **va aprovar el Pressupost per a l'any 2020**, que inclou unes **necessitats totals a subvencionar de 598.636 milers d'euros**, d'acord amb el que s'ha acordat amb l'ATM. Resta pendent l'aprovació formal del corresponent Conveni de finançament de l'ATM amb les Administracions Consorciades i dels Contractes-Programa amb els diferents operadors pel que fa l'exercici 2020.

En el moment d'elaborar aquest Informe de Gestió, TMB està rebent les aportacions mensuals previstes per l'ATM en l'exercici 2019 i resta pendent l'aprovació formal de les necessitats de TMB per al període 2020-2021. D'altra banda, l'ATM ha sol·licitat als diferents operadors del sistema una primera estimació de les necessitats per al període 2021-2024, amb la intenció d'aprovar-les durant aquest exercici 2020.

5.3. Previsió per a l'any 2020

L'objectiu de TMB per a l'exercici de 2020 serà poder prestar en les millors condicions el nivell d'oferta actual de 2019, que ja incorpora la majoria de les actuacions aprovades per l'ATM, i que estaven previstes en el Pla d'Empresa 2018-2021. A mode de resum aquestes actuacions són les següents:

- L'actualització de l'impacte de la posada en servei de les dues estacions de l'Hospitalet de Llobregat: Provençana (març 2019) i Ciutat de la Justícia (novembre 2019) a la Línia 10 Sud. L'1 de febrer de 2020 ha entrat en servei l'estació de Zona Franca, la primera de les estacions de la L10 Sud en viaducte.
- El Pla de Millora de l'oferta de Metro 2017-2021, que suposa un increment de l'oferta actual de Metro, de forma progressiva, en aquest període. Al llarg de l'any 2020 s'aniran posant en servei progressivament els 12 nous trens previstos en la tercera fase d'aquest Pla.
- Posada en servei de l'estació Ernest Lluch (Línia 5) just al límit entre els termes municipals de l'Hospitalet de Llobregat i Barcelona. Les obres d'infraestructura estan

- acabades i només queden per executar els treballs corresponents a l'arquitectura i instal·lacions. Es preveu la seva posada en marxa durant el 2020.
- Un Pla per a la inversió en l'electrificació de la flota de Bus actual. Aquest Pla proposa la substitució gradual d'una part de la flota actual en autobusos elèctrics en el període 2019-2021, i la inversió necessària en infraestructura a les cotxeres i terminals de línia.
- Les obres d'ampliació de la cotxera de Zona Franca, per la futura desaparició de l'actual cotxera de Ponent, com a conseqüència del Pla director urbanístic Gran Via-Llobregat, aprovat el 18 d'abril de 2017.
- Dur a terme les actuacions necessàries al conjunt de l'organització per adaptar TMB a les necessitats del projecte de la T-Mobilitat, que suposarà un canvi de paradigma en la gestió futura de la mobilitat.

5.4. Desenvolupament del Pla d'inversions del departament de Territori i Sostenibilitat per millorar la xarxa de Metro

L'octubre de 2017 el departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya va anunciar un Pla per als **pròxims sis anys consistent en diverses actuacions de millora de la xarxa metropolitana de metro, amb una inversió de 248 milions d'euros**. El pla inclou obres ja planificades i en marxa per adaptar la xarxa a persones amb mobilitat reduïda i la construcció de noves estacions (tenint així la xarxa adaptada al 100% l'any 2024), amb un pressupost de **102,5 milions d'euros**, i també un **programa de conservació extraordinari de 145,5 milions d'euros per mantenir la fiabilitat del sistema** i atendre l'increment de la demanda.

El programa d'adaptació a persones amb mobilitat reduïda va incloure l'adequació de diverses estacions, la situació de les quals es troba de la manera següent:

- Jaume I: Obra executada.
- Vallcarca L3: Obra executada pel que fa als ascensors de vestíbul a andanes. L'ascensor carrer-vestíbul forma part d'un altre projecte (en redacció) que es fa en conveni amb l'Ajuntament de Barcelona.
- Ciutadella, Clot, Verdaguer, Urquinaona i Plaça de Sants: Projectes en revisió.
- Espanya: obra en procés d'adjudicació i Maragall: obres en execució.
- Ernest Lluch: Obra en execució.
- Millora d'intercanviadors (Sants Estació, Passeig de Gràcia i Catalunya): Infraestructures.cat preveu iniciar el projecte al març.

Pel que fa al **programa extraordinari de manteniment**, el departament de Territori i Sostenibilitat va programar un seguit d'actuacions de modernització i millora destinades a mantenir la fiabilitat del sistema i atendre el creixement de la demanda. L'estat de les actuacions contemplades és el següent:

- Enclavaments Triangle: Actuació iniciada.
- Enclavaments de Paral·lel, Sagrada Família i Passeig de Gràcia: Actuacions iniciades.
- Enclavaments de Sant Genís: Previsió d'inici al proper mes de març.
- Millora de la superestructura de la L2: Obra executada, el projecte de la fase següent està pendent de licitació.
- Rehabilitació de la cotxera-taller de Sant Genís: Projecte en redacció, pendent de tancament.



- Nova cotxera de la L1: Pendent de fer un projecte bàsic.
- Ampliació de la cotxera de la L3: Pendent de fer un projecte bàsic.
- Automatització de la maniobra de L5: En fase d'estudi per part de TMB a fi d'aportar la informació a Infraestructures.cat.
- Ventilació estacions Espanya i Catalunya: L'actuació de l'estació Espanya es vol executar després de les obres dels ascensors i la de l'estació Catalunya està pendent d'incloure-la en el projecte de rehabilitació d'estació.
- Remodelació de l'enllaç de L4-L11 a Trinitat Nova: Projecte en redacció, pendent de tancament.
- Nou sistema de regulació i telecomandament: El sistema de regulació, finalment el fa TMB. Telecomandament: projecte en redacció, pendent de tancament.
- Increment de la potència d'energia tracció: En fase d'estudi per part de TMB a fi d'aportar la informació a Infraestructures.cat.
- Renovació de la senyalització ATP L4: Pendent d'inici de l'estudi.

6. Situació de la participació en altres empreses

La participació accionarial de les empreses del Grup Consolidat de Transports Metropolitans de Barcelona en altres societats, a 31 de desembre, es detalla a continuació:

- Participació amb 8.806,14 euros en l'empresa "Ensitrans, A.E.I.E", quantitat que representa el 20% del seu capital social.
- Participació amb 120.202,44 euros en "Barcelona Regional Agència Metropolitana de desenvolupament urbanístic i d'infraestructures SA", xifra que representa el 7,84% del capital social d'aquesta societat.
- Participació amb 3.005,06 euros en "La Fundació per a la motivació dels recursos humans", quantitat que representa el 3,85% del total del seu capital social.
- Participació en la societat "Tramvia Metropolità SA" amb la quantitat de 2.624.400,00 euros, xifra que representa el 2,50% del seu capital social.
- Participació amb 513.000,00 euros en la societat "Tramvia Metropolità del Besòs, SA", que representa el 2,5% del seu capital social.
- Participa amb 300.506,05 euros en la societat "Transports Ciutat Comtal, SA", quantitat que representa el 33,3% del seu capital social.
- Participació en la Societat Catalana per a la Mobilitat, SA en 117.981,56 euros, el que representa el 2% d'aquesta societat.
- Participació amb 420,71 euros en "Promociones Bus SA", quantitat que representa el 0,37% del seu capital social.

Al tancament de l'exercici 2019, l'empresa "TMB France, EURL unipersonal" forma part del "Grup de Projectes i Serveis de Mobilitat SA".

El dia 21 d'octubre de 2011 es va constituir la societat TMB France, en la qual Projectes i Serveis de Mobilitat SA té el 100% de les accions, i el seu capital social és de 500 euros. El seu domicili social és a la ciutat de Perpinyà, carrer Santos Dumont, 420 Z.A. Toremillà, i el seu objecte social el constitueix la gestió, l'operació i organització dels modes de prestació de servei públic i d'altres formes de mobilitat de persones, equipatges i les seves concessions.

En data 22 de desembre de 2011 es va formalitzar un préstec dinerari entre Projectes de Serveis i Mobilitat, SA com a prestador i TMB France com a prestatari, per un import de 105.000,00 euros al tipus Euribor (3m) +3,25% per un termini màxim de 5 anys, amb l'objecte de participar en un 20% en l'empresa operadora de l'àrea metropolitana de Perpinyà (Corporation Française de Transports Perpignan Méditerranée).

A 31 de desembre de 2018 incloïa els interessos pendents de pagament, totalitzant un import de 90.050,00 euros. A 31 de desembre de 2019 l'import pendent de pagament amb interessos era de 90.050,00 euros. Segons acord de 21 de desembre de 2016, el venciment del préstec serà el 22 de desembre de 2021, amb un tipus d'interès Euribor (3m)+2,00%.

Donada la poca rellevància de TMB France dins dels comptes del Grup, per aquest any 2019, aquesta societat no consolida dins dels Comptes Anuals del Grup TMB.

Thinking Forward XXI, SL es va crear el 15 de desembre de 2009 amb un capital de 60.120,00 euros. El 23 de desembre de 2014 es va acordar una ampliació de capital per 9.951,00 euros més una prima d'assumpció de 190.049,00 euros, sent l'import total de l'ampliació formalitzada l'any 2015 de 200.000,00 euros. Projectes i Serveis de Mobilitat va adquirir en aquesta ampliació una participació del 7,10%. El 28 de novembre de 2016 es va ampliar el



capital en 200.002,99 euros, en la qual Projectes i Serveis de Mobilitat, SA participa fins a arribar al 12,50%.

A 31 de desembre de 2019 el valor comptable de la participació en aquesta societat és de 200.000,51 euros (el mateix a 31 de desembre de 2018).

7. Estat d'Informació no financera

En compliment de la nova Llei 11/2018 de 28 de desembre, s'incorpora en aquest Informe de Gestió l'Estat d'informació no financera de la societat (EINF) d'acord amb els continguts exigits per l'esmentada Llei, el qual es desenvolupa a continuació.

Tal com indica aquesta Llei 11/2018, l'EINF s'ha elaborat descrivint les principals actuacions realitzades durant l'exercici de 2019 en els àmbits Mediambientals, Socials i relatius al Personal de l'empresa, els Drets Humans, la Lluita contra la corrupció i el suborn i, finalment, sobre la relació de l'empresa amb la Societat (proveïdors, clients). Aquestes actuacions venen acompanyades d'indicadors clau de resultats no financers representatius de l'activitat de la societat en aquests àmbits, basats sempre que ha estat possible per disposar de la informació detallada, en estàndards d'informació internacionals de *Global Reporting Initiative (GRI)*. En altres casos s'han utilitzat indicadors similars o aquells més específics comunament utilitzats en el món del transport públic per complementar la informació. La descripció del Model de Negoci es detalla en el primer capítol d'aquest informe de Gestió. Així mateix, tal com indica la Llei, aquest EINF s'ha verificat per un prestador independent de serveis de verificació.

ANY 2019	METRO	TB	Grup TMB
CLIENTS:			
Nota mitjana de Satisfacció del Servei (de 0 a 10 punts) (1):	7,73	7,88	-
PROFESSIONALS (2):			
Plantilla Activa Absoluta a 31/12/2019:	3.820	4.620	8.467
Plantilla Mitjana Homogènia	3.471,75	4.372,50	7.868,59
% Plantilla Activa Absoluta femenina	34,7%	9,0%	20,8%
% de Contractes Indefinits	87,0%	83,2%	84,9%
Formació: Total Hores assistent:	122.063	89.206	-
PROVEÏDORS (2):			
% Volum monetari de compres a Proveïdors			
Locals:	64,6%	79,5%	69,0%
Província de Barcelona	63,2%	74,2%	66,4%
Reste de Catalunya	1,4%	5,3%	2,5%
SOCIETAT:			
TMB Educa:			
Visites escolars:			344
Alumnes:			8.895
% estacions adaptades a PMR:	92%		
% d'autobusos adaptats a PMR:		100%	
Telefèric de Montjuïc (3):			Certificació d'Accessibilitat Universal



ANY 2019			
	METRO	TB	Grup TMB
MEDI AMBIENT:			
Emissions de CO ₂ (Tones) (4):	2.676	79.796	
% d'autobusos amb motor de GNC, híbrids i elèctric		63,3%	

Notes:

- (1) Correspon a la nota de l'EPC de 2018 ja que al 2019 no s'ha pogut realitzar-lo.
- (2) El Grup TMB inclou també les societats PSM, SA i TMB, SL i la Fundació TMB
- (3) Certificat amb la UNE 170.001
- (4) Des de 2016 tota l'energia de Baixa tensió que compra TMB és verda i des de 2018 l'energia d'alta tensió és verda

7.1. Anàlisi de riscos i contingències

L'any 2017 es va elaborar el Pla d'Empresa 2018-2021. Aquest document estratègic és la base sobre la qual TMB negocia amb l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) el conjunt d'actuacions futures en els propers anys, així com el càlcul de les necessitats a subvencionar que es preveuen per realitzar-les i que es recullen en el futur Contracte-Programa 2018-2021. Una novetat d'aquest darrer Pla d'Empresa va ser, d'acord amb l'estratègia de l'Empresa, i també amb allò que marca la nova redacció de les Normes ISO 2015, la realització d'una anàlisi dels possibles riscos als quals TMB s'enfronta en el període 2018 – 2021 i les contingències que aquests poden originar. A mode de resum, el conjunt de riscos/contingències va ser el següent:

- Risc de reducció de la demanda: incloïa una sèrie de contingències com la possible reducció del volum de turistes; pèrdua de quota de mercat del BBT; augment de la desocupació, envelliment de la població en l'AMB; increment de carrils bici; nous competidors, construcció del tramvia a l'av. Diagonal, etc.
- Risc d'Increment de la demanda (en relació a l'oferta actual): incloïa com a possibles contingències: increments tendencials de demanda superiors als actuals, reducció del trànsit privat per aplicació de mesures anticontaminació, etc.
- Risc d'impossibilitat de prestar servei per diverses contingències: En el Tramvia Blau avaria en la terminal i tancament del taller, deteriorament dels *bogies* de trens de les sèries 2000, 3000 i 4000, i el deteriorament irreversible per desgast de via en la L1 (tram Marina – Fondo).
- Risc de dificultats per prestar servei per diverses contingències: reparcel·lació del terreny de la cotxera Ponent pel Pla Director Urbanístic (PDU) Gran Via - Llobregat a l'Hospitalet de Llobregat; detecció de problemes en els *bogies* dels trens nous (sèries 5000, 6000 o 9000); possible prohibició o limitació severa del trànsit d'autobusos amb motor dièsel, incerteses tècniques i sobrecost en el desenvolupament del bus elèctric, envelliment de la plantilla, creació de noves superilles (afectació a bus), etc.
- Risc de conflictivitat social: possibilitat de conflicte laboral a Metro o Bus durant la vigència del conveni, possibilitat de conflicte laboral quan finalitzin els convenis actuals, sentència de la demanda d'integració del personal DiT de TB a conveni.
- Risc de dificultats de finançament: incloïa possibles contingències com l'increment dels tipus d'interès, la disminució de subvencions (per crisi financera de les

Administracions de tutela) i la pèrdua de subvencions europees i restricció d'accés al crèdit del BCE –BEI.

També es va analitzar tant la probabilitat d'ocurrència de cada contingència com el seu impacte. Es va utilitzar una escala que va des de 0 fins a 100:

	Valor 0	Valor 100
Probabilitat	La contingència no es produirà durant el període 2018 - 21	La contingència es produirà, amb total seguretat, durant el 2018 - 21
Impacte	La contingència no produirà efectes significatius en las possibilitats de TMB d'aconseguir els seus objectius	La contingència impedirà absolutament que TMB accomplixi els seus objectius

Tabulant de forma gràfica els resultats, es va obtenir un quadrant que determinava les **contingències prioritàries**: aquelles on coincideixen una probabilitat d'ocurrència i un impacte superiors a la mitjana del grup.

També, a cada una de les contingències prioritàries, se li va associar la possible acció correctora i/o oportunitat de millora. En la mesura del que és possible, les accions correctores es detallen en la taula següent, amb excepcions:

- La finalització de l'adaptació de la Xarxa de Metro a mobilitat reduïda, que és responsabilitat de l'Administració Autònoma, i està sent realitzada pel Departament de Sostenibilitat i Territori
- No existeix cap acció pal·liativa de la reducció poblacional a l'àmbit metropolità que estigui a l'abast de TMB.
- El Pla de futur desenvolupament de Superilles. L'actuació de TMB ha de ser reactiva al Pla.
- La possible negociació de conflictes col·lectius arran de la finalització de la vigència dels convenis actuals, que és forçosament reactiva a les situacions de negociació (demandes socials....).
- L'increment dels Tipus d'interès que també és necessàriament reactiva a la política monetària del Banc Central Europeu.

Les contingències **d'acció prioritària** que es van obtenir finalment van ser les que es detallen en el quadre següent:



Contingència	Acció	Detallada en Pla d'Empresa
2. Pèrdua continuada de quota de mercat del BBT, en la línia dels anys anteriors	Pla de Xoc BBT	X
4. Envel·liment poblacional a l'Àrea Metropolitana/ pèrdua de població	Finalització adaptació Xarxa Metro a Mobilitat reduïda	Resp. Territori
12. Increment tendencial de la demanda, al nivell actual de creixement	Plans d'oferta (Metro i Bus)	X
14. Reducció del trànsit privat, per mesures anticontaminació	Plans d'oferta (Metro i Bus)	X
15. Avaria terminal del Tramvia Blau	Pla de renovació Tr. Blau	X
16. Tancament (per inspecció de bombers, per exemple) del taller del Tramvia Blau	Pla de renovació Tr. Blau	X
17. Deteriorament dels bogies de trens (S 2000, 3000 i 4000)	Pla de manteniment bogies	X
18. Deteriorament irreversible de via en L1 (tram Marina-Fondo), que està molt desgastada	Inclòs en Pla d'inversions Metro	X
19. Expropiació del terreny de Ponent per actuacions urbanístiques a l'Hospitalet	Nova cotxera Zona Franca Port	X
21. Prohibició / limitació severa del trànsit d'autobusos amb Dièsel	Electrificació flota bus	X
22. Obsolescència del sistema actual de validació i retard en la implantació de la T-Mobilitat	Pla T-Mobilitat	X
24. Creació de noves Superilles	Reactiva: no es coneix el Pla d'implantació	
26. Mancances de plantilla (jubilacions, ràtios Llei de Pressupostos)	Les necessitats de plantilla s'han detallat en cada actuació del Pla 2018-21	X
28. Conflicte laboral a TB i/o Metro, quan finalitzi el Conveni actual	Negociació / Pla de RRHH	
30. Increment dels tipus d'interès	Reactiva a la política monetària del BCE	

El conjunt d'aquestes accions són les que s'han començat a implementar aquests darrers exercicis i/o s'implementaran en els propers anys. Si bé totes redonden en la millora del transport públic, i per tant, tenen repercussió positiva en la sostenibilitat, destaquen específicament les accions dels Plans d'oferta de Metro i Bus, el Pla d'electrificació de la flota d'autobusos o la finalització de l'adaptació de la xarxa de Metro a la mobilitat reduïda. En l'àmbit social destacarà la propera negociació dels convenis col·lectius i el Pla de Recursos Humans.

Durant l'exercici 2019 l'estratègia de TMB ha seguit orientada segons aquest pla de contingències i actuacions. S'han posat de manifest, però, dos riscos la materialitat dels quals ha augmentat dràsticament al llarg de l'any:

- Els riscos reputacionals associats a l'existència d'amiant a les instal·lacions de TMB, i molt especialment en els trens de les sèries 3000 i 4000, que han obligat a la renovació accelerada d'aquesta flota mitjançant l'adquisició de 42 nous trens.
- Els riscos financers derivats d'una nova congelació del Pressupost de la Generalitat i, en conseqüència, a la absència d'un Contracte Programa signat amb les administracions, que limiten l'escenari de finançament segur l'exercici 2020. TMB ha començat a elaborar un nou escenari financer per al període 2021-24, que s'espera presentar a l'ATM durant el mes de març 2020.

Així mateix, algunes de les contingències i actuacions previstes en el Pla 2018-2021 s'han ajornat o reconsiderat:

- Renovació del Tramvia Blau: S'ha produït el risc previst en les contingències 15 i 16, no per avaria ni per decisió administrativa, sinó com a mesura de prudència adoptada per TMB. L'Ajuntament de Barcelona i TMB s'encarregaran de la redacció del projecte que es finança en el marc del Contracte-Programa. Això és el pas previ a la renovació de la instal·lació.
- La posada en servei de la T Mobilitat ha estat posposada a 2020. TMB ha continuat amb les actuacions de manteniment de sistema magnètic per garantir la seva supervivència els mesos que li queden.

Diverses de les contingències previstes s'han produït en la realitat, aplicant els plans corresponents:

- Pla de xoc del Barcelona Bus Turístic, tot i que ha continuat la pèrdua de penetració d'aquest producte. S'està començant a considerar que el BBT ha arribat al seu punt de maduresa i que cal emprendre accions. De cara al 2020 el pla inclou mesures com el bitllet per franges horàries de cara a fer-lo més atractiu.
- Plans d'oferta de Bus i Metro: han estat implementats, amb els consegüents augments en la demanda de validacions.
- Revisions de *bogies*: es van efectuar satisfactòriament.
- Revisió de via de L1: es van renovar més de 10 mil metres durant el 2019 i s'efectuarà una segona renovació a l'estiu de 2020.
- L'electrificació de la flota de bus continua, amb la licitació durant 2019 de 29 autobusos estàndard elèctrics que es posaran en servei en els primers mesos de 2021.
- La construcció de la cotxera de Zona Franca Port s'ha iniciat i s'espera que permeti deixar lliure l'espai de Ponent amb temps suficient.

7.2. Materialitat

Considerant els principals grups d'interès de TMB, la Missió, Visió i els Valors del Grup, les línies estratègiques que se'n deriven, els temes més rellevants de l'any 2019 en matèria de sostenibilitat serien els següents:

1. **La satisfacció dels clients:** veure apartat 7.7.3 Consumidors.
2. **La mobilitat sostenible i protecció del medi ambient:** veure capítol 7.3 Qüestions Mediambientals i apartat 7.7.2 Subcontractació i Proveïdors.
3. **La seguretat i salut dels empleats:** veure apartat 7.4.3 Salut i Seguretat, destacant especialment la gestió de la problemàtica de la presència d'elements amb amiant en Metro.
4. **Relacions laborals basades en el diàleg i la competitivitat:** veure apartat 7.4.4 Relacions Socials.
5. **Formació de la plantilla:** veure apartat 7.4.5 Formació.
6. **L'accessibilitat universal en els serveis i infraestructures de TMB:** veure apartat 7.4.6 Accessibilitat universal de les persones amb discapacitat.
7. **El bon govern i la transparència de la gestió:** capítol 7.6 Lluita contra la corrupció i el suborn i apartat 7.4.7 Igualtat.
8. **Foment dels valors cívics:** apartat 7.7.1 Compromisos de l'empresa amb el desenvolupament sostenible.

Altrament es consideren menys significatius altres aspectes, com el de drets humans, atès que l'Empresa opera en l'àmbit de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, on no existeixen riscos significatius de vulneració de drets humans fonamentals; la protecció de la biodiversitat, ja que la companyia desenvolupa la seva activitat en un entorn urbà o zona industrial, i la



informació sobre la fiscalitat, ja que forma part de la informació desenvolupada en els Comptes Anuals de l'exercici.

7.3. Qüestions Mediambientals

7.3.1. Prevenció de riscos ambientals

Aquest any 2019 no s'ha fet l'anàlisi preliminar de riscos mediambientals. Cal tenir present però, que amb data 16 d'octubre de 2019 es va publicar l'ordre ministerial TEC/1023/2019 en la que s'estableix la data a partir de la qual serà exigible la constitució de la garantia financera obligatòria per a les activitats classificades com a nivell de prioritat 3 per la llei. FMB i TB no estan inclosos dintre d'aquest nivell, per la qual cosa no estan obligats a establir aquesta garantia. Malgrat tot, a la pòlissa de Responsabilitat Civil de les societats es va incloure una cobertura per reparació de danys ambientals amb un capital d'1.200.000€.

7.3.2. Contaminació

La sostenibilitat ambiental a TMB es basa en els criteris següents:

- Vetllar perquè la protecció del medi ambient es dugui a terme mitjançant fites i directrius concretes de comportament en totes les àrees de l'activitat de l'empresa.
- Reduir els seus impactes ambientals generats com a conseqüència de les emissions atmosfèriques, la captació i l'abocament d'aigües i la generació de residus.
- Revisar periòdicament el grau de protecció ambiental, amb l'objectiu de detectar punts dèbils i poder disposar de les actuacions de millora necessàries.
- La millora continua i la prevenció de la contaminació per aconseguir un desenvolupament més sostenible, mitjançant l'ús moderat de l'energia i l'aigua, i mitjançant una gestió ambientalment correcta dels productes utilitzats.
- Informar i formar àmpliament tots els treballadors sobre els aspectes mediambientals derivats de la seva activitat, així com motivar-los perquè el seu comportament a la feina reflecteixi la conscienciació mediambiental de tota l'organització.
- Exigir als proveïdors i les empreses subcontractades una conscienciació ambiental d'acord amb la de TMB. Posar a disposició del públic que hi estigui interessat la informació sobre els esforços i les actuacions ambientals realitzades per millorar la protecció mediambiental.

■ *Tramitació i manteniment de permisos i autoritzacions ambientals*

• A Bus:

Es tracta de tots els tràmits administratius i tècnics que la legislació ambiental estableix que cal presentar a les diverses administracions (AMB, Ajuntament, Generalitat, etc).

El Departament de Medi Ambient centralitza la tramitació i manteniment de permisos i autoritzacions a tots els centres de treball de TB. El manteniment dels expedients de TB suposa la tramitació inicial i la seva renovació periòdica segons l'esquema següent:

Comunicació	Matèria	A qui va dirigida	Període renovació
Estudi de minimització de residus	Residus	Agència de Residus de Catalunya	4 anys
Informe de Situació de Sòls	Sòls	Agència de Residus de Catalunya	10 anys
Permís d'abocament o declaració responsable	Aigües	Activitats Reglades Ajuntament	5 o 8 anys
Llibres registre d'emissions	Emissions	Direcció de Qualitat Ambiental	Quan hi hagi modificacions
Control Atmosfèric de l'Establiment	Emissions	Direcció de Qualitat Ambiental	5 anys per als centres que requereixen mesures

Pel que fa als permisos d'abocament, el 2019 s'ha presentat la sol·licitud inicial d'autorització d'abocament d'aigües residuals de la nova cotxera de Zona Franca, que ha estat resolta favorablement per part de l'AMB. Així mateix, s'ha presentat la sol·licitud d'autorització d'abocament d'aigües residuals sanitàries de Tramvia Blau, actualment pendent de resolució per part de l'AMB.

Pel que fa als Informes de Sòls, el 2019 s'ha elaborat i presentat a l'Agència de Residus de Catalunya l'Informe de Situació de sòls del CON de Triangle. Així mateix s'ha treballat en la recopilació de tota la informació necessària per a la elaboració de l'Informe de Situació de sòls de Tramvia blau. Està previst entrar-lo a registre de l'Agència de Residus de Catalunya a principis del 2020.

Quant als focus d'emissions a l'atmosfera, el 2019 s'han identificat els de Ponent i Triangle i s'han classificat segons el CAPCA (Catàleg d'Activitats Potencialment Contaminants de l'Atmosfera). S'han donat d'alta els llibres de registre del centre de Triangle.

Pel que fa al Control Atmosfèric dels Establiments, el 2020 està previst realitzar-lo per als centres de Triangle, Horta, Zona Franca I i Zona Franca Port.

- **A Metro:**

El Departament de Medi Ambient centralitza la tramitació i manteniment de permisos i autoritzacions a tots els centres de treball de Metro. El manteniment dels expedients de Metro suposa la tramitació inicial i la seva renovació periòdica segons l'esquema següent:

Comunicació	Matèria	A qui va dirigida	Període renovació
Activitats – Llicència o comunicació ambiental	Activitats	Activitats Reglades Ajuntament	6 anys



Estudi de minimització de residus	Residus	Agència de Residus de Catalunya	4 anys
Informe de Situació de Sòls	Sòls	Agència de Residus de Catalunya	10 anys
Permís d'abocament o declaració responsable	Aigües	Activitats Reglades Ajuntament	5 o 8 anys
Llibres registre d'emissions	Emissions	Direcció de Qualitat Ambiental	Quan hi hagi modificacions
Control atmosfèric de l'establiment	Emissions	Direcció de Qualitat Ambiental	5 anys per als centres que requereixen mesures

Pel que fa a la tramitació de les llicències d'activitats dels tallers de Metro: Can Boixeres, Santa Eulàlia, Sant Genís, Sagrera, Vilapicina, Roquetes i Triangle, van iniciar el procés de tramitació de llicència amb l'activitat ja iniciada (el 2006). Per aquests centres ha calgut acordar un Programa de mesures correctores amb el cos de bombers que porta associat un Programa d'inversions i un calendari. Un cop fetes les adequacions del centre, es contracta una Entitat Ambiental de Control (EAC) perquè faci el control inicial i n'emeti l'informe. L'informe favorable de l'EAC suposa l'obtenció de la llicència definitiva. **Es va iniciar el procés al 2006 i ha finalitzat a: Vilapicina, Roquetes, Sagrera i Sant Genís.**

Després s'abordaran els centres de Can Boixeres, Santa Eulàlia i Triangle, establint el programa d'inversions per al projecte executiu i la realització de l'obra.

En paral·lel, cada 6 anys, des de la data d'obtenció de la llicència inicial, cal fer un control periòdic. L'any 2019 s'ha fet el control periòdic de Sant Genís, Roquetes, Vilapicina i Sagrera.

Per al ZAL es va encetar el procés amb Infraestructures de la Generalitat per tal que ens lliuressin el taller amb la llicència. La part d'incendis està tancada (amb informe favorable) i el 2019 s'ha realitzat el control inicial de la part ambiental.

Pel que fa als permisos d'abocament de Metro, actualment tots els centres que els és d'aplicació tenen aquest tràmit vigent.

Pel que fa als estudis de minimització de residus, actualment estan vigents els de tots els centres de FMB que els és d'aplicació. El 2019 s'ha elaborat i presentat a l'Agència de Residus de Catalunya l'estudi de minimització de Triangle de Metro, que era l'únic que restava pendent. El 2020 està previst renovar els estudis de minimització de residus dels centres de Roquetes, Sant Genís, Vilapicina i ZAL.

Respecte als informes de situació de sòls, actualment estan vigents els de tots els centres de FMB que els és d'aplicació. El 2019 s'han presentat els de Can Boixeres, Santa Eulàlia, Triangle de Metro, Can Zam, Mercat Nou, ZAL, Hospital de Bellvitge i Sagrera, que eren els que restaven pendents.

Quant als llibres de registre d'emissions, el 2019 s'han identificat els focus d'emissió a l'atmosfera de Sant Genís, Vilapicina, ZAL, Can Boixeres, Boixeres Guadalupe, Can Zam, Hospital de Bellvitge, Funicular, Roquetes, Sagrera, Santa Eulàlia, Telefèric, Tramvia blau i Triangle de Metro, i s'han classificat segons el CAPCA (Catàleg d'Activitats Potencialment Contaminants de l'Atmosfera). Així mateix, s'han obert els llibres de registres pertinents.

A continuació caldrà identificar els focus d'emissió a l'atmosfera del centre de Zona franca 2.

Pel que fa al Control Atmosfèric dels Establiments, el 2019 s'ha fet als centres de Sant Genís, ZAL, Sagrera i Vilapicina. El 2020 està previst realitzar el dels centres de Santa Eulàlia i Can Boixeres.

■ **Sistema de gestió ambiental i energètic (SGAiE) segons ISO 14001/50001**

El departament de Medi Ambient ha dissenyat el Sistema de Gestió Documental per al conjunt de TMB per donar compliment als requisits legals i als requisits ISO 14.001 i 50.001. **Per a Metro** es tractaria d'aprofitar el Disseny del Sistema de Gestió i replicar el model ja aplicat a TB, adaptant-lo a les seves característiques i maneres de funcionar específiques.

El 2017 es va aprovar al Consell Executiu el següent calendari d'implantació del SGAiE per a Metro:

- Any 2017:
 - Definició de l'equip de treball SGAiE i Metro.
 - Formació de l'equip en ISO14.001+ISO50.001.
 - Càrrega de dades de consum energètic i d'aigua.
- Any 2018:
 - Diagnòstic ISO14.0001 + ISO50.001 (+valoració de necessitat de la ISO 50.001).
 - Definició de l'abast de la prova pilot.
- Any 2019: Revisió, adaptació i implantació de procediments de SGAiE.
- Any 2020: Certificació de la prova pilot.
- Any 2021: Preparació (Integració) SGAiE a l'àmbit de la Direcció de la Xarxa de Metro.
- Any 2022: Certificació de la Direcció de la Xarxa de Metro.

En base a aquest calendari, el 2019 el Departament de Medi Ambient, amb la col·laboració de les diferents unitats de Metro, ha elaborat el diagnòstic per a la implantació del SGAiE a la Línia 3 i ha definit un Pla d'accions per tal d'adequar-se als requeriments de les normes ISO 14001 i ISO 50001 i assolir amb èxit la certificació.

A finals del 2019 es va presentar al Comitè de Direcció de Metro una nova proposta de calendari d'implantació més ajustada a la situació actual segons els resultats del Diagnòstic:

- Any 2020:
 - Adaptació del Sistema de Gestió Ambiental i integració al Sistema de Gestió de Qualitat.
 - Iniciar el procés de revisió i adaptació del marc documental.
 - Iniciar la implantació amb la formació dels responsables implicats en el seguiment del Sistema de Gestió.
- Any 2021: continuar el procés de implantació a la L3 i auditoria interna.
- Any 2022: Auditoria externa i certificació de la L3.

Pel que fa a TB, el 2019 s'ha continuat treballant en el procés d'ampliació de l'abast del Sistema de Gestió Ambiental i Energètic implantat a TB. S'ha implementat als dos CON que restaven pendents: Triangle i Ponent.

Actualment, tot i que només estan certificats els CON d'Horta i Zona Franca 1, el Sistema de Gestió Ambiental i Energètic està implantat a nivell de Direcció de la Xarxa de TB, incloent-hi els 4 CON. Està previst obtenir la certificació ISO 14001 i ISO 50001 del centre de Triangle al juny de 2021. El centre de Ponent no es podrà certificar atès que no és possible obtenir la



llicència ambiental, per estar afectat pel Pla director urbanístic Granvia-Llobregat a l'Hospitalet de Llobregat.

En paral·lel s'han realitzat totes les tasques d'acompanyament/consultoria vinculades al manteniment de les certificacions existents ISO 14001+ISO 50001: Realització d'auditories internes i externes, resolució de les no conformitats detectades durant les auditories i seguiment conjunt entre les unitats de Medi Ambient i la Direcció de la Xarxa de TB de tots els aspectes relacionats amb el manteniment de les certificacions.

El mes de maig es va dur a terme l'auditoria interna del CON d'Horta, de Zona Franca 1 i de Triangle i el mes de juny l'auditoria externa dels CON d'Horta i de Zona Franca 1. Ambdues es van superar amb èxit.

A principis d'any es va posar en producció la nova aplicació corporativa anomenada Gestió per a la Millora que permet gestionar de forma més eficient les No conformitats, emergències ambientals i accions correctives. Per tal de garantir-ne la correcta gestió, s'han efectuat les formacions oportunes a les unitats certificades per explicar el funcionament de la nova eina.

Per tal de garantir un funcionament òptim del Sistema de Gestió Ambiental i Energètic als centres de nova implantació (Triangle i Ponent), al llarg del 2019 s'han impartit diferents accions formatives relacionades amb el Sistema de Gestió (Formació de sensibilització i Formació d'Especialització) amb eines informàtiques necessàries per al seu manteniment (formació en el Quadre de Comandament Ambiental i Formació en l'Eina de Gestió per a la Millora). Al 2020 està previst efectuar algunes sessions de formació que no ha estat possible impartir-les el 2019.

Com altres anys, s'ha donat formació en Medi Ambient i Sistemes de gestió (formació i sensibilització) als nous ingressos i promocions de les unitats certificades.

▪ *Energia, CO₂ i Qualitat de l'aire*

Ferrocarril Metropolità de Barcelona S.A. i Transports de Barcelona, SA estan adherits des del 2011 al Programa d'Acords Voluntaris per a la reducció de les emissions d'efecte hivernacle de la Oficina Catalana del Canvi Climàtic. En aquest sentit, al llarg del 2019 s'ha realitzat l'inventari d'emissions de CO₂ corresponent al 2018 i s'ha verificat per part d'una entitat acreditada. L'informe de verificació s'ha presentat a l'Oficina Catalana de Canvi Climàtic per a la renovació de l'adhesió.

TB disposa d'un Sistema de Gestió Ambiental i Energètic basat en les normes ISO 14001 i ISO 50001 implantat a nivell de Direcció de la Xarxa de BUS als 4 CON. Aquests Sistemes de Gestió ajuden a aconseguir la millora del comportament ambiental i energètic de l'organització, i són garantia del compliment dels requisits legals.

El 2019 s'ha treballat en l'establiment i seguiment de la implantació del Programa d'objectius del Sistema de Gestió Ambiental i Energètic d'Horta, Zona Franca 1, Ponent i Triangle per a la reducció del consums d'energia i emissions atmosfèriques de la flota i instal·lacions de TB. Així mateix, s'ha continuat amb el programa d'ambientalització de la flota de Bus que ha de permetre reduir les emissions atmosfèriques de la xarxa de superfície.

El 2019 s'ha treballat en la validació i millora del Quadre de Comandament ambiental i energètic de TMB, així mateix s'han incorporat les dades relatives als indicadors ambientals de Metro. Aquest té per objectiu posar a disposició de l'empresa una eina que permeti als diferents nivells de gestió i direcció de TMB fer: 1) El seguiment del Sistema de Gestió Ambiental i Energètic i 2) El seguiment dels objectius i plans d'acció.

Al darrer trimestre del 2019 el departament de Medi Ambient ha estat treballant en la revisió i millora del model per a l'obtenció dels factors d'emissió de NOx i PM per a la flota de Bus. El 2020 està previst presentar la proposta i validar-la amb l'Àrea Tècnica de Bus, prèviament a la seva translació en el Quadre de Comandament.

Els plans de mobilitat als centres de treball i centres generadors de mobilitat (d'ara en endavant **Pla de Desplaçaments d'Empresa o PDE**), identifiquen la manera en què els treballadors/es propis i externs, així com els visitants habituals es desplacen i fan propostes concretes i viables per aconseguir una mobilitat més sostenible mitjançant l'optimització de la mobilitat d'empleats/des i visitants, afavorint modes de transport alternatius al vehicle privat com el transport col·lectiu, a peu i en bicicleta; transport compartit entre diferents treballadors/es; i racionalitzant l'ús del cotxe.

El PDE té com a objectius operatius l'estalvi del consum energètic, menors externalitats (contaminació i soroll), estalvi econòmic per als treballadors/es i l'empresa, increment de la seguretat viària i millora de la salut, igualtat d'oportunitats i un increment de la productivitat i competitivitat.

L'àmbit funcional d'actuació del PDE són els desplaçaments relacionats amb l'activitat professional, tant els trajectes entre el domicili i el lloc de treball com els desplaçaments professionals dels treballadors/es, col·laboradors/es i clients. I responen al marc normatiu següent:

- Llei 9/2003, de la mobilitat.
- Zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric, Decret 226/2006.
- Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire, Decret 157/2007.

Amb l'objectiu de facilitar la transformació de TMB amb noves formes de mobilitat, el 2019 la Direcció de Persones de TMB i el departament de Medi Ambient han elaborat els Plans de Desplaçament d'Empresa de TMB.

- Àmbit d'estudi: 8 centres de més de 200 empleats/des i 8 centres de treball considerats significatius.
- Metodologia:
 - Fase 1. Anàlisi i diagnòstic: inventari de camp i enquestes al personal i visites sobre els hàbits de mobilitat.
 - Fase 2. Programa d'actuacions per a la formalització de solucions concretes sobre la base de l'anàlisi i diagnòsi.
 - Fase 3. Implantació i seguiment

Els resultats que s'esperen obtenir de la implantació de mesures proposades al PDE són:

Objectiu	Actual 2019	Proposta PDE 2025	Taxa total proposada al PDE (%)
Quota modal del vehicle privat motoritzat (% de desplaçaments)	46%	41%	-12%
Mobilitat anual en vehicle privat motoritzat (vehicles-km/any)	21.217.372	16.039.573	-24%
Emissions de diòxid de carboni (t.CO ₂ /any)	5.146	4.373	-15%
Emissions d'òxids de nitrogen (kg.NO _x /any)	19.018	16.473	-13%
Emissions de diòxid de nitrogen (kg.NO ₂ /any)	2.856	2.377	-17%



Emissions de partícules menors a 2,5 micres (kg.PM _{2,5} /any)	656	588	-10%
Consum energètic derivat del transport (tep/any)	1.601	1.356	-15%
Costos derivats del transport (€/any)	62.900.274	52.647.477	-16%
Accidentalitat (€/any)	2.730.454	2.579.247	-6%

Nota: Tep: Tones de petroli equivalents

El 2019 s'ha iniciat la Fase 1 i 2 i el proper any s'haurà d'aprovar el programa d'actuacions proposat per iniciar la implantació i seguiment.

▪ *Gestió de la presència d'amiant a les instal·lacions de Metro*

Durant el 2019 s'han realitzat retirades d'elements amb presència d'amiant, 3.900 m² de planxa, 376 m de tub i 167 elements diversos. En total 55.399 kg de fibrociment amb contingut d'amiant. Les actuacions més rellevants han estat la retirada del fibrociment de la volta de l'estació de Verneda i la retirada de les planxes de canalització de filtracions de la majoria de les cambres tècniques.

Durant l'any l'inventari històric del fibrociment de la infraestructura ha arribat a 440.000 kg de fibrociment, dels quals ja se n'ha retirat un 30,58 % des de l'any 2006 fins al 2019; un 17,68 % està confinat o encapsulat i queda un 51,74 % dels kg pendents de tractar.

	Localitzacions	Massa (kg)
% Retirat sobre total estimat	52,08%	30,58%
% Tractat sobre total estimat	1,20%	17,68%
% Pendent sobre total estimat	46,72%	51,74%

A part, s'ha previst la substitució de 42 trens antics susceptibles de ser desamiantats.

▪ *Anàlisi de l'aire i materials sòlids a la xarxa de Metro*

El mes d'abril de 2019 es va presentar la campanya de presa de mostres d'aire i materials sòlids susceptibles de contenir fibres d'amiant en zones d'accés al públic de la xarxa de Metro, com a part del programa de vigilància higiènica, la qual es va dur en dues fases (la de mostres sòlides en els mesos d'abril-juny i la segona de mostres d'aire en quatre estacions, al juliol).

La campanya d'anàlisi es va consensuar entre TMB i el grup de persones expertes creat per l'Agència de Salut Pública de Barcelona (ASPB), i es va realitzar a través d'una empresa acreditada. L'objectiu va consistir en monitoritzar l'ambient de 70 punts diferents de la xarxa de Metro entre estacions, intercanviadors i túnels, analitzant mostres d'aire i de materials a través de microscòpia electrònica de transmissió (TEM), segons la metodologia consensuada per ASPB i TMB.

En cada línia es van escollir per al mostreig d'aire les estacions amb presència coneguda de materials amb contingut d'amiant o bé que se n'hagués retirat, les que tenen més usuaris i les més antigues i que no s'haguessin remodelat recentment.

Al juliol les mostres que es van analitzar van correspondre a cinc punts diferents de les estacions de Catalunya i Torrasa de la L1, i Passeig de Gràcia i Liceu de la L3, seleccionades per tenir les condicions ambientals més desfavorables (per antiguitat de la construcció, configuració, antiguitat dels trens o presència de fibrociment en l'estructura) i una elevada utilització.

Finalment es va confirmar l'absència de fibres d'amiant a l'ambient de la xarxa de metro, segons les mostres recollides en estacions, túnels i trens. Els mesuraments es van fer per primera vegada segons la norma internacional EN ISO 16000-7 i seguint la guia francesa GA X46-033, associada a la norma internacional anterior.

▪ Ràtio d'intensitat de les emissions de CO₂

En base a les dades d'emissions de CO₂ de l'any 2019 s'ha calculat la ràtio d'intensitat de les emissions per cada cotxe-km total recorregut (oferta) i per cada viatger transportat (demanda). Tant en el cas de Metro com de Bus, els respectius ràtios han disminuït respecte l'any anterior:

Ferrocarril Metropolità de Barcelona			
	2019	2018	% dif.
Tones de CO ₂	2.676	2.791	-4,1%
Cotxes-km totals (milers)	75.754	76.521	-1,0%
kg CO₂/cotxe-km total	0,035	0,036	-3,2%
Viatgers transportats (milions)	389,11	388,02	0,3%
kg CO₂/viatger	0,007	0,007	-4,4%

Nota: No inclou L9/10

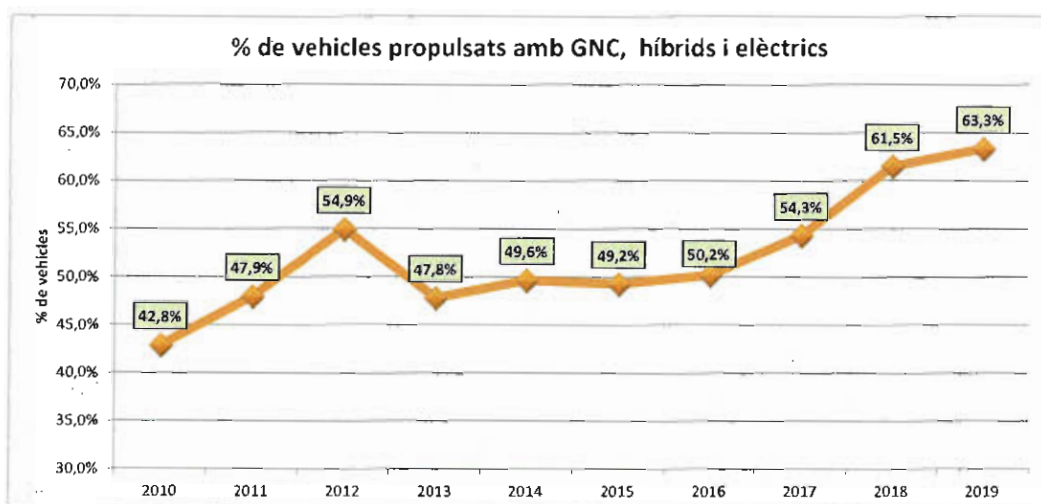
Transports de Barcelona			
	2019	2018	% dif.
Tones de CO ₂	79.796	78.883	1,2%
Cotxes-km totals (milers)	48.743	46.204	5,5%
kg CO₂/cotxe-km total	1,64	1,71	-4,1%
Viatgers transportats (milions)	215,40	207,47	3,8%
kg CO₂/viatger	0,37	0,38	-2,6%



▪ Mesures contra la contaminació a TB

Des de fa anys TMB realitza la seva activitat tenint cura del medi ambient, situant Barcelona com una ciutat capdavantera en la recerca i la innovació en el transport urbà d'emissió zero. Des del 2012 els autobusos de Barcelona s'han situat en l'avantguarda d'Europa pels baixos nivells d'emissions de gasos i partícules nocives per a la salut de les persones (gràcies a l'ús del gas natural comprimit i la instal·lació massiva de filtres anticontaminants) i es pretén a més limitar les emissions de gasos que contribueixen a l'escalfament global mitjançant la compra de vehicles híbrids i l'electrificació progressiva de la flota. En aquest sentit, dels 1.157 autobusos que formaven la flota operativa a 31 de desembre de 2019, n'hi havia 376 propulsats amb gas natural comprimit (GNC), 347 tenien motor híbrid i 9 eren propulsats amb motor elèctric pur, **els quals representaven el 63,3% de la flota.**

Per altra banda, el 2019 s'han signat dos nous contractes de subministrament de cobertes noves i recautxutades per als autobusos, resolts amb criteris de compra verda, gracies als quals es preveu que TMB estalvi en els pròxims quatre anys, 272 mil litres de combustible, i deixi d'emetre 680 tones de CO₂ a l'atmosfera. En el primer contracte, el Grupo Soledad (d'Elx) subministrarà a TMB 4 mil pneumàtics renovats mentre que, en la segona comanda, seran 12,5 milers de pneumàtics nous (principalment de la marca *Hankook*).



Nota: Fins a l'any 2012 inclou vehicles propulsats amb biodièsel. Al 2013 es va deixar d'utilitzar el biodièsel.

Per altra banda, cal destacar el **Projecte d'electrificació de la línia de bus H16**:

- **L'Operació:** Es van rebre els cotxes a finals de 2018. Des d'aleshores, la disponibilitat de cada cotxe ha estat variable i s'han realitzat proves a nivell intern per fer la posada en marxa.
- **Infraestructures:** Al CON hi ha instal·lats 7 carregadors amb campana. Al carrer, 2 més als terminals de la línia. Tots ells funcionant estabament.
- **Formació:** A l'actualitat, 186 conductors del centre de Triangle estan formats en conducció. També personal de pati, responsables de Material Mòbil i Agents de CON en la càrrega dels vehicles. 7 Agents de Centre a la conducció i 22 Comandaments d'Explotació també a la gestió operativa bàsica. Un cop conegut millor el funcionament operatiu de tot el sistema, cal ampliar el contingut de la formació de la gestió operativa, de les càrregues, etc, per tal que aquests vehicles corrin en cap de setmana amb normalitat. Un pas més cap a la reconversió tecnològica i ambiental de la que serà la primera línia d'autobusos d'emissió zero i de gran capacitat de TMB.

Tant els vehicles Irizar com els Solaris estan equipats amb un pantògraf plegable sobre el sostre que s'acobla als punts de recàrrega ràpida situats als extrems de la línia H16, al carrer Cisell, a prop del passeig de la Zona Franca, i a l'avinguda d'Eduard Maristany, a l'entorn del Fòrum. Mitjançant el pantògraf, els vehicles són capaços de carregar en el temps de regulació l'energia suficient per fer el trajecte fins al terminal de l'extrem contrari.

La càrrega ràpida en ruta es combina amb la càrrega lenta durant les nits a la cotxera, on també s'ha instal·lat l'equipament corresponent. D'aquesta manera s'assegura que aquests autobusos de gran capacitat (per a uns 120 passatgers) siguin autònoms i plenament operatius al llarg d'una jornada sense haver de dotar-los de bateries voluminoses i pesants.

A més del doble sistema de càrrega, els nous autobusos incorporen destacades novetats tecnològiques orientades a la millora de la seguretat i la sostenibilitat: substitució dels retrovisors per un sistema de càmeres intel·ligents que ajuden el conductor en la visió exterior; el sistema de visió perimetral de 270° per facilitar les maniobres a baixa velocitat; rodes d'alumini, de menys pes, per reduir-ne el consum, i de més durabilitat; i passadís d'acordió translúcid que dona lluminositat a una part habitualment opaca de l'interior.

Com tots els autobusos articulats que està adquirint TMB, els elèctrics Irizar tenen les característiques de confort i accessibilitat següents: quatre portes, per a l'entrada simultània per les dues de davant; facilitats per a persones amb mobilitat reduïda: places reservades, rampa retràctil, pulsadors per a invidents, terra baix antilliscant; pulsadors d'obertura intel·ligent de portes; connectors USB per a la càrrega de dispositius mòbils, *wifi* ciutadà i aire condicionat.

En termes de confort, s'ha d'afegir que la tracció elèctrica suposa a més que la marxa és silenciosa i progressiva. I per al medi ambient, la garantia d'un impacte zero en emissions, ja que l'electricitat amb què es carreguen està certificada com a originada en fonts renovables.

TMB ha elaborat els plans per a la **segona reconversió ambiental de la flota d'autobusos de TMB** (la primera es va abordar a principis de la dècada actual i la va fer mereixedora de l'etiqueta de flota menys contaminant d'Europa, segons informes de la UITP). La revisió es adquirirà 266 nous vehicles en el trienni 2019-2021 per renovar cotxes dièsel o de gas natural de primera generació, dels quals 95 seran elèctrics purs, 50 híbrids i els 121 restants de gas natural comprimit d'última generació.



TMB participa en el **Projecte Clima** del Ministeri d'Agricultura, Pesca, Alimentació i Medi Ambient del Govern espanyol dins del seu programa FES-CO₂ d'incentius a les activitats baixes en carboni amb el projecte "Autobusos amb baixes emissions" a través de la substitució d'autobusos vells per vehicles nous amb tecnologies menys contaminants o més netes. TB va signar el contracte de compravenda de reduccions verificades d'emissions de gasos d'efecte hivernacle amb el Ministeri. El Ministeri, a través del fons FES-CO₂, s'ha compromès a comprar a TB un màxim de 50.568 Tn fins al 31 de desembre de 2024. Perquè la compra es faci efectiva, s'ha de presentar un informe anual de verificació d'emissions, signat per una consultora independent d'entre les autoritzades pel Ministeri.

L'any 2019 es va presentar l'informe de verificació d'emissions corresponent al 2018, el qual recull la diferència entre les emissions que hagués emès la flota vella menys les emissions de la flota nova, sempre amb igualtat de condicions. Aquests informes es faran fins a justificar la reducció d'emissions de l'any 2024 quan finalitza l'actual Projecte Clima.

Així mateix, el 10/5/2013 la Generalitat de Catalunya va concedir a TB el **distintiu de garantia de qualitat mediambiental** corresponent a la categoria de flotes de vehicles, el qual es va renovar el 13/2/2017 i recentment s'ha acabat de tramitar la segona renovació. Per tal de continuar amb el distintiu, s'ha d'acreditar i complir una sèrie de requisits (caracterització de la flota, registre de combustible, Pla de gestió ambiental, solucions tecnològiques, conducció eficient, pla de manteniment, etc).

Destacar finalment que en el **Rànquing de mobilitat urbana a Espanya 2019** que va elaborar **Greenpeace** i que va mesurar el grau de compromís de 12 ciutats amb una mobilitat neta, segura i socialment equitativa, la ciutat de Barcelona va obtenir 6,5 punts (sobre 10) i va aconseguir pujar a la tercera posició, per sota de Bilbao (6,9 punts) i València (6,6 punts). Els

indicadors tinguts en compte tenien a veure amb l'oferta de transport públic, la xarxa de vies ciclistes o els nivells de contaminació, entre d'altres. Concretament, en el cas de Barcelona es va destacar, com una de les iniciatives amb una incidència positiva, **el desplegament de la Nova Xarxa de Bus**.

■ **Mesures contra la contaminació vibroacústica a Metro**

La principal contaminació generada per l'explotació de Metro és de tipus vibroacústica. Durant aquest any s'han realitzat una sèrie d'accions destinades a prevenir o reduir l'impacte d'aquesta contaminació acústica i vibratòria, les quals s'enumeren a continuació:

En la renovació de via entre les estacions de Clot i Torras i Bages (Línia 1), amb tall de servei entre juliol i agost de 2019, es va fer una transformació de balast a formigó de 8.099 metres de via simple, un escapament, dues *bretelle* i tres desviaments.

També es van instal·lar fixacions antivibratòries a l'escapament de Santa Coloma (Línia 1) durant el tall de servei d'agost de 2019.

En la renovació de via i drenatge entre Monumental i Tetuan (Línia 2), amb tall de servei a l'agost, es van renovar 492 metres de via simple.

S'ha assistit a Infraestructures.cat en la instal·lació de fixacions antivibratòries *Vanguard* a diferents trams de la Línia 2, entre Sant Antoni i Monumental, durant el tall de servei d'agost i s'ha assistit a Infraestructures.cat en la renovació de la plataforma de via de la futura estació d'Ernest Lluch (Línia 5) durant el tall de servei d'agost.

S'han fet 23 mesuraments de nivell vibratori en interior d'edificis i s'han realitzat 2 instrumentacions en túnel, destinades a caracteritzar el sistema de via, a la *bretelle* de Paral·lel (Línia 2) i entre Hospital Clínic i Diagonal (Línia 5).

■ **Compromisos de les administracions per reduir la contaminació**

Quant al compromís de les administracions per reduir la contaminació, durant la **segona Cimera de la qualitat de l'aire**, celebrada al Palau de Pedralbes, el 25 de març de 2019, la Generalitat, l'Ajuntament de Barcelona, l'Àrea Metropolitana de Barcelona, la Diputació de Barcelona i representants locals van presentar una declaració que reforçava el seu compromís del 2017 al voltant d'uns objectius compartits per garantir la qualitat de l'aire i protegir la salut. Les diferents administracions van determinar que, dos anys després de la primera cimera, s'havien establert els mecanismes necessaris per gestionar els episodis ambientals i s'havien creat les bases per dur a terme mesures estructurals per combatre la contaminació atmosfèrica a la Zona de Baixes Emissions de les Rondes de Barcelona a partir de l'1 de gener de 2020. Les restriccions al vehicle privat han de comportar també el reforç del transport públic, l'ampliació d'aparcaments d'enllaç i la instal·lació de senyalització d'aproximació a les ZBE i derivació cap als aparcaments.

També al març de 2019 el Consell Metropolità de l'AMB va aprovar inicialment el **Pla Metropolità de Mobilitat Urbana (PMMU) 2019-2024** que recull 102 mesures per millorar la mobilitat metropolitana amb un cost previst de 1.354 milions d'euros, dels quals l'AMB n'assumirà 370 milions, a més de 8.922 milions d'euros en infraestructures. El pla dibuixa un model de mobilitat fonamentat en quatre pilars estratègics: mobilitat saludable, sostenible, eficient i equitativa, i els seus objectius estan alineats amb el Pla Clima i Energia 2030 de la mateixa AMB, l'Acord de París sobre el canvi climàtic i els Objectius de Desenvolupament Sostenible de l'ONU. El PMMU preveu reduir entre un 5 i 7% les emissions de CO₂, el 30% de

les emissions d'NO₂ i PM, i reduir el 50% de la població exposada a una baixa qualitat de l'aire i un 10% de la mortalitat anual per aquestes causes

Així mateix, al juliol del 2019 es va constituir la **Taula d'Emergència Climàtica** com un grup de treball del Consell de Sostenibilitat, d'acord amb el Reglament de participació ciutadana de l'Ajuntament de Barcelona, per definir mesures concretes a desenvolupar per fer front de manera efectiva a l'emergència climàtica. La Taula està formada per més de 200 entitats de la xarxa Barcelona + Sostenible, els grups municipals, la Generalitat i l'Estat, units pels objectius de millorar la qualitat de l'aire i frenar l'escalfament global i els seus efectes sobre la vida humana i el medi natural. L'objectiu és reduir en 210 mil tones les emissions de diòxid de carboni, un 6% anual, amb la implantació de la zona de baixes emissions i deu mesures de tipus immediat. En aquest sentit, TMB destaca per la seva contribució a la reducció dels contaminants que provoquen l'escalfament global gràcies al procés d'electrificació de la xarxa d'autobusos i l'adopció d'energies renovables.

També aquest any l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) ha enllestit la proposta de **Pla Director de Mobilitat 2020-2025** que defineix com ha de ser la mobilitat del futur més pròxim en totes les variants i modalitats. El document aprovat està estructurat en 10 eixos que tracten de forma integral diferents aspectes rellevants de la mobilitat. El medi ambient i un transport més ecològic són algunes de les qüestions centrals d'aquest PDM. S'insisteix en reduir el consum energètic i l'impacte dels desplaçaments, així com les emissions dels vehicles entre un 6% i un 16%. Paral·lelament, l'ATM ha obert el procés públic d'elaboració del **Pla Director d'Infraestructures (PDI) 2021-2030** en l'àmbit del sistema integrat de mobilitat metropolitana. En els propers mesos, tècnics, operadors de transport, consultors, experts en mobilitat i ciutadania estan cridats a plantejar solucions als reptes més importants que la regió de Barcelona i les seves administracions hauran d'afrontar durant la dècada entrant.

7.3.3. Economia circular i prevenció i gestió de residus

▪ Quantificació dels Residus a TB

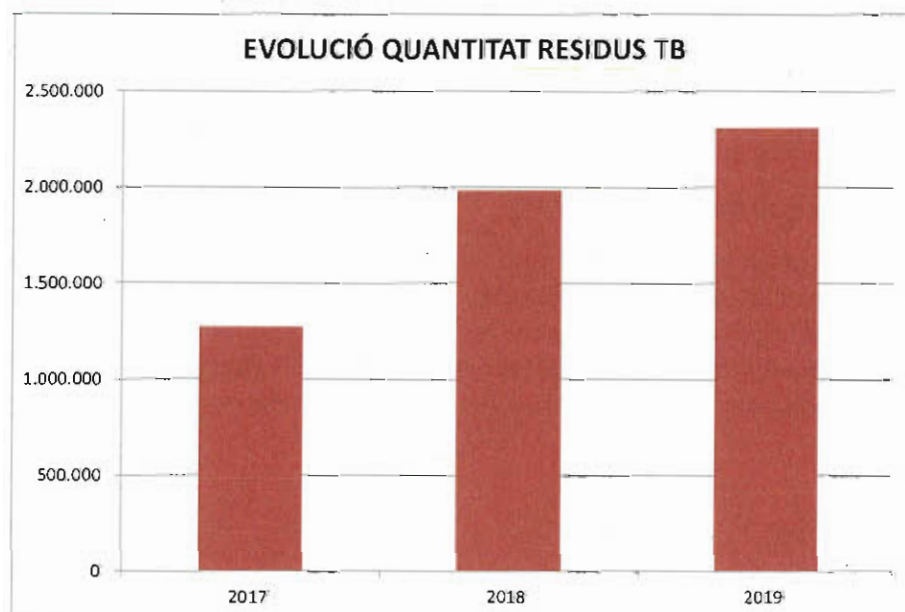
Els residus que es generen en més quantitat (>100 Tn/any) a TB són els Vehicles fora d'ús, els residus aquosos gestionats amb camió cisterna que es generen en el procés de rentat de busos i dels separadors d'hidrocarburs, els banals i els metalls. En un segon ordre d'importància (>50 Tn/any) hi ha el líquid refrigerant, els olis i el paper/cartró. A continuació se situen (>20Tn/any) el els draps i absorbents, la fusta, el vidre, les aigües amb hidrocarburs contaminades i les bateries.



QUANTITAT ANY 2019 SEGONS TIPOLOGIA		QUANTITAT ANY 2019 SEGONS TIPOLOGIA	
RESIDU	KG	RESIDU	KG
VEHICLE FORA D'US	1.240.554	FUEL OIL	2.165
AIGÜES AMB HIDROCARBURS	318.860	GAS ENVAS A PRESIO: AEROSOLS	1.445
BANALS	220.852	PINTURA O VERNÍS	904
METALLS	136.010	TÒNERS	687
LÍQUID REFRIGERANT	87.639	PILES	485
OLIS	56.869	LÀMPADES I FLUORESCENTS	427
PAPER I CARTRO	50.667	TAPS SOLIDARIS	419
DRAPS I ABSORBENTS O FILTRES D'AIRE	33.652	DISSOLVENT NO HAL	319
FUSTA	30.862	FIBRA DE VIDRE	275
VIDRE GQ	21.620	ENVASOS MET.X DESTRUIR	182
AIGÜES AMB HIDROCARBURS CONTAMINADES	21.540	ENVASOS PL.X DESTRUIR	156
BATERIES PLOM	20.719	PLÀSTIC	66
BATERIES DE CALCI	18.950	GREIX DE MAQUINARIA	61
FILTRES D'OLI/GASOIL	8.130	TERRA/PEDRES BRUTES	60
ENVASOS LLEUGERS	6.937	ÀCID CLORHÍDRIC	56
ELÈCTRIC/ELECTRÒNIC	6.506	RESIDUS PULIMENT PINTURA	35
ENVASOS PL.VALORITZABLES	5.623	BATERIES NIQUEL/CD	24
EXTINTORS	5.598	SANITARIS GRUP III	17
ALUMINI	3.160	ÀCID SULFÚRIC	10
ENVASOS MET.VALORITZABLES	3.103	TOTAL	2.308.504
RUNES	2.860		

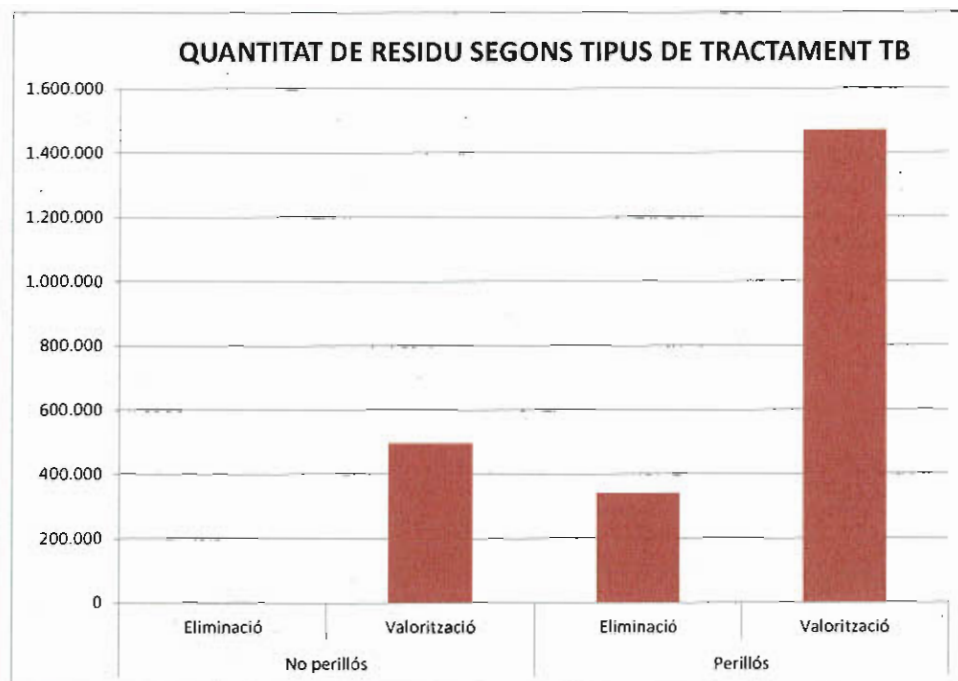
Respecte l'any anterior destaca l'increment de vehicles fora d'ús a causa de la renovació de la flota que s'ha dut a terme.

A la gràfica següent es pot veure l'evolució de la quantitat de residus generats a TB en els últims exercicis:



Tots els residus que es generen a TB són tractats a través de transportista i gestor autoritzat.

A la gràfica següent es pot veure la quantitat de residus generats a TB el 2019, diferenciant segons la classificació del residu, és a dir, si es tracta de residus perillosos o no perillosos segons el Catàleg de Residus de Catalunya, i diferenciant segons la via de tractament final que han rebut (valorització o eliminació).



Com es pot veure la gran majoria dels residus generats a TB es valoritzen (pràcticament el 90% del total). La valorització engloba vies i subvies de gestió relacionades amb la reutilització, el reciclatge, la valorització energètica, etc.

Pel que fa a la prevenció de residus, els centres que tenen presentat i vigent un estudi de minimització de residus especials són: Horta, Triangle i Zona Franca 1. En aquests estudis es proposen mesures encaminades a la reducció dels residus perillosos.

■ **Quantificació dels Residus a FMB**

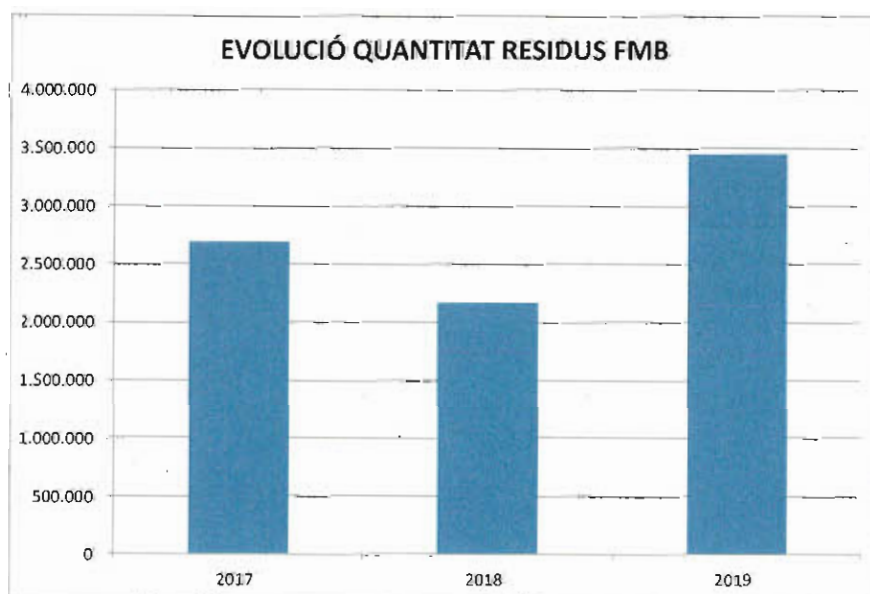
Els residus que es generen en més quantitat (>100 Tn/any) a FMB són: el carril de metro, els residus aquosos gestionats amb camió cisterna que es generen en el procés de rentat de trens i dels separadors d'hidrocarburs, els metalls, els banals, els fangs, la fusta i les rodes de trens. En un segon ordre d'importància (>20Tn/any) hi ha les runes, els residus de les fosses sèptiques, el paper/cartró i els extintors.



QUANTITAT ANY 2019 SEGONS TIPOLOGIA		QUANTITAT ANY 2019 SEGONS TIPOLOGIA	
RESIDU	KG	RESIDU	KG
CARRIL METRO	1.775.220	ENVASOS LLEUGERS	1.360
AIGÜES RENTAT GRAFITIS CONTAMINADES	405.760	TÒNERS	1.337
METALLS	319.696	CABLES ELÈCTRICS BRUTS COURE	1.324
BANALS	228.876	GAS ENVAÏ A PRESIO: AEROSOLS	1.217
FANGS EDAR	171.500	PINTURA O VERNÍS	798
FUSTA	159.412	PILES	656
RODES METRO	115.400	FILTRES D'OLI/GASOIL	631
RUNES	55.860	ALUMINI	412
FOSSES SÈPTIQUES-XM	39.960	EQUIPS ELÈCTRICS AMB HCFC, HFC	395
PAPER I CARTRÓ	37.073	GREIX DE MAQUINARIA	367
EXTINTORS	20.421	TRANSFORMADORS SECS	312
ELÈCTRIC/ELECTRÒNIC	17.490	PLÀSTIC	245
VIDRE GQ	16.540	VIDRE PQ	223
AIGÜES AMB HIDROCARBURS CONTAMINADES	14.960	TAPS SOLIDARIS	185
AIGÜES AMB HIDROCARBURS	14.843	DISSOLVENT NO HAL	160
OLIS	9.823	TRAFOS AMB PCB	143
BATERIES NIQUEL/CD	8.783	CLOROFLUOROCARBURS, HCFC, HFC	94
DRAPS I ABSORBENTS O FILTRES D'AIRE	8.151	APARELLS AIRE CONDICIONAT	90
ENVASOS PL. VALORITZABLES	8.058	ENVASOS PL.X DESTRUIR	85
LÀMPADES I FLUORESCENTS_31	2.776	SANITARIS GRUP III	70
ENVASOS MET. VALORITZABLES	2.414	ENVASOS MET.X DESTRUIR	42
BATERIES PLOM	1.955	ÀCID SULFÚRIC	6
		REACTIUS DE LABORATORI	2
		TOTAL	3.445.125

Respecte l'any anterior hi ha hagut un increment significatiu del residu de carrils de metro ja que, com s'ha vist anteriorment, aquest any s'ha fet la renovació integral de més de 10 mil metres a la L-1.

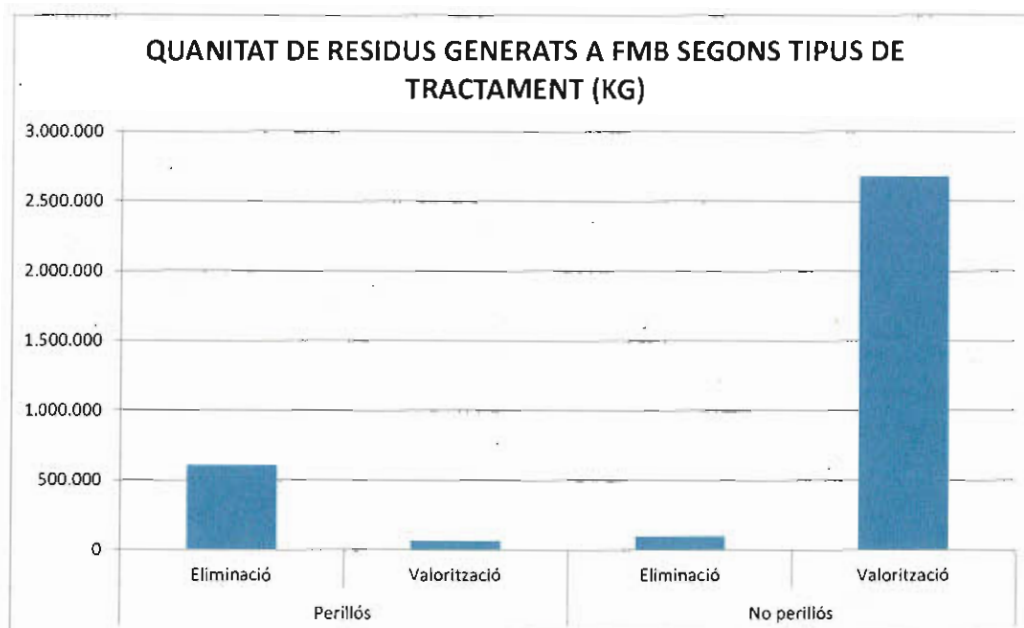
En la gràfica següent es pot veure l'evolució de la quantitat de residus generats a FMB en els darrers exercicis:



Tots els residus que es generen a TMB són tractats a través de transportista i gestor autoritzat.

A la següent gràfica es pot veure la quantitat de residus generats el 2019 a FMB diferenciant segons la classificació del residu, és a dir, si es tracta de residus perillosos o no perillosos

segons el Catàleg de Residus de Catalunya, i diferenciant segons la via de tractament final que han rebut (valorització o eliminació).



Com es pot veure la gran majoria dels residus generats a FMB es valoritzen (pràcticament el 80% dels residus generats). La valorització engloba vies i subvies de gestió relacionades amb la reutilització, el reciclatge, la valorització energètica, etc.

Pel que fa a la prevenció de residus, els centres que tenen presentat i vigent un estudi de minimització de residus especials són: Can Boixeres, Can Zam, Roquetes, Sagrera, Sant Genís, Santa Eulàlia, Triangle de Metro, Vilapicina i ZAL. En aquests estudis es proposen mesures encaminades a la reducció dels residus perillosos.

▪ **Recollida selectiva i Punts Verds**

Com a part de la política d'ambientalització de TMB i de minimització de residus, es va aprovar contractar un servei de lloguer i reutilització de draps per al conjunt de centres de TMB, per tal de minimitzar la generació del residu: material absorbent contaminat, amb codi CER 150202.

A Metro el 2018 es va posar en funcionament el servei de lloguer de draps per als tallers de Material Mòbil, és a dir: Can Zam, Roquetes, Sagrera, Sant Genís, Santa Eulàlia, Triangle de Metro, Vilapicina i ZAL. El 2019 s'ha desplegat el servei a la totalitat de l'empresa, concretament s'ha posat en funcionament a les dependències de Vies, Magatzem, Validació i venda, Sistemes de peatge, Neteja i imatge, Manteniment d'estacions, Manteniment de baixa tensió i sistemes electromecànics, Manteniment d'energia, Telefèric i al centre de Zona Franca 2.

A TB el 2018 es va posar en funcionament el servei de lloguer de draps per als tallers de Material Mòbil, és a dir: Triangle, Zona Franca 1, Ponent, Horta i Tallers Centrals. El 2019 s'ha desplegat el servei a la totalitat de l'empresa, concretament s'ha posat en funcionament a les dependències de Magatzem, Manteniment instal·lacions, Assistència mòbil, Parades i senyals, Telecomunicacions i Zona Franca 2.

Pel que fa a la millora del tractament dels residus, i amb l'objectiu d'intentar incrementar el percentatge de residus que es valoritzen, el departament de Medi Ambient ha elaborat una guia per a la implantació de la recollida selectiva de residus assimilables a domèstics a les oficines. Aquesta serveix de base perquè les diferents dependències, de manera autònoma, puguin implantar la recollida selectiva a les oficines de forma progressiva. El 2019 s'ha implantat la recollida selectiva a les oficines de Material Mòbil de Sagrera de Metro i als centres de Triangle i Ponent de Bus.

Així mateix, s'ha posat en funcionament una prova pilot per a la recollida selectiva de residus a 3 estacions de la L3, concretament a Fontana, Lesseps i Valldaura. L'Objectiu és estendre paulatinament la recollida selectiva a la resta d'estacions de la xarxa de Metro. Actualment s'està realitzant el seguiment del seu funcionament conjuntament amb l'Àrea d'Operacions i la unitat de Neteja i Imatge.

També el 2019 s'ha implantat la recollida selectiva a la zona de repostatge als CON de Triangle i Ponent. Les fraccions que se segreguen actualment són: envasos lleugers, paper/cartró, piles i rebuig.

▪ **Altres actuacions**

Pel que fa al malbaratament d'aliments, tot i no ser una qüestió rellevant per a TMB atesa la naturalesa del servei que presta la companyia, aquest any 2019, procedent de l'excedent facturat de lots de Nadal, es va fer una donació de 668 kg d'aliments al Banc d'aliments i 1.040 ampolles de diferents productes (vi, cava, moscatell) a la Fundació Ramon Martí i Bonet contra la ceguera, utilitzats com a regals sorpresa en els sortejos solidaris de la Fundació per recaptar fons econòmics encaminats a combatre la ceguera reversible en els països més desfavorits.

7.3.4. **Ús sostenible dels recursos**

La política energètica de TMB es basa en els criteris següents:

1. TMB és conscient de la magnitud del volum d'energia consumida i dels impactes que suposa.
2. TMB és conscient de la necessitat de millorar l'estalvi i l'eficiència energètica, ja que:
 - Aporten millora en la productivitat i la competitivitat,
 - Contribueixen a la reducció de les emissions de gasos contaminants i d'efecte d'hivernacle.
3. TMB és conscient que implantar un sistema de gestió energètic depèn del compromís de tots els nivells i funcions de l'organització en la consecució dels objectius energètics que es determinin.
4. TMB té definida una política de compra verda i dona suport a l'adquisició de productes i serveis energèticament eficients.

Amb el propòsit de concretar aquests criteris, **TMB es compromet a:**

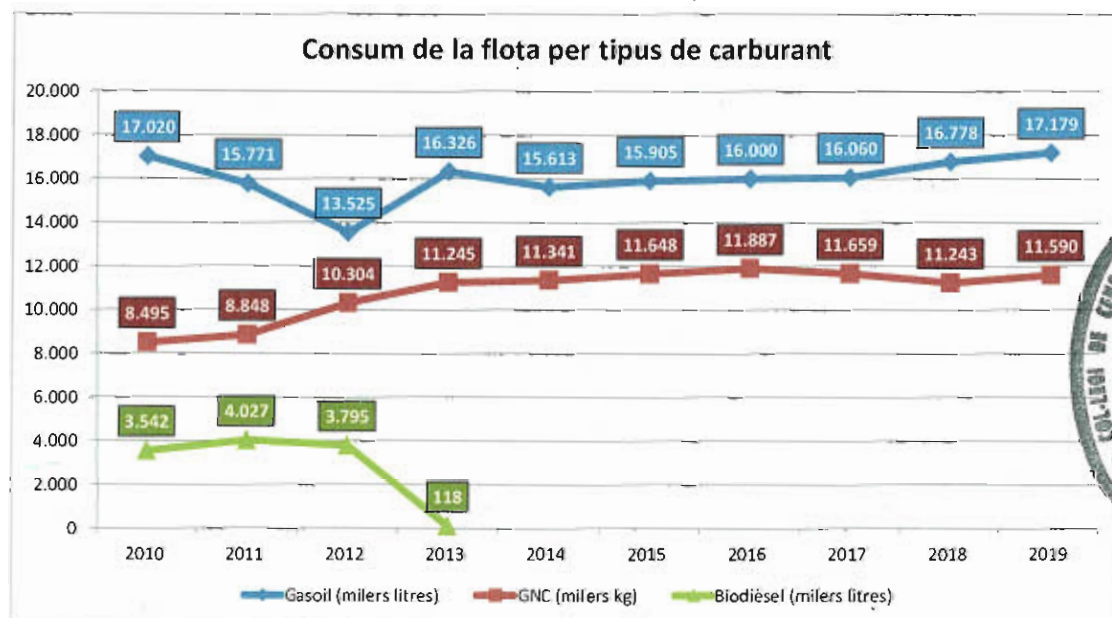
1. Establir un sistema de gestió energètic del consum elèctric i les energies fòssils aplicades al desenvolupament del seu servei, basat en la norma ISO 50.001:2011.
2. Assumir el compromís de millora contínua en el nostre exercici energètic.
3. Planificar i impartir la formació adequada que permeti el compliment dels requisits del sistema de gestió.

4. Assegurar la disponibilitat d'informació i els recursos necessaris per assolir els objectius energètics.
5. Documentar i comunicar a tots els nivells de l'organització la consecució dels objectius energètics.
6. Complir amb la legislació vigent en matèria energètica i amb els compromisos subscrits en aquest àmbit.
7. Contribuir a complir l'estratègia europea 20-20-20, recollida en la comunicació de la Comissió Europea del 3/3/2010 i al pacte de la ciutat de Mèxic del Consell Mundial d'Alcaldes sobre el Canvi Climàtic, una iniciativa llançada per la Comissió Europea l'any 2007-2008 per lluitar contra el canvi climàtic amb què la Unió Europea es compromet formalment i unilateralment a assolir, l'any 2020, l'objectiu de reduir les emissions un 20% , augmentar un 20% la contribució de les energies renovables i millorar l'eficiència energètica en un 20%.

La Direcció de TMB defineix, en aquest sentit, nivells d'exigència i assigna les persones i els recursos tècnics i econòmics disponibles per assolir-los.

▪ Consum de carburant a TB

La flota d'autobusos de TMB ha consumit durant l'any 17,2 milions de litres de gasoli (un 2,3% més que el 2018) i 11,6 milions de kg de gas natural comprimit (un 3,1% més que l'any anterior). L'increment de consum d'aquests carburants s'ha degut exclusivament al major nombre de quilòmetres recorreguts, ja que la mitjana de consum per cada 100 km recorreguts ha baixat, respecte l'any passat, en les respectives flotes d'autobusos que van amb motor de gasoli i de GNC.



Concretament, el consum unitari de gasoli de la flota de bus s'ha situat en 55,45 litres per cada 100 km recorreguts, la qual cosa ha suposat un descens del 3,4% respecte l'any anterior. Això s'ha degut a un major nombre de quilòmetres recorreguts per la flota de vehicles propulsada amb motor híbrid-dièsel. Concretament, els autobusos amb motor híbrid-dièsel han recorregut un 39% més de quilòmetres que el 2018.

Litres per cada 100 km recorreguts

	2019	2018	% dif
Vehicles amb motor dièsel	60,50	60,34	0,3%
Vehicles híbrids dièsel i elèctric	49,96	52,44	-4,7%
Total consum unitari de gasoli	55,45	57,43	-3,4%

Quant a la flota propulsada amb gas natural comprimit (GNC), ha tingut un consum unitari mitjà de 65,77 kg per 100 km recorreguts, la qual cosa ha suposat un descens de l'1,2% respecte l'any anterior.

Els consums energètics de TB es recullen en el quadre següent:

CONSUMS ENERGÈTICS DE TB					
	unitat	Any 2019	Any 2018	Difer.	% Dif
Consum d'energia elèctrica	milers kWh	8.518,3	9.149,3	-631,0	-6,9%
Gasoli flota d'autobusos:	milers litres	17.179,4	16.788,2	391,2	2,3%
Gas natural edificis i instal·lacions:	milers kWh	7.539,7	8.661,8	-1.122,1	-13,0%
Gas natural flota d'autobusos	Milers kg	11.590,0	11.242,8	347,3	3,1%

Consum d'aigua en instal·lacions	(m ³)	30.843	25.785	5.058,0	19,6%
----------------------------------	-------------------	--------	--------	---------	-------

Per altra banda, el consum d'aigua a les instal·lacions de TB ha estat de 30843 m³ l'any 2019, un 19,6% més que l'any anterior.

Aquest consum energètic de TB, expressat en Megajulis, és el següent:

QUANTITAT D'ENERGIA CONSUMIDA A TB					
	unitat	Any 2019	Any 2018	Difer.	% Dif
Consum d'energia elèctrica	Megajulis	30.665.815	32.937.426	-2.271.611	-6,9%
Gasoli flota d'autobusos:	Megajulis	703.323.531	687.308.089	16.015.441	2,3%
Gas natural edificis i instal·lacions:	Megajulis	27.142.830	31.182.361	-4.039.531	-13,0%
Gas natural flota d'autobusos	Megajulis	583.651.335	566.164.419	17.486.916	3,1%
TOTAL ENERGIA CONSUMIDA	Megajulis	1.344.783.511	1.317.592.295	27.191.216	2,1%

Com es pot veure, l'any 2019 s'ha consumit un 2,1% més energia que l'any anterior, motivat per l'augment de consum de gasoli i gas natural de la flota d'autobusos.

Consum d'energia elèctrica, gas natural i aigua a Metro

L'any 2019 el consum d'energia elèctrica a la xarxa convencional més la L11 de metro, ha estat de 252,12 milions de kWh, un -1,9% menys que l'any anterior. Això s'explica per un menor consum d'energia tracció dels trens i de les instal·lacions de Metro.

Pel que fa a l'energia tracció per fer anar els trens, el consum unitari ha estat de 228,3 kWh/100 cotxes-km recorreguts, cosa que ha representat un descens del -1,2% respecte l'any anterior.

Per altra banda, el consum de gas natural d'edificis i instal·lacions: 5.978 milers de kWh, un 5,7% menys que al 2018. El consum de gasoli dels vehicles auxiliars ha estat de 27.100 litres, un -38,7% menys que l'any anterior.

Finalment, el consum d'aigua a les instal·lacions de Metro ha estat de 65.169 m³ que representa un descens del -17,3% respecte l'any anterior.

CONSUM ENERGÈTIC DE FMB (milers de kWh):				
	Any 2019	Any 2018	Difer.	% difer
Consum d'energia elèctrica	252.119,1	257.131,5	-5.012,5	-1,9%
Energia tracció trens	172.966,0	176.765,9	-3.800,0	-2,1%
Energia Baixa tensió	79.153,1	80.365,6	-1.212,5	-1,5%
Gas natural edificis i instal·lacions	5.977,9	6.340,6	-362,7	-5,7%
Gasoli d'automoció (litres)	27.100	44.224	-17.124	-38,7%
Consum d'aigua instal·lacions (m³)	65.169	78.810	-13.641,0	-17,3%

En el quadre següent es mostra el consum energètic de FMB de l'any 2019 en Megajulis i la seva comparació amb l'any 2018:

CONSUM ENERGÈTIC DE FMB EN MEGAJULIS				
	Any 2019	Any 2018	Difer.	% difer
Consum d'energia elèctrica	907.628.598,0	925.673.425	-18.044.827	-1,9%
Energia tracció	622.677.495,6	636.357.377	-13.679.881	-2,1%
Energia Baixa tensió	284.951.102,4	289.316.048	-4.364.946	-1,5%
Gas natural edificis i instal·lacions	21.520.573	22.826.160	-1.305.587	-5,7%
Gasoli d'automoció (litres)	1.109.474	1.810.531	-701.057	-38,7%
TOTAL CONSUM ENERGÈTIC (Megajulis)	930.258.645	950.310.116	-20.051.471	-2,1%

Com es pot veure, aquest 2019 hi ha hagut un descens del -2,1% respecte l'any anterior motivat principalment per la disminució del consum d'energia elèctrica en energia de tracció dels trens i també de la baixa tensió per a les instal·lacions del Metro

El mes de desembre passat les empreses TMB, *Metro de Bilbao, SA*, *Metro de Málaga, SA*, *Tranvías Urbanos de Zaragoza, SL* i *Sociedad Concesionaria Tranvía de Murcia* van resoldre contractar el subministrament d'electricitat per als anys 2020 i 2021 a *Gas Natural Comercializadora, SA* del grup Naturgy. En els propers anys, entre les cinc xarxes ferroviàries promotores del concurs públic consumiran uns 350 GigaWatts/hora (GWh) per un import total de 46 milions d'euros més la tarifa regulada que cada empresa liquida al seu distribuïdor. El contracte especifica que l'electricitat subministrada serà **100% d'origen renovable**.

La licitació conjunta del subministrament per part de diverses empreses ferroviàries (des del 2009) té l'objectiu d'aconseguir les millors condicions de contractació possibles a fi de reduir costos i optimitzar recursos. Aquest cop l'adjudicació té la forma de contracte indexat en el qual el preu s'ajusta segons l'evolució diària i horària del mercat. De la mateixa manera el contracte conté una clàusula de flexibilitat que permet traslladar-lo a preu fix si les condicions del mercat ho aconsellen.

■ Actuacions en l'àmbit de l'eficiència energètica a Metro

El 2019 han continuat les accions que emanen del Pla d'Eficiència Energètica de Metro, entre les quals destaquen:



- Projecte de reconfiguració de corbes ATO a L1 i L3 per reduir el consum específic d'energia de tracció.
- Proves de 2 recuperadors d'energia de tracció a la frenada, instal·lats a les subcentrals de Llacuna (L4) i Canyelles (L3). Estan a l'espera de l'autorització administrativa per a la seva connexió.
- Obra de renovació i reforç de l'enllumenat en 4 tallers de la xarxa, on s'estan instal·lant lluminàries de tipus LED d'última generació. Es troben finalitzats els tallers de Roquetes, Sant Genís i Vilapicina i pràcticament acabat el taller Santa Eulàlia. A més, s'ha adjudicat l'obra per als tallers de Triangle Ferroviari i Hospital de Bellvitge i per a l'ampliació del taller central de Sagrera.
- Ha continuat el pla de renovació progressiva de l'enllumenat d'estacions, instal·lant-hi tubs LED amb aprofitament de lluminàries via manteniment correctiu, i instal·lant lluminàries LED a les estacions rehabilitades.
- S'ha fet un seguiment diari dels excessos de potència en les escomeses d'alta tensió per garantir l'optimització de potències contractades.
- S'ha realitzat la implementació del *software* de gestió centralitzada d'energia.

S'ha iniciat el projecte UTP e-LOBSTER (*Electric LOssesBalancing through integrated STorage and power Electronics towards increased synergy between Railways and electricity distribution networks*), en el qual Metro participa en el *Stakeholders group*.

▪ Aprofitament de l'aigua dels pous d'esgotament de la xarxa de Metro

L'aprofitament de les aigües filtrades al metro va començar als anys 90 i s'ha anat estenent a partir d'acords amb els ajuntaments de Barcelona i l'Hospitalet, l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), l'Agència Catalana de l'Aigua i l'Institut Català de la Salut.

Actualment s'està aprofitant aigua per:

- Retorn de cabal al riu Besòs (conveni amb l'Agència Catalana de l'Aigua).
- Reg de parcs, jardins i horts urbans (convenis amb l'Ajuntament de Barcelona i l'Hospitalet de Llobregat).

El percentatge d'aprofitament de l'aigua de la xarxa és aproximadament del 23,5% del total de la xarxa. En la taula següent es mostra el cabal aprofitat de cada un dels pous al llarg de 2019:

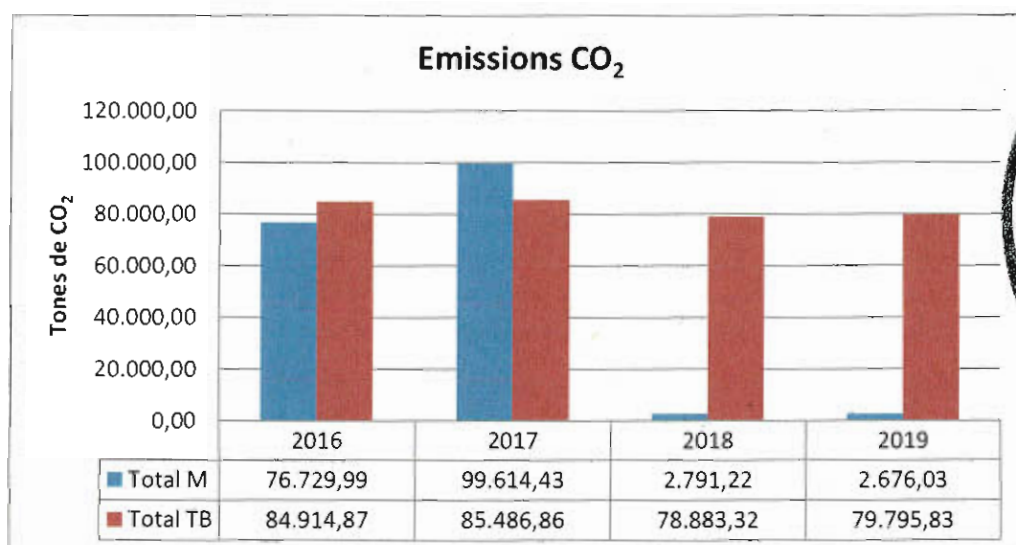
UBICACIÓ	Nº P.E	CABAL (l/s)	VOLUM ANUAL (Hm³)	ENTITAT DESTINATÀRIA	ÚS
RAMBLA JUST OLIVERES	1-14-1	2,08	0,066	AJUNT. DE L'HOSPITALET	REG JARDINS
CAN SERRA	1-15-1	6,40	0,202	AJUNT. DE L'HOSPITALET	REG JARDINS
TORRASSA	1-16-1	6,11	0,193	AJUNT. DE L'HOSPITALET	REG JARDINS
BARÓ DE VIVER	1-38-1	0,33	0,010	A.C.A	RETORN CABAL RIU BESÓS
BESÓS MAR	4-15-3	17,60	0,555	AJUNT. DE BARCELONA	REG JARDINS (ZONA LITORAL)
ARTIGUES- SANT ADRIÀ	2-23-2	18,16	0,573	A.C.A	RETORN CABAL RIU BESÓS
LESSEPS	3-30-1	3,11	0,098	AJUNT. DE BARCELONA	REG JARDINS
PARAL·LEL	3-23-1	9,15	0,289	AJUNT. DE BARCELONA	REG JARDINS
PARAL·LEL	3-23-2	0,99	0,031	AJUNT. DE BARCELONA	REG JARDINS
PLAÇA DE SANTS	5-17-3	5,28	0,167	AJUNT. DE BARCELONA	REG JARDINS
TOTAL		69,20	2,182		
TOTAL XARXA		294,32	9,282		
APROFITAMENT ACTUAL % DEL CABAL TOTAL			23,51%		

Nota: L'aprofitament indicat s'ha fet considerant la globalitat del cabal dels pous de TMB amb conveni d'aprofitament d'aigües. Es desconeix l'aprofitament real que realitzen les diferents entitats destinatàries.

Cal destacar que el pou de Baró de Viver, que durant l'any 2018 no va recollir gens de cabal d'aigua, aquest exercici s'ha detectat que torna a entrar aigua i s'hi han recollit 0,010 Hm³ destinats a retorn al cabal del riu Besòs.

7.3.5. Canvi climàtic

Des de gener de 2018 tota l'electricitat en Alta Tensió que compra TMB és verda (procedent de fonts no contaminants i respectuoses amb el medi ambient). Així mateix, des de gener del 2016 tota l'electricitat en Baixa Tensió que compra TMB també és verda. Això es tradueix en una notable reducció de les emissions de CO₂ a Metro en els dos últims exercicis. Les emissions derivades dels gasos refrigerants s'han estimat prenent com a premissa que es mantenen els mateixos consums d'aquests gasos que l'any anterior. En el cas de TB, degut a l'increment d'oferta que hi ha hagut al 2019, les emissions han augmentat un 1,16%.



En els propers anys està previst implantar el Sistema de Gestió Ambiental i Energètic a FMB. Es començarà treballant en la seva implantació en una prova pilot a la L3.

El 2019 s'ha treballat en la validació i millora del Quadre de Comandament ambiental i energètic de TMB, així mateix s'han incorporat les dades relatives als indicadors ambientals de Metro. A través del Quadre de Comandament es pot fer el seguiment de l'evolució dels consums energètics i de les emissions de CO₂ generades, entre molts altres indicadors disponibles.

TB disposa d'un Sistema de Gestió Ambiental i Energètic basat en les normes ISO 14001 i ISO 50001 implantat a nivell de Direcció de la Xarxa de Bus als quatre CON. Aquests Sistemes de Gestió ajuden a aconseguir la millora de l'acompliment ambiental i energètic, i són garantia del compliment dels requisits legals ambientals.

▪ Mesures per lluitar contra el canvi climàtic

S'ha donat continuïtat a la instal·lació de la xarxa de carregadors elèctrics per a la flota auxiliar de furgonetes. S'ha fet també el projecte de la nova marquesina solar fotovoltaica de

l'aparcament de Can Boixeres, des de la qual es carregaran les furgonetes elèctriques que s'hi aparquen.

▪ **Participació de TB en diversos projectes**

Amb l'objectiu de buscar l'eficiència i la millora mediambiental per lluitar contra el canvi climàtic, TMB participa o ha participat en diversos projectes:

- **Projecte europeu *Electrific* (La càrrega dels autobusos elèctrics de TMB, exemple d'ús del projecte)**

El projecte europeu *Electrific*, que vol facilitar l'extensió dels vehicles elèctrics millorant i simplificant qüestions com la càrrega, va presentar la seva aplicació mòbil. TMB ha estat escenari d'una prova pilot del sistema.

El projecte *Electrific* l'impulsen 11 socis de cinc països europeus diferents, entre ells, l'Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona. *Electrific* desenvolupa tecnologies innovadores encaminades a simplificar i fer més atractiva la mobilitat elèctrica, cosa que representa solucionar desafiaments com la càrrega. La fita més recent és la nova aplicació mòbil que permet, per exemple, programar la càrrega dels vehicles.

- **JIVE. Nou projecte europeu per dinamitzar la utilització de vehicles propulsats amb pila de combustible d'hidrogen**

El projecte de demostració i innovació JIVE (*Joint Initiative for hydrogen Vehicles across Europe*), liderat per la UITP, pretén agrupar la compra de vehicles propulsats amb pila de combustible d'H₂, posant en contacte operadors interessats i proveïdors, agrupant la compra de vehicles com a grans lots, i subvencionant-ne parcialment el cost.

Si bé Transports de Barcelona hi va començar com a observador, en aquests moments s'està valorant la possibilitat de fer una compra d'una quantitat limitada de vehicles estàndard d'aquesta tecnologia per operar-los a la ciutat de Barcelona, utilitzant possibles fonts de subministrament d'H₂ provinents d'altres àmbits de l'AMB. Per això ambdues entitats participen en aquest projecte de manera conjunta.

S'han dut a terme diferents reunions de coordinació en l'àmbit de la UITP i s'estan realitzant taules de treball per avaluar la conveniència i possibilitats d'aquesta tecnologia per a la ciutat.

- **ASSURED: continua el projecte europeu d'innovació en la càrrega ràpida de vehicles elèctrics**

El projecte d'innovació ASSURED (acrònim de la denominació anglesa *fast and smart charging solutions for full size urban heavy duty applications*) es va iniciar l'octubre de 2017 i finalitzarà el setembre de 2021. Disposa d'un pressupost de 23,64 milions d'euros, dels quals 18,65 milions van a càrrec de la Unió Europea.

Els objectius d'ASSURED es poden resumir en els següents punts:

- Desenvolupament de solucions modulars de càrrega d'alta potència de nova generació (fins a 600 kW).
- Solucions interoperables i escalables de càrrega d'alta potència.
- Desenvolupament i prova de solucions eficients de càrrega sense fils de fins a 100 kW.
- Avaluació del cost, l'eficiència energètica i l'impacte en la xarxa elèctrica.
- Prova de les solucions derivades d'ASSURED en 6 autobusos de transport públic, segons la definició TRL 7, en ciutats de la Unió Europea.
- Suport a organismes d'estandardització (per exemple, CEN-CENELEC, ISO, IEC).

- Protocol de proves estàndard de conformitat i interoperabilitat.

En l'actualitat s'està seguint el calendari previst de manera que en aquest moment s'estan validant els processos de verificació de sistemes que es duran a terme en els corresponents laboratoris d'anàlisi europeus.

Els següents passos consistiran en fer que els equips de càrrega (quatre fabricants) i els vehicles implicats (6 fabricants d'autobusos) superin aquets protocols de validació i comencin a lliurar-se a les ciutats que hi participen, per tal de verificar-ne el funcionament en operacions reals. Aquest lliurament està previst al primer semestre de 2020 i Transports de Barcelona rebrà dos carregadors i sis autobusos que donaran servei a la seva xarxa mentre dura aquest període de validació.

S'han dut a terme dues reunions generals de coordinació de tots els *partners*, i setmanalment tenen lloc diverses reunions via *call conference* per tractar diferents aspectes de cada paquet de treball.

- Proves a vehicles realitzades durant l'any 2019

Juntament amb el Pla de renovació de la flota de bus destinat a substituir els autobusos més antics per altres més eficients mediambientalment i tecnològicament més avançats (actuació descrita en l'apartat 2.14 Esdeveniments de l'Exercici), al llarg de l'any s'han provat diversos vehicles amb motor elèctric:

1. *Al mes de gener va estar en proves un bus elèctric de 12m APTIS de ALSTOM.*

Les característiques principals d'aquest vehicle són:

- Motor: Aptis 170 asíncrons integrats als cubs de les rodes.
- Potència: 170 kW.
- Bateria: Zebra NI-Na de 243 kWh (A la sèrie Ion-Li fins a 350 kWh).
- Autonomia: 160 km (segons el fabricant).
- Capacitat: 77/25 (Total/seients).

Es van realitzar proves de circulació (sense passatge) per diferents recorreguts de la ciutat per verificar la gran maniobrabilitat i accessibilitat d'aquest nou disseny de vehicle. La configuració de bateries i autonomia no era important ja que la configuració d'aquest primer prototipus no seria la mateixa que ha sortit al mercat.

2. *Al mes de març es va tenir l'oportunitat de provar el bus elèctric de 12m ECITY L12 de ALFABUS.*

Es van realitzar simulacions (sense passatge) a la línia 34 amb un comportament dinàmic molt bo i una configuració tècnica adaptable a les característiques tècniques de TB, i una capacitat energètica embarcada justa per al nostre servei habitual.

Les característiques principal d'aquest vehicle són:

- Motor: ECAR TQSL100A-6 síncron.
- Potència: 200 kW (Potència pic).
- Bateria: Ion-Li (NMC) de 354 kWh.
- Autonomia: 300 km (segons el fabricant).
- Capacitat: 80/26 (Total/seients).

3. *Durant els mesos de maig-juny va estar en proves un bus elèctric de 12m eCITARO de MERCEDES BENZ.*

Les característiques principals d'aquest vehicle són:



- Motor: ZF AVE 130 amb motors asíncrons integrats als cubs de les rodes.
- Potència: 2 x 125 kW (250/120 kW Pic/Continus).
- Bateries: Ion-Li (NMC) de 243 kWh.
- Autonomia: 150 km a l'estiu (segons el fabricant).
- Capacitat: 88/26 (Total/seients)

Es van realitzar simulacions (sense passatge) a la línia 34 i el resultat de les proves va ser d'un comportament dinàmic excel·lent, una bona configuració tècnica i una capacitat energètica embarcada per realitzar 12 de les 15 hores totals necessàries.

4. *Al mes de setembre es va provar un bus de 12m elèctric GX337E de IVECO-HEULIEZ*

Es van realitzar simulacions (sense passatge) a les línies 11 i 34 amb una entrega de parell motor molt elevada (empenta que proporciona el motor) i uns consums molt reduïts. Respecte a la resposta dinàmica, és semblant als vehicles de la sèrie 5100 i la configuració tècnica correcta.

Les característiques principal d'aquest vehicle són:

- Motor: IVECO Síncron.
- Potència: 190/120 kW (Pic/Continus).
- Bateries: Ion-Li (NMC) de 350 kWh (Opc. 385 kWh).
- Capacitat: 83/24 (Total/seients).

5. *Durant els mesos de juny fins a novembre i dins del projecte RIS3CAT en el qual TMB col·labora, es va provar un minibus de 7,12 m elèctric d'INDCAR*

Després d'unes proves inicials d'autonomia a l'estiu 2019, es van obtenir les primeres dades de consum al voltant dels 0,6 kWh/Km. Es va poder comprovar que podia donar servei a altres línies d'orografia de muntanya amb solvència.

Actualment es troba en la fase de resolució de tots aquells aspectes negatius o millorables que van sortir durant les proves efectuades com són: principalment l'aire condicionat, la suspensió dura i el nivell de càrrega de les bateries d'alta tensió. El vehicle ha passat les proves d'homologació a IDIADA.

Finalització del projecte en el primer trimestre de l'any 2019 amb els objectius assolits, que són la consagració d'un vehicle 100% amb una autonomia de 16 hores i una fiabilitat per sobre dels 4.000 km/avaria amb totes les millores implementades, per a qualsevol línia de Bus de Barri.

Aquest projecte ha estat cofinançat per la Unió Europea a través dels Fons Europeus de Desenvolupament Regional (FEDER).

Es van realitzar simulacions (sense passatge, però il·lustrat amb 1.000 Kg per simular el 100% de càrrega) a les línies 121, 120, V27, V13 i V33 en diverses fases, ja que el vehicle, en ser un prototipus, s'hi van haver de fer nombroses reprogramacions i ajustos. Les impressions són molt bones tant en autonomia com en prestacions.

Les característiques principals d'aquest vehicle són:

- Xassís: IVECO Daily.
- Motor: MAGTEC.
- Potència: 120 kW.
- Bateries: Ion-Li de 135 kWh (MILLOR).
- Autonomia: 16 h (en servei normal).

- Capacitat: Pendent d'homologació.

6. Al mes de desembre es va provar un bus de 12 m elèctric XMQ6127G de KING LONG

Les característiques principals d'aquest vehicle són:

- Motor: DM2800 Síncron.
- Potència: 280/130 kW (Pic/Continus).
- Bateria: LiFePO₄ de 345 kWh.
- Autonomia: 163 km (en condicions reals de la prova).
- Capacitat: 88/26 (Total/seients).



Es van realitzar simulacions (sense passatge) a les línies 11 i 34 i el resultat va representar un comportament dinàmic i una configuració tècnica correcta. La càrrega elèctrica va ser excel·lent, totalment compensada.

- Els primers midibusos amb motor híbrid es van estrenar en línies de proximitat

El mes d'abril van entrar en servei els primers autobusos midi (de 10 metres de longitud, a mig camí entre un minibus i un estàndard) fabricats en sèrie i de propulsió híbrida (combina un motor dièsel amb un d'elèctric) per reduir emissions i consums. Els **Vectia Teris**, de 10 metres de longitud, són capaços d'iniciar la marxa amb l'impuls del motor elèctric, sense emissions. Es tracta dels 16 autobusos contractats el 2018 per renovar la flota de les línies de proximitat amb base als centres operatius de negoci d'Horta i Ponent.

Els Vectia són vehicles híbrids del tipus sèrie, on la tracció sempre és elèctrica (en aquest cas d'un motor Siemens de 160 kW), mentre que el motor dièsel (un Cummins de 157 kW) s'encarrega d'accionar un generador que proporciona l'electricitat. A més, té un sistema d'emmagatzematge d'energia per ultracondensadors que li permeten sortir de les parades únicament amb la tracció elèctrica, sense fums. També recupera l'energia de les frenades.

Per dins, aquests midibusos tenen les característiques habituals de confort i accessibilitat dels cotxes de la flota de TMB: plataforma baixa, rampa sota la porta central, espai per a cadira de rodes, seients reservats a persones que necessiten atenció especial, climatització, carregadors USB, etc.

7.3.6. Protecció de la biodiversitat

L'activitat de TMB no afecta cap espai natural protegit sinó que es desenvolupa en un entorn urbà o zona industrial. Per tant, la incidència de TMB en la biodiversitat no és rellevant.

7.4. Qüestions Socials i relatives al personal

■ Objectius de Millora Fonamental de l'Àrea de la Direcció de Persones de TMB (OMF)

L'any 2019 es van definir 4 Objectius de Millora Fonamental (OMF) de la nova Àrea de Direcció de Persones de TMB (fusió de les àrees de Persones de Metro, Bus i l'Àrea Corporativa de Recursos Humans):

- M1. Definir una política i organització de persones clara i coneguda per a tota l'empresa

Es va redactar una versió actualitzada de les Polítiques de Selecció, Contractació, Formació i Retribució amb les principals línies mestres que han de guiar l'actuació dels professionals de Recursos Humans i prefectures de tota mena en el seu quefer diari per tal d'assegurar el seu alineament amb la missió, la visió i els valors de TMB.

- *M2. Preparació del nou conveni col·lectiu FMB/TB*

Plataforma nous convenis col·lectius Bus i Metro.

- *M3. Definir necessitats dels futurs sistemes d'Informació*

Amb l'objectiu de resoldre la necessitat de disposar d'una eina que complementi el sistema SAP HR i permeti fer una gestió més acurada i un major nivell de digitalització, es van analitzar diferents productes, formalitzant la tria de *Success Factor*. Dins d'aquest OMF també han hagut altres línies de treball com la prova pilot de la digitalització del control d'assistència a les aules de formació; la Implantació del programari *Preventweb*, aplicació per a la notificació dels accidents de treball; i el Programa per a la gestió integral del nou centre mèdic Fort Pienc.

- *M4. Dissenyar processos operatius de cada servei de l'Àrea alineats amb la norma ISO 9001*

Un altre OMF, i també objectiu estratègic de l'any 2019, ha estat el desenvolupament dels processos de l'àrea de Direcció de Persones (excepte l'àmbit estricte de la Prevenció de Riscos Laborals, ja cobert en un altre projecte específic), amb una visió ISO 9000, de cara a una eventual futura certificació. Aquest projecte s'ha desenvolupat amb la implicació i l'assessorament tècnic de la Unitat de Gestió de Qualitat de TMB i amb el suport de la consultora Everis.

Al llarg del projecte s'han compassat els diferents graus de desenvolupament en aquest àmbit entre les antigues Direccions de Persones de Metro, Bus i l'antiga Àrea Corporativa de Recursos Humans, obtenint un únic mapa de processos per a tota la Direcció de Persones, un aixecament detallat d'aquests processos i una identificació dels procediments o instruccions que caldran per al seu total desplegament, el qual tindrà lloc, juntament amb el desenvolupament de les preceptives anàlisis de riscos i oportunitats, i l'establiment d'indicadors (KPI) durant l'any 2020. En total, s'han redactat 26 processos i fins a 100 procediments o instruccions.

7.4.1 Ocupació

En l'àmbit de Gestió i Administració de Personal cal destacar, en primer lloc, la unificació en un únic Servei de les diferents Administracions de Persones: Xarxa o negoci Bus, Xarxa Metro, i Àrees Funcionals, que atenia en alguns aspectes els departaments corporatius, amb independència de si els empleats pertanyien a TB o FMB i gestionant també temes de l'empresa PSM. Si bé TB i FMB tenen una organització molt diferent i convenis que poc tenen a veure entre ells, el més positiu del procés de centralització ha estat la col·laboració en temes puntuals entre els dos equips, i el ser una finestra única de cara a totes les Àrees Funcionals.

▪ Contractació laboral

Tenint en compte tant Metro com Bus, en el 2019 s'han elaborat i tramitat més de 2.800 contractes, de les següents tipologies i disgregats per sexes:

	FMB		TB		TOTAL
	Homes	Dones	Homes	Dones	
Nous jubilats parcials	10	7	59	4	80
Nous contractes indefinits	30	8	2		40
Nous contractes temporals ("per taxa")	91	17	191	33	332
Temporals purs	464	385	376	73	1.298
Transformacions a indefinits	102	63	117	25	307
Pròrroques contractuals	9		552	85	646
Novacions	66	46			112
Reingressos llocs alternatius	8	3	14		25

Les principals temporalitats (les "pures") són degudes principalment a cobertures per als períodes d'estiu (i formació o reciclatge previ), per permetre les vacances del personal estructural i també el servei de bus llançadores per talls d'obra a metro i interinatsges. La resta de temporals estan justificats per la important limitació a la contractació indefinida que suposa la Llei General de Pressupostos (taxa de reposició) que, des de fa relativament poc, obliga tant a l'empresa FMB, SA com TB, SA a haver d'optar, allà on la normativa interna no ho impedeix, per contractacions temporals.

Si bé a TB, dins els col·lectius base, ja existia l'hàbit d'incorporar persones amb contractes temporals, que al seu venciment s'anaven convertint en indefinits, a Metro aquesta limitació ha suposat un handicap a l'hora de comptar amb candidats (interns o externs) per a diferents llocs de treball, ja que la política sempre ha estat d'oferir llocs de treball indefinits, o amb una estabilitat garantida.

Tanmateix, la taxa de reposició establerta en cada empresa (i que determina la quantitat màxima de contractacions indefinides), s'ha esgotat en ambdues empreses.

S'ha gestionat per últim, lligat a la contractació, **les baixes d'empresa següents**, amb tot el procés de comunicacions i quitança, segons cadascuna de les causes:

	FMB	TB	TOTAL
Excedències	23	8	31
Defuncions	5	3	8
Acomiadament/cessament	2	2	4
Baixa voluntària	9	0	9
Incapacitat Permanent (IP)	10	52	62
Pagament directe	22	51	73
Jubilació Total	39	46	85
No superar període de prova	3	0	3



▪ Selecció i Promoció

Durant l'exercici 2019 s'han realitzat un total de **50 processos de promoció-selecció de Metro, 18 processos de Bus i 78 processos per a les Àrees Corporatives** que es distribueixen entre FMB i TB. Dels 50 processos de Metro, 25 corresponen a processos de promoció interna

i els 25 restants a processos de selecció externa i dels de Bus, 12 són de promoció interna i 6 de selecció externa.

Pel que fa a Ferrocarril Metropolità de Barcelona, dins de l'àmbit de **Manteniment i Projectes**, destaquen els processos per a la cobertura de diverses places **d'Operaris de Manteniment** per a diferents àmbits organitzatius de metro (baixa tensió, energia, via i catenària, neteja, material mòbil, tallers generals, senyals i comunicacions, sistemes de validació i venda, etc). Gran part d'aquestes cobertures responien a una necessitat d'internalització d'aquests llocs de treball. Altres de les necessitats de cobertura corresponen a les jubilacions parcials, necessitats operatives, etc.

En total, s'han seleccionat externament **79 persones** per poder donar cobertura a totes les necessitats dels llocs d'Operaris de Manteniment.

Dins d'aquest àmbit han promocionat **17 persones** (4 a llocs de Comandament, 11 a llocs d'Operari de Manteniment, 1 al lloc d'Administratiu de projectes de senyalització i telecontrol i 1 al lloc de Delineant de projectes d'energia). En total s'han gestionat més de 2.400 candidatures entre les internes i les externes.

Entre les posicions que s'han cobert, via concurs-oposició i dins de l'estructura de Comandament, destaquen la posició de Responsable de Revisió, la de Coordinador de Porta de Cotxera, la de Comandament de Grup de *Trucks* i la de Responsable de Torn 1 Manteniment Mecànic.

Dins de l'Operació destacar els processos de Comandaments Tècnics Operatius (CTO), tant intern com extern, les 20 posicions de Tècnics d'Operació de Línies Automàtiques (TOLA) per a la posada en servei de l'estació de Ciutat de la Justícia i Zona Franca Litoral de la L10S, els quals s'han cobert via concurs oposició en primera instància (4 persones) i via anunci extern (16 persones), el procés de d'Operadors de Línies Automàtiques (OLA), 6 Responsables Operatius de Zona (ROZ), així com el procés de 3 Caps de Línies Convencionals.

Per donar cobertura a les necessitats de l'estiu dels **Agents d'Atenció al Client (AAC)** es va realitzar la **contractació de 126 persones** per treballar de manera temporal com a AAC d'estiu. Es van rebre **1.726 candidatures**. Dins de l'Operació destacar també la cobertura del Responsable Equip d'Informació i Comunicació a la xarxa de Metro (ICOM) i dels 8 Operadors d'informació, comunicació i atenció al client al Centre de Control de Metro (2 per la via de la promoció i 6 per la via de la selecció externa).

A l'àmbit de Seguretat i Protecció Civil s'ha cobert, per la via de la selecció externa, el procés de selecció dels 4 Coordinadors de Seguretat i Protecció Civil.

La resta de processos realitzats a Metro, tant interns com de selecció externa, han anat dirigits bàsicament a cobrir vacants generades per jubilacions, baixes maternals, promocions o mobilitats funcionals.

Pel que fa a Transports de Barcelona, destaquen els processos de promoció dels Caps de Grup Operatiu de Línia (CGOL) amb 4 persones promocionades, el de Comandaments Explotació (CE), 12 promocions, el de Comandaments d'Equip de Material Mòbil (2 promocions) i el d'Agents de CON (7 persones promocionades).

Destaca especialment, pel volum de candidatures rebudes, el nombre de persones a ingressar i la complexitat del propi procés, els **380 Conductors** seleccionats externament per a la cobertura d'estiu. Es va rebre un total de **2.177 candidatures**.

S'han realitzat dos processos de selecció externa per cobrir diverses places d'Operaris de Manteniment de Material Mòbil de Bus amb diferents especialitats (electricistes, mecànics, electrònics i carrossers). S'hi van presentar 220 candidatures i es van seleccionar 27 candidats per realitzar un reforç temporal a l'estiu i cobrir altres necessitats organitzatives.

Amb aquests processos s'han reforçat els diferents serveis operatius oferts, en temps i forma, i s'han cobert les posicions als tallers, sorgides com a conseqüència immediata d'aquest increment d'oferta.

De la resta de processos realitzats a TB durant l'any, fruit de cobertura de jubilacions, promocions i/o noves necessitats, destaquen els següents:

- Responsable de Manteniment d'Edificació i Mobiliari Urbà (1 promoció).
- Responsable de l'Oficina Tècnica de Trànsit (1 promoció).
- Tècnic/a d'Instal·lació Verificació Implantació T-Mobilitat (4 ingressos).
- Tècnic/a d'informació Bus al CCB (2 promocions i 3 ingressos).
- Responsable de Planificació i Suport Gestió Operativa (1 promoció).
- Auxiliar Logística del Taller Central (1 promoció).
- Tècnic/a de Manteniment Segon Nivell (2 promocions).
- Responsable de l'Oficina Tècnica Projectes i Obres (1 promoció).
- Responsable de Projectes Infraestructura Elèctrica, Telecomunicacions i Scada (1 promoció).

Pel que fa a les **Direccions Corporatives**, s'han realitzat un total de **78 processos** distribuïts entre totes les àrees integrants (37 processos de concurs-oposició i 41 processos de selecció externa) i s'han rebut **3.892 candidatures**.

La distribució dels processos per àmbit funcional és la següent:

Direcció de persones	11
Àrea Jurídica i Bon Govern	3
Direcció executiva Economicofinancera	23
Direcció executiva d'Innovació, Tecnologia i Negoci internacional	15
Direcció executiva de Màrqueting	26
TOTAL	78



Aquests processos de promoció i selecció obeeixen, principalment, a la necessitat de poder donar resposta, des de les àrees de suport, a les necessitats del negoci (processos de digitalització, projecte T-Mobilitat, gestió de l'amiant, processos de canvi organitzatiu, etc), i fer front també als nous reptes futurs.

Dins de la **Direcció Executiva Economicofinancera** s'han ofert diverses posicions d'àmbit administratiu així com també diverses vacants de llocs tècnics i de responsable, com a resultat de jubilacions parcials dels titulars dels llocs, promocions o bé noves necessitats. Destaquen les cobertures de:

- Comprador/a (3 promocions).
- Tècnic/a de Suport Assegurances (1 promoció).

- Tècnic/a Superior de Tresoreria Nous Canals i Mitjans (1 ingrés extern).
- Tècnic/a Superior de Comptabilitat Interna Nous Negocis, Tècnic/a Superior de Comptabilitat de Deutors, Tècnic/a Superior Comptabilitat Financera (3 ingressos externs).
- Coordinador/a d'Aprovisionaments (1 promoció).
- Telefonista (2 promocions).
- Tècnic/a Especialista de Gestió Ambiental, Tècnic/a especialista de Gestió de Qualitat i Tècnic/a Especialista de Gestió Ambiental (Anàlisi Cicle de Vida i Compra Verda), posicions cobertes amb 3 ingressos externs.
- Tècnic/a de Direcció per Objectius (DPO) i Responsable de DPO (2 promocions).
- Auxiliar d'Inventari Patrimonial (1 promoció).
- Tècnic/a Especialista de Seguretat Social (1 promoció).

A l'Àrea corporativa de Direcció de Persones destacar, dins del Servei de Salut, Seguretat i Benestar Laboral, la cobertura d'una Metgessa del Treball i d'un Tècnic de Prevenció de Riscos Laborals (PRL) especialista en amiant, tots dos llocs coberts amb ingressos externs. També es va cobrir via promoció una vacant d'Administratiu/va Superior. Així mateix, destacar la incorporació de dos nous Psicòlegs dins de la Unitat de Selecció (un per promoció i l'altre per selecció externa), per donar cobertura a les vacants generades arran de la promoció interna de les seves antigues ocupants. En darrer lloc destacar els 3 reforços administratius dins de la Unitat de Formació, per donar resposta a una jubilació i d'altres necessitats organitzatives (una incorporació a llarg termini i dues temporals).

Dins de la Direcció Executiva de Màrqueting s'han realitzat tant processos de promoció com de selecció externa per a totes les seves àrees integrants. Als Punts TMB s'han cobert 8 places d'Agent de Centre d'Atenció al Ciutadà. Aquest servei s'ha reforçat amb incorporacions temporals i estructurals, per donar un millor servei al ciutadà arran dels nous títols que s'han comercialitzat. Quant a la promoció interna caldria destacar els processos següents:

- Coordinador/a de la Fundació TMB (1 promoció).
- Product Manager No Resident (1 promoció).
- Coordinador/a de Gestió Atenció al Ciutadà (1 promoció) i Responsable de Màrqueting de Clients (1 promoció). Totes dues posicions de comandament i gestió d'equips.
- Product Manager de Serveis Especials. (1 promoció).
- Administratiu/va Superior (2 promocions).

Destacar, quant a les cobertures externes, els processos de *Community Manager*, Responsable de Gestió de Productes per a Residents, Responsable de Gestió de Productes per a no Residents, Administratiu/va de QRS, Dissenyador/a Gràfic, Gestor/a de Web, Tècnic/a de Projectes de l'Àrea de Client, Tècnic/a Comercial de Transports d'Oci, 3 posicions per a l'àmbit d'Accessibilitat Universal i Product Manager de Transports d'Oci.

Dins de la Direcció Executiva d'Innovació, Tecnologia i Negoci internacional (ITNI) destacar els processos del Tècnic/a-Responsable d'Arquitectures d'Internet & Intranet, el Tècnic/a Responsable d'Anàlisi Científic de Dades, el Tècnic/a Sènior del Centre de Suport Tecnològic, el Responsable de Coordinació de la Direcció Executiva d'ITNI i el Responsable d'Aplicacions Mòbils. Totes aquestes cobertures es van realitzar mitjançant processos de selecció externa, en quedar les places desertes internament, per donar resposta als nous reptes tecnològics de l'Organització.

Destacar també les cobertures, per promoció interna, d'un Tècnic/a Operació de Tecnologia del Negoci, un Tècnic/a Responsable d'Innovació i una Responsable de Projectes Transversals.

La dificultat de reclutar professionals per ocupar determinades posicions dins d l'àmbit tecnològic ja es comença a posar de manifest, tot i que s'ha reforçat el reclutament dels joves talents amb la plataforma *LinkedIn*, la captació i atracció d'aquest nou talent tecnològic es fa cada vegada més difícil, ja que actualment hi ha una forta demanda al mercat d'aquest tipus de perfils que cerquen condicions laborals que a TMB no s'ofereixen (teletreball, polítiques retributives flexibles, etc).

L'Àrea d'Assessoria Jurídica s'ha reforçat amb l'ingrés d'una Tècnic/a Assessor/a Jurídic-Advocat/ada (via selecció externa) i la promoció d'una Administrativa Superior, per donar suport a tota la Direcció de l'Àrea.

- *Altres activitats de la unitat:*

Durant l'exercici la Unitat de Selecció ha reforçat la captació de talent amb una nova font de reclutament, la plataforma de *LinkedIn*, fet que ha permès accedir a professionals que només fan recerca activa o passiva mitjançant aquest canal.

Al llarg de l'any s'han realitzat els seguiments i acompanyaments de les persones seleccionades i promocionades abans de complir-se els períodes de prova, els quals són de gran rellevància, ja que serveixen per a: Valorar el grau d'integració i satisfacció en el lloc de treball, donar el suport necessari per part de Direcció de Persones en cas de detecció de dificultats i tancar el procés d'incorporació al nou lloc de manera global i emfatitzar en aspectes de rellevància i motivació.

La Unitat de selecció va participar a la 7a edició de "La Salle Talent Fair", la Fira de La Salle Campus BCN el 21 de novembre de 2019. És un punt de trobada entre les empreses i alumnes o antics alumnes que volen incorporar-se al món laboral. Així mateix, les entitats tenen l'oportunitat de conèixer potencials candidats per als seus equips. Destacar que una de les estudiants que actualment està fent el seu *stage* a TMB va ser captada gràcies a la Fira.

Universitats / Cicles formatius

	Sol·licituds	Universitat	Cicles Formatius	Total coberts	%sobre sol·licitat
Metro	9	1		1	11,11%
Bus	8	1		1	12,50%
Resta de serveis corporatius	28	6	1	7	21,43%
TOTALS	45	8	1	9	20,00%

Al llarg del 2019 s'han recollit 45 peticions d'estudiants en pràctiques. D'aquestes, s'ha pogut acollir 9 estudiants, dels quals la majoria han estat universitaris (4 amb conveni de pràctiques curricular i 5 amb conveni de pràctiques extracurricular). Aquest any el procés d'estudiants en pràctiques va quedar interromput temporalment per raons organitzatives, un fet que va comportar no poder donar resposta a totes les peticions recollides. Tot i així, l'empresa està fermament compromesa amb aquest rol social i té previst continuar impulsant aquest tipus de programes.

En darrer lloc destacar que la Unitat de Selecció ha estat treballant per fomentar la Inclusió dins de l'Organització. Amb aquesta finalitat, s'han revisat els protocols d'acollida dels estudiants en pràctiques i els de selecció de personal, parant especial atenció en aquells punts de millora que calia incorporar per poder, durant l'exercici de 2020, implementar aquests canvis que promoguin la incorporació de persones amb discapacitat.

Pel que fa a les prestacions per als empleats a temps complet i per als de temps parcial o temporals de TMB, cal assenyalar:

- Assegurança de vida: no es fa cap tractament diferenciat entre els empleats a temps complet i els que tenen contracte a temps parcial o temporal.
- Assistència sanitària: el programa d'assistència sanitària no exclou els empleats contractats a temps parcial o complet.
- Cobertura per incapacitat i invalidesa: Quant als complements salarials que fa l'empresa de manera complementària a les prestacions de la Seguretat Social d'incapacitat temporal, no hi ha diferència entre empleats a temps complet i empleats a temps parcial o amb contracte temporal. La cobertura per invalidesa que s'abona als empleats que tenen reconeguda per la Seguretat Social una invalidesa permanent (total o absoluta), a TMB aquestes prestacions les abonen els Plans de pensions per aquells empleats que en siguin partícips i no es fa cap diferenciació entre els partícips a temps complet vers els que tenen contracte a temps parcial o temporal. Aquells empleats de TB que no es troben adherits al Pla de pensions, disposen de cobertures per invalidesa sense diferenciació del tipus de contracte.
- Permís parental: Pel que fa a dies de permís parental, no hi ha diferència per tipus de contracte, però la prestació per paternitat durant aquests dies, serà superior o inferior en funció del tipus de contracte.
- Provisions per Jubilació: atès que la legislació va establir l'obligatorietat d'externalitzar els compromisos per pensions, no hi ha provisions per pensions. Pel que fa a les aportacions de l'empresa als Plans de pensions per la contingència de jubilació, no es fa cap tractament diferenciat entre els empleats a temps complet vers als que tenen contracte a temps parcial o temporal.

▪ Plantilla per sexes

La plantilla activa del Grup Consolidat de TMB a 31 de desembre de 2019 estava formada per 8.467 empleats/des dels quals 6.708 eren de sexe masculí (79,2%) i 1.759 de sexe femení (20,8%). Dins d'aquesta xifra s'inclouen 358 persones en règim de jubilació parcial vinculada a un contracte de relleu. La plantilla ha augmentat en 235 persones, la major part de les quals corresponen als àmbits d'Operació i Manteniment i Projectes de Metro i als Centres Operatius de Negoci de Bus (conductors i mecànics). El personal femení ha augmentat un 4% i el masculí un 2,6%.

Plantilla Activa a 31 de desembre per sexes:

	ANY 2019			ANY 2018		
	Masculí	Femení	Total	Masculí	Femení	Total
Transports de Barcelona, SA	4.205	415	4.620	4.127	379	4.506
Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA	2.494	1.326	3.820	2.405	1.295	3.700
Projectes i Serveis de Mobilitat, SA	10	17	27	9	17	26
TMB, SL	1	1	2	1	1	2
TOTAL GRUP TMB	6.708	1.759	8.467	6.540	1.692	8.232

Plantilla mitjana homogènia per sexes:

	ANY 2019			ANY 2018		
	Masculí	Femení	Total	Masculí	Femení	Total
Transports de Barcelona, SA	3.986,77	385,74	4.372,50	3.828,96	338,70	4.167,65
Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA	2.273,56	1.198,20	3.471,75	2.199,65	1.157,05	3.356,70
Projectes i Serveis de Mobilitat, SA	9,06	13,29	22,34	8,44	13,93	22,37
TMB, SL	1,00	1,00	2,00	1,00	1,00	2,00
TOTAL GRUP TMB	6.270,38	1.598,22	7.868,59	6.038,05	1.510,68	7.548,73

Pel que fa a la plantilla mitjana homogènia del Grup Consolidat de TMB (en termes d'hores per empleat i any), l'any 2019 s'ha situat en 7.868,6 persones, és a dir, ha crescut en prop de 320 efectius (+4,2%) respecte l'any 2018.

▪ Plantilla activa a 31 de desembre per edats

La majoria de la plantilla del Grup de TMB es concentra en la franja d'edat que va de 41 a 50 anys amb 3.577 empleats/des (42,2%) del total. Respecte l'any anterior, ha crescut el pes de la plantilla de més de 50 anys en 1,2 punts percentuals.

	FMB	TB	PSM	TMB, SL	Total
Menys de 31 anys	249	111	14		374
de 31 a 40 anys	927	693	7		1.627
de 41 a 50 anys	1.651	1.918	6	2	3.577
Més 50 anys	993	1.898			2.889
TOTAL GRUP TMB	3.820	4.620	27	2	8.467

	Any 2019	%	ANY 2018	%
Menys de 31 anys	374	4,4%	355	4,3%
de 31 a 40 anys	1.627	19,2%	1.653	20,1%
de 41 a 50 anys	3.577	42,2%	3.518	42,7%
Més 50 anys	2.889	34,1%	2.706	32,9%
TOTAL GRUP TMB	8.467	100,0%	8.232	100,0%

Membres del Consell d'Administració de Transports de Barcelona, SA per sexes i estructura d'edats a 31 de desembre de 2019:

	Masculí	Femení	total
de 30 a 50 anys	2	2	4
Més 50 anys	10	1	11
Total persones	12	3	15

Respecte l'any 2018 ha crescut en 2 dones conselleres i ha disminuït en 2 homes.



Membres del Consell d'Administració de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA per sexes i estructura d'edats a 31 de desembre de 2019:

	Masculí	Femení	total
de 30 a 50 anys	3	1	4
Més 50 anys	10	1	11
Total persones	13	2	15

Respecte l'any 2018 ha augmentat en un conseller més de sexe masculí, passant de 14 a 15 consellers.

Membres del Consell Executiu de TMB a 31 de desembre de 2019 per sexes i estructura d'edats:

	Masculí	Femení	total
de 41 a 50 anys	0	2	2
Més 50 anys	4	1	5
Total persones	4	3	7

La totalitat d'aquets directius van ser contractats dins la comunitat local, a excepció del Conseller Delegat que procedia d'una altra comunitat autònoma.

▪ *Plantilla activa a 31 de desembre per nacionalitats*

	Any 2019	%	ANY 2018	%
Espanya	8.410	99,33%	8.174	99,33%
Itàlia	24	0,28%	25	0,28%
França	3	0,04%	3	0,04%
Marroc	2	0,02%	2	0,02%
Portugal	3	0,04%	4	0,04%
Romania	4	0,05%	3	0,05%
Argentina	2	0,02%	2	0,02%
Perú	2	0,02%	2	0,02%
Uruguai	2	0,02%	2	0,02%
Colòmbia	2	0,02%	2	0,02%
Altres	13	0,15%	13	0,15%
TOTAL GRUP TMB	8.467	100,00%	8.232	100,00%

La gran majoria de la plantilla del Grup TMB, a 31 de desembre de 2019, era de nacionalitat espanyola, concretament, el 99,3% del total. Tan sols 57 empleats/des (el 0,67%) havien nascut fora de l'estat espanyol. Dins d'aquests últims 24 eren de nacionalitat italiana i la resta es distribuïen en diverses procedències.

▪ *Plantilla per classificació professional*

En el quadre següent es mostra la plantilla activa del Grup TMB, a 31 de desembre de 2019, agrupada segons classificació professional, on prop del 80% corresponia al col·lectiu de conductors/es, operaris/àries i especialistes.

Plantilla Activa a 31 de desembre per classificació professional:

	Any 2019	%
Personal d'oficines	759	9,0%
Comandaments	692	8,2%
Conductors/es, operaris/àries i especialistes	6.761	79,9%
Directius/ves i responsables	255	3,0%
TOTAL GRUP TMB	8.467	100,0%

	ANY 2019			ANY 2018		
	Masculí	Femení	Total	Masculí	Femení	Total
Personal d'oficines	442	317	759	405	291	696
Comandaments	644	48	692	657	48	705
Conductors/es, operaris/àries i especialistes	5.422	1.339	6.761	5.274	1.302	6.576
Directius/ves i responsables	202	55	255	206	51	255
TOTAL GRUP TMB	6.708	1.759	8.467	6.540	1.692	8.232

Quant a la **Plantilla Mitjana Homogènia del Grup TMB** (en termes d'hores per empleat i any), l'increment anual ha estat de 319,9 empleats, dels quals 250,6 corresponen al grup de "Conductors/es (Agents atenció al client/motoristes), operaris/àries i especialistes" i prop de 62 a "Personal d'oficines". Per contra, la plantilla de Comandaments, ha baixat en 5,0 empleats.

	ANY 2019	ANY 2018	Diferència
	Total	Total	Total
Personal d'oficines	670,34	608,37	61,97
Comandaments	657,96	662,97	-5,01
Conductors/es, operaris/àries i especialistes	6.303,06	6.052,42	250,64
Directius/ves i responsables	237,23	224,96	12,27
TOTAL GRUP TMB	7.868,59	7.548,73	319,87

■ **Plantilla Activa a 31 de desembre per modalitat de contracte de treball**

Gairebé el 85% de la plantilla activa del Grup TMB a 31 de desembre de 2019 tenia contracte indefinit, i dins d'aquests, el 75,7% eren indefinits a temps complet.

	Any 2019	%
Indefinits Temps Complet	6.413	75,7%
Indefinits Temps Parcial	775	9,2%
Temporals Temps Complet	429	5,1%
Temporals Temps Parcial	850	10,0%
TOTAL GRUP TMB	8.467	100,0%



La Plantilla Activa a 31 de desembre de 2019 desglossada per tipus de contracte i per sexe és la següent:

	Plantilla Activa a 31 desembre 2019			Plantilla Activa a 31 desembre 2018		
	Masculí	Femení	Total	Masculí	Femení	Total
Indefinits Temps Complet	5.142	1.271	6.413	5.071	1.238	6.309
Indefinits Temps Parcial	537	238	775	528	235	763
Temporals Temps Complet	340	89	429	225	50	275
Temporals Temps Parcial	689	161	850	716	169	885
Total GRUP TMB	6.708	1.759	8.467	6.540	1.692	8.232

La Plantilla Activa a 31 de desembre de 2019 desglossada per tipus de contracte i per grups d'edat és la següent:

	Plantilla activa a 31 de desembre 2019				
	Indefinits Temps Complet	Indefinits Temps Parcial	Temporals Temps Complet	Temporals Temps Parcial	Total TMB
Menys de 31 anys	115	76	104	79	374
de 31 a 40 anys	1.108	172	162	185	1627
de 41 a 50 anys	2.965	302	133	177	3.577
Més 50 anys	2.225	225	30	409	2889
TOTAL GRUP TMB	6.413	775	429	850	8.467

Finalment, la Plantilla activa a 31 de desembre de 2019 desglossada per tipus de contracte i classificació professional és:

	Plantilla activa a 31 de desembre 2019			
	Personal d'oficines	Comandaments	Conductors/es, operaris/àries i especialistes	Directius/ves i responsables
Indefinits Temps Complet	598	621	4.966	228
Indefinits Temps Parcial	5	9	761	0
Temporals Temps Complet	77	18	333	1
Temporals Temps Parcial	79	44	701	26
TOTAL GRUP TMB	759	692	6.761	255

▪ Taxa de rotació

En el quadre següent es mostra la taxa de rotació de l'any 2019 en cadascuna de les societats del Grup:

Any 2019	FMB, SA	TB, SA	PSM,SA	TMB, SL	Total TMB
Nombre de persones contractades	283	155	19	0	457
Nombre de persones desvinculades	107	162	16	0	285
Mitjana efectiva:	3.760,0	4.563,0	26,5	2,0	8.349,5
Plantilla a 31-XII-2019	3.820	4.620	27	2	8.467
Plantilla a 31-XII-2018	3.700	4.506	26	2	8.232
Index de rotació (%):	5,2	3,5	66,0	0,0	4,4

Nota: no s'han considerat els contractes de cobertura de vacances de la plantilla estructural d'estiu.

▪ **Empleats amb discapacitat**

A 31 de desembre de 2019 hi havia **396 empleats** amb algun tipus de discapacitat dins del Grup TMB (226 l'any 2018), dels quals 340 eren homes i 56 dones. Això representava una quota d'empleats amb discapacitat del 4,7% de la plantilla del grup, és a dir, més del doble del que exigeix la llei.

La Llei General de Discapacitat (antiga LISMI - Llei d'Integració Social dels Minusvàlids) estableix que en totes les empreses públiques i privades espanyoles, la plantilla de les quals (còmput total d'empleats independentment del tipus de contractació) sigui de 50 o més treballadors, han de tenir una quota de reserva a favor de les persones amb una discapacitat igual o superior al 33%, corresponent a el 2% de la plantilla. Aquesta llei pretén, entre altres objectius, impulsar i fomentar la integració laboral de persones amb discapacitat.

▪ **Acomiadaments**

L'any 2019 hi ha hagut **2 acomiadaments** (1 home i 1 dona), xifra inferior a la de l'any anterior que n'hi va haver 6 (3 homes i 3 dones). Correspon a un empleat de 43 anys amb categoria de Grup B nivell 06 (dins de l'agrupació Conductors/es, Operaris/àries i Especialistes) i a una empleada de 53 anys amb categoria d'Atenció al client en el Centre d'informació i atenció al client, dins de l'agrupació Personal d'oficines.

▪ **Remuneracions**

– *Per sexe:*

Pel que fa a la remuneració mitjana de les societats del Grup Consolidat de TMB corresponent a l'any 2019, desglossada per sexe, és la següent:

	ANY 2019		ANY 2018		% Diferència	
	Masculí	Femení	Masculí	Femení	Masculí	Femení
Per sexe:						
Remuneració mitjana:						
Transports de Barcelona, SA	42.218	43.512	41.027	42.748	2,9%	1,8%
Ferrocarril Metropolità, SA	42.998	39.299	42.363	38.232	1,5%	2,8%
PSM, SA + TMB, SL	37.686	34.349	36.347	32.782	3,7%	4,8%

El col·lectiu femení de TB ha percebut, de mitjana, una retribució anual 1.294 euros superior respecte al col·lectiu masculí (aquesta diferència era de 1.721 euros l'any 2018). Això s'explica bàsicament perquè la proporció de Dones Directives i responsables de TB és major que la d'homes, concretament, un 8,2% en el col·lectiu femení i un 2,1% en el masculí i, per altra banda, en el col·lectiu de Conductors/es, Operaris/àries i Especialistes és major la proporció d'homes que de dones, concretament els homes representen el 86% del grup masculí i les dones el 68% del total femení. A nivell global de TB la retribució mitjana dels homes ha crescut per sobre de la de les dones, la qual cosa ha fet disminuir la bretxa salarial negativa favorable al col·lectiu femení.

El col·lectiu femení de FMB ha percebut, de mitjana, una retribució anual 3.699 euros inferior respecte al col·lectiu masculí. Això s'explica bàsicament perquè, per una part, el pes del col·lectiu de Conductors, Operaris i Especialistes és major en el cas de les dones (el 78% de la plantilla mitjana homogènia femenina) mentre que en els homes representa el 73% de la plantilla masculina. Per altra banda, la plantilla mitjana homogènia de dones Directives i Responsables representa un 1,9% de tot el col·lectiu femení de l'empresa mentre que en el cas



dels homes ha representat el 4,3% del col·lectiu masculí de la societat. Per altra banda, el col·lectiu masculí té una antiguitat mitjana en l'empresa superior al femení. La plantilla d'igual o més de 20 anys d'antiguitat en l'empresa és superior en el cas dels homes (16%) que en el de les dones (7%).

Respecte l'any anterior, la retribució mitjana de la plantilla femenina ha crescut un 2,8% mentre que la masculina ho ha fet un 1,5%, la qual cosa ha fet disminuir la bretxa salarial.

Pel que fa a les societats més petites del grup, **PSM, SA i TMB, SL**, la retribució mitjana dels homes és 3.337 euros superior a la de les dones (3.565 euros l'any 2018), bàsicament per la diferència de grup professional que hi ha entre els integrants de TMB, SL.

– Per Edats:

Pel que fa a la retribució mitjana per edats, el col·lectiu de **TB** major de 50 anys és el que ha percebut una major retribució mitjana, seguit del col·lectiu que es troba en la franja de 41 a 50 anys degut a què acostumen a ser els grups amb major antiguitat en la societat (es percep un complement per permanència laboral efectiva a l'empresa). Així, un 27% de la plantilla mitjana homogènia tenia el 2019 una antiguitat en l'empresa igual o major de 20 anys i, dins d'aquesta, el 69% tenien més de 50 anys d'edat. Respecte l'any anterior ha augmentat notablement la retribució mitjana del col·lectiu inferior als 40 anys i, per contra, ha disminuït la remuneració mitjana del col·lectiu major de 50 anys.

En el cas de **FMB**, el col·lectiu major de 50 anys és el que ha percebut també una major retribució mitjana, seguit del que es troba en la franja de 41 a 50 anys degut a què acostumen a ser els grups amb major antiguitat a l'empresa (es percep un complement per permanència laboral efectiva a l'empresa). Així, un 24% de la plantilla mitjana homogènia tenia el 2019 una antiguitat igual o major de 20 anys i, dins d'aquesta, el 44% tenien més de 50 anys. Respecte l'any anterior ha augmentat notablement la retribució mitjana del col·lectiu inferior als 40 anys i, per contra, ha disminuït la remuneració mitjana del col·lectiu major de 50 anys.

En el cas de **PSM, SA i TMB, SL** la major retribució mitjana es dona en el col·lectiu de 41 a 50 anys. Respecte l'any anterior, ha crescut la remuneració mitjana de la plantilla inferior a 31 anys i ha baixat en la resta de grups d'edats.

	FMB, SA			TB, SA			PSM, SA + TMB, SL		
Per edats:	Any 2019	Any 2018	% dif.	Any 2019	Any 2018	% dif.	Any 2019	Any 2018	% dif.
menys 31 anys	33.549	25.508	31,5%	32.879	22.486	46,2%	33.173	30.032	10,5%
de 31 a 40 anys	38.366	33.938	13,0%	37.762	31.478	20,0%	32.086	37.532	-14,5%
de 41 a 50 anys	42.278	41.378	2,2%	40.930	38.214	7,1%	45.450	46.720	-2,7%
més de 50 anys	46.810	53.838	-13,1%	46.488	50.281	-7,5%	-	-	

– Per Classificació professional:

Pel que fa a la retribució mitjana per classificació professional a **TB**, la major remuneració es troba en l'agrupació de Directius/ves i Responsables, seguit del Personal d'oficines i Comandaments. Dins de l'agrupació Personal d'oficines s'inclou també un col·lectiu de tècnics qualificats que fa incrementar la mitjana retributiva del grup. En el col·lectiu de Directius/ves i Responsables destaca que el 58% dels integrants tenen una antiguitat igual o major a 20 anys de permanència en l'empresa. Ressaltar que la retribució mitjana d'aquest col·lectiu ha disminuït un 2,3% de mitjana aquest any 2019.

A **FMB** la major retribució es troba en l'agrupació de Directius/ves i Responsables, seguit del Personal d'oficines i Comandaments. Dins de l'agrupació Personal d'oficines s'inclou també un col·lectiu de tècnics qualificats que fa incrementar la mitjana retributiva del grup. En el col·lectiu de Directius/ves i Responsables cal ressaltar que el 50% d'ells tenen 20 o més anys d'antiguitat en l'empresa. Destacar que l'any 2019 la remuneració mitjana d'aquest grup ha disminuït un 8,1% respecte l'any anterior

Finalment, a **PSM, SA** i **TMB, SL** també la major retribució mitjana es dona en la plantilla de Directius/ves i Responsables, seguit del Personal d'Oficines.

	FMB, SA			TB, SA			PSM, SA + TMB, SL		
Per Classificació Professional:	Any 2019	Any 2018	% dif.	Any 2019	Any 2018	% dif.	Any 2019	Any 2018	% dif.
Personal d'oficines	49.481	48.201	2,7%	50.750	48.244	5,2%	51.267	47.334	8,3%
Comandaments	45.967	45.510	1,0%	49.092	47.170	4,1%	-	-	
Conductors/es, Operaris/àries i especialistes	38.440	37.518	2,5%	40.204	39.048	3,0%	33.875	32.412	4,5%
Directius/ves i Responsables	71.580	77.922	-8,1%	74.575	76.336	-2,3%	61.929	59.851	3,5%

▪ Bretxa salarial

Segons l'estudi de l'Institut de la Dona "*Diferencia y Discriminación Salarial*" la diferència salarial, també anomenada **bretxa salarial o desigualtat salarial**, es refereix a la bretxa existent entre el que cobren, de mitjana, homes i dones, és a dir, es defineix com la distància existent entre el salari masculí i el femení. El seu càlcul és:

$\% \text{ Bretxa Salarial} = \frac{(\text{Remuneració mitjana homes} - \text{Remuneració mitjana dones}) \times 100}{(\text{Remuneració mitjana homes})}$

Aquest indicador es pot veure afectat per l'antiguitat dels empleats en la societat en els diferents grups de classificació professional i entre gèneres.

Per altra banda, assenyalar que les taules salarials del Conveni Col·lectiu no fan distinció de gènere.



– Bretxa salarial per Classificació professional:

TB	Masculí	Femení	any 2019	any 2018
			Bretxa Salarial	Bretxa Salarial
Personal d'oficines	52.247	48.492	7,2%	3,8%
Comandaments	49.294	42.576	13,6%	1,6%
Conductors/es, Operaris/àries i especialistes	40.326	38.605	4,3%	5,2%
Directius/ves i Responsables (1)	75.776	71.409	5,8%	3,9%
total societat	42.218	43.512	-3,1%	-4,2%

(1) Inclou els membres del Consell Directiu

Aquest indicador es pot veure afectat per l'antiguitat dels empleats en la societat en els diferents grups de classificació professional i entre gèneres. Les taules salarials dels acords laborals no fan distinció de gènere.

La major bretxa salarial per grups professionals es dona al de Comandaments i la menor en els Conductors/es, Operaris/àries i Especialistes.

A nivell total de TB, la bretxa salarial és negativa (-3,1%). Això es deu a diversos motius:

- Major pes de la plantilla mitjana homogènia d'homes que dones en el total de la societat: 91,2% els homes versus un 8,8% les dones.

- A més a més, dins dels col·lectiu masculí, el 86% de la plantilla pertany al grup Conductors/es, Operaris/àries i Especialistes (que tenen la retribució mitjana més baixa).
- Cal tenir present que dins del Col·lectiu de Dones, el personal Directiu i Responsables és el 8,2% de la plantilla femenina, mentre que en el d'homes representa el 2,1% de la plantilla masculina.

Respecte l'any anterior la bretxa salarial negativa ha disminuït en 1,1 punts percentuals.

METRO	Masculí	Femení	any 2019	any 2018
			Bretxa Salarial	Bretxa Salarial
Personal d'oficines	53.214	44.783	15,8%	16,6%
Comandaments	45.816	47.099	-2,8%	4,8%
Conductors/es, Operaris/àries i especialistes	39.141	37.201	5,0%	5,4%
Directius/ves i Responsables (1)	73.458	63.567	13,5%	-4,3%
total societat	42.998	39.299	8,6%	9,8%

(1) Inclou els membres del Consell Directiu

Aquest indicador es pot veure afectat per l'antiguitat dels empleats en la societat en els diferents grups de classificació professional i entre gèneres. Les taules salarials dels acords laborals no fan distinció de gènere.

A FMB, la major bretxa salarial per grups professionals es dona al Personal d'Oficines i la menor en Comandaments, on és negativa. Dins del Personal d'oficines, el col·lectiu masculí igual o major a 20 d'anys d'antiguitat a l'empresa és superior al de les dones, concretament, en els homes representa un 32% de tots els homes del grup mentre que en les dones un 25% de les dones del grup, cosa que explicaria part d'aquesta bretxa salarial.

A nivell total de FMB, la bretxa salarial s'ha situat en el 8,6% (explicat en l'apartat Retribucions per sexe). En el conjunt de la societat FMB ha disminuït respecte l'any anterior ja que aquesta fou del 9,8% perquè la bretxa disminuït en tots els col·lectius excepte en el de Directius i Responsables.

PSM, SA + TMB, SL	Masculí	Femení	any 2019	any 2018
			Bretxa Salarial	Bretxa Salarial
Personal d'oficines	0	51.267		
Comandaments	0	0		
Conductors/es, Operaris/àries i especialistes	35.010	33.076	5,5%	5,4%
Directius/ves i Responsables	61.929	0		
total societat	37.686	34.349	8,9%	9,8%

Pel que fa a PSM, SA i TMB,SL conjuntament, la bretxa salarial és del 8,9% (9,8% l'any 2018) i s'explica per la composició masculina del Personal Directiu i Responsables i per la bretxa salarial del 5,5% en el col·lectiu de Conductors/es, Operaris/àries i Especialistes. En aquests últims, la bretxa s'explicaria perquè en els homes, el 49% tenen una antiguitat a l'empresa major de 7 anys mentre que a les dones és el 30% les que portaven més de 7 anys en l'empresa.

– Bretxa salarial dels Directius:

Pel que fa als membres del **Consell Directiu de TMB**, la bretxa salarial és negativa en un -17,9% degut als diferents nivells de responsabilitat. Aquesta ha crescut respecte l'any anterior que fou del -16,1%.

MEMBRES DEL CONSELL DIRECTIU DE TMB ANY 2019			
	Masculí	Femení	Bretxa Salarial
Retribució fixa	99.298	119.892	-20,7%
Retribució variable	9.826	10.046	-2,2%
Indemnitzacions	0	0	
Pagaments de sistemes de Previsió d'estalvi a llarg termini	4.137	3.647	11,9%
Altres percepcions	1.493	1.762	-18,0%
total retribució mitjana	114.754	135.347	-17,9%

– *Ràtio de compensació anual:*

La ràtio estableix la relació del quocient entre l'empleat amb la remuneració més alta de la societat respecte la mitjana de retribució de l'empresa. En el cas de FMB per a l'any 2019 aquesta ràtio ha estat de 2,80, és a dir, inferior a la de l'any anterior. En el cas de TB ha estat de 2,97, lleugerament superior a la de l'any 2018.

Ràtio de comensació total anual:	Any 2019	Any 2018	% dif.
Transports de Barcelona, SA	2,97	2,94	1,0%
Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA	2,80	2,97	-5,7%

– *Ràtio de de remuneració inicial estàndard per sexe respecte al salari mínim local:*

La ràtio estableix la relació del quocient entre la remuneració inicial estàndard per sexe respecte al salari mínim local. En el cas de FMB s'ha considerat la retribució d'Agent d'Atenció al Client inicial respecte el salari mínim interprofessional de 2019, obtenint una ràtio de 2,47 tant per a personal masculí com femení (2,97 per a l'any 2018). En el cas de TB s'ha considerat la retribució de Conductor inicial respecte el salari mínim interprofessional de 2019, obtenint una ràtio de 2,54 tant per a personal masculí com femení (3,06 l'any 2018).

■ **Desconnexió laboral**

A TMB la immensa majoria de col·lectius treballa per torns, i la seva activitat està condicionada a la presència física, per tant, un cop finalitzada la jornada, estan completament "desconnectats".

En àmbits tècnics i administratius, predomina la jornada continuada, amb flexibilitat a l'entrada i la sortida, de manera que la "desconnexió" també està garantida per aquesta via.

Pràcticament ningú d'aquests col·lectius disposa de mòbils d'empresa ni requereix connectar-se a la feina des dels seus domicilis. Aquest "accés" al PC, d'altra banda, està molt limitat i precisa de l'autorització expressa del Director de l'Àrea.

En àmbits de majors responsabilitats, i segons el nivell d'aquesta, i malgrat la possible flexibilitat horària, sí que es disposa de telèfon mòbil per poder atendre urgències, tot i que queda a criteri de cada professional el donar més o menys cabuda a la "desconnexió". En cap cas hi ha obligacions establertes més enllà de l'horari i calendari laboral de cadascú.

Només estan obligades a "no desconnectar" les persones que estan de guàrdia (de cap de setmana o de setmana sencera), segons l'activitat que desenvolupen. Aquesta situació està expressament regulada i es retribueix expressament.



7.4.2 Organització del treball

▪ *Mesures de conciliació familiar*

L'empresa té implantades les mesures de conciliació familiar següents:

- Concessió d'adaptacions de jornada, en virtut de la modificació de l'article 34.8 de l'Estatut del Treballador, en la mesura que organitzativament sigui possible.
- Possibilitat de reduir la jornada per cura de fills menors de 12 anys, concretant l'horari en un torn diferent al que es té assignat formalment (per alguns col·lectius).
- Possibilitat de reduir la jornada compactant la reducció en dies sencers (per alguns col·lectius).
- Possibilitat de modificar reduccions de jornada segons necessitats escolars.
- Concessió de reducció de jornada a ambdós progenitors, si ho sol·liciten, encara que estiguin treballant a la mateixa empresa.
- Millora significativa de molts dels permisos recollits en l'Estatut dels Treballadors.
- Garantia de reserva del lloc de treball, antiguitat i condicions contractuals, durant tota la vigència de l'excedència maternal/paternal.
- Possibilitat de gaudi de la paternitat de forma fraccionada (a temps parcial).
- Jornada continuada per al col·lectiu d'oficines, amb flexibilitat horària.
- Possibilitat de gaudi, per hores, de l'excés anual de jornada, a efectes de necessitats personals (per alguns col·lectius).
- Possibilitat de canvis de festa o descans entre companys o bé respecte d'un mateix.
- Vacances garantides en període estival, en la major part de plantilla estructural.

▪ *Modificacions de jornada, conciliació, permisos i beneficis*

Una de les principals novetats d'aquest any, i que ha tingut molt impacte en ambdues empreses, va ser la modificació de l'art. 34 de l'Estatut del Treballador, que ha ampliat les possibilitats de conciliació de la vida laboral amb la familiar als treballadors/es (sense necessitat de reduir la jornada de treball), i ha suposat un allau de peticions i molta feina interna per abordar alternatives i respostes; i per treballar d'altra banda en la preparació dels judicis, cada vegada més freqüents, derivats de la denegació de determinades peticions dels empleats/des. Tot i així, a 31 de desembre del 2019, hi havia concedides:

- Dins d'FMB, SA: 323 reduccions de jornada, i 14 conciliacions.
- Dins de TB, SA: 169 reduccions de jornada, i 20 conciliacions.

Dins d'aquest capítol cal destacar també que s'han gestionat 61 baixes per maternitat, 153 permisos per paternitat (que la reforma laboral també va ampliar fins a les 8 setmanes), i 51 permisos per lactància (acumulada i diària). El seu gaudi ha estat, disgregat per empresa i sexe, el que es recull a continuació:

	FMB		TB		Total		
	Homes	Dones	Homes	Dones	Homes	Dones	
Maternitat	1	40	8	12	9	52	61
Paternitat	71	0	80	2	151	2	153
Lactàncies	28	7	13	3	41	10	51
Total	100	47	101	17	201	64	265

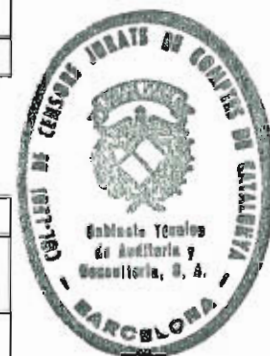
I en la línia encetada pel darrer conveni de Metro, es va tramitar la Prestació associada a la suspensió per motiu de risc a l'embaràs de 28 empleades (AAC en la gran majoria).

Pel que fa a la taxa de retorn al treball, ha estat del 100% tant a FMB com a TB:

	FMB	TB
Xifra total empleats que retornen al treball després del permís parental	144	115
Xifra total empleats que haurien de tornar al treball després del permís parental	144	115
Taxa de retorn al treball (%)	100	100

I la taxa de retenció per societats ha estat la següent:

	FMB	TB
Xifra total empleats retinguts 12 mesos després de retornar al treball després del permís parental	140	113
Xifra total empleats que van retornar al treball després del permís parental el període d'objecte d'informes anteriors	144	115
Taxa de retenció (%)	97,22	98,26



S'ha supervisat i assessorat també en l'aplicació correcta de la normativa en matèria de permisos, els quals s'han gaudit en les següents magnituds:

	FMB		TB		TOTAL
	Homes	Dones	Homes	Dones	
Permisos - Nombre de permisos	798	851	1.081	200	2.930
Permisos - Nombre de persones	329	293	479	74	1.175

Les dades d'incapacitat temporal són:

	FMB		TB		TOTAL
	Homes	Dones	Homes	Dones	
Incapacitat Temporal - Episodis	2.653	2.037	2.610	364	7.664
Incapacitat Temporal - Empleats/des	1.328	971	1.730	218	4.247

S'han tramitat totes les sol·licituds procedents d'activació o renovació d'ajuts per empleats, per les diferents causes (ajut de guarderia, escolar, discapacitat, extraradi, etc), de manera que a 31/12/2019, més de la meitat de la plantilla tant de TB com de FMB, percep algun tipus d'ajut social.

	FMB		TB		TOTAL
	Homes	Dones	Homes	Dones	
Ajuts - Nombre d'ajuts vigents	1.933	1.091	3.358	279	6.661
Ajuts - Perceptors/es	1.214	712	2.262	174	4.362

Pel que fa a passis d'empleat/da i de transport, se n'han tramitat 4.808 a Metro i 6.800 a Bus.

Quant al vestuari, s'ha gestionat el lliurament anual de l'uniforme "d'imatge" a 6.345 persones (entre metro i bus), així com la roba de taller a 1.400 persones de les àrees de manteniment i

tallers d'ambdues empreses. Es continua sense tenir resolt un any més el lliurament del calçat, atès que el primer concurs (dins de Metro) va quedar desert i s'està repetint la licitació amb uns termes diferents als inicials. La necessitat de modificar el calçat també s'ha establert a Bus, pel qual s'està treballant també en una licitació per atendre aquesta necessitat.

▪ **SAP Recursos Humans, LOPD, Processos i Procediments**

Com a usuaris clau de SAP-RH s'han gestionat 110 incidències a FMB i 52 de TB, per a la resolució de les quals s'està treballant amb Tecnologia. La revisió i definició de perfils d'accés a SAP RH està pràcticament finalitzada, tot i que és plausible haver de fer ulteriors revisions en adequació a eventuais requeriments en matèria de protecció de dades. Val a dir que s'està acabant de revisar les clàusules contractuals en matèria de protecció de dades, tant respecte de les pròpies, com respecte d'aquelles vers les quals algunes persones han de garantir-ne la confidencialitat.

Arran de la centralització de l'Àrea de Direcció de Persones de TMB, ha calgut adequar el mapa de processos del Servei amb el de tota l'Àrea, i s'ha continuat amb la tasca de redacció de procediments i instruccions dins del Servei.

▪ **Transformació i gestió del canvi**

En un context ple de canvis socials i tecnològics constants, amb nous reptes, amb ritmes cada vegada més accelerats, el Servei de Transformació Organitzacional i de Persones (Servei TOP) té la missió d'acompanyar l'organització i les persones en els processos de canvis organitzatius en totes les seves vessants, impulsant noves formes de treballar, de comunicar i de relacionar-nos; Co-creant i Co-liderant, buscant l'equilibri entre els objectius estratègics, organitzatius i personals, per tal de possibilitar l'evolució necessària cap un futur d'èxit sostenible d'acord amb la missió i els valors corporatius de TMB, atenent al benestar de les persones.

– *Employee Journey Map (Experiència de l'empleat)*

Dins del Projecte transformació cultura, es va establir per a 2019 l'elaboració dels *Employee Journey Maps* de Conductors de Bus i dels col·lectius següents de l'Àrea de Manteniment i Projectes de Metro (Comandaments i Operaris/especialistes/especialistes superiors, així com dels seus Comandaments). Aquests Mapes de l'Experiència d'empleat han estat aprovats i presentats per mostrar les conclusions de la primera fase de diagnòstic a l'estructura de l'Àrea Operativa de Bus i de l'Àrea de Manteniment i Projectes de Metro. També s'han plantejat les línies de transformació del pla d'iniciatives i proposta de composició dels grups de treball per a la propera fase, que tindrà continuïtat al 2020.

Aquests projectes tenen com objectiu identificar els punts de "fricció" en la relació entre l'empleat i l'empresa durant el seu cicle de vida. Les empreses necessiten desenvolupar l'Experiència de l'empleat per aconseguir treballadors/es més feliços, compromesos i alineats amb la companyia, i impactar de forma positiva en els clients. I tenen també el propòsit de definir i implantar accions que permetin millorar l'experiència de l'empleat/da en el seu dia a dia en l'organització.

– *Espais*

Actualment el disseny de l'espai en les organitzacions està considerat una de les palanques de la transformació. Incrementa la motivació, la creativitat, el treball en equip millorant l'eficiència i la productivitat. Aquest darrer any s'ha treballat per aconseguir espais dins

l'organització que ajudin a co-crear i està previst que, a mitjan 2020, es disposi d'un espai polivalent amb un disseny disruptiu que ajudi a aconseguir aquest repte.

– *Projecte de transformació de la cultura d'empresa de Metro*

Donant continuïtat a l'Objectiu de Millora Fonamental iniciat el 2018 a la Direcció de la Xarxa de Metro "M1.2 Projecte transformació cultura", s'ha treballat en la línia d'aconseguir els objectius següents:

- Interiorització d'un nou model cultural i estil de lideratge.
- Millora del desenvolupament dels professionals de TMB i el seu rol.
- Desenvolupament i fidelització de professionals, increment del seu nivell de compromís, vinculació emocional i orgull de la seva funció.

La consultoria externa ACCESS va definir un mapa motivacional i va identificar 34 accions per contribuir a impulsar la transformació cultural a metro, agrupades en les següents categories: Reconeixement, Organització i objectius, Desenvolupament professional, Responsabilitat, Lideratge, Relacions interpersonals, Política de TMB i Automotivació.

A principis de 2019, assolint la metodologia d'execució dels Pilots treballada per a les iniciatives derivades dels *Employee Journey Map*, realitzats el 2018 per als col·lectius d'AAC i CTO, s'han reprès totes les accions identificades en ambdós projectes (Cultura i Experiència d'empleat) a fi de realitzar un desenvolupament operatiu de cadascuna d'elles en format de projecte, que contempla:

- Definició, objectius a assolir i abast.
- Guia per a la seva implantació, amb recursos i eines necessàries.
- Determinació d'indicadors i seguiment.
- Definició dels criteris d'èxit.
- Identificació de les barreres habituals.

En total s'han implantat 23 projectes, alguns d'ells estan en fase de pilot i uns altres s'han fet virals en tots els àmbits segons s'ha definit el seu abast.



▪ **Absentisme**

Les hores d'absentisme per malaltia i accident de FMB i TB de l'any 2019 han estat les següents:

	ANY 2019		
	Malaltia	Accident	Suma
Ferrocàrril Metropolità de Barcelona	785.482	35.343	820.826

El 96% de les hores corresponen a malaltia i el 4% restant a accident. Aquesta proporció s'ha mantingut respecte l'any anterior.

	ANY 2019		
	Malaltia	Accident	Suma
Transports de Barcelona, SA	866.749	72.715	939.464

El 92% de les hores ho han estat per malaltia i el 8% restant per accident. Aquesta proporció s'ha mantingut respecte l'any anterior.

■ *Desenvolupament del talent*

– *Feed-back 180-360º: el Rol del Màner*

Durant l'any 2019, amb el suport de la consultora *Acces Consulting*, s'ha desenvolupat en 2 proves pilot el projecte "Rol de Màner", iniciat al 2017 a Metro, amb l'Àrea d'Operacions de Metro i el Servei TOP de l'Àrea de Direcció de Persones de TMB. El projecte ha consistit en un *feed-back 180-360º* ascendent. Els resultats es treballaran conjuntament amb els equips respectius durant el 2020.

– *Processos de reforç en Team Building*

Amb l'objectiu de reforçar els equips per millorar les relacions interpersonals i la seva gestió de situacions adverses, durant l'any s'ha treballat amb els àmbits de l'àrea Tècnica d'Operacions de Bus i de Manteniment i Projectes de Metro. També s'ha iniciat un acompanyament en els processos de canvi del Servei de Salut, Seguretat i Benestar Laboral, establint un pla de comunicació per a l'entrada en funcionament del nou Centre de Salut Mèdica i col·laborant en la proposta d'incorporar un determinat equip de tècnics polivalents a Metro.

– *Segona edició Programa de Mentoring*

El *mentoring* és un procés mitjançant una persona amb més experiència (*mentor*) ajuda, comparteix coneixements i guia un altre professional (*mentee*) en el seu desenvolupament personal i professional. Per segon any consecutiu s'ha realitzat l'edició del programa de *Mentoring*, amb un total de 63 persones (40 *mentees* i 23 mentors) dels àmbits de la Direcció de la Xarxa Bus (5 mentors i 16 *mentees*); Direcció de la Xarxa Metro (11 mentors i 7 *mentees*), Direcció Executiva d'Innovació, Tecnologia i Negoci Internacional (4 mentors i 14 *mentees*) i Direcció de Persones (3 mentors i 3 *mentees*). S'han avaluat i format tots els participants en la metodologia CRECE i s'ha fet un acompanyament en tot el procés per part del Servei TOP. La valoració del programa ha estat 100% recomanable. Hi ha previst que durant el 2020 es continuï aplicant aquesta eina.

– *Sistemes de gestió competencial*

Cada any natural coincideix amb dues campanyes de l'apreciació de l'actuació (AA): la de l'any anterior, que es tanca durant el primer trimestre, i la del propi any en curs. Així, l'any 2019 s'ha tancat el procés de l'AA de 2018 amb 872 persones avaluades a la Xarxa de Metro, 310 a la xarxa de Bus i 23 a les Àrees Funcionals. Respecte a l'AA de 2019, fins ara ha començat l'avaluació de 864 persones de la Xarxa de Metro, 322 de la Xarxa de Bus i 50 de les Àrees Funcionals.

L'increment de formularis de les àrees funcionals és degut principalment a la recuperació de l'AA amb formularis del model D (Desenvolupament), sense impacte en la retribució, en els nivells mitjans i superiors de l'Àrea de Direcció de Persones de TMB.

Durant l'exercici s'han assignat 25 perfils competencials. S'han impartit 7 sessions formatives per a nous avaluadors, amb 32 assistents, dels quals 23 de Metro i 9 de TB, i 15 sessions formatives per a nous avaluats, amb 94 assistents, dels quals 62 de Metro i 32 de TB. Enguany també s'han dut a terme formacions adreçades a avaluadors amb experiència, per a l'actualització i millora de les seves competències, amb 6 grups i 43 assistents, dels quals 7 de Metro i 36 de TB. S'han tramitat 10 sol·licituds d'alta a l'aplicació corporativa de l'Aplicació de l'Actuació, afectant 132 persones, de les quals 95 de Metro i 37 de TB.

total	Apreciació de l'actuació 2018 categoria	Xarxa Bus		Xarxa Metro		Àrees Funcionals	
		Homes	Dones	Homes	Dones	Homes	Dones
1	Agent de Inf. i Atenc. Digital	0	0	1	0	0	0
10	Auxiliar Tècnic	2	0	8	0	0	0
4	Coordinador d'Equip	0	0	4	0	0	0
28	Coordinador Protecció Seguretat	0	0	24	4	0	0
12	Esp. Sup. Energia Polivalent	0	0	12	0	0	0
2	Especialista manteniment	0	0	1	0	1	0
161	Especialista Sup.Porta Cotxera	0	0	160	1	0	0
5	Especialista Superior Energia	0	0	5	0	0	0
66	Especialista Superior SCTC	0	0	64	2	0	0
4	Grup 1	0	0	2	0	1	1
9	Grup 2	0	0	7	0	1	1
14	Grup 3	0	0	5	4	2	3
42	Grup A nivell 07	38	0	0	0	4	0
92	Grup A nivell 08	90	1	0	0	1	0
151	Grup A nivell 09	143	8	0	0	0	0
28	Grup A nivell 10	27	1	0	0	0	0
9	Cap de línies automàtiques	0	0	9	0	0	0
3	Cap de línies convencionals	0	0	1	2	0	0
140	Comandament Tècnic Operatiu	0	0	115	25	0	0
1	Oficial de 2- Administratiu	0	0	0	1	0	0
9	Operador d'emergències	0	0	6	3	0	0
35	Operador de línies automàtiques	0	0	35	0	0	0
20	Resp. Equip Operacions Metro	0	0	18	2	0	0
25	Responsable Secció Manteniment	0	0	23	1	1	0
50	Responsable Torn Manteniment	0	0	47	0	3	0
20	Responsable Unitat Manteniment	0	0	20	0	0	0
4	Tècnic Agregat B	0	0	0	0	1	3
6	Tècnic Agregat G	0	0	5	1	0	0
7	Tècnic Agregat H	0	0	5	2	0	0
2	Tècnic Agregat I	0	0	2	0	0	0
2	Tècnic Ajudant	0	0	2	0	0	0
14	Tècnic Ajudant Superior	0	0	10	4	0	0
229	Tècnic Operació Línies Automàtiques	0	0	217	12	0	0
1.205	TOTAL	300	10	808	64	15	8

▪ Política retributiva

Dintre de l'Objectiu Estratègic "M1. Definir polítiques i Organització de Persones clara i coneguda per tota l'Empresa", la Unitat d'Anàlisi Organitzatiu, Funcional i Retributiu (UAOF) ha definit la Política Retributiva la qual ha estat enquadrada en el document de Polítiques de l'Àrea de Persones TMB que recentment s'ha elaborat.

▪ Comitè de Classificació de llocs de treball àmbit Euro/Metro

En el comitè de valoració de llocs de treball de l'àmbit Euro/Metro, de totes les sol·licituds rebudes i després de la pertinent anàlisi funcional i organitzatiu, 13 d'elles han suposat l'assignació de majors categories al mateix nombre de llocs de treball i l'afectació a un total de 13 persones ocupants dels mateixos:

- 4 de la Direcció de la Xarxa de Metro.
- 5 de la Direcció Executiva Econòmicofinancera.
- 3 de la Direcció Executiva de Màrqueting.
- 1 de la Direcció de l'Àrea Corporativa de Recursos Humans.



▪ **Comitès de Classificació de llocs de treball en l'àmbit Euro**

A TB, en el comitè de valoració de llocs de treball de l'àmbit Euro, de totes les sol·licituds rebudes i després del pertinent anàlisi funcional i organitzatiu, 5 d'elles han suposat l'assignació de majors categories (5 llocs de treball – un total de 5 persones ocupants):

- 3 de la Direcció Executiva Económico-financera.
- 1 de la Direcció Executiva d'Innovació, Tecnologia i Negoci Internacional.
- 1 de la Direcció de l'Àrea Corporativa de Recursos Humans

▪ **Comitès de Classificació de llocs de treball en l'àmbit dins de conveni TB**

El resultat de l'activitat d'enguany vinculada a la revisió de llocs de treball de l'àmbit de dins de conveni de TB ha comportat no haver d'acabar portant al Comitè de Valoració de llocs de treball d'aquest àmbit (per a la seva validació i aprovació final) cap de les diverses sol·licituds rebudes.

Tot i així, s'han atès un total de 10 peticions de revisió individual, i dos de col·lectiva amb afectació a 6 persones. S'han realitzat les actuacions reglamentades en el procediment establert, i s'ha anat a realitzar les entrevistes i peritatges *in situ* tant amb els sol·licitants com amb les seves Prefectures/Direccions. En aquestes fases de recopilació d'informació directa i sobre el terreny, per realitzar les comprovacions pertinents vers els arguments inicialment aportats, s'ha convidat a participar de forma activa tots els membres de la representació dels treballadors (RT) i de la direcció de l'empresa (RD), que conformen i integren aquest comitè de valoració.

A aquests mateixos representants se'ls ha convidat a participar conjuntament en les dues Inspeccions de treball que s'han realitzat sobre dues demandes interposades en concepte de classificació professional en l'àmbit de la Direcció de la Xarxa de Bus.

▪ **Descripcions de llocs de treball**

Com a continuació de la tasca iniciada l'any 2018, durant aquest any ha continuat la publicació a la intranet de les descripcions dels llocs de treball de Metro.

També s'ha incorporat la funcionalitat que cada empleat pugui visualitzar la monografia del lloc de treball que ocupa a l'App oficial de TMB. En l'actualitat un total de 95% dels empleats poden visualitzar-la. Aquesta actuació afavoreix la transparència d'informació vers els empleats en aquesta matèria.

▪ **Organigrames**

Durant l'exercici s'ha continuat donant suport a la Direcció i actualitzant els organigrames segons els canvis organitzatius que s'han anat produint.

S'entén que són una peça clau i fonamental per ubicar adient i concretament cada lloc de treball en l'estructura organitzativa de TMB, i ajuda a entendre la rellevància i impacte organitzatiu de cadascun d'aquests llocs de treball en el si de la companyia, sent en qualsevol cas, una informació imprescindible i indivisible de la descripció del lloc de treball en tota la seva dimensió.

▪ **Assessorament i consultoria**

S'ha donat suport i acompanyament tècnic, tant a les Prefectures/Direccions com als ocupants, en tots aquells canvis organitzatius o ajustos funcionals que hi haguéssin al llarg de l'any

i que han repercutit d'alguna manera en els continguts funcionals i/o organitzatius de les descripcions dels llocs de treball o dependències i assignacions orgàniques (ja sigui de personal Operari i Comandament, com de Tècnics i Directius).

De canvis organitzatius, de major o menor abast, n'hi ha hagut en la pràctica totalitat de les Direccions de Xarxa i Direccions Executives; dels quals cal ressaltar l'estudi i anàlisi dels llocs de la Direcció Executiva d'Innovació, Tecnologia i Negoci Internacional i els llocs de comandament intermedi a l'Àrea de Manteniment i Projectes.

▪ **Retribució**

Amb data 1 de gener, la Unitat UAFOR va ser designada com a responsable de la gestió de la Retribució del personal, fins ara, fora de conveni. Durant aquest any s'han realitzat diverses regularitzacions salarials individuals (derivats de promocions) o col·lectives (possible diferencial en el comparatiu entre salari percebut i el corresponent per la categoria de referència a la taula salarial de Conveni Col·lectiu (Exemple: col·lectiu Go2-Go3, Go4-Go5).

Així mateix s'han elaborat els fitxers d'evolució històrica, en el nivell de valoració dels llocs de treball, ocupats per les persones d'aquest col·lectiu, treball preparatori per a una eventual incorporació a Conveni en el cas de TB (al 2020 s'integraran definitivament en el Conveni Col·lectiu de Metro el personal de FMB).

▪ **Procediments**

Inserit en l'Objectiu Estratègic de l'Àrea de Persones de TMB per a 2019: "M4. Dissenyar processos operatius per fer cada servei, alineat amb la ISO 9001", la Unitat ha dissenyat amb la col·laboració de Qualitat TMB i Everis, el procés de Valoració de Llocs de Treball i el seu corresponent procediment.

7.4.3 Salut i seguretat

▪ **Salut, Seguretat i Benestar Laboral**

Amb la voluntat de contribuir a la millora de la productivitat amb una gestió òptima i eficient del personal, s'ha seguit desenvolupant el conjunt d'activitats previstes dins de les diferents polítiques definides en aquest àmbit, entre les quals destaquen les següents:

– **Prevenió de lesions per accident de treball i malalties professionals**

La missió del servei de prevenció és contribuir al disseny del sistema de gestió de la seguretat i salut a l'empresa i donar l'assistència tècnica necessària a tota l'organització per tal d'aconseguir l'eliminació o control efectiu dels riscos laborals. Aquest any han continuat les activitats previstes per al desenvolupament de les línies estratègiques contemplades al Pla Director de PRL 2016-21.

– **Sistema de gestió de la salut i seguretat en el treball**

La direcció de l'empresa ha posat en marxa un sistema de salut i seguretat en el treball que inclou els requeriments legals vigents a l'estat espanyol i ha iniciat un procés de millores per tal d'adequar el sistema durant els propers anys als requeriments de la norma internacional ISO 45.001.

La voluntat de la direcció de l'empresa, i el seu decidit interès per impulsar la prevenció dels riscos laborals i la millora contínua de les condicions de seguretat i salut en el treball amb l'objectiu de garantir al personal una protecció eficaç en el treball, es fa palesa mitjançant la



declaració de la política de seguretat i salut i que es fonamenta en els principis i compromisos següents:

PRINCIPIS	COMPROMISOS
Vetllar per la protecció de la salut i benestar dels treballadors/es, mitjançant un entorn i unes condicions de treball segures i saludables d'acord amb les lleis aplicables per la prevenció de lesions i deteriorament de la salut relacionada amb el treball.	Identificar els perills i riscos derivats de les nostres activitats, eliminant aquells que siguin possibles, fent coneixedors dels restants a tot el personal propi o extern i informar-los de les mesures preventives necessàries per controlar o minimitzar el risc de lesions o malalties laborals.
Responsabilitzar i implicar tota l'Organització en la gestió de la prevenció dels riscos laborals.	Definir les funcions i responsabilitats en tots els nivells jeràrquics de l'empresa. Proporcionar plans de formació a tot el personal sobre les seves obligacions i responsabilitats lligades a la seguretat i salut laboral i fer-los participants del sistema i de la vigilància del mateix perquè la política sigui efectiva.
Integrar la prevenció dels riscos laborals en el conjunt d'activitats i decisions de l'empresa sense comprometre els aspectes de seguretat i salut, per consideracions econòmiques o de productivitat.	Desenvolupar, implementar, mantenir i millorar el sistema de SST definint objectius a tots els nivells de l'organització. Complir amb requisits legals i altres requeriments aplicables en aquesta matèria, ja siguin d'àmbit nacional o internacional.
Promoure la participació proactiva i constructiva de tots els agents de la companyia en el desenvolupament i desplegament del Sistema de gestió de seguretat i salut (SST).	Assegurar que la consulta i participació dels treballadors i dels seus representants respongui als mecanismes establerts, d'acord amb la legislació vigent i seguint el desenvolupament d'un lideratge participatiu i de treball en equip.
Assolir i mantenir en el temps la satisfacció dels nostres proveïdors, clients i altres parts interessades, mitjançant el compliment dels requisits del sistema de SST.	Garantir les vies d'intercanvi d'informació i de cooperació entre el nostre personal i també amb els nostres proveïdors i clients, per millorar continuament la forma de seleccionar els nostres subministres, de realitzar el treball i d'oferir el nostre servei.
Creure que tota lesió per accident de treball és una oportunitat per a la millora en l'execució de la feina i, per tant, assumir que la majoria dels accidents són evitables mitjançant una gestió adequada que permeti adoptar per part de la direcció i dels treballadors, millors mesures de prevenció.	Assumir el compromís de millora contínua per tal de perfeccionar de manera constant les activitats del sistema SST per tal d'anar superant els nivells de protecció ja existents.

L'àbast de la cobertura dels sistema pel que respecta a treballadors propis, activitats i llocs de treball és el següent:

	<i>FMB</i>	<i>TB</i>	<i>PSM</i>
Centres de treball	35	8	1
Activitats (Relació no exhaustiva)	Transport regular de persones a través de la xarxa Metro Serveis turístics Negoci no tarifari Negoci internacional	Transport regular de persones a través de la xarxa de Bus Serveis turístics Negoci no tarifari Negoci internacional	Serveis turístics
plantilla a data 31/12/2019	3.820	4.620	27

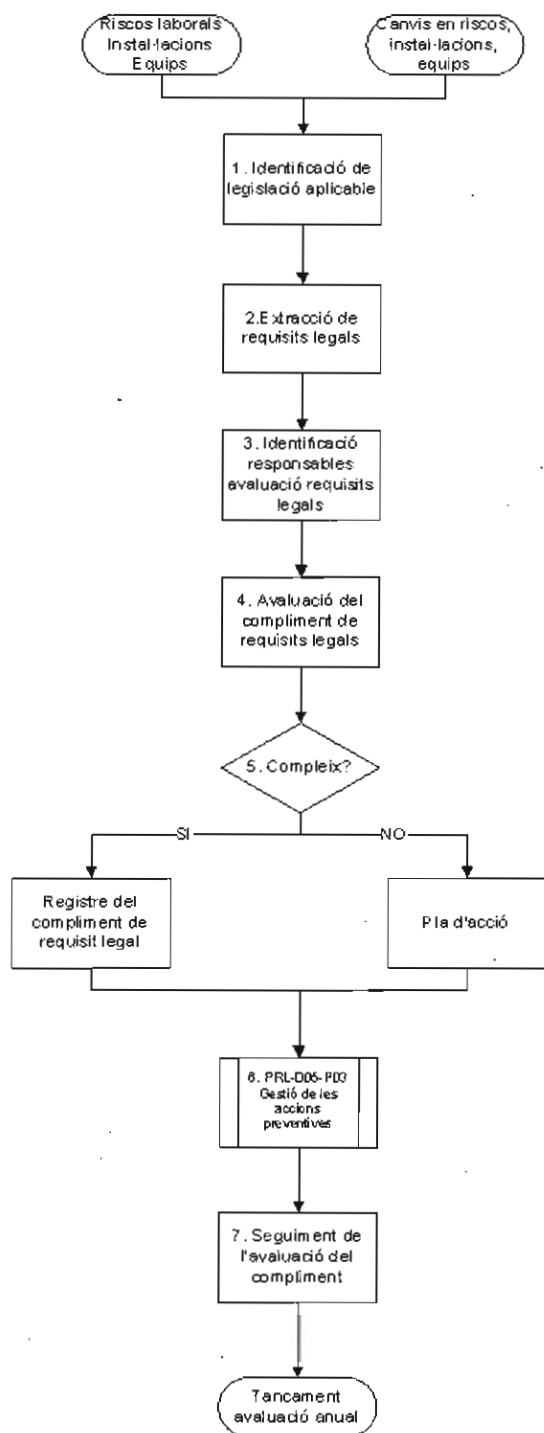
Pel que respecta a persones d'empreses contractades, les dades són les següents:

Dades 2019	
Empreses contractades:	635
Contractes actius:	2.757
Treballadors/es:	5.261

Procés d'acompliment dels requisits legals:



Gràfic 1:



1. El Servei de Prevenció fa identificació dels textos legals relacionats amb els riscos laborals a través de l'aplicatiu informàtic del servei extern contractat.

El registre de requisits legals aplicables es fa sobre el mateix aplicatiu informàtic, que es revisa i actualitza trimestralment.

2. El propi aplicatiu elabora un llistat de requisits per a realitzar l'avaluació del compliment de requisits

3. El Servei de Prevenció defineix els responsables d'avaluar-ne el seu compliment sobre l'aplicatiu informàtic.

4. Els responsables definits per a l'avaluació del compliment dels requisits legals hauran d'avaluar-los anualment, a través de l'aplicatiu informàtic. Quan es rebí una notificació d'un nou requisit els responsables hauran de realitzar una avaluació d'aquest en un temps no superior a dos mesos.

Comptaran amb l'assessorament del Servei de Prevenció quan siguin necessari.

5. El registre d'avaluació de requisits legals aplicables es pot consultar sobre l'aplicatiu informàtic.

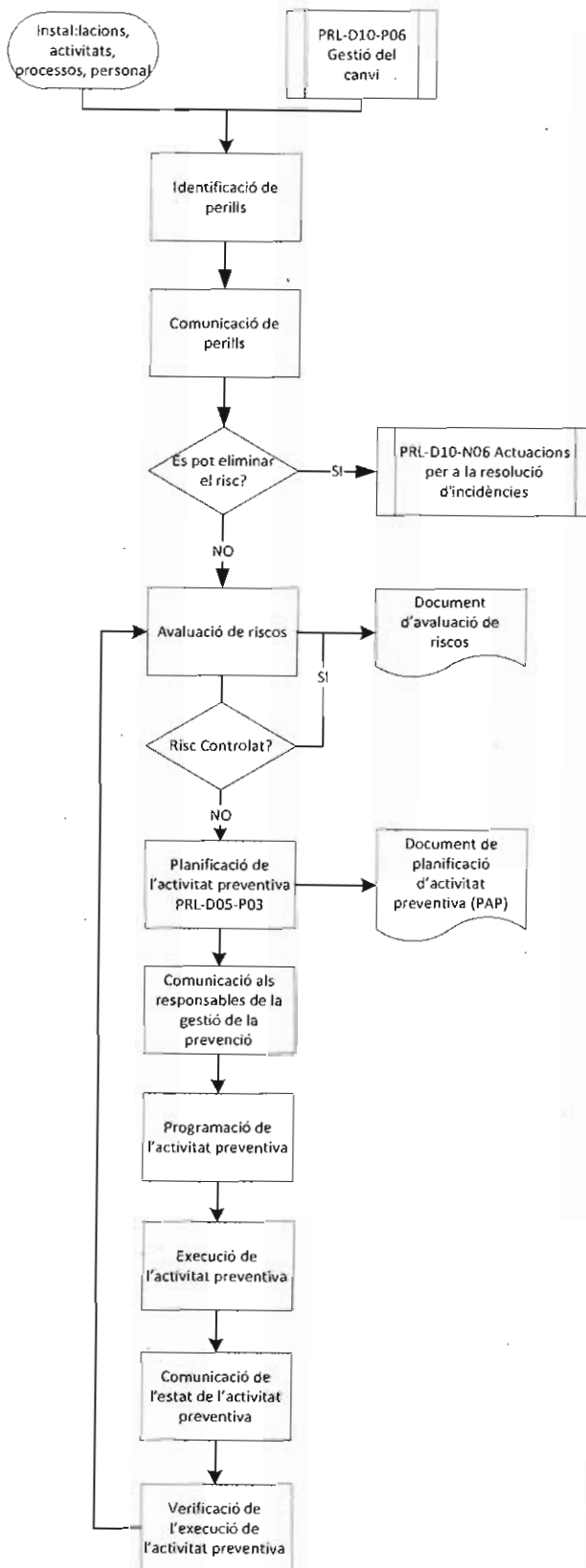
En el cas de compliment del requisit es registra l'evidència que demostra el compliment al requisit definit a l'aplicatiu informàtic. En el cas de incompliment de requisit legal es definirà el pla d'acció corresponent. En el cas de compliment de requisit legal que es derivi en una acció periòdica de seguiment es gestionarà segons el procediment de gestió de les accions preventives.

6. Les accions derivades de l'avaluació del compliment de requisits legals es gestionaran segons el definit al procediment de Gestió de les accions preventives.

7. Els responsables assignats faran el seguiment de l'avaluació del compliment de requisits legals.

- **Identificació de perills, avaluació de riscos i investigació d'incidents**
- a) Procés d'identificació i avaluació dels riscos (gràfic 2):

Gràfic 2:



La identificació de perills pot realitzar-se per part del Servei de Prevenció (SPM) a l'avaluar riscos o per part de les següents parts interessades:

- Delegats/des de prevenció
- Treballadors/es
- Estructura de comandament
- Autoritat Laboral
- Empreses externes (CAE)

O per les següents vies:

- Incidents / accidents
- Gestió d'emergències
- Vigilància de la Salut

Els perills que es puguin eliminar en el moment en què es detecten o comuniquen, es gestionaran mitjançant el procediment PRL-D10-N06 Actuacions per a la resolució d'incidències

L'avaluació de riscos es fa per part del Servei de Prevenció (SPM). Les avaluacions de riscos poden ser inicials o periòdiques.

La planificació de l'activitat preventiva s'inicia per part del Servei de Prevenció qui defineix les actuacions a realitzar, tenint en compte la jerarquia de controls i la comunica als responsables de la Gestió de la Prevenció per tal que defineixin els responsables, termini, com es farà l'actuació i s'executi.

La programació es realitza a través dels responsables de la gestió de la prevenció. A l'hora de programar es tindran en compte els criteris de prioritització en funció del nivell de risc.

L'execució de les accions preventives es gestiona pels Serveis Operatius.

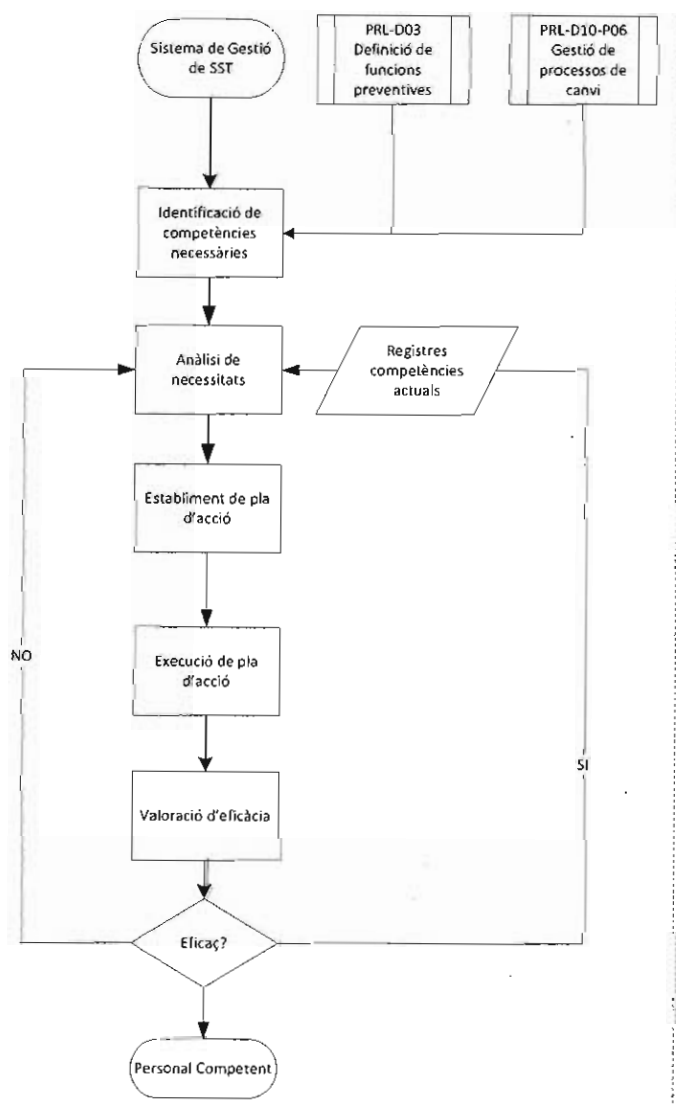
Els Gestors de Prevenció gestionen l'execució de les accions previstes mitjançant el document Pla d'accions, comunicant-lo al SPRL.

El Servei de Prevenció (SPRL) verifica l'eficàcia de les accions a partir de la comunicació realitzada o de forma periòdica, en funció de la gravetat del risc.



- L'organització garanteix la qualitat d'aquests processos, incloses la competència de les persones que hi intervenen (gràfic 3).
 - El sistema preveu que els resultats d'aquests processos permetin avaluar i millorar de manera contínua el sistema. (gràfic 4).
- b) Els treballadors/es poden notificar amb garanties que no patiran cap tipus de represàlia, perills o situacions de risc laboral a través del formulari de risc percebut (gràfic 5).
- c) Els treballadors/es que, si fos el cas, volguessin retirar-se de situacions laborals que consideren que poden provocar lesions, dolències o malalties, cal que només ho notifiquin al seu responsable, sense que aquesta circumstància impliqui possibles represàlies. La permanent presència dels representants legals dels treballadors/es als centres de treball contribueix a garantir l'assessorament dels empleats/des per garantir els seus drets.

Gràfic 3:



Partint del model de gestió definit i de les funcions preventives assignades als diferents rols de l'organització es defineixen les competències necessàries a nivell tècnic i de gestió a l'àmbit de la seguretat i salut en el treball

A partir de les competències necessàries i contrastat amb els registres de competències actuals del personal que assumeix cadascuna de les funcions es fa una anàlisi per identificar necessitat i elaborar un pla d'acció

El pla d'acció pot incloure diferents tipologies d'accions a prendre:

- Formació
- Informació
- Tutories
- ...

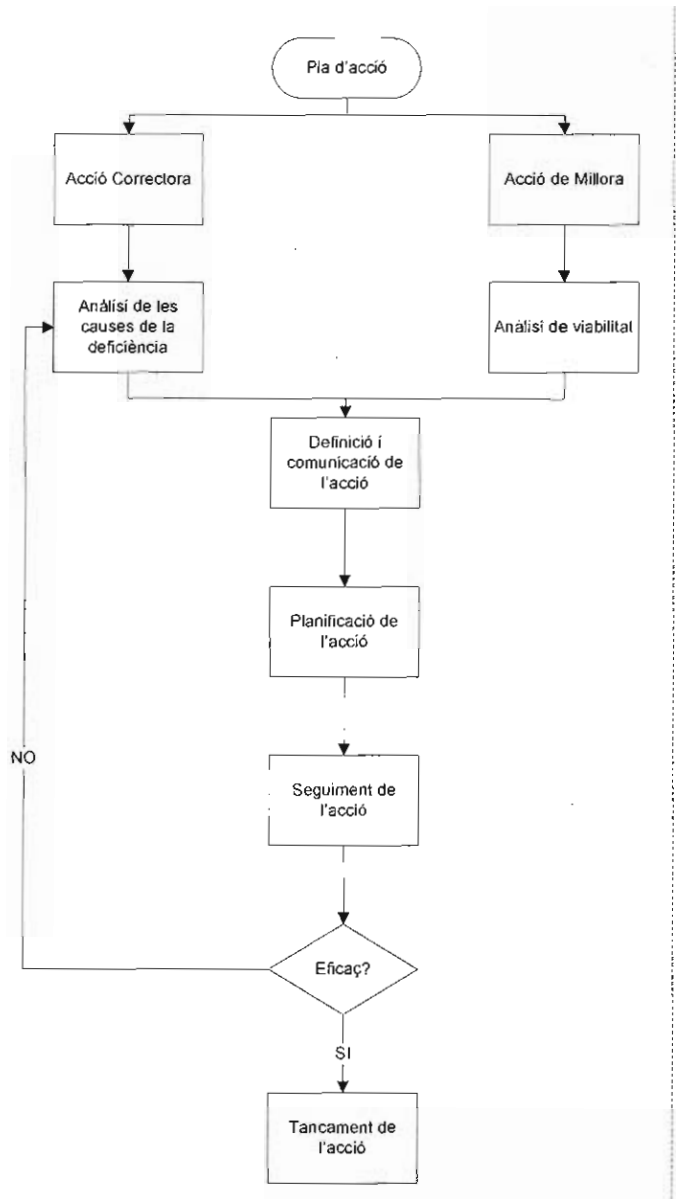
Cada unitat executa la part del pla d'acció que li correspongui

Un cop executat s'ha d'avaluar l'eficàcia del pla d'acció

En cas que el resultat de la valoració sigui positiu s'actualitzaran les competències del personal participant a l'acció

En cas de que el resultat de la valoració sigui negatiu es tornarà a fer una anàlisi

Gràfic 4:



Es defineixen dos tipus d'acció: correctiva o de millora

En cas d'acció correctiva es farà una anàlisi de les causes
En cas d'acció de millora es farà una anàlisi de la viabilitat de la seva implantació

Definició de l'acció per les parts que es consideri necessari implicar
Comunicar l'acció a realitzar a les parts

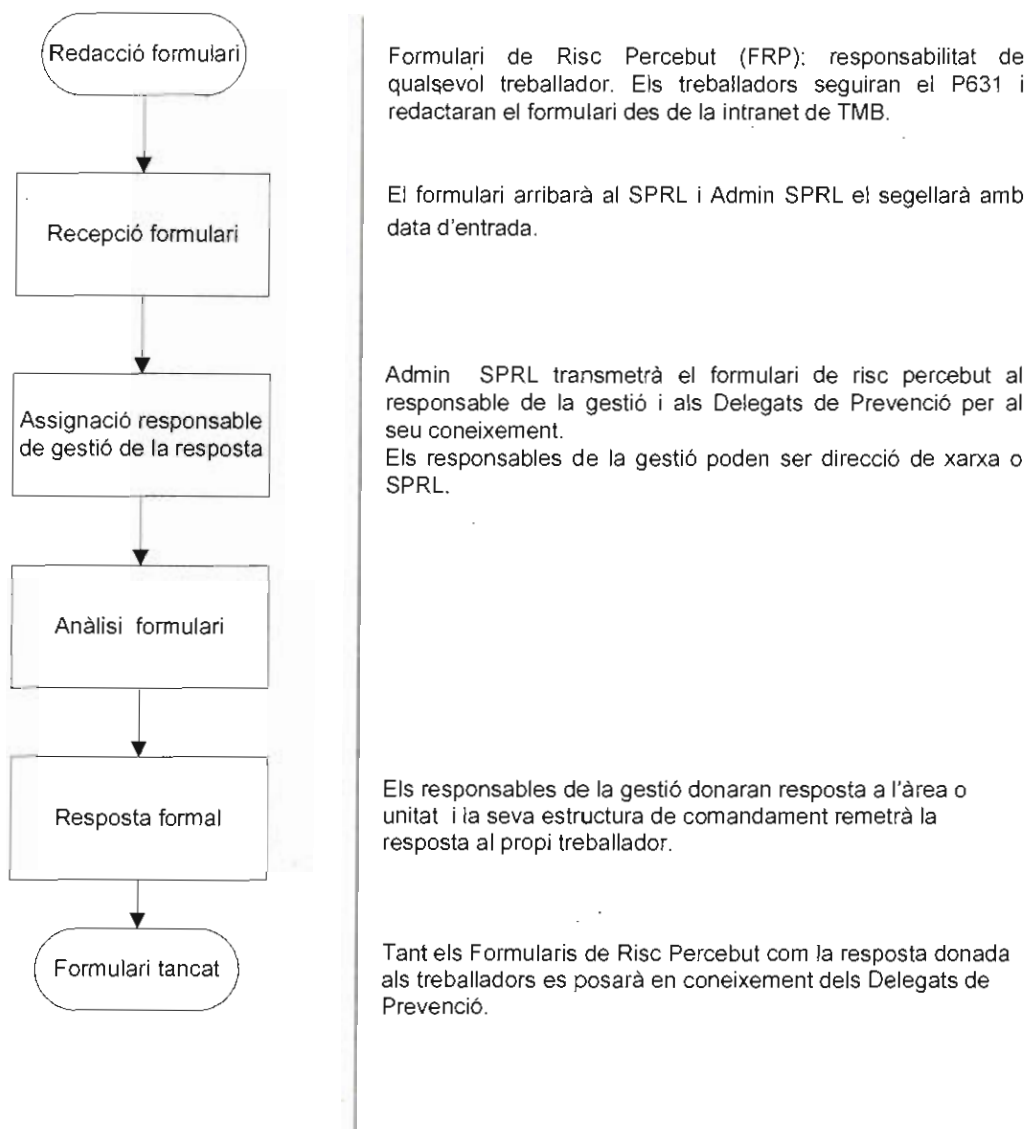
Definir:
- Responsables d'execució de l'acció
- Terminis d'execució o implantació
- Responsables del seguiment
- Recursos i mitjans necessaris

Seguiment de l'estat d'execució o implantació de l'acció pels responsables

Valoració de l'eficàcia de l'acció:
- En cas de ser eficaç es tanca la acció
- En cas contrari es farà una nova anàlisi per decidir una nova acció a implantar



Gràfic 5:



– Serveis de salut en el treball

El Servei de Prevenció (SP), d'acord amb l'article 21 del RD 39/97, tindrà la consideració de propi per a cadascuna de les empreses del grup. El Servei de Prevenció no té entitat jurídica pròpia i es constitueix en base als requisits establerts en l'art. 21 del R.D. 39/1997 i assumeix directament l'activitat per realitzar les disciplines preventives següents: 1) Seguretat en el Treball 2) Higiene Industrial 3) Ergonomia i Psicosociologia 4) Medicina del Treball.

- Funcions Preventives:

Les activitats preventives que s'efectuen a cada empresa són totes les previstes a l'art. 31 de la Llei 31/1995 i que es poden resumir en les següents:

a. Assessorar l'empresa, treballadors/es i representants dels treballadors/es, així com els òrgans de participació en matèria de seguretat i salut en el treball.

b. Donar suport a l'empresa en funció dels riscos existents pel que fa referència a:

- El disseny, aplicació i coordinació dels plans i programes de l'actuació preventiva.

- Avaluació dels factors de risc que puguin afectar la seguretat i la salut dels treballadors/es d'acord als criteris de l'article 16 de la Llei 31/1995.
- La determinació de les prioritats en l'adopció de les mesures preventives adequades i la vigilància de la seva eficàcia.
- Informació i formació dels treballadors/es.
- Prestació dels primers auxilis i plans d'emergència.
- La vigilància de la salut dels treballadors/es en relació amb els riscos derivats del treball.

c. Qualsevol altra funció que es determini en la legalitat vigent o en les normes convencionals d'aplicació.

- Recursos:

Compta amb els seus respectius directors tècnics, tècnics acreditats, metges i infermers especialistes en medicina i infermeria del treball. El grau de participació i la dotació de recursos és aproximadament del 50% per part de les dues empreses principals del grup (FMB i TB).

- Equips, instruments i materials:

Les dependències i instal·lacions del servei de prevenció es troben situades als centres de treball següents:

- Centre de treball de Sagrera (Carrer Hondures, 41-49. 08027 BCN): Medicina del treball i Ergonomia i psicosociologia.
- Centre de treball de Sta. Eulàlia (C/Santiago Ramón i Caja, 2. 08902 L'Hospitalet LL.): Medicina del treball (Planta Baixa edifici) i Seguretat, Higiene, Ergonomia i psicosociologia.
- Centre de treball d'Horta (Ctra. Horta a Cerdanyola, 31-43. 08035 BCN): Medicina del treball i Seguretat, Higiene, Ergonomia i psicosociologia.
- Centre de treball de Zona Franca (Carrer 60, 21-23, sector A, polg. ZF. 08040 BCN): Medicina del treball (Planta Baixa edifici)

El servei de prevenció disposa de diversos equipaments i instruments de mesura destacant, entre d'altres: 4 cabines eudiomètriques, 2 equips de visió homologats, 6 electrocardiògrafs 12 derivacions, 18 esfigmomanòmetres (per mesurar la tensió arterial), 19 fonendoscòpis, 1 Oscil·lòmetre, 4 oftalmoscòpis, 5 maletins d'urgències adaptats, 20 desfibril·ladors semiautomàtics, 2 aparells de test visió, etc.

- Subcontractació parcial d'activitats

Segons el previst en el RD 39/97, i amb l'objectiu de disposar de l'assessorament expert d'entitats especialitzades per activitats preventives específiques, en cada situació concreta es realitzaran les contractacions de serveis de prevenció aliens acreditats o empreses especialitzades, i/o el lloguer d'equips de mesurament necessaris, per tal de cobrir les necessitats en aquest àmbit. Aquesta informació serà prèviament notificada als delegats de prevenció en qualitat de representants legals dels treballadors i al comitè de seguretat i salut. La informació estarà disponible i actualitzada al Servei de Prevenció.

Els Equips i instruments de mesura disponibles a través de convenis amb Serveis de Prevenció Aliens (SPA), són els següents:



Equips	
Estrès tèrmic	Mesurador qualitat aire
Camps electromagnètics	Calibrador de vibracions
Analitzador de gasos	Equip mesura directa
Càrrega electrostàtica	Productes químics
Bombes contaminants químics	Freqüencímetre
Calibrador de bombes	Radiòmetre (rad. Òptiques)

- Certificacions reglamentàries
 - Certificat Auditoria del Sistema de Gestió de Prevenció de Riscos Laborals de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA.
 - Certificat Auditoria del Sistema de Gestió de Prevenció de Riscos Laborals de Transports de Barcelona, SA.
 - Certificat Auditoria del Sistema de Gestió de Prevenció de Riscos Laborals de Projectes i Serveis de Mobilitat, SA.

– ***Participació dels treballadors/es, consultes i comunicació sobre salut i seguretat en el treball***

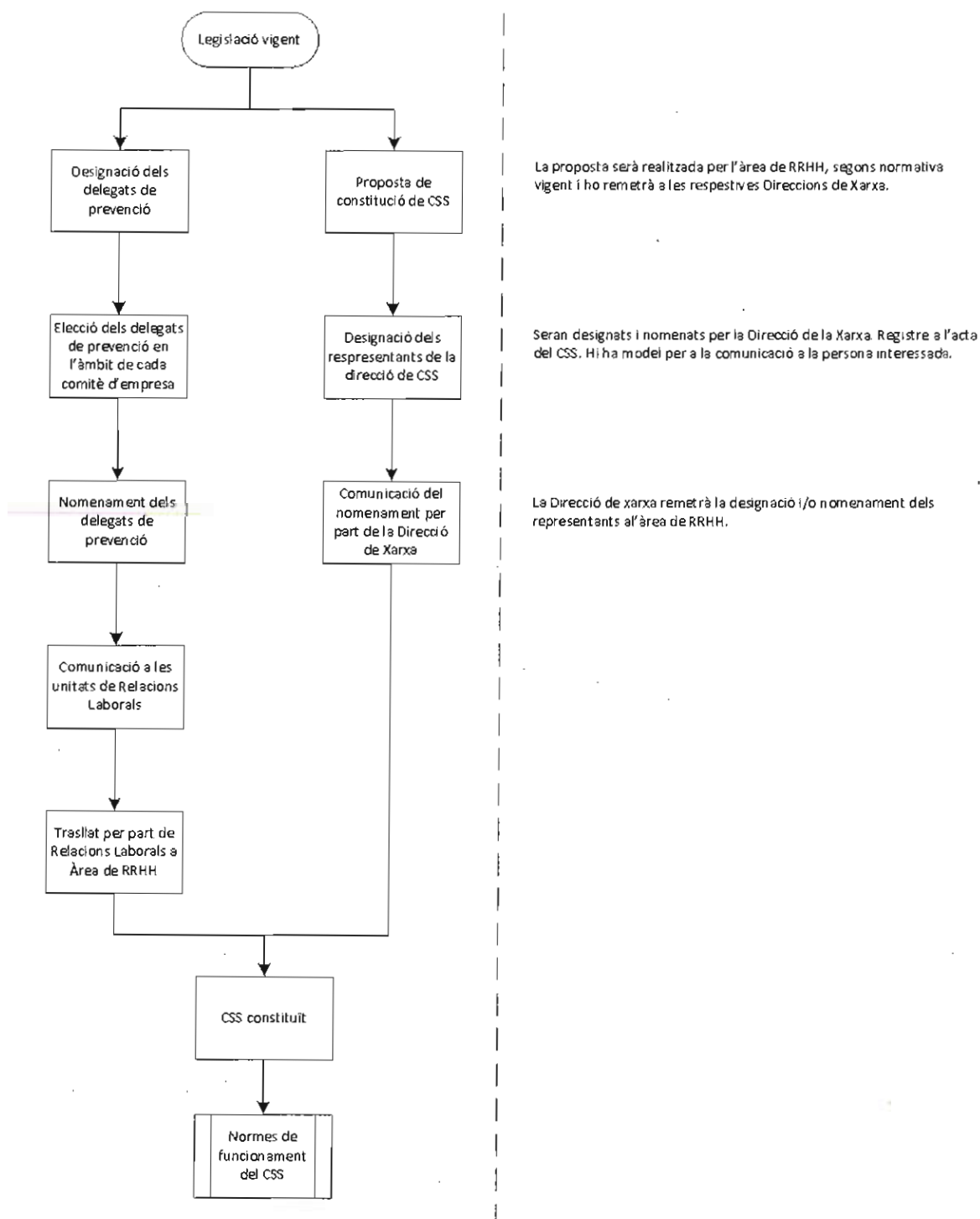
a) El procés de participació, consulta i comunicació (gràfic 6):

Els treballadors/es també participen a través d'escrits mitjançant els seus representants legals. El flux de gestió es pot veure al gràfic 7.

b) Comitè de Seguretat i Salut:

Estan constituïts dos comitès de seguretat i salut (CSS) amb caràcter paritari i es reuneixen en reunions ordinàries amb periodicitat mensual. Ambdós CSS tenen el seus respectius Reglaments de funcionament i es fan actes signades per la representació dels treballadors/es i de la direcció de l'empresa de totes les seves reunions (gràfic 8).

Gràfic 8:



– Formació de treballadors/es sobre salut i seguretat en el treball

El procés de formació del treballadors es fonamenta en un sistema d'avaluació de les competències, tal i com s'ha assenyalat anteriorment.

Els cursos actius disponibles en el sistema de seguretat i salut són els següents:

PRL Lloc de Treball. TOLA	Treballs en Alçada
PRL Lloc de Treball. MMM	Espais Confinats
PRL Lloc de Treball. Tractorista	Nivell Bàsic PRL
PRL Lloc de Treball. Normes de Seguretat per Treballs a la Xarxa de Metro	Manipulació Manual de Càrregues
PRL Lloc de Treball. Manteniment Telefèric i Funicular	Primers Auxilis Bàsic (PAS)
PRL Lloc de Treball. Tècnics de Manteniment i Projectes	Suport vital bàsic (SVB)
PRL Pilots Homologats de Seguretat (PHS)	Socorristes Reciclatge (Inclou DEA)
PRL Lloc de Treball. Manteniment Tramvia Blau.	Socorristes Inicial (Sense DEA)
PRL Lloc de Treball. Coordinador de Seguretat i Protecció Civil	Treballs a Instal·lacions amb Risc Elèctric
PRL Risc Elèctric i Normes de Seguretat per a instal·lació de la PAT	Usuaris Plataforma de Coordinació d'Activitats Empresarials
PRL Accés a Sostre de Tren I-198	Directors de PAU
PRL Lloc Treball. Personal Tècnic AOM, AS i Serveis Corporatius	Nivell Bàsic PRL
Operador Pont Grua. Taller Central MM Sagrera	Manutenció de Càrregues. Equips Elevació Càrregues (Polipast i Maquinillo)
PRL Lloc de Treball. Àrea Operacions i Suport al Serveis	Grues Hidràuliques Articulades sobre Vehicles
Risc Entorn FMB	PRL Lloc de Treball, CIAC
Amiant en l'entorn de FMB	Plataformes i Cistelles Elevadores sobre VAF
AMIANTE EN L'ENTORN DE FMB AOM	Formació Construcció. I Cicle. Nivell Inicial
PRL Lloc de Treball. Conductor Bus	Formació Construcció II Cicle i Estudis de Seguretat. Resp+Tècnics (segons nivell funcional)
PRL Lloc de Treball. Agents d'Intervenció i Control	Formació Construcció. II Cicle (segons nivell funcional) Resp+Tècnics
PRL Lloc de Treball. Comandament d'Explotació	Formació Construcció. II Cicle (segons nivell funcional) Directius
PRL Lloc de Treball. MM TB	Formació Construcció. II Cicle (segons Ofici) Paleta
PRL Lloc de Treball. Auxiliar de Pati	Formació Construcció. II Cicle (segons Ofici) Electricista
PRL Lloc de Treball. Manteniment Telecomunicacions 1er i 2on Nivell	Formació Construcció. II Cicle (segons Ofici) Fontaneria i climatització
PRL Lloc de Treball. Conductor Tramvia Blau	Formació Construcció. II Cicle (segons Ofici) Pintura
PRL Lloc de Treball. Assistència Integral en Ruta	Formació Construcció. II Cicle (segons Ofici) Operadors Equips Manuals
PRL Lloc de Treball. Senyals i Parades	Formació Construcció. II Cicle (segons Ofici) Aïllaments i Impermeabilitzacions
PRL Complement Operari MM-TB-VEH	Formació Construcció. II Cicle (segons Ofici) Operadors Aparells Elevació
PRL Lloc de Treball. Agent Control Accés	Formació Construcció. II Cicle (segons Ofici) Construcció i Mant. Vies Fèrries
PRL Lloc de Treball Operari TTCC	Formació Construcció. II Cicle (segons Ofici) Paleta
PRL Lloc de Treball AT-ETC-Projetes manteniment Flota-TB	Formació Construcció. II Cicle (segons Ofici) Demolició i Rehabilitació
PRL Lloc de Treball Mant. Infra. i Super. TB	Formació Construcció. II Cicle (segons Ofici) Pintura
Riscos Entorn TB	Formació Construcció. II Cicle (segons Ofici) Muntatge i Manteniment Instal·lacions Elèctriques AT i BT
Vehicles Remolcadors d'Autobusos (Still)	Formació Construcció. II Cicle (segons Ofici) Fontaneria i Climatització
PRL Lloc de Treball. Personal d'Estacions. Auxiliar Telefèric	Formació Construcció. II Cicle (segons Ofici) Operador Aparells Elevadors
PRL Lloc de Treball. Conducció de Telefèric	Formació Construcció. II Cicle (segons Ofici) Encofrats
Prevenió de Riscos Laborals a TMB	Formació Construcció. II Cicle (segons Ofici) Equips Manuals
PRL del Lloc de Treball (OFICINES)	Formació Construcció. II Cicle (segons Ofici) Terres i Enrajolats
Curs de Gestió de la Prevenció a TMB (SAFETY PASS)	Formació Construcció. II Cicle (segons Ofici) Revestiment de Guix
Coordinació d'Activitats Empresarials	Treballs Magatzem. Picking
Actuació en Emergències. Equips d'Emergència i Primera Intervenció	Primers Auxilis per a personal Manteniment (inclou risc elèctric)
Pràctiques Extinció d'Incendis	Risc Biològic
Actuació en Cas d'Emergència a Centres de Treball de TMB	Operador de Vehicles Màquina Mini Carregadora
Manutenció de Càrregues: Carretons Elevadors	Utilització de Màquines, Eines i Equips de Treball
Manutenció de Càrregues: Pont Grua	Equips de Protecció Individual
Plataforma i Cistella Elevadora de Persones	Nivell Bàsic PRL
Utilització de Columnes Elevadores	Formació Inicial DEA
Muntatge de Bastides	

Cadascun d'aquests cursos té el seu codi d'identificació i la corresponent fitxa acadèmica on consten les dades següents: Empresa, Codi del curs, Títol del curs, Tipus d'acció formativa, Durada, Tècnic redactor del curs, Estat del curs, Perfil del formador, Condicions i recursos necessaris per a la realització del curs, Perfil de l'entitat formadora, Nivell d'avaluació dels coneixements adquirits i Modalitat del curs.

— Foment de la salut dels treballadors/es

Tots els treballadors/es propis tenen accés a un seguit de serveis sanitaris per garantir l'atenció a les lesions i malalties professionals amb recursos propis de l'empresa. Pel que respecta als treballadors/es externs/es que estan realitzant tasques professionals dins dels nostres centres de treball, també disposen d'assistència sanitària urgent i primers auxilis amb recursos propis de l'empresa.



Més enllà de l'assistència sanitària de les contingències laborals, l'empresa disposa d'un sistema de col·laboració amb el sistema públic de salut per tal de reduir la prevalença d'episodis d'incapacitat temporal per contingències comunes que contribueix a reduir la seva durada, facilitant mitjans de diagnòstics i tractament a les persones que ho requereixen. Aquesta col·laboració es duu a terme mitjançant un servei d'infermeria que fa un seguiment acurat dels casos en l'esmentada situació d'incapacitat temporal.

L'empresa també disposa d'un programa d'assistència sanitària i social pel qual es desenvolupen les activitats següents:

- Promoció d'hàbits dietètics saludables i de pèrdua de pes dirigit al personal amb obesitat o excés de pes amb altres factors de risc.
- Cessació de l'hàbit de fumar tabac.
- Atenció al trastorn de dependència a substàncies psicoactives i/o ludopaties.
- Consulta de treball social.

Pel que fa a altres programes voluntaris de foment de la salut que l'empresa ofereix als treballadors/es per fer front a riscos importants per a la salut no relacionats amb el treball, cal ressenyar els programes següents: Prevenció de malalties mentals, Prevenció de malalties cardiovasculars, Prevenció del càncer de còlon, Prevenció del càncer de pròstata, Prevenció de malalties infeccioses evitables mitjançant vacunes en adults (grip, tètanus i diftèria).

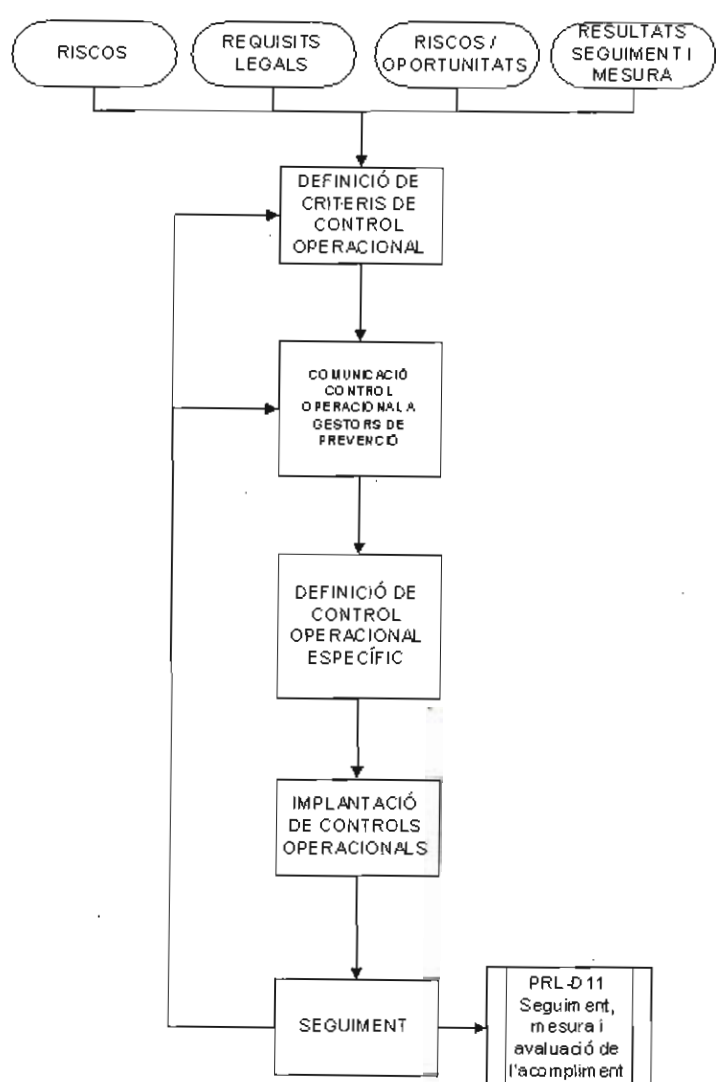
Totes les dades personals obtingudes a través d'activitats sanitàries estan protegides, tant des de l'entorn físic, mitjançant zones d'arxiu específiques pels expedients clinicolaborals del personal, on només té accés el personal sanitari degudament autoritzat; com a l'entorn digital, amb els deguts mecanismes de control d'accés, mitjançant claus i contrasenyes individualitzades que asseguren l'acompliment del RGPD. Així mateix, mitjançant formularis, autoritzacions i contractes d'encarregats de dades sensibles es garanteix el previst en el referit RGPD.

L'empresa també duu a terme un seguit d'activitats esportives, lúdiques i socials que, de manera absolutament oberta i participativa, els propis treballadors/es s'organitzen per dur a terme aquestes activitats que també contribueixen a millorar l'estat de salut de les persones que hi participen en les diferents modalitats (Grup atlètic, Grup de Tai Chi, Grup de fotografia, Grup de la Coral TMB, Grup excursionista).

– Prevenció i mitigació dels impactes en la salut i la seguretat dels treballadors/es directament vinculats amb les relacions comercials

Tenint en compte les característiques específiques del servei ofert per TMB, és imprescindible establir un control operacional que permeti eliminar els perills o, si això no és factible, reduir els riscos per a la seguretat i salut a nivells tan baixos com sigui raonablement viable per les diferents àrees i activitats operacionals, per tal de controlar la seguretat de les persones que utilitzen, per la seva mobilitat, els nostres serveis de transport de viatgers (Gràfic 9).

Gràfic 9:



El SPRL definirà els criteris d'implantació de controls operacionals a les normes i procediments de gestió de Prevenció, que seran comunicats i enviats a les diferents àrees / unitats / serveis.

Els criteris definits seran comunicats als gestors de prevenció, que seran els responsables de difondre i desenvolupar amb les Àrees, Unitats i Serveis.

A partir dels criteris definits pel SPRL les Àrees, Serveis i Unitats definiran els controls operacionals específics per les activitats a realitzar.

El seguiment es realitzarà a partir de diferents eines de seguiment i mesura.



— Cobertura del sistema de gestió de la salut i la seguretat en el treball

- a) L'empresa ha posat en marxa un sistema de gestió de la salut i seguretat en el treball d'acord amb els requeriments legals.

	Propis (any 2019)			Externs
	TB	FMB	PSM	
Treballadors/es sota l'abast del sistema de seguretat i salut	4.974 (100%)	4.179 (100%)	39 (100%)	5.261 (100%)
Treballadors/es sota l'abast del sistema de seguretat i salut subjectes a una auditoria interna	4.974 (100%)	4.179 (100%)	39 (100%)	5.261 (100%)
Treballadors/es sota l'abast del sistema de seguretat i salut subjectes a una auditoria externa o certificació	4.974 (100%)	4.179 (100%)	39 (100%)	5.261 (100%)

- b) L'empresa no ha exclòs cap treballador de l'abast del sistema, ja que el mateix sistema ofereix garanties per tal que aquesta situació no sigui possible.
- c) Totes les dades del personal propi han estat recopilades des del sistema d'informació de Personal des del mateix moment en què són alta a l'empresa. El sistema de salut i seguretat, tenint en compte que és un procés estratègic de l'empresa, està totalment integrat dins dels processos de personal des de la seva contractació, fins que la persona causa baixa d'empresa per qualsevol motiu.

Pel que respecta a les dades del personal extern, han estat recopilades a través del sistema d'informació *Controlar - Achilles*.

– **Lesions per accident de treball**

- a) Lesions per accident de treball de tots els empleats:

Gravetat de les lesions (ANY 2019)	TB		FMB		PSM	
	Núm.	Taxa	Núm.	Taxa	Núm.	Taxa
Mortals	0	0,00	1	0,17	0	0,00
Greus	9	1,22	3	0,51	0	0,00
Lleus i molt lleus	436	59,28	301	51,49	0	0,00
Nº hores treballades	7.354.962		5.845.255		37.938	

Tipologia de les lesions (ANY 2019)	TB		FMB		PSM	
	Núm.	Taxa	Núm.	Taxa	Núm.	Taxa
Fractures	29	3,94	18	3,08	0	0,00
Luxacions	3	0,41	2	0,34	0	0,00
Esquinços i distensions	95	12,92	45	7,70	0	0,00
Lumbàlgies	29	3,94	14	2,40	0	0,00
Hèrnies discals	3	0,41	0	0,00	0	0,00
Commocions, traumatismes interns	9	1,22	3	0,51	0	0,00
Amputacions i pèrdua del globus ocular	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Altres ferides; ferides, talls, estrips, etc.	21	2,86	12	2,05	0	0,00
Traumatismes superficials (esgarrapades, excoriacions, picades d'animals no verinosos, etc.)	89	12,10	49	8,38	0	0,00
Contusions i aixafaments	57	7,75	55	9,41	0	0,00
Cossos estranys als ulls	6	0,82	6	1,03	0	0,00
Conjuntivitis	3	0,41	1	0,17	0	0,00
Cremades	5	0,68	0	0,00	0	0,00
Enverinament	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Exposició al medi ambient	2	0,27	1	0,17	0	0,00
Asfixia	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Efectes de l'electricitat	0	0,00	1	0,17	0	0,00
Efectes de les radiacions	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Lesions múltiples	85	11,56	78	13,34	0	0,00
Infarts, vessaments cerebrals o altres patologies no traumàtiques	9	1,22	19	3,25	0	0,00
Nº hores treballades	7.354.962		5.845.255		37.938	

$$\text{Taxa} = (\text{X/núm. Hores treballades}) \times 10^6$$

- b) Lesions per accident de treball de tots els treballadors que no siguin empleats però estan controlats per l'organització

Gravetat de les lesions	Núm. Personal extern
Lleus i molt lleus	3
Tipologia de les lesions	Núm. Personal extern
Luxacions	1
Contusions i aixafaments	2

- c) Els perills laborals que presenten risc de lesió per accident de treball amb grans conseqüències:
- Com s'han determinat aquest perills (veure gràfic 2).
 - Els únics perills que han provocat lesions per accident de treball amb grans conseqüències han estat els següents:

Gravetat de les lesions	TB		FMB	
	Núm.	(taxa)	Núm.	(taxa)
Mortals	0	0	1	0,17
Greus	9	1,22	3	0,51



• **Accidents rellevants a FMB:**

- L'accident mortal va ser degut a una patologia respiratòria crònica preexistent (no traumàtica) amb crisi hiper aguda (emergència mèdica) en temps de treball.
- Els accidents greus: En el centre de treball un accident elèctric. *In itinere*, un accident de trànsit (circulant amb motocicleta) en tornar de la feina i un electromecànic notificat com a malaltia professional greu per càncer de pulmó.

• **Accidents rellevants a TB:**

- Els accidents greus: En el centre de treball: un accident causat per una caiguda accidental motivada per l'ensurt que li van produir les abelles que sortien d'un rusc que hi hauria a l'interior del retrovisor d'un bus aparcats de llarga estada (mesos). Un altre accident causat per caiguda accidental al carrer, en trepitjar en fals per no haver vist la vorera. *In itinere*, dos accidents en anar a la feina, un amb motocicleta i l'altre causat per l'atropellament del treballador quan travessava un pas de vianants. Els altres cinc accidents en tornar de la feina: quatre causats per accident de circulació amb motocicleta i un causat en ensopegar caminant.

- d) Mesures adoptades per eliminar o controlar aquests riscos mitjançant la jerarquia de control.

Pel que respecta als accidents en el centre de treball, en el cas de l'accident elèctric a FMB s'han revisat tots els processos d'aplicació de les mesures preventives per controlar el risc amb l'objectiu de millorar-les i assegurar aquest control en qualsevol circumstància.

Pel que fa a TB, no es van establir mesures correctores, atès que ambdós accidents van ser fortuits.

En referència als accidents *in itinere*, s'han reforçat les mesures informatives per tal de millorar el grau de sensibilitat i cultura de seguretat en els desplaçaments, les quals ja s'estaven duent

a terme des de fa anys dins del programa específic de prevenció de lesions greus per aquesta tipologia d'accidents.

– **Dolències i malalties laborals**

a) Malalties professionals dels empleats

Gravetat de la malaltia	TB nº taxa)	FMB nº (taxa)	PSM nº (taxa)
Mortals	0 0	0 0	0 0
Notificades	0 0	1 0,17	0 0

Tipus de malaltia	TB nº taxa)	FMB nº (taxa)	PSM nº (taxa)
Causades per agents cancerígens	0 0	1 0,17	0 0

b) Malalties professionals del personal extern: No se n'ha detectat cap.

c) Els perills laborals que presenten risc de lesió o malaltia professional amb grans conseqüències:

- Com s'han determinat aquest perills. Antecedent de risc d'exposició als Materials amb Contingut d'Amiant (MCA) (gràfic 2).

L'únic perill que han provocat malalties professionals amb conseqüències han estat **l'amiant a FMB** i les mesures preventives que s'estan aplicant són les següents:

- Pel que respecta a les activitats de **vigilància de la salut**:

S'han dut a terme 1.056 exàmens de salut d'un total de 1.091 treballadors potencialment exposats a MCA abans de novembre 2018, dirigits a identificar (amb ajuda d'un qüestionari específic) antecedents laborals d'exposició a escenaris amb presència de MCAs. 877 treballadors/es s'han inclòs en el programa de vigilància de la salut per antecedent d'exposició a MCA i en el cas de 102 d'ells, s'ha conclòs que no hi havia antecedent de risc d'exposició a MCA.

Romanen pendents de finalitzar els exàmens de salut a 77 treballadors i 35 persones per iniciar l'examen de salut.

Com a resultat d'aquesta vigilància, s'han detectat les afectacions pleuro-pulmonars següents:

- 1 càncer de pulmó (notificat com a Malaltia professional greu) a un electromecànic.
- 1 plaques pleurals calcificades a un Operari de Material Mòbil.
- 2 plaques pleurals no calcificades a Operaris de Material Mòbil.
- 24 engruiximents pleurals a 12 Operaris de Material Mòbil, 7 Operaris de Sistemes elèctrics i electromecànics i 5 Operaris de Sistemes elèctrics i electromecànic.

- Pel que respecta a les **mesures adoptades per eliminar o controlar aquest risc** mitjançant la jerarquia de control.

El mes de novembre de 2018, FMB,SA va aprovar el **Pla director d'empresa per a la gestió de la presència d'amiant**, document que defineix les directrius i el conjunt d'actuacions a realitzar davant elements o Materials amb Contingut d'Amiant (MCA), des del moment d'una sospita fins a la seva eliminació, amb l'objectiu d'evitar en tot moment l'exposició dels treballadors/es a ambients contaminats per presència de fibres d'amiant.

Les accions que es descriuen a continuació estan contingudes al marc de l'esmentat Pla Director:

1. Registre i anàlisi de possibles MCAs:

Tots els elements sospitosos de contenir amiant, són incorporats al Registre de MCAs. A cada element li és assignat un número que servirà per identificar i mantenir la traçabilitat de tots els documents i accions que es generaran en relació a cada element a partir d'aquest moment.

La notificació d'elements sospitosos pot arribar per:

- Informació dels fabricants i distribuïdors.
- Inventari realitzat per FMB.
- Estructura de comandament i Tècnics de Manteniment i Projectes.
- Treballadors de FMB i els seus representants.

Per a cada element sospitós es fa una revisió exhaustiva, mitjançant l'anàlisi documental (plecs de condicions, fitxes tècniques, plànols, etc.) per identificar tots els elements susceptibles de ser MCA presents a les instal·lacions i al material mòbil, així com als diferents llocs d'emmagatzematge pel que respecta a tota la tipologia de recanvis de FMB, per tal de descartar o confirmar la presència d'amiant.

En cas de no poder descartar els MCA mitjançant aquesta anàlisi documental, es realitza una presa de mostres sòlides del material sospitós de contenir amiant i es procedeix a l'anàlisi mitjançant laboratoris acreditats.

2. Elements negatius (lliures d'amiant)

Quan després d'analitzar el material es descarta la presència d'amiant, es procedeix a recollir i arxivar tota la documentació que així ho acredita (plànols, fitxes tècniques o descriptives, anàlisi de laboratori, fotografies, etc.) i a actualitzar el Registre de MCAs indicant explícitament que es tracta d'un element NEGATIU en presència d'amiant.

3. Elements positius (amb presència d'amiant)

Amb els elements que, una vegada analitzats, es confirma la presència d'amiant, en compliment de l'actual Reial Decret 396/2006, de 31 de març, pel qual s'estableixen les disposicions mínimes de seguretat i salut aplicables als treballs amb risc d'exposició a l'amiant, les primeres accions a realitzar són:

a) Elaborar i **publicar les notes de servei**. Aquest document identificarà l'element amb contingut d'amiant, la seva ubicació i indicarà quines restriccions cal aplicar per evitar el risc d'exposició a fibres d'amiant fins que es realitzi l'informe de diagnòstic del MCA. Els destinataris de les notes de servei són els treballadors/es que, per les seves activitats, els podria afectar directament l'element.

b) Identificar i **senyalitzar** tots els equips i instal·lacions identificats com a MCA, indicant la presència d'amiant i les normes de seguretat a seguir. En cas necessari, la senyalització també indicarà les restriccions d'accés o d'activitats, prohibicions, etc.

c) **Actualitzar el Registre de MCAs** indicant explícitament que es tracta d'un element POSITIU per amiant.



Una vegada determinada la presència d'amiant a l'element analitzat, s'avaluarà el risc d'exposició. Per això, es desenvolupen diferents línies de treball segons el seu tipus, el seu estat de conservació i la seva localització, amb l'objectiu de controlar el risc fins que sigui possible la seva eliminació, amb un Pla de Treball específic executat per una empresa especialista inscrita en el RERA (Registre d'Empreses amb Risc d'Amiant).

Com a tot risc detectat als llocs i centres de treball, la seva gestió es realitza segons les següents etapes:

1. Anàlisi i valoració del risc
2. Aplicació de mesures preventives
3. Control periòdic.

Per a cada element s'elabora un dossier de diagnòstic on es determina:

- Les mesures preventives i de control prèvies a les activitats sobre els MCAs (encapsulat, sanejament, retirada parcial, etc) a realitzar per part d'empresa RERA.
- Les restriccions de les accions agressives sobre els MCAs i, si cal, restricció de l'accés de persones i la corresponent senyalització.
- Anàlisi i adaptació dels processos de treball, determinant les operacions que es poden fer per part del personal de FMB, garantint la no afectació als MCAs (amb les adaptacions necessàries), i les operacions reservades a empreses RERA a realitzar segons Plans de Treball.
- Els requisits de control periòdic.
- Les previsions de retirada o substitució definitiva.

4. Actuació sobre MCAs amb empreses RERA. Plans de Treball

En compliment de l'actual Reial Decret 396/2006, de 31 de març, pel qual s'estableixen les disposicions mínimes de seguretat i salut aplicables als treballs amb risc d'exposició a l'amiant, tots els treballs sobre materials amb contingut d'amiant (MCA) que es realitzen a FMB, ja sigui per aplicar mesures preventives inicials, com per a la seva retirada definitiva, són executats per empreses especialistes inscrites al RERA i segons un Pla de Treball aprovat prèviament pel Departament de Treball de la Generalitat de Catalunya.

Els Plans de Treball inclouen els procediments de neteja i les analítiques ambientals que cal realitzar al final de les intervencions per verificar la descontaminació de la zona de treball. D'aquesta forma es garanteix que no hi ha afectació a terceres persones durant o després de la realització de les activitats per part de les empreses RERA.

5. Vigilància higiènica

Amb independència de les mostres d'aire ambientals vinculades a les intervencions descrites als Plans de Treball, el Servei de Prevenció de TMB ha dissenyat una **estratègia de presa de mostres d'aire ambientals** i personals a tallers de manteniment, andanes d'estacions, trams de túnel, activitats de manteniment, de conducció de trens, instal·lacions, etc.

A data del present document, es disposa de resultats d'anàlisi de més de 500 de mostres d'aire. En tots els casos el resultat obtingut ha estat inferior a 0,01 fibres/cm³, valor considerat com a valor de descontaminació.

La presa de mostres d'aire per a control de les condicions ambientals de les instal·lacions, es continuarà realitzant fins a la retirada dels MCAs identificats.

6. Comunicació

TMB ha creat l'adreça web <http://www.metrorespon-amiat.cat> on és possible accedir a través d'Internet a múltiple informació i documentació sobre la gestió de l'amiat a Metro de Barcelona. Entre els documents disponibles es poden trobar: Registre de MCAs, Notes de servei, Tríptics i fitxes informatives sobre amiant, Resultats de la vigilància higiènica, Resultats de les anàlisis de mostres realitzades a instància de l'Agència de Salut Pública de Barcelona i Notes de premsa.

▪ Treball social i assistència social

Dins d'aquests àmbits les dades més rellevants de l'exercici han estat:

a) FMB:

ANY 2019	
Treball social:	
Atenció personalitzada	465
Programa d'atenció a trastorns de dependència	13
Seguiment d'anys anteriors	84
Nous expedients d'intervenció continuada	49
Fons d'assistència social (FAS):	
Reunions ordinàries:	11
Noves sol·licituds d'ajut econòmic ateses:	250
Persones beneficiàries a 31 de desembre:	138

b) TB:

ANY 2019	
Treball social:	
Atenció personalitzada	472
Programa d'atenció a trastorns de dependència	17
Seguiment d'anys anteriors	93
Nous expedients d'intervenció continuada	52
Fons d'assistència social (FAS):	
Reunions ordinàries:	11
Noves Sol·licituds d'ajut econòmic ateses:	62
Persones beneficiàries a 31 de desembre:	115



Al mes de setembre es va sol·licitar una bestreta de 30 mil euros de l'aportació prevista per a l'exercici 2020 a fi de poder atendre els pagaments dels ajuts. Es valora modificar, en propera negociació de Conveni, la subvenció al Fons.

▪ Benestar laboral

L'any 2019 no s'ha celebrat la Jornada de Sistemes de Participació. Els dies 9 d'abril i 16 de desembre es van portar a terme dues presentacions, a la Direcció de Metro i de TB, de

projectes desenvolupats i implantats pels Grups de Treball. A la primera es van presentar vuit projectes i a la segona vuit més. En total, enguany, han estat 16 projectes de Grups de Treball, amb la participació de 61 persones a FMB i 12 projectes de Grups de Treball amb la participació de 46 persones a TB.

Al llarg de l'any 2019 s'han portat a terme les següents implementacions de projectes dissenyats sota la metodologia "5S" a les següents instal·lacions de Metro:

- Dependència R30 del Taller de Material Mòbil de metro a Sagrera.
- Taller de Porta de Cotxeres de L-1, al taller de metro de Santa Eulàlia.
- Taller Unificat d'Electrònica (TUE) de Can Boixeres.
- Zona "A" del Taller de Maquinària de Vies a Can Boixeres.

I s'han portat a terme les següents implementacions de projectes dissenyats sota la metodologia "5S" a les següents instal·lacions de TB:

- Oficina de Centre del CON d'Horta.
- Fosos del Taller de Material Mòbil del CON de Triangle.
- 5S Digitals a l'Oficina de Centre del CON de Ponent

L'any 2019 les activitats derivades de les polítiques d'Integració van ser assumides pel Servei de Transformació Organitzativa i de Persones (TOP), de creació recent.

7.4.4 Relacions socials

■ *Negociació col·lectiva. Comissions de treball de TB*

Durant el 2019 s'ha dut a terme l'activitat negociadora amb el Comitè d'Empresa, mitjançant les diferents Comissions de Treball (Paritària, Permanent, Explotació, Material Mòbil i Tallers, Administració, etc.).

A finals d'octubre es va iniciar el procés de negociació d'un nou conveni col·lectiu a Transports de Barcelona, celebrant-se en el 2019 quatre reunions de negociació. S'han fet quatre reunions amb la representació dels treballadors de la Comissió Paritària en matèria de seguiment, desenvolupament i aplicació del Conveni Col·lectiu 2015-2019, majoritàriament informatives.

A l'àmbit de les Comissions de Treball d'Explotació, Material Mòbil i Taller, Administració i Permanent del Comitè d'Empresa, els principals acords referents a l'organització del treball han estat:

- Aprovació dels calendaris laborals aplicables al 2019 de la totalitat del col·lectius adscrits a aquestes comissions de treball.
- Acords referits a les tandes de vacances per als diferents col·lectius de l'empresa.
- Escollides de diversos col·lectius (personal de conducció, Assistència Integral en Ruta (AIR), Comandaments, Magatzemers, Agents de Centre i Tècnics Polivalents).
- Acords en matèria de vestuari, en aplicació de la normativa de prevenció de riscos laborals i atenent al major confort dels treballadors/es.

S'ha compartit amb la Representació dels Treballadors/es els projectes del nou Centre Mèdic Fort Pienc, i l'estat de les obres de Zona Franca Port.

▪ *Relacions socials i Assessoria Jurídica Metro*

Durant els primers 9 mesos de 2019 les relacions laborals van estar suspeses pel Comitè d'Empresa com a mesura de pressió a la Direcció pel conflicte de l'amiant, l'automatització, els acomiadaments improcedents, la bossa d'estiu i la jubilació parcial, motius pels quals el Comitè d'Empresa va convocar 3 aturades parcials. La suspensió de les relacions laborals va comportar que no se celebressin reunions de cap tipus amb la Representació de la Direcció, ni hi hagués peticions d'informació ni assistència de la part social a cap comissió o tribunal.

A banda de les 3 vagues d'empresa convocades, es van celebrar 3 vagues generals.

MOTIU	DATES	SEGUIMENT
Vaga per la independència	21 de febrer	13,70%
Vaga FMB	25, 26, 27 i 28 de febrer	49,85%, 44,85%, 47,15% i 48,26%
Vaga per les dones	8 de març	20,00%
Vaga FMB	8 i 29 d'abril	49,26% i 49,92%
Vaga FMB	10, 20 i 24 de maig	49,02%, 43,31% i 50,00%
Vaga per la independència	18 d'octubre	37,00%

Un cop represes les relacions laborals al setembre, es va iniciar la negociació del XXVII Conveni Col·lectiu de Metro i, fins el moment, s'han celebrat 11 reunions.

L'any 2019 s'han celebrat 172 reunions amb la Representació dels treballadors/es destacant les següents: 106 reunions del Tribunal Qualificador, 20 reunions de la Comissió de protecció per la maternitat i lactància natural, 11 reunions de la Comissió d'habitatge, 11 reunions del XXVII Conveni Col·lectiu de FMB, 5 reunions de Mediació al Departament de Treball, Afers Socials i Famílies, entre d'altres.

Al llarg de l'any s'ha realitzat la recepció, gestió i resposta de 516 escrits, 93 del comitè d'empresa i 423 de seccions sindicals. S'han elaborat 122 escrits informatius a la Representació dels Treballadors/es en aplicació de l'art. 64 de l'Estatut del Treballador.

Pel que fa al règim disciplinari, s'ha fet la instrucció i resolució de 34 expedients disciplinaris a empleats per infraccions comeses dins l'àmbit laboral: 11 faltes lleus, 14 faltes greus, 7 faltes molt greus, entre elles 1 acomiadament i 2 expedients resolts amb sobreseïment.

Així mateix, s'ha realitzat la gestió de 155 préstecs d'habitatge, 35 per adquisició i 120 de reforma de la llar.

Quant al crèdit horari sindical, s'ha realitzat la gestió i concessió de 63.899,12 hores retribuïdes als Representants dels Treballadors/es per a l'exercici de funcions sindicals, en aplicació de la normativa vigent. L'any 2018 van ser 64.846,17 hores.

▪ *Assessoria Juridicolaboral TB*

Les activitats desenvolupades en matèria de preparació d'actuacions Administratives i Judicials, han estat les següents:



2019	TB
Demandes individuals	42
Conflictes Col·lectius	5
Inspeccions de treball	20
Processos de vagues	3
Vagues (dies convocats)	3
Vagues (dies efectuats)	3

■ **Conflictes col·lectius destacats interposats contra TB, SA l'any 2019**

Conflicte col·lectiu interposat per la secció sindical CGT per tal que tot el personal que treballa al Bus Turístic gaudeixi del model de descans "Bus Turístic" i que tots rebin el plus associat 12 mesos per any. La celebració del judici està prevista per al 15 d'abril de 2020.

Conflicte Col·lectiu interposat pel SIT referent a l'abonament de diversos conceptes en la retribució de vacances per al personal de conducció amb contractes temporals.

■ **Conflictivitat laboral a TB**

El 8 de març algunes Seccions Sindicals del Comitè d'Empresa es van adscriure a la vaga general impulsada per col·lectius feministes. D'altra banda, van haver-hi dues aturades de país (21 de febrer i 18 d'octubre) convocades per la Intersindical-CSC.

En matèria disciplinària el nombre d'expedients disciplinaris instruïts ha augmentat lleugerament respecte l'any anterior, si bé el nombre de dies de suspensió de sou i ocupació que se n'han derivat, s'ha incrementat significativament.

■ **Sindicats. Seccions sindicals TB**

L'any 2019 han tingut lloc eleccions per renovar la composició dels membres de la Comissió de Control del Pla de Pensions, resultant elegits els representants de CCOO, SIT i UGT.

■ **Integració i cohesió dels treballadors/es**

• **Acollida**

Amb l'objectiu de facilitar la presa de contacte del treballador/a que s'incorpora a la organització amb el lloc de treball, s'han realitzat unes jornades d'acollida presencial que permeten que cada un dels participants adquireixi uns coneixements generals i rellevants sobre el funcionament de l'empresa, la missió, la visió i els valors de la companyia. A més a més l'acollida potencia el corporativisme i fa equip.

Aquest any s'han realitzat dues sessions d'acollides presencials, amb una participació d'unes 70 persones. S'hi fan presentacions de les diferents direccions i es realitzen visites a diferents instal·lacions de TMB. Com a novetat, aquest any s'ha creat un nou espai per a empleats/des mitjançant una plataforma virtual que es posarà en marxa al 2020. Una eina senzilla, intuïtiva, interactiva i participativa que, a banda de presentar uns continguts comuns, possibiliti un accés ràpid on totes les àrees de l'organització hi tinguin cabuda. Continuarà informació corporativa i elements propis dels treballadors/es de TMB. Té per objectiu fomentar l'orgull de pertinença al grup i posar en valor el compromís de TMB amb la seva plantilla. Pensada no només per als nous empleats/des sinó per a tots/es els que formen l'organització.

• **TMBTalks**

En el marc de la transformació de l'organització, amb la implementació de noves formes de treball, de comunicació i de relació entre persones, el 19 de juny de 2019 es va dur a terme la

primera sessió del *TMB Talks*, una trobada de 212 tècnics i responsables i de la direcció de TMB, dels quals 103 de Metro i 109 de TB. La sessió portava com a títol " Impulsem la transformació de la mobilitat". S'hi van exposar els principals projectes en els quals treballa TMB i que centraran una part important dels esforços tècnics de l'organització per seguir sent un referent de la mobilitat. Els projectes presentats van ser els següents: Transports a demanda, Bus d'emissió zero, Nous projectes d'innovació al metro, *Digital traint*, *Big Data*, Mesurem l'aportació de TMB a la sostenibilitat i El Futur de la mobilitat.

- *Activitats socials*

Durant el curs 2018-2019 s'ha continuat amb activitats com la coral, amb 17 anys de vida a TMB i el Tai-txi, amb 15 anys, així com l'excursionisme, la fotografia i el vídeo o l'atletisme que ja tenen un alt reconeixement. Va acabar el curs al juny amb la participació de més de 20 persones a la Coral de TMB, 8 al curs de Tai-Txi, 63 en el grup excursionista en la sortida clàssica a Núria i més de 20 a l'excursió a Collserola.

El Grup Atlètic el formen 115 persones que han participat en multitud de proves i curses. Els equips masculí i femení participen en la Lliga *Championship*, on hi ha importantíssims equips de Catalunya. Han participat en 80 proves d'aquesta lliga i en més de 50 proves que no són de la lliga, on més del 50% de les seves participacions en curses són solidàries.

El grup de fotografia, AFE-TMB compta amb més de 40 persones a l'Associació i s'han fet sortides com la guiada pel Barri Gòtic, Parc de la Ciutadella, Plaça Europa i Fira 2, Parc Cervantes, visita guiada a l'Exposició *World Press Photo 2019* i diverses sortides a la natura.

Aquest any també s'han realitzat noves activitats que han tingut una gran acollida i èxit, amb l'assistència de 110 persones en activitats culturals de Rutes guiades per Barcelona (se n'han fet 5), Born Medieval, Romano, Secreta, Vampírica i Luxúria.

Durant l'any s'han incorporat noves activitats com la salsa cubana, el loga Postural i el loga control d'estrès, totes elles amb una bona acollida.

Al setembre, amb el nou curs 2019-2020, s'ha continuat amb les activitats anteriors i s'hi han afegit d'altres com el BTT, la Lliga Social de Pàdel TMB i l'*Escape room*. Totes les activitats estan subvencionades i es realitzen fora de l'horari laboral.

- *Jubilats*

Durant l'any s'ha fet l'acompanyament de 500 jubilats de TMB dels quals 250 formen part de l'Associació de Jubilats de Metro i 250 de l'Associació de Jubilats de TB.

A més a més, s'ha promogut la seva participació i implicació en la dinàmica desenvolupament d'un nou projecte, desenvolupar l'acompanyament en la transició de l'empleat en actiu a la nova condició de jubilat parcial. Es volen activar canals de comunicació i nous espais per escoltar i conèixer de prop les experiències d'aquest col·lectiu. És un projecte viu que, per al 2020, compta amb bona participació i implicació tant dels empleats en actiu com de les persones jubilades de TMB.

- *Noces d'Or i d'Argent*

Les Noces d'Or i Argent corresponen a la celebració del reconeixement als treballadors/es dels seus anys de vinculació a l'empresa. El 29 de maig va tenir lloc al Gran Teatre del Liceu l'acte intern de les noces d'Argent i d'Or dels empleats/es que celebraven 25 o 40 anys de servei a Transports de Barcelona i a Ferrocarril Metropolità de Barcelona.

Aquest any, el total de persones homenatjades van ser 115, de les quals 78 de Metro i 37 de TB. Concretament: 10 treballadors/des de Metro i 22 de TB per 25 anys a l'empresa i 68 treballadors/es de Metro i 15 de TB per 40 anys a l'empresa.



■ **Termini d'avís mínim sobre canvis operacionals**

- Organització del diàleg social, inclosos procediments per informar i consultar el personal i negociar amb ells:

Article 64 Drets d'informació i consulta i competències, del Reial Decret Legislatiu 2/2015, de 23 d'octubre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei de l'Estatut dels Treballadors: *El comitè d'empresa tindrà dret a ser informat i consultat per l'empresari sobre aquelles qüestions que puguin afectar els treballadors, així com sobre la situació de l'empresa i l'evolució de l'ocupació en aquesta, en els termes previstos en aquest article.*

- a) Nombre de setmanes d'avís que s'acostuma a donar als empleats/des i als seus representants abans de l'aplicació de canvis operacionals significatius que podrien afectar-los de forma considerable:

Article 41.3 del Reial Decret Legislatiu 2/2015, de 23 d'octubre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei de l'Estatut dels Treballadors: *Modificacions substancials de condicions de treball. La decisió de modificació substancial de condicions de treball de caràcter individual haurà de ser notificada per l'empresari al treballador afectat i als seus representants legals amb una antelació mínima de quinze dies a la data de la seva efectivitat.*

- b) Per a les Organitzacions amb acords de Negociació col·lectiva, indicar si el termini d'avís i les disposicions per a la consulta i negociació s'especifiquen en els acords col·lectius:

No, l'empresa es regeix per l'Estatut dels Treballadors i la resta de legislació laboral vigent.

■ **Percentatge total d'empleats coberts en els acords de negociació col·lectiva**

En el cas de FMB hi havia 275 persones fora de conveni a 31-XII-2019 que representava el 7,2% de la plantilla total:

- Grup 0: Directius i Responsables: 1
- Grup 1: Directius i Responsables: 12
- Grup 2: Directius i Responsables: 19
- Grup 3: Directius i Responsables: 98
- Grup 4: Personal d'Oficines: 133
- Grup 5: Personal d'Oficines: 11
- Pendent de determinar: Personal d'Oficines: 1

Indicar que totes les persones que formen part dels Grups G2, G3, G4 i G5 de FMB, d'acord amb l'Acta de Conciliació de 18 d'abril de 2016, en relació al compliment de la Sentència dictada pel Jutjat Social 19 de Barcelona en el procediment 265/14, s'ha declarat la nul·litat de la clàusula contractual que establia l'exclusió del Conveni Col·lectiu. Un cop resolta l'execució per part del Jutjat, durant el 2019 al sistema informàtic SAP de l'empresa continuen constant amb la categoria professional de fora de conveni. No obstant això, està prevista la regularització amb efectes gener 2020.

En el cas de TB hi havia 206 persones fora de conveni a 31-XII-2019 que representava el 4,5% de la plantilla total:

- Grup 0: Directius i Responsables: 2
- Grup 1: Directius i Responsables: 9
- Grup 2: Directius i Responsables: 30
- Grup 3: Directius i Responsables: 84
- Grup 4: Personal d'Oficines: 68

- Grup 5: Personal d'Oficines: 12
- Pendent de determinar: Directius i Responsables: 1

En el cas de TMB,SL hi havia 2 persones fora de conveni a 31-XII-2019:

- Grup 3: Directius i Responsables: 1
- Grup 4: Personal d'Oficines: 1

Projectes i Serveis de Mobilitat, SA no està regulat per cap conveni col·lectiu, únicament per Acords.

■ Comunicació Interna

Des del Servei de Comunicació Interna es dona resposta a les necessitats comunicatives de les àrees de negoci cap als seus treballadors/es, i de l'alta direcció de TMB, sempre integrades dins de les polítiques de la Direcció Executiva de Màrqueting.

L'objectiu és que tots els treballadors/es siguin coneixedors de l'actualitat de l'organització, els seus objectius, projectes, activitats i resultats, així com els aspectes relacionats amb el seu lloc de treball, millorant la seva experiència com a empleat/ada, afavorint l'experiència de l'usuari i la millora de reputació de la companyia.

Els principals projectes realitzats aquest darrer any en aquest àmbit han estat els següents:

- *Pla Estratègic de Comunicació i Reputació Interna (PECRI)*

L'any 2019 s'ha presentat el Pla Estratègic de Comunicació i Reputació Interna (PECRI). El procés d'elaboració ha comptat amb les fases següents:

1. Realització d'una fase de diagnosi i d'auditoria per detectar les motivacions, necessitats i inquietuds dels treballadors/es respecte a la comunicació i reputació interna (fluxos comunicatius, campanyes internes, canals i eines, orgull de pertinença) en base a: dinàmiques grupals, entrevistes personals, escolta activa en xarxes socials i identificació de les necessitats i expectatives de comunicació i reputació interna de la direcció.
2. Identificació de la percepció dels treballadors/es amb la cultura corporativa i l'estratègia de negoci.
3. Definició d'una política comunicativa i de reputació interna que doni resposta a les necessitats identificades pels empleats/des i estigui alineada amb l'estratègia corporativa i amb les expectatives identificades de la direcció.
4. Establiment d'objectius i Pla d'acció per al període 2019-2021.
5. Revisió dels canals i eines de comunicació actuals, i adequació (creació de nous o eliminació en cas d'obsolescència) a la nova realitat del Pla i de la cultura digital dels treballadors/es i de l'organització.
6. Disseny i posada en marxa d'un sistema d'indicadors de gestió (KPI) i del quadre de comandament que permeti disposar de *tracking* de l'impacte de les accions.

- *GenTMBapp*

A finals de 2018 es va posar en servei la *GenTMBapp*. Tot i que va néixer amb només tres serveis (un canal de notícies, la consulta i descàrrega de la nòmina i el cercapersones) en tres setmanes un 50% de la plantilla de TMB s'havia descarregat l'aplicació. L'any 2019 s'hi han incorporat 5 nous serveis (club GenTMB, conveni de Metro, conveni de Bus, descripció del lloc de treball, forma't en moviment) i s'ha tancat amb 6.502 usuaris.



Després d'analitzar conjuntament amb Tecnologia les diverses opcions tecnològiques, s'ha elaborat el plec de condicions i l'adjudicació per a la confecció d'un pilot de la nova intranet i d'una nova *app*.

- *Convenis col·lectius*

Arran de l'inici dels processos de negociació col·lectiva, s'ha dissenyat i posat en servei dos webs monogràfics, <http://www.convenimetro.cat/> i <http://www.convenibus.cat/>, com espais informatius de tota l'activitat dels processos negociadors.

- *Web amiant*

El servei de Comunicació Interna ha seguit gestionant durant l'any 2019, en col·laboració amb la resta de departaments afectats, un web sobre les actuacions que s'estan duent a terme per fer front a la problemàtica de l'amiant (<http://www.metrorespon-amiat.cat/>). Té per objectiu ser l'espai informatiu de referència, intern/extern, així com un repositori de tota la informació relacionada amb la crisi de l'amiant.

- *Club GenTMB*

El Club GenTMB ha tancat l'any amb la consolidació d'una població de 5.049 membres actius i amb la signatura de 6 convenis de col·laboració (retribuïts econòmicament) amb diverses empreses. El club ha tingut un total de 17.991 interaccions de treballadors/es que, interessats en alguna de les ofertes del club, els ha permès un estalvi de 40.910 euros mitjançant els cupons de descompte i les compres *online*. Durant l'any 2019 s'ha posat en producció la remodelació de la pàgina del Club GenTMB. Es tracta d'un espai nou més intuïtiu i més proper que amplia funcionalitats (*car sharing*, tauler d'anuncis, espais socials).

- *Altres projectes:*

- L'acció de Responsabilitat Social Corporativa interna de "Tria la teva causa 2019" ha estat "Les afectacions de salut per l'amiant". Comunicació interna ha col·laborat tots els processos de tria, seguiment, disseny, desenvolupament i comunicació de tota la campanya.
- Revista GenTMB: S'han redactat i publicat 192 articles de temes directament relacionats amb l'empresa i els treballadors/es. Ha continuat la difusió dels articles de salut elaborats pel Servei de Prevenció de TMB en col·laboració amb el Col·legi Oficial d'Infermeres i Infermers de Barcelona i s'ha iniciat una nova sèrie d'articles sobre seguretat informàtica.
- CanalTMB: Definició de continguts, redacció, correcció i publicació. Seguiment de les incidències del Canal juntament amb el departament del Centre de Suport Tecnològic. S'han produït 53 programacions setmanals.
- Activitat social del CON de Zona Franca per celebrar el Nadal i presentar el projecte del nou Centre.

La informació corporativa es comunica a tota l'organització mitjançant la publicació d'avísos oficials i altres aspectes fonamentals: les informacions de les reunions de convenis d'ambdues empreses, les eleccions sindicals, les campanyes solidàries, etc. En tots els casos s'estableixen el mecanismes idonis per fer-ne la comunicació ràpida i extensiva a tots els treballadors/es.

Enguany hi ha hagut un fort increment dels avisos oficials respecte al 2018. S'han publicat 118 avisos de Bus i 158 de Metro. Quant a avisos no oficials, 68 han estat les seleccions externes i de personal de la bossa.

Quant a les campanyes de comunicació interna realitzades al llarg de l'exercici, destaquen:

- Campanyes de participació: ressò de les activitats. Els ajuts als cursos, els torneigs esportius, etc.
- Campanyes corporatives: Xifres solidàries, Enquesta de riscos psicosocials als conductors, Tria la teva causa, etc.
- Campanyes solidàries: festa solidària del l'ONG Conductors Solidaris de Catalunya, "Mou-te", Campanyes de salut: donació de sang, addiccions, consell de salut, etc.

7.4.5 Formació

Els principals indicadors de l'activitat formativa a FMB de 2019, comparant-los amb exercicis anteriors, es resumeixen en el quadre següent. El 2019 s'ha desenvolupat el Pla de Formació de manera similar a l'any anterior.

FMB	2015	2016	2017	2018	2019	
Cursos (1)	2.806	3.298	3.895	3.341	4.051	(2)
Assistents (3)	3.602	3.654	3.149	2.977	3.354	(4)
Participacions (5)	12.612	14.842	19.375	13.400	16.330	(6)
Hores lectives (7)	31.183	18.189	22.138	44.061	36.185	(10)
Hores assistent (8)	116.253	79.978	100.580	138.448	122.064	(9)
Ràtios						
Participacions/curs	4,49	4,50	4,97	4,01	4,03	
Hores per empleat (11)	9,22	5,39	5,19	10,33	7,47	

Tot seguit s'explica en les notes que s'exposen a continuació:

- (1) Nombre de sessions realitzades al llarg de l'any. Per exemple, un curs es pot realitzar 5 vegades i per tant són 5 cursos.
- (2) Hi ha sumats els cursos fets a la Direcció de la Xarxa de Metro més els cursos corporatius que han tingut almenys 1 participant de la DXMetro.
- (3) Els assistents són les persones que reben formació tenint present que una persona que, per exemple, hagi assistit a tres formacions només es comptabilitza com a una vegada.
- (4) Hi ha sumats els assistents de DXMetro més els que han realitzat formacions corporatives.
- (5) Les participacions són les persones que reben formació tenint present que una persona que, per exemple, hagi assistit a tres formacions es comptabilitzarà com a tres vegades.
- (6) Estan sumades les participacions de DXMetro més les participacions de Metro a formacions corporatives.
- (7) Les hores lectives són les hores de formador i es comptabilitzen per formacions realitzades.
- (8) Hores assistent són les hores del curs multiplicades pel nombre de persones assistents.
- (9) Hi ha sumades les hores de DXMetro més les hores a formacions corporatives.
- (10) Hi ha sumades les hores lectives de DXMetro més les hores lectives de formacions corporatives en les quals al menys ha participat un treballador de Metro.
- (11) Resultat de dividir les hores assistent pel nombre de participacions.

Aquest 2019 ha estat un any en què la Unitat de Formació i tota l'Àrea de Direcció de Persones ha participat d'un canvi profund per tal de poder reestructurar-se i afrontar nous reptes des d'una perspectiva més global i holística (recursos destinats a treballar la Transformació Organitzacional i de Persones). Des de la Unitat de Formació s'han anat executant els



compromisos i objectius que estaven plantejats al Pla de Formació 2019, si bé s'ha anat treballant en paral·lel per desenvolupar un model de formació estructurat, conegut per tothom i amb un marc de referència transparent per poder fer arribar les possibilitats formatives a tots els empleats/des.

Pel que fa a l'àrea d'Operacions, destaquen tres grans col·lectius formats d'AAC: la plantilla estructural, el personal de "bossa" i les noves incorporacions d'estiu. Aquestes últimes han tingut la formació habitual de 23-28 jornades segons les habilitacions. El personal fix ha estat format en accessibilitat, autoprotecció, PRL, Desfibril·ladors externs semiautomàtics (DESA), atenció al client i s'han realitzat les renovacions en habilitacions necessàries (a més de les recuperacions de les habilitacions). El col·lectiu de CTO s'ha format també en competències necessàries pel seu rol (lideratge, formació de formadors). Els gairebé 250 TOLAs han realitzat el seu reciclatge habitual al febrer i a l'octubre, amb les temàtiques que es detallen en la relació de formacions, introduint una activitat *outdoor* amb metodologia experiencial, la qual ha permès treballar les relacions interpersonals i el treball en equip. Ha estat molt ben valorada pel col·lectiu; com a novetat també s'ha afegit formació en l'àmbit de nòmines, molt demandat pel col·lectiu. El personal del Centre d'informació/comunicació a la Xarxa ha rebut també formacions per reciclar-se en el lloc de treball. S'ha dut a terme també la formació de convalidació de coneixements de FPII/Cicles Formatius de Grau Mitjà per a personal intern que vulgui presentar-se al procés de cobertura de TOLA.

Els treballadors/es de l'àrea de **Manteniment i Projectes** han realitzat un gran volum de formacions *in situ*, instruccions de treball específiques de cada àmbit, que els han permès actualitzar els seus coneixements tècnics i procediments de treball. A més a més, s'han realitzat formacions específiques relacionades amb ús d'utillatges o eines als tallers. Algun grup, encara pocs, ha realitzat formacions per enfortir les competències transversals de tipus col·laboratiu. S'han realitzat també formacions en PRL que afecten les diferents activitats de manteniment, així com formacions de tractoristes. S'han fet també algunes formacions residuals (col·lectius pendents d'altres anys) en amiant, doncs el gruix de personal havia estat ja format en exercicis anteriors.

Pel que fa a la **Direcció de Seguretat de la Xarxa de Metro**, s'han format principalment els col·lectius de Coordinadors de seguretat i els Agents de Control i Intervenció (aquests últims sobretot han reforçat les competències de gestió transversal atesa la naturalesa de la seva tasca diària). Els coordinadors, a més de formar-se, han estat formadors habituals del col·lectiu d'AAC.

Els principals indicadors de l'**activitat formativa a TB** de 2019, comparant-los amb exercicis anteriors, pel global d'empleats (Negoci de Bus i Àrees Corporatives) es resumeix tot seguit:

TB	2015	2016	2017	2018	2019	
Cursos (1)	611	602	769	743	866	(2)
Assistents (3)	1.841	2.287	2.180	2.488	2.364	(4)
Participacions (5)	3.915	4.212	5.064	4.993	5.584	(6)
Hores lectives (7)	6.919	6.820	9.886	10.728	12.692	(10)
Hores assistent (8)	51.609	54.258	74.308	82.577	89.206	(9)
Ràtios						
Participacions/curs	6,41	7,00	6,59	6,72	6,45	
Hores per empleat (11)	13,18	12,88	14,67	16,54	15,98	

Tot seguit s'explica en les notes que s'exposen a continuació:

- (1) Nombre de sessions realitzades al llarg de l'any. Per exemple, un curs es pot realitzar 5 vegades i per tant són 5 cursos.
- (2) Hi ha sumats els cursos fets a la Direcció de la Xarxa de Bus més els cursos corporatius que han tingut almenys 1 participant de la DXBus.
- (3) Els assistents són les persones que reben formació tenint present que una persona que, per exemple, hagi assistit a tres formacions només es comptabilitza com a una vegada.
- (4) Hi ha sumats els assistents de DXBus més els que han realitzat formacions corporatives.
- (5) Les participacions són les persones que reben formació tenint present que una persona que, per exemple, hagi assistit a tres formacions es comptabilitzarà com a tres vegades.
- (6) Estan sumades les participacions de DXBus més les participacions formacions corporatives.
- (7) Les hores lectives són les hores de formador i es comptabilitzen per formacions realitzades.
- (8) Hores assistent són les hores del curs multiplicades pel nombre de persones assistents.
- (9) Hi ha sumades les hores de DXBus més les hores a formacions corporatives.
- (10) Hi ha sumades les hores lectives de DXBus més les hores lectives de formacions corporatives en les quals al menys ha participat un treballador de Bus.
- (11) Resultat de dividir les hores assistent pel nombre de participacions.

Pel que fa a l'Àrea Operativa, destaquen tres grans col·lectius formats de Conductors: la part corresponent a la plantilla estructural que cada 5 anys passa per la "Formació Contínua CAP" (aquells a qui els hi caduca la vigència), el personal que assisteix a les sessions de "Participació de Línia" i les noves incorporacions per cobrir les vacances d'estiu i les llançadores per donar suport a Metro. Així doncs, quant a la Formació Contínua CAP, que suposa una part molt important de la totalitat del pla de formació pel que fa al volum d'hores/participant, aquest any s'han realitzat 41 cursos, amb un total de 690 empleats/ades formats (representa 24.150 hores/participant), amb un màxim de 20 participants per grup. Tots els empleats/ades que han fet aquesta formació durant aquest any, han rebut la seva targeta en temps i forma.

També, seguint el mateix model d'anys anteriors, han rebut formació de Nous Conductors un total de 387 candidats que han acabat ingressant a l'organització. Això suposa, entre la formació externa (35 h.), la interna (40 h.) i les dues jornades doblades (14 h.), un total de 34.443 hores/participant.

Durant l'any 2019 també hi ha hagut diverses formacions relacionades amb la cobertura d'altres vacants. Així s'han format els següents col·lectius:

- 4 Nous Comandaments de Grup Operatiu de Línia.
- 12 Nous Comandaments d'Explotació.
- 7 Nous Agents de Centre.
- 3 Nous Tècnics d'informació al Bus
- 32 Nous Operaris de Material Mòbil.

Així mateix, s'ha seguit treballant amb el model de Capacitacions a Material Mòbil, atès el bon resultat i l'aprofitament que se'n fa. Aquest tipus de formació ha suposat un total de 398 empleats formats en 77 grups diferents.

S'ha continuat treballant en la implantació de noves tecnologies als vehicles, pel que fa a la hibridització, els vehicles amb motor de GNC i vehicles purament elèctrics. En aquest sentit, es poden destacar les presentacions dels nous models Teris de Vectia, els nous de MAN, tant



amb GNC com híbrids i el Compact Hybrid de Mercedes, que han arribat tant als tècnics de l'Àrea Tècnica de Bus com als operaris de Material Mòbil dels CON implicats.

Quant a formació de Tècnic Expert en vehicles elèctrics i híbrids en diferents models, han superat els 145 empleats que han pogut ser nomenats com a Treballadors Qualificats. Això representa unes 2.600 hores/participant.

Per últim, a **oficines i àmbits corporatius** –també personal d'Operacions de Metro i de la Direcció de la Xarxa de Bus que gestiona dades- s'ha reforçat la formació en la LOPD per fer un bon ús de dades personals, i conèixer la normativa actual que aplica a la gestió documental. Formacions també en qualitat i medi ambient en alguns col·lectius (tot i que aquesta temàtica ha de ser reforçada en propers exercicis); igualment s'ha desplegat formació en innovació (com a aposta ferma en aquesta temàtica per part de la Direcció) i d'altres, com formació de formadors, ofimàtica (*excel, power bi*), i idiomes (presencials i *online*). S'han realitzat també accions formatives impartides per un psicòleg extern per ajudar els caps que realitzen apreciació de l'actuació a dur una entrevista acurada amb els seus col·laboradors. També s'ha donat continuïtat aquest any al programa de *mentoring* des del Servei TOP, i el departament de Formació ha col·laborat formant un grup de mentors i *mentees*. L'equip d'accessibilitat ha rebut formació específica en la matèria, llenguatge de signes, etc, i també formació de formadors, perquè directament puguin replicar internament formacions en accessibilitat. L'aposta per la impartició d'accions amb formadors interns és i seguirà sent clau en el gruix de formacions planificades.

La formació en T-Mobilitat, tot i que estava prevista per a finals d'any, només s'ha dut a terme amb col·lectius específics de manteniment.

Dins d'aquest balanç, cal destacar tres punts que han estat prou diferencials i que requereixen d'un comentari específic:

1. S'ha iniciat la **formació *elearning*** oberta als 8.000 empleats/des de TMB: s'està treballant per disposar d'una plataforma *elearning* més àmplia que permeti desenvolupar de manera global i sòlida formacions *online* o *blended* (semipresencial), de mercat o elaborades internament. Aquest projecte a mig-llarg termini (campus TMB) ha començat aquest any amb una primera prova pilot, constituïda per quatre píndoles de continguts transversals (*storytelling*, atenció al client, lideratge i gestiona la teva energia). Ha estat un èxit de participació i valoració i s'hi han introduït elements de *gamificació*. En aquestes píndoles s'ha inserit un contingut en accessibilitat, obligatori previ al curs, que han consumit tots els participants (80 persones per curs màxim, tutoritzats, dues edicions a l'any). A les persones que en el pla de formació havien demanat alguna acció relacionada amb els continguts *elearning* (per exemple lideratge o atenció al client) se'ls ha dirigit i ofert apuntar-se a les formacions *elearning*, prou completes per donar continguts interessants per desenvolupar aquestes competències.
2. **Formació competències transversals:** per tal d'optimitzar recursos i arribar al màxim de gent possible, s'ha fet una anàlisi exhaustiva de l'oferta del mercat i seleccionat formadors que han impartit accions amb un model estàndard d'execució (i a un cost òptim per grup). El model competencial transversal s'ha reformulat amb l'objectiu de donar solucions replicables en diferents col·lectius, homogeneïtzant el missatge a interioritzar, i arribant a un nombre ampli de persones. Concretament, en l'àmbit competencial s'ha treballat amb el total de demanda que constava en el pla, prop de 170 peticions, a més del que s'ha treballat a Operacions (atenció al client per part dels AAC).
3. **Prova pilot de formació d'una setmana completa d'un col·lectiu determinat d'AAC de L2:** durant els mesos d'octubre i novembre s'ha allargat la contractació d'AAC "d'estiu"

per tal de permetre que tot el col·lectiu d'AAC-Motoristes de L2 (unes 227 persones aproximadament) s'hagin pogut formar de manera organitzada durant una setmana completa a les instal·lacions del Metro Sagrada Família. Concretament han rebut cinc jornades formatives en les que s'ha abordat:

- Treball i procediments d'estacions (P306,307,295,217,321,293).
- Fossat/resolució d'incidències.
- Normativa/procediments de circulació.
- Organització del treball.
- Atenció al client.

Per últim, i com a balanç de l'activitat, indicar les accions d'acompanyament i assessorament amb estudiants en el taller central de Sagrera i en d'altres de Material mòbil, en règim de beca dual.

Per altra banda, dir que la bonificació de la formació de FMB,SA l'any 2019 ha estat del 60,4% del total, valor inferior al dels darrers anys. Això és conseqüència dels informes desfavorables que ha anat efectuant la central sindical de CC.OO davant la *Fundación Estatal para la Formación en el Empleo (FUNDAE)*, de les formacions que li eren comunicades perceptivament abans del seu inici.

També es va rebre, amb data 21 de març de 2019, per part de la FUNDAE, la comunicació de l'expedient B199757AB on es comunicava que la Secció Sindical de CC.OO de FMB, SA havia denunciat l'incompliment de l'article 13.1 del Reial Decret 694/2017 i, per tant, es requeria acreditació de sotmetiment (de comunicació) de les accions formatives de l'exercici 2019 a la Representació Legal dels Treballadors/es (RLT) de tot un seguit d'accions formatives. Després de presentar per part de FMB,SA la documentació sol·licitada, la FUNDAE va resoldre, amb data 26 d'abril i 30 de maig, aquelles accions que no complien correctament diversos aspectes de l'article 13.1 del Reial Decret 694/2017, i, per tant, no era procedent la seva posterior bonificació. Concretament:

- 5 Accions formatives sense comunicació a la RLT.
- 7 Accions formatives comunicades a la RLT amb un nom diferent al comunicat a la FUNDAE.
- 18 Accions formatives que no s'havien comunicat a la RLT amb els 15 dies hàbils precedents.
- 4 Accions formatives comunicades a la RLT sense indicar el nombre de participants.
- 4 Accions formatives comunicades a la RLT sense indicar el calendari de realització.

Posteriorment la Secció Sindical de CC.OO de FMB, SA ha continuat presentant informes negatius de totes les accions formatives que iniciava la societat fins a un total de 175. D'aquests 175 informes negatius efectuats per aquesta Secció Sindical, la FUNDAE n'ha resolt negativament, denegant la possibilitat de bonificar, 22 accions formatives.

Per altra banda, dir que la bonificació de la formació de TB,SA l'any 2019 ha estat gairebé total (99,96%).

A continuació es pot veure la **quantitat d'hores participant a la formació per categories professionals de FMB:**



FMB											
CATEGORIA/FUNCIÓ	PLANTILLA DONES	HORES FORMACIÓ DONES	MITJANA HORES DONES	PLANTILLA HOMES	HORES FORMACIÓ HOMES	MITJANA HORES HOMES	TOTAL PLANTILLA	TOTAL HORES FORMACIÓ	MITJANA HORES TOTAL		
Administratiu/a	44	442,54	10,06	31	268,73	8,67	75	711,27	9,48		
Agent Atenció Ciutadà	27	341,02	12,63	9	115,00	12,78	36	456,02	12,67		
Agent Atenció Client	1.022	27.847,12	27,25	769	27.515,58	35,78	1.791	55.362,70	30,91		
Analista	3	0,00	0,00	2	0,00	0,00	5	0,00	0,00		
Analista/programador	0	0,00	0,00	3	8,00	2,67	3	8,00	2,67		
Auditor/a	0	0,00	0,00	1	0,00	0,00	1	0,00	0,00		
Auxiliar	20	0,00	0,00	22	2,00	0,09	42	2,00	0,05		
Auxiliar Control Informació	17	537,50	31,62	38	1.051,18	27,66	55	1.588,68	28,89		
Auxiliar Estació	18	559,25	31,07	10	297,00	29,70	28	856,25	30,58		
Auxiliar Tècnic/ca	1	42,00	42,00	1	115,57	115,57	2	157,57	78,79		
Caps i Comandaments	37	2.554,89	69,05	193	7.157,55	37,09	230	9.712,44	42,23		
Community Manager	1	5,00	5,00	0	0,00	0,00	1	5,00	5,00		
Comprador/a	8	133,50	16,69	6	42,00	7,00	14	175,50	12,54		
Consultor Junior	1	35,80	35,80	0	0,00	0,00	1	35,80	35,80		
Consultor Senior	2	39,10	19,55	0	0,00	0,00	2	39,10	19,55		
Contable	1	0,00	0,00	0	0,00	0,00	1	0,00	0,00		
Coordinadors/es de seguretat	2	44,00	22,00	16	256,00	16,00	18	300,00	16,67		
Coordinadors/es d'intervenció	2	68,50	34,25	8	325,50	40,69	10	394,00	39,40		
Coordinadors/es porta cobres	0	0,00	0,00	7	77,50	11,07	7	77,50	11,07		
Coordinadors/es Tècnics	0	0,00	0,00	3	12,98	4,33	3	12,98	4,33		
Coordinadors/res	8	395,00	49,38	15	143,50	9,57	23	538,50	23,41		
Delineant	2	82,00	41,00	2	155,48	77,74	4	237,48	59,37		
Directors/es	5	197,30	39,46	24	450,00	18,75	29	647,30	22,32		
Electricistes	0	0,00	0,00	32	834,50	26,08	32	834,50	26,08		
Electrofontaner/a	0	0,00	0,00	39	1.142,77	29,30	39	1.142,77	29,30		
Electromecànic/a	0	0,00	0,00	33	1.866,83	56,57	33	1.866,83	56,57		
Electrònic/a	0	0,00	0,00	21	70,00	3,33	21	70,00	3,33		
Enginyers/res	3	399,00	133,00	35	1.589,80	45,42	38	1.988,80	52,34		
Especialistes	2	18,96	9,48	143	1.832,06	12,81	145	1.851,02	12,77		
Fuster	0	0,00	0,00	1	2,00	2,00	1	2,00	2,00		
Gestor/a informació i qualitat	0	0,00	0,00	6	34,50	5,75	6	34,50	5,75		
Gestors de Temps	6	30,00	5,00	0	0,00	0,00	6	30,00	5,00		
Gestor/a	1	0,00	0,00	0	0,00	0,00	1	0,00	0,00		
Greixador/a	0	0,00	0,00	6	93,50	15,58	6	93,50	15,58		
Guardavies	0	0,00	0,00	29	236,94	8,17	29	236,94	8,17		
Infermer/a	2	19,00	9,50	0	0,00	0,00	2	19,00	9,50		
Magatzemista	1	7,00	7,00	14	630,82	45,06	15	637,82	42,52		
Mecànic	1	23,00	23,00	100	3.047,30	30,47	101	3.070,30	30,40		
Metge/ssa	1	11,30	11,30	0	0,00	0,00	1	11,30	11,30		
Motorista	12	67,33	5,61	53	578,17	10,91	65	645,50	9,93		
Operador/a	26	1.026,34	39,47	73	2.035,25	27,88	99	3.061,59	30,93		
Operari/a	0	0,00	0,00	111	1.577,30	14,21	111	1.577,30	14,21		
Ordenança	4	0,00	0,00	2	0,00	0,00	6	0,00	0,00		
Paleta	0	0,00	0,00	20	219,75	10,99	20	219,75	10,99		
Porter/a	3	0,00	0,00	0	0,00	0,00	3	0,00	0,00		
Programador línia	2	235,00	117,50	6	238,00	39,67	8	473,00	59,13		
Project Manager Digital	1	0,00	0,00	2	2,00	1,00	3	2,00	0,67		
Psicòleg/oga	2	32,00	16,00	2	15,00	7,50	4	47,00	11,75		
Redactor/a	4	120,00	30,00	0	0,00	0,00	4	120,00	30,00		
Rentacobres	0	0,00	0,00	6	15,00	2,50	6	15,00	2,50		
Responsables	44	572,50	13,01	184	3.970,51	21,58	228	4.543,01	19,93		
Supervisor	2	7,00	3,50	13	304,96	23,46	15	311,96	20,80		
Tècnic/a Operacions Línies Automàtiques	15	2.594,27	172,95	220	19.938,34	90,63	235	22.532,61	95,88		
Tècnic/a porta cobres	1	0,00	0,00	161	1.543,02	9,58	162	1.543,02	9,52		
Tècnics	26	517,00	19,88	57	1.367,00	23,98	83	1.884,00	22,70		
Tècnics Especialistes	15	24,00	1,60	25	207,97	8,32	40	231,97	5,80		
Tècnics/ques Responsables	6	479,48	79,91	18	643,98	35,78	24	1.123,46	46,81		
Telefonistes/Recepcionistes	5	8,00	1,60	1	6,50	6,50	6	14,50	2,42		
Tractorista	0	0,00	0,00	9	430,46	47,83	9	430,46	47,83		
Treballador/a Social	1	6,00	6,00	0	0,00	0,00	1	6,00	6,00		
Zelador	1	42,00	42,00	6	32,00	5,33	7	74,00	10,57		
Total general	1.408	39.563,70	28,10	2.588	82.499,80	31,88	3.996	122.063,50	30,55		
Percentatge		32%			68%			100%			

Quant a la Formació Dual, hi ha 6 estudiants dels quals 1 és de Cicle Formatiu de Grau Superior en mecatrònica i 4 de Cicle Formatiu de Grau Mitjà en material rodant ferroviari.

A continuació es pot veure la **quantitat d'hores participant a la formació per categories professionals de TB**:

TRANSPORTS DE BARCELONA								
CATEGORIA/FUNCIÓ	PLANTILLA DONES	HORES FORMACIÓ DONES	MITJANA HORES DONES	PLANTILLA HOMES	HORES FORMACIÓ HOMES	MITJANA HORES HOMES	TOTAL PLANTILLA	TOTAL HORES FORMACIÓ
Administratius/ives	22	330,50	15,02	45	303,50	6,74	67	634,00
Agents del CON	12	156,50	13,04	31	446,46	14,40	43	602,96
Agents Intervenció i Control			0,00	12	158,00	13,17	12	158,00
Analistes			0,00	4	43,00	10,75	4	43,00
Auxiliars	8	40,00	5,00	125	100,00	0,80	133	140,00
Comandaments	10	439,50	43,95	231	5.365,83	23,23	241	5.805,33
Comprador/ra	2	124,00	62,00	3	104,00	34,67	5	228,00
Comptable	0	0,00	0,00	2	0,00	0,00	2	0,00
Conductors/res	257	7.077,56	27,54	3.038	51.098,67	16,82	3.295	58.176,23
Consultor/res		74,90	0,00	1	16,30	16,30	1	91,20
Coordinadors/res	1	476,00	476,00	7	425,00	60,71	8	901,00
Delineants	1	40,00	40,00		120,00	0,00	1	160,00
Directors/res	6	422,20	70,37	25	595,30	23,81	31	1.017,50
Electricistes		15,00	0,00	70	2.772,81	39,61	70	2.787,81
Electrònic/ques	1		0,00	12	130,48	10,87	13	130,48
Enginyer/a		265,00	0,00		530,00	0,00	0	795,00
Especialistes			0,00	5	236,98	47,40	5	236,98
Infermer/a	4	73,00	18,25	1		0,00	5	73,00
Inspector/ra			0,00	3	530,10	176,70	3	530,10
Inspector/a capacitador/a	0	0,00	0,00	7	0,00	0,00	7	0,00
Magatzemista	0	0,00	0,00	30	0,00	0,00	30	0,00
Mecànics/ques	0	0,00	0,00	171	3.799,72	22,22	171	3.799,72
Metge/essa	4	82,10	20,53			0,00	4	82,10
Operadors/res	1	844,36	844,36	2	495,23	247,62	3	1.339,59
Operari/a	0	0,00	0,00	7	0,00	0,00	7	0,00
Ordenança	1	0,00	0,00	0	0,00	0,00	1	0,00
Planxistes			0,00	37	219,48	5,93	37	219,48
Porter/a	1	0,00	0,00	5	0,00	0,00	6	0,00
Product Manager	2	52,00	26,00	3		0,00	5	52,00
Psicòleg/loga	2	82,00	41,00	1	25,00	25,00	3	107,00
Responsables	40	1.368,48	34,21	131	5.381,35	41,08	171	6.749,83
Supervisor/ra	1		0,00	2	56,00	28,00	3	56,00
Tècnics/ques	38	770,00	20,26	162	3.509,68	21,66	200	4.279,68
Treballador/ra social	1	6,00	6,00	0	0,00	0,00	1	6,00
Tècnics/ques Responsables	4	0,00	0,00	15	0,00	0,00	19	0,00
Telefonista	0	0,00	0,00	1	0,00	0,00	1	0,00
Verificador	0	0,00	0,00	1	4,00	4,00	1	4,00
TOTAL GENERAL	419	12.739,10	30,40	4.190,00	76.466,89	18,25	4.609	89.205,99
Percentatge		14%			86%			100%

Quant a la Formació Dual, hi ha 8 estudiants dels quals 7 són de Grau Superior als diferents CON i 1 de Cicle Formatiu de Grau Mitjà en electromecànica al Taller Central de Bus

7.4.6 Accessibilitat universal de les persones amb discapacitat

Aquest 2019 el Servei d'Accessibilitat Universal, ha consolidat la seva orientació en el marc de la visió de "Client amb diversitat 360°", treballant l'accessibilitat com un principi de qualitat i no només com un atribut del servei, amb el disseny per a tothom com a principal fita i amb un model de governança rigorós.

S'ha apostat per internalitzar la consultoria experta que durant anys ha estat subcontractada, dotant d'una Oficina Tècnica d'Accessibilitat Universal (OTAU) amb dos tècnics especialistes en la matèria. Així, s'ha seleccionat internament la funció de Coordinadora de Projectes del Codi Operatiu per acompanyar i fer seguiment de tots els reptes als quals l'empresa està obligada en compliment del marc normatiu de referència. Per afrontar l'accessibilitat de tots els col·lectius i sectors socials i donar compliment al marc de diàleg i participació amb els col·lectius de la discapacitat i dels diferents àmbits institucionals on l'empresa té representació, s'ha seleccionat una professional com a Responsable de Projectes Socials i Participació.

Gràcies a aquesta ampliació s'ha desenvolupat tot una gran feina d'assessorament especialitzat i interlocució davant de les entitats de referència i les administracions tutelars de



la qual s'han pogut beneficiar la resta d'unitats i serveis amb els quals es treballa, especialment als projectes contemplats dintre i fora del Codi Operatiu.

A continuació es descriuen les actuacions més significatives en aquest camp desenvolupades al llarg de l'exercici:

▪ ***Pròrroga del Conveni per a la regulació de l'accés dels escúters al transport públic***

En col·laboració amb el Departament de Treball, Afers Socials i Famílies, l'Ajuntament de Barcelona, l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) i TMB, mitjançant un conveni de col·laboració, que s'ha prorrogat aquest 2019, es dona continuïtat a la prova pilot per a la futura regulació de l'accés d'escúters per a persones amb mobilitat reduïda als principals transports públics de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. Gràcies a aquesta pròrroga, s'han afegit la resta d'operadors de l'AMB, el TRAM i la resta de municipis de l'Àrea Metropolitana els quals fins ara no formaven part d'aquesta prova pilot.

També, conjuntament amb l'Operació i Màrqueting, s'ha coordinat una campanya interna informativa orientada especialment als conductors de bus per informar de les novetats del conveni, i altres carències detectades a l'operació per així millorar l'atenció a l'usuari amb discapacitat. S'ha aprofitat aquesta campanya per donar visibilitat al projecte *NaviLens* informant-ne als conductors de bus i fent-los partícips com a canal d'informació a l'usuari.

▪ ***Codi Operatiu d'Accessibilitat Universal***

El Codi Operatiu té com a objectiu ser una eina d'apoderament per a l'Organització i per a cada grup de treball per garantir la plena accessibilitat del servei de transport, en les seves diferents modalitats, complint amb les disposicions legals reglamentàries i administratives a nivell europeu, estatal i autonòmic, per garantir l'eliminació de barreres físiques, de comunicació i d'actitud que afavoreixin la lliure circulació a tota la xarxa.

El Codi Operatiu, en el seu segon any d'implantació, ha apoderat els responsables de cada grup, dotant-los d'eines i d'assessorament per treballar en els seus projectes.

En el seu inici estava format per 52 projectes que, al llarg d'aquest 2019, han anat avançant adaptant-se a la realitat de cada grup. El balanç general de seguiment i desenvolupament és molt positiu, ja que en l'últim quadre de seguiment trimestral es mostra un tancament d'11 projectes. Els més destacables són: la millora del Sistema d'Informació a l'Usuari (SIU), els equips d'intercanvi de rampes de bus, la incorporació d'elements als ascensors per evitar atrapaments de mans i les millores en les infraestructures de la xarxa de metro.

La incorporació d'una oficina tècnica ha dotat al Codi Operatiu d'assessorament i coneixement tècnic molt rigorós en els diversos grups, especialment destacable la incorporació d'elements imprescindibles en la compra de nous trens i en l'adquisició de nova flota de bus.

Com a eina viva, s'ha replantejat el creixement dels grups de treball involucrats amb la creació d'un nou grup propi del Servei anomenat "Accessibilitat Universal", donant així visibilitat i traçabilitat als projectes estratègics propis de l'Àrea de Client.

El desenvolupament de projectes ha estat desigual, degut especialment als diferents terminis i a la complexitat de cadascun; tanmateix, un dels motius més comú ha estat la manca de pressupostos.

A continuació s'exposen exemples de cada negoci:

- El Grup de Trens ha aplicat millores molt rellevants i d'alt impacte a la ciutadania de criteris d'accessibilitat en la compra dels 42 trens i en la rehabilitació de 12 unitats, posant FMB com a capdavanter dintre del sector ferroviari. El treball de participació

en el plec de condicions tècniques ha estat bàsic per garantir el màxim nivell d'accessibilitat.

- El grup d'Enginyeria també s'ha vist assessorat per la compra de nous vehicles, si bé en aquest sentit, aplicar les recomanacions d'accessibilitat ha estat més difícil d'aconseguir a causa de les diferències detectades als fabricants. Encara que aquests estan homologats, no s'adapten als criteris d'excel·lència del nostre servei. Des de l'oficina tècnica es va fer una revisió del plec de condicions assessorant sobre la necessitat d'afegir una valoració de pes als elements d'accessibilitat que puntuïn a l'ofert.

▪ **Certificació de la gestió d'accessibilitat**

S'està treballant per generar un Sistema de Gestió d'Accessibilitat per aconseguir la Certificació en Gestió de l'Accessibilitat Universal a les xarxes de TMB en base a les normes d'AENOR: UNE 170001-1 i UNE 170001-2. El seu objectiu és determinar la capacitat per transmetre un entorn accessible complint els requisits DALCO (conjunt de requisits relatius a les accions de deambulació, aprehensió, localització i comunicació, que s'han de satisfer per garantir l'accessibilitat global). En aquests moments s'està pendent de l'abast de la certificació quant a l'Àrea Operativa de Bus, encara que s'ha plantejat la possibilitat de certificar per línies tenint l'estudi de pla de parades com a referent d'actuacions necessàries per part de l'Ajuntament. Implica una coordinació amb Urbanisme que es gestionarà per part de l'Oficina Tècnica de Trànsit de Bus.

D'altra banda, les carències de les línies automàtiques quant a infraestructures han de ser resoltes pel Departament de Territori, propietària de les estacions.

▪ **Comissió d'accessibilitat física de Metro a l'Institut Municipal de Persones amb Discapacitat (IMPD)**

En paral·lel a la Comissió creada de bus, també s'han fet trobades amb els representants de l'IMPD i la Direcció d'Operacions del metro. S'ha donat a conèixer el pla d'acció per a les properes adaptacions d'estacions i millores d'accessibilitat a la xarxa.

El col·lectiu continua reivindicant la solució del gap existent en la xarxa i la necessitat de formar el personal d'atenció a l'usuari.

▪ **Comissió d'accessibilitat física de Bus a l'Institut Municipal de Persones amb Discapacitat**

En el marc del procés participatiu amb entitats i institucions ha continuat actiu el grup de treball amb personal de l'operativa de TB, entitats de la discapacitat física i l'Institut Municipal de Persones amb Discapacitat (IMPD). L'objectiu és coordinar accions que ajudin a detectar i millorar processos per aconseguir el 100% de funcionament de les rampes i el *kneeling* als autobusos de TMB (que permet l'agenollament del vehicle), així com l'adequació de l'espai i seients reservats, també la formació i actitud dels conductors en fer servir els sistemes de forma correcta. S'han efectuat diverses consultes dels representants de les entitats les quals han tingut com a resposta la presentació de dades i la posada en comú de possibles millores.

▪ **Grup de millora del Sistema d'Informació a l'Usuari (SIU)**

Grup de treball constituït amb personal de l'Operativa de TB, entitats de la discapacitat visual i l'IMPD. L'objectiu és coordinar accions que ajudin a detectar i millorar processos per aconseguir el 100% de funcionament dels sistemes d'accessibilitat auditiva de les Pantalles d'Informació a l'Usuari (PIU) i del Sistema d'Informació a l'Usuari (SIU). Aquest grup fa un seguiment continu del funcionament d'aquests sistemes i dona resposta davant d'incidències



detectades pels usuaris. S'han definit noves línies de treball agrupades dins d'un projecte del Codi Operatiu que ha permès donar viabilitat tècnica al projecte, augmentant la fiabilitat del SIU.

▪ **Grup motor d'Accessibilitat Universal de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB)**

Està constituït per 7 municipis, l'AMB, la *Confederación Española de Personas con Discapacidad Física y Orgánica* (COCEMFE) i TMB. Es tracta d'elaborar un pla d'accessibilitat participatiu per aconseguir la plena accessibilitat als transports públics de l'Àrea metropolitana, intercanviant experiències i coneixements així com les fites aconseguides. TMB ha presentat els projectes que s'estan duent a terme des del departament d'Accessibilitat en les dues sessions de grup que s'han desenvolupat al llarg de 2019.

▪ **Auditoria de parades i estacions de Barcelona**

S'han fet diverses reunions per tal d'iniciar un procés de revisió i millora de les patologies en matèria d'accessibilitat que evidencia l'estudi realitzat per l'IMPD, juntament amb l'Observatori de la Discapacitat Física i l'assessoria tècnica del departament d'Accessibilitat de TMB.

S'han auditat totes les parades de Bus dintre de Barcelona i la xarxa de metro (estacions i elements). Aquesta tasca ha permès **disposar d'un mapa de carències detectades** i alhora posa de manifest la responsabilitat de l'Ajuntament en el servei que dona TMB i que afecta directament l'usuari. Durant l'any 2019 s'ha realitzat una anàlisi i avaluació de l'auditoria i s'han definit les actuacions més urgents que ha de fer l'Ajuntament fonamentades en les parades, intercanviadors de la Nova Xarxa de Bus i punts crítics com l'entorn de centres sanitaris.

▪ **Formació i Pla de Formació en Accessibilitat**

En línia amb el desenvolupament del Pla de Formació i els diferents perfils de grup definits, en aquest darrer exercici s'han realitzat accions formatives i de sensibilització:

Negoci	Empleats	2.017	2.018	2.019
METRO	Agents d'atenció al client	321	275	468
	Agents Control Intervenció	-	-	37
	Tècnics Operatiu línies automàtiques	-	188	20
	Comandament Tècnic Operatiu	158	-	32
	Responsable Operatiu de Zona	-	-	6
BUS	Conductors TB	-	-	387
	Comandaments Grup Operatiu de Línia	-	23	6
TMB	E-learning	-	-	640
	Comissió Executiva	-	12	-
Total		479	498	1.596

L'objectiu és actualitzar els coneixements previs i adquirir noves eines per al desenvolupament de les respectives funcions a l'Organització, per tal de gestionar i atendre correctament l'usuari amb diversitat funcional. Els cursos combinen l'exposició de conceptes teòrics vinculats al tracte i a l'atenció, i el coneixement dels elements d'accessibilitat que disposen les xarxes d'autobús i metro.

▪ **Consultoria tècnica en Accessibilitat Universal. Assessorament intern**

Des de l'Oficina Tècnica d'Accessibilitat, s'ha iniciat una tasca important d'assessorament tècnic en matèria d'accessibilitat a diversos departaments de TMB com Infraestructures de Metro, Prevenció de Riscos Laborals, Enginyeria de trens, Serveis Generals, etc, els quals han

rebut diversos informes sobre matèries relacionades amb la seva activitat per tal de garantir criteris d'accessibilitat i compliment de la normativa legal en aquesta matèria.

És important destacar el posicionament d'experts en la matèria que el Servei d'accessibilitat està duent a terme a molts dels serveis de l'empresa i el *feed back* positiu dels professionals de diverses especialitats que ara veuen reforçat el seu treball tècnic amb una revisió i assessorament de les normatives aplicables en implantació del disseny per a tothom.

▪ **Projecte de Beacons a Bus**

Els *Beacons* són petits dispositius basats en tecnologia *Bluetooth* de baix consum, que emeten un senyal que identifica de manera única cada dispositiu. Aquest senyal pot ser rebut i interpretat per altres dispositius (normalment un *smartphone*), coneixent a més la distància a la qual es troben.

El projecte *Beacons* és una millora important per a les persones amb discapacitat visual en l'ús del transport públic, ajudant a resoldre certes problemàtiques com:

- Guiat per embarcar al bus de la línia i destinació a utilitzar.
- Ajuda a identificar la posició del bus a les parades dobles, avisant també el conductor de la presència d'un usuari amb necessitats especials.

Aquest projecte està emmarcat dins del Codi Operatiu i està en fase de finalització. La instal·lació de balises a tota la flota de Bus està prevista per al primer trimestre de 2020. Aquesta millora tecnològica va de la mà de la modificació del disseny de l'*App*, per tal que aquesta nova funcionalitat estigui en un entorn tecnològic accessible.

En tot el procés de disseny i funcionalitat s'ha col·laborat amb tècniques de rehabilitació i tiflotècnica de l'ONCE, validant cada etapa, i també amb usuaris de diferents entitats de discapacitat visual de la mateixa ONCE i de l'Associació Discapacitat Visual Catalunya.

▪ **Millorant l'accessibilitat cognitiva a la xarxa de Metro**

Arran de la diagnosi d'accessibilitat realitzada l'any passat en col·laboració amb la Federació Catalana de Discapacitat Intel·lectual (Dincat), la Facultat de Turisme i la Direcció Hotelera Sant Ignasi (Universitat Ramon Llull), i amb l'ajuda de la Càtedra Ethos, el Codi Operatiu ha contemplat diferents projectes per a l'elaboració de diferents documents i manuals destinats a afavorir i facilitar l'accés al metro de persones amb discapacitat intel·lectual i altres perfils, millorant l'accessibilitat cognitiva. Per una banda s'està treballant en un manual per a persones amb discapacitat intel·lectual i els seus familiars per millorar la seva experiència de viatge. Per l'altra, s'està elaborant una guia d'atenció al client amb discapacitat intel·lectual per als empleats/des de metro. Tota aquesta feina s'està realitzant amb la col·laboració de Dincat.

▪ **Etiquetes intel·ligents. NaviLens**

Es tracta d'un desenvolupament capaç de facilitar la informació i guiat dels sistemes de senyalització i informació corporativa al client amb diversitat, ja sigui a persones amb dificultat visual o cognitiva, així com una àmplia gamma de serveis al client estàndard.

Un cop analitzades les dades obtingudes, i tenint en compte els suggeriments i observacions dels usuaris dirigits a la millora del sistema, des del Servei d'Accessibilitat Universal s'emet una valoració positiva del seu funcionament, la seva usabilitat i la seva utilitat, de manera que avala aquest projecte de desplegament del NaviLens com un element de suport a la



senyalització dirigida a les persones amb discapacitat visual, complementari a la senyalització estàndard en les xarxes de Metro i Bus de TMB, amb la possibilitat de ser ampliat, en una següent fase i dins de la mateixa aplicació, per tal de donar solucions de millora de l'accessibilitat cognitiva en les xarxes de transport.

Accions del projecte realitzades en el transcurs de 2019:

- En el primer semestre de l'any s'ha realitzat la licitació en 2 fases: La primera fase ha finalitzat al novembre implementant el sistema a les línies 2, 5 i línies automàtiques de metro i a les línies de la Nova Xarxa de Bus. La segona fase està prevista que finalitzi al primer semestre de 2020.
- Durant la prova pilot operacional es van realitzar diferents sessions amb els tècnics de rehabilitació i usuaris de l'ONCE, que van permetre reduir un nombre considerable d'etiquetes i, per tant, millorar el seu ús i minimitzar-ne el cost.
- S'han realitzat accions amb altres operadors, entitats i organismes públics per donar a conèixer el producte, a banda d'altres que han contactat directament amb TMB per veure la seva usabilitat.
- El Metro de Los Angeles (EEUU) va aprovar una oferta, definida per Negoci Internacional, en la qual es proveïa d'etiquetes i d'enginyeria, i l'oportunitat de fer una prova pilot a la principal estació d'intercanvi, *Union Station*. S'hi va dotar de l'enginyeria necessària i es van fer reunions amb usuaris amb discapacitat que van avalar la usabilitat de la senyalística. Així mateix es va contactar amb els principals òrgans de decisió del Metro de LA per explicar-los el projecte i la implicació que té, tan a nivell legal, com de servei d'excel·lència a l'usuari amb diversitat.

▪ **Altres actuacions**

- Reunió de la Comissió d'Accessibilitat de l'ATUC:

TMB i Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) van acollir a les seves instal·lacions, els dies 13 i 14 de juny, una vintena de participants a la reunió de la Comissió d'Accessibilitat Universal d'ATUC (*Asociación de Transportes Públicos Urbanos y Metropolitanos*). La trobada (se'n celebren dues cada any en diferents seus) va combinar les visites tècniques amb presentacions i debats al voltant de la situació actual de l'accessibilitat al sector i del seu futur, sempre tenint en compte el concepte d'universalitat. S'hi van presentar projectes i estratègies en el camp de l'accessibilitat i es va incidir a no oblidar que, a més de les barreres físiques, les de comunicació i les d'actitud també condicionen l'ús del transport per a moltes persones.

- Reunió de l'Associació de Professionals de l'Accessibilitat:

Durant les sessions s'hi va presentar el Codi Operatiu que utilitza el Servei d'Accessibilitat Universal i es va obrir un debat sobre l'accessibilitat al transport i altres espais públics.

Les Jornades Professionals d'Innovació en Accessibilitat que va organitzar l'Associació Espanyola de Professionals de l'Accessibilitat (ASEPAU), amb la col·laboració de TMB, van posar en relleu les innovacions en aquest àmbit i van esdevenir un espai de reflexió i debat constructiu sobre el rol dels professionals de l'accessibilitat com a facilitadors de les millores.

▪ **Distincions en matèria d'Accessibilitat**

- *El projecte NaviLens de TMB, finalista dels guardons internacionals que va concedir la UITP:*

El projecte NaviLens, presentat per TMB i l'empresa Neosistec, va ser un dels finalistes del congrés mundial de la *UITP Global Public Transport Summit*, celebrat a Estocolm del 9 al 12 de juny. Al congrés el projecte NaviLens va competir a la categoria "Disseny de processos i

productes" amb dos finalistes més: el guanyador, *Transports Publics Fribourgeois* (Suïssa, Àustria, Alemanya i Liechtenstein), i *Entur* (Noruega).

- *TMB va rebre el Premi Ricard Vaccaro en la categoria d'Accessibilitat i Disseny Universal:*

Els organitzadors del I Congrés sobre el Dret a l'Autonomia Personal, la *Confederación Española de Personas con Discapacidad Física y Orgánica* (COCEMFE), celebrat els dies 21 i 22 d'octubre, van atorgar a TMB el Premi Ricard Vaccaro a l'Ètica i al Compromís Social, en la categoria d'Accessibilitat i Disseny Universal, pel projecte "*La nueva señalética digital universal en la red de Transportes Metropolitans de Barcelona*". Amb el guardó, la COCEMFE reconeix el paper de persones i institucions que contribueixen a fomentar el bé comú en l'àmbit social i de la salut.

- *Distinció anual d'ALAMYS a TMB per la implantació de NaviLens per a persones invidents:*

Dins la trobada de l'Associació Llatinoamericana de Metros i Subterranis (Alamys), celebrada a Medellín (Colòmbia) dels dies 1 a 5 de desembre, amb la presència d'operadors, proveïdors i responsables de transports ferroviaris de 18 països, es va atorgar una distinció a TMB com a promotor del millor projecte comunitari, per l'adopció del sistema d'ajuda a l'accessibilitat per a invidents amb etiquetes *ddtags*, anomenat NaviLens. Així mateix, el projecte *Digital Train* de TMB va quedar finalista en les distincions anuals en la categoria d'innovació.

- *Bona nota per a les xarxes de TMB en un estudi sobre accessibilitat del transport a l'Estat:*

El document Estudio integral sobre "*La accesibilidad a los medios de transporte público en España*", impulsat pel *Real Patronato sobre Discapacidad*, i editat pel *Centro Español de Documentación sobre Discapacidad*, es va donar a conèixer en el primer trimestre de l'any. L'estudi va fer una exhaustiva anàlisi del grau d'adaptació dels diferents transports públics (aeri, ferroviari, per carretera i marítim) perquè les persones amb discapacitat puguin fer els desplaçaments amb autonomia i seguretat. Els autors assenyalen TMB com un operador amb un índex molt alt d'accessibilitat, tant per a les persones amb mobilitat reduïda, com per als col·lectius amb algun altre tipus de discapacitat. Entre les dades que es destaquen de TMB, es menciona que el 100% del busos són accessibles, i que la xarxa de metro ho és en més d'un 90%. Es fa referència a mesures com la presència d'ascensors, les franges-guia a terra (per a persones amb discapacitat visual), els sistemes de comunicació en diversos formats o les rampes, entre d'altres. Així mateix, es recorda que, des del 2010, la companyia compta amb un Pla director d'accessibilitat universal.

- **Actuacions de millora de l'accessibilitat a la xarxa de Metro**

Aquest any s'han posat en servei dues noves estacions adaptades a persones amb mobilitat reduïda (PMR) a la L10 Sud: Provençana i Ciutat de la Justícia i han finalitzat les obres d'adaptació de l'estació de Jaume I de L4. Amb aquestes, **el percentatge d'estacions adaptades se situa en un 92% de la xarxa.**

També han finalitzat les obres dels ascensors vestibul-andanes de l'estació Vallcarca de la Línia 3, tot i que l'accessibilitat vestibul-carrer (ascensor exterior) està en fase de redacció de projecte. Estan adjudicades i en fase d'inici les obres de millora d'accessibilitat de l'intercanviador de Maragall L4-L5 i estan en fase de licitació les obres de millora d'accessibilitat de l'intercanviador d'Espanya (L1-L3-FGC).

Es troben en fase de projecte Ciutadella-Vila Olímpica (L4) i els intercanviadors de Verdaguer (L4 i L5), Clot (L1), Plaça de Sants (L1 i L5) i Urquinaona (L1 i L4). A més de l'adaptació dels enllaços de Catalunya (L1 i L3), Sants Estació (Renfe i L5) i Passeig de Gràcia (L3 i L4).



La situació, a 31 de desembre de 2019, queda resumida en el quadre següent:

	L1	L2	L3	L4	L5	L9/L10 Nord	L9/10 Sud	L11	TOTAL
Nombre total d'estacions a la línia	30	18	26	22	26	12	19	5	158
Nombre d'estacions ja adaptades	26	18	24	18	23	12	19	5	145
Nombre d'estacions en obres				1	1				2
Nombre d'estacions en fase de redacció del projecte	4		2	3	2				11

7.4.7 Igualtat

En matèria d'igualtat la direcció de Bon Govern ha realitzat diverses actuacions:

Al març de 2019 es va realitzar una jornada de sensibilització respecte a la igualtat de gènere i llenguatge no sexista, així com sobre la importància del Reial decret llei 6/2019, d'1 de març, de mesures urgents per a garantia de la igualtat de tracte i d'oportunitats entre dones i homes en l'ocupació, incidint en la importància del seu compliment.

S'han distribuït pels diferents Centres de Treball guies d'ús no sexista del llenguatge (facilitades per l'Ajuntament de Barcelona) i s'ha dissenyat un decàleg sobre la promoció efectiva de la igualtat i tolerància zero a l'assetjament (pendent d'aprovació).

L'assistència per part de la Direcció de Bon Govern, com a membre del grup de treball, a les reunions de l'Agència de Transparència sobre l'equitat de gènere i l'aplicació efectiva d'igualtat en l'àmbit de l'Administració i empreses vinculades a l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

Pel que fa a igualtat de tracte i oportunitats entre dones i homes a TMB, la promoció interna és una de les principals polítiques de RRHH per donar l'oportunitat de progressar dins de la companyia; hi opten tots els empleats de TMB, independentment del seu gènere, i es tria en funció dels resultats en cadascuna de les proves de cada procés. Els mateixos criteris s'apliquen per accedir a la formació que es realitza a TMB.

Quant a Plans d'Igualtat, a TB està inclòs en el darrer conveni vençut des del 31/12/2018. A Metro està pendent d'actualitzar el darrer pla i tractar-lo amb la part social. En la negociació d'ambdós convenis està present la necessitat d'incorporar un nou pla d'igualtat.

Quant a integració i l'accessibilitat universal de les persones amb discapacitat, al llarg del 2019 la Unitat de Selecció ha estat treballant per fomentar la Inclusió dins de l'Organització. Amb aquesta finalitat s'han revisat els protocols d'acollida dels estudiants en pràctiques i el de selecció de personal, parant especial atenció en aquells punts de millora que calia incorporar per poder, durant l'exercici 2020, implementar aquests canvis que promoguin la incorporació de persones amb discapacitat dins l'empresa, un àmbit social amb el qual TMB està totalment compromès.

Finalment, cal dir que no consta cap cas de discriminació a TMB l'any 2019 per motius de raça, color, sexe, religió, opinió política, ascendència nacional o origen social d'acord amb la definició de la OIT, així com altres formes rellevants de discriminació.

7.5. Drets humans

Pel que fa a acords i contractes d'inversió significatius amb clàusules sobre els drets humans o sotmesos a avaluació de drets humans, cal dir que TMB opera dins l'àmbit de l'àrea

metropolitana de Barcelona on no existeixen riscos significatius de vulneració de drets humans fonamentals. És per això que durant l'any no s'han realitzat acords d'inversió que incloguin clàusules de drets humans.

7.6. Lluita contra la corrupció i el suborn

7.6.1. Direcció de l'àrea de Bon Govern

El mes de febrer de 2018 es va crear aquesta Direcció que, entre d'altres, té les funcions següents:

- Protecció de Dades .
- Transparència.
- Compliment Normatiu (*Compliance*).
- Igualtat (veure apartat 7.4.7).

▪ Protecció de dades

Pel que fa a l'adequació de les societats de TMB a la normativa vigent en matèria de protecció de dades -Reglament General de Protecció de Dades (RGPD) i la Llei Orgànica de Protecció de Dades i de Garantia de Drets Digitals (LOPDGDD), s'ha dut a terme el calendari de projecte previst per a 2019:

- Confecció del Registre d'activitats de tractaments (RAT). (Primer quadrimestre de 2019):
Atès el considerable volum de dades de caràcter personal gestionat per les societats de TMB, s'ha necessitat la coordinació i col·laboració de les diferents àrees per poder inventariar i confeccionar tant els tractaments com el cicle de vida de les dades. Això ha suposat la participació de més de 70 representants de les diferents unitats i serveis que fan tractaments de dades de caràcter personal al llarg del primer quadrimestre de l'any, identificant-se 400 tractaments en reunions de treball per àmbits (45 en total).
- Tenint en compte els requeriments establerts en el RGPD sobre el tractament de categories especials de dades, s'han realitzat 3 avaluacions d'impacte en la Privacitat de les Dades (PIA), prioritzant el tractament de dades relatives a la salut, a l'afiliació sindical i a les assegurances.
- S'ha realitzat una anàlisi de possibles riscos tecnològics quant al cicle de vida de les dades a través d'un resum executiu que contempla possibles amenaces, criticitat i recomanacions per mitigar-los.
- Conjuntament amb l'àrea tecnològica, s'ha elaborat un protocol d'actuació davant de situacions de vulneració de la confidencialitat, disponibilitat i integritat de les dades de caràcter personal que podrien donar lloc a una Violació de la Seguretat de les dades personals.
- Analitzada la necessitat de disposar d'un Delegat/da de Protecció de Dades (DPD) per a les societats de TMB a través d'un concurs públic, al mes d'abril de 2019 es va nomenar un DPD per exercir les funcions detallades en el RGPD i en altres disposicions en matèria de protecció de dades.
- S'han gestionat 175 sol·licituds d'exercicis de drets de protecció de dades dels interessats (ciutadans, empleats, etc) sobre el tractament de les seves dades per part de TMB, sent la majoria sobre drets d'accés i rectificació.
- S'ha donat assessorament i suport a l'Organització en la gestió diària de l'activitat per al compliment correcte de la regulació en matèria de protecció de dades, entre d'altres:



- Confecció de contractes d'Encarregat de Tractament.
- Actualització de la Política de Privacitat de TMB.
- Informació a través del web de les obligacions recollides en el RGPD sobre el tractament de les dades personals.
- Actualització de la política de *cookies* de TMB.
- S'han dissenyat programes formatius específics en matèria de protecció de dades, realitzant les corresponents accions formatives amb un abast a 346 empleats de les diferents societats i àmbits de TMB.
- S'han gestionat 9 incidents de seguretat de les dades, dels quals 2 han derivat en una Violació de Seguretat que, juntament amb el DPD, han requerit la realització dels tràmits legals que estableix la norma.
- Un cop coneguts els volums de dades i tipus de tractaments que es realitzen a TMB, s'ha activat un estudi de "Model de govern de la protecció de dades" i una anàlisi de programari que doni cobertura a les necessitats específiques dels diferents àmbits de TMB. La finalitat és poder donar compliment als requeriments legals establerts en la norma (responsabilitat proactiva, privacitat per defecte, etc), considerant-se necessària l'adquisició d'un programari específic en matèria de protecció de dades perquè els diferents usuaris de l'organització que tractin dades de caràcter personal puguin disposar d'una eina que els hi faciliti el tractament, garantint així el compliment de la norma en tot moment.

▪ **Transparència**

En l'àmbit de la Transparència, s'han gestionat 88 sol·licituds d'informació, 13 d'elles al no referir-se a informació pública, s'han derivat als canals corresponents. Cal destacar l'esforç de l'Organització en minimitzar el temps de resposta al ciutadà, passant de 29 dies de temps mitjà de resposta el 2018 a 17,5 dies el 2019.

S'ha actualitzat el Portal de Transparència amb la informació facilitada a la Direcció del Bon Govern i s'ha confeccionat una guia d'accés a la informació pública. Està previst fer-la pública al primer trimestre de 2020.

Amb el suport de l'Àrea Tecnològica, s'ha iniciat l'automatització de les sol·licituds d'accés a la informació pública. També es realitzen activitats de coordinació entre la Direcció de Bon Govern, com a enllaç de TMB, amb l'Agència de Transparència.

▪ **Compliment normatiu (Compliance)**

Per part de la Direcció, es defineix com a Projecte estratègic de TMB per a 2019 la implementació d'un sistema de *Compliance* per a les Societats de TMB (Programa de compliment normatiu i prevenció de delictes) liderat per la Direcció de Bon Govern. Per a això s'ha confeccionat un full de ruta amb el cronograma i les accions a desenvolupar entre febrer i desembre de 2019. Això ha requerit la participació i col·laboració de més de 80 persones representants dels diferents àmbits de TMB i l'impuls i implicació de la estructura directiva.

S'han realitzat un total de 48 reunions específiques en funció de la matèria a tractar, identificant a través de les mateixes i de les dades facilitades la informació per confeccionar la matriu de riscos de TMB i disposar d'un inventari de propostes de millora per a la seva implementació. Les accions pendents d'implementar recollides en el projecte es traslladen a l'any 2020 pendents de l'aprovació dels corresponents òrgans de govern de TMB (Codi ètic, etc).

Com a objectiu comú de la Direcció de Bon Govern i l'Assessoria Jurídica, s'ha elaborat un inventari de la regulació, tant interna com externa, aplicable a tots els àmbits de les societats de TMB. S'hi ha recollit un total de 156 regulacions d'afectació a TMB de diferents branques del dret (administratiu, mercantil, laboral i civil).

En línia amb la promoció i impuls de les bones pràctiques, s'han emès informes amb recomanacions sobre aspectes específics per reforçar el compliment de la regulació en vigor, tant interna com externa.

7.6.2. Auditoria interna

El departament d'Auditoria Interna té com a responsabilitat fonamental la d'assessorar l'Alta Direcció, supervisar i avaluar el compliment de les polítiques de Control Intern i, per tant, dels riscos derivats de l'operativa, reduint a nivells raonables el possible impacte d'aquests riscos en la consecució dels objectius de TMB.

Control Intern s'entén com el conjunt de mètodes, polítiques i procediments, dissenyats a fi de proporcionar un grau de seguretat raonable quant a la consecució d'objectius dins de:

- eficàcia i eficiència de les operacions.
- fiabilitat de la informació financera i operativa.
- compliment de les lleis, regulacions i normes aplicables.

El procés de Control Intern ha d'assegurar que els objectius i polítiques siguin implementats i comunicats a tota l'Organització, i que es compleixin i es proposin mesures correctores pels possibles incompliments. Control Intern és responsabilitat de tota l'Empresa, sent Auditoria Interna l'encarregada de fer el seu seguiment, supervisant, controlant, examinant i provant el seu funcionament.

Les funcions bàsiques en el desenvolupament de l'Auditoria Interna de TMB són:

- Elaboració i execució del Pla anual d'Auditoria Interna de TMB.
- Establiment de mecanismes per identificar, mesurar i efectuar un seguiment dels riscos derivats de les operacions, que poden afectar al compliment dels objectius de TMB.
- Supervisió dels sistemes de Control Intern.

Per al compliment d'aquestes funcions bàsiques, el Departament d'Auditoria Interna, pot realitzar, entre d'altres, les següents tasques:

- Revisió de les polítiques, procediments i normes establertes aplicables a les operacions realitzades a cada Unitat de Negoci, tot i detectant possibles errors o aspectes a millorar.
- Suggeriments de les mesures de Control Intern necessàries per garantir el compliment de la normativa.
- Revisió de la fiabilitat de la informació.
- Fer propostes de millores.
- Assegurar que l'operativa diària està d'acord amb les polítiques, plans, procediments, lleis i reglamentacions i qualsevol aspecte de Control Intern, així com vetllar per al seu compliment.
- Revisar el compliment dels objectius inclosos en el Pla Estratègic de l'Empresa.
- Suport a les Àrees en el disseny de procediments.
- Suport als membres de l'Organització, proporcionant anàlisi, recomanacions, consells i informació.



El 2018 va entrar en vigor la Llei 9/2017, de Contractes del Sector Públic. Concretament, dins del seu Llibre I, la Llei estableix, entre d'altres, que:

Artículo 64. Lucha contra la corrupción y prevención de los conflictos de intereses.

1. Los órganos de contratación deberán tomar las medidas adecuadas para luchar contra el fraude, el favoritismo y la corrupción, y prevenir, detectar y solucionar de modo efectivo los conflictos de intereses que puedan surgir en los procedimientos de licitación con el fin de evitar cualquier distorsión de la competencia y garantizar la transparencia en el procedimiento y la igualdad de trato a todos los candidatos y licitadores.

Fins l'entrada en vigor d'aquesta llei, TMB ha complert amb la legislació relativa a la contractació, seguint els principis de transparència, concurrència i publicitat.

Amb l'aplicació de la nova llei, TMB ha continuat en la línia de reforçar aquests principis i a més s'han dut a terme les adequacions següents en els seus procediments de contractació:

- Adaptació dels òrgans interns de contractació a les funcions i responsabilitats que marca la Llei.
- Continuant amb la transparència en la contractació, integrant els Perfils de Contractant de les empreses a la Plataforma de Serveis de Contractació Pública de la Generalitat de Catalunya.
- Creació de la figura d'Intervenció Prèvia en les contractacions, tot garantint l'existència i suficiència de pressupost en totes les licitacions.
- Estricta delimitació de funcions entre els integrants dels òrgans de contractació (Òrgan de Preparació, Mesa de Contractació, Òrgan de Contractació), eliminant totes les duplicitats.

Aquest procés va comptar amb l'assessorament legal especialitzat adient, a càrrec del despatx Garrigues i Asociados.

Addicionalment, durant el 2019 TMB ha continuat exercint els controls anticorrupció i frau que ja té establerts dins del seu sistema de Control Intern, monitoritzat i supervisat per Auditoria Interna, com són:

- Control individualitzat de les liquidacions de venda de tots els conductors d'autobús.
- Control individualitzat de tots els bitllets de venda bescanviats a la Xarxa de Metro pels empleats de TMB.

Pel que fa a les **mesures antifrau**, les més importants són les relacionades amb la venda, destinades a disminuir i, si és possible, eliminar el risc d'apropiació de l'efectiu generat en la venda de títols. En **Metro** hi ha dues possibles fonts d'apropiació, la venda manual i els bescanvis.

- Venda manual: Directament, des que es va posar en marxa el Nou Model Operatiu (NMO), es va suprimir. Totes les vendes s'efectuen via màquina de venda automàtica. L'efectiu només és manejat per les empreses de seguretat encarregades de la recollida, de manera que el personal de Metro no pot accedir-hi.
- Bescanvis: Hi ha un control exhaustiu, realitzat per personal d'Operacions de Metro, que revisa el comprovant físic del títol bescanviat amb la liquidació que existeix en el sistema.

En **Bus**, les possibilitats de frau són molt inferiors, atès que els volums venuts per cada conductor i dia rarament arriben als 20 €. En tot cas, cada conductor té un "compte corrent" que el departament de Bitlletatge controla, quadrant:

- Les seves vendes segons el sistema.
- El resguard físic de la venda.
- La liquidació (ingrés en compte bancari o màquina autoliquidadora), per a la qual tenen 7 dies des de la data del servei.

Quant al Blanqueig de capitals, no hi ha cap mesura especial, ja que mai s'ha considerat que hi hagi un risc material significatiu al respecte.

▪ **Compliment socioeconòmic: Multes i sancions no monetàries significatives per incompliment de lleis o normatives en matèria social o econòmica:**

a) FMB, SA:

- Sanció de la Generalitat de Catalunya, inspecció de treball, per import de 14.298,0 euros.
- Multes del Servei Català de Trànsit per import de 200,0 euros.
- Multa de trànsit de l'Ajuntament de L'Hospitalet per valor de 60,0 euros.

b) TB, SA:

- Sanció de la Generalitat de Catalunya, inspecció de treball, per import de 6.513,60 euros.
- Multes de trànsit de l'Ajuntament de Barcelona per import de 260,0 euros.
- Multes de trànsit del Servei Català de trànsit per import de 729,52 euros.

• **Política Pública:**

- No hi ha hagut contribucions a partits i/o representants polítics (ni financeres ni en espècie).
- Import del Pagament a Consellers de TB, SA l'any 2019: 31.189,04 euros.
- Import del Pagament a Consellers de FMB, SA l'any 2019: 30.654,15 euros.

• **Aportacions a Fundacions i entitats sense ànim de lucre:**

- Les úniques aportacions a aquests tipus d'entitats que ha realitzat TB durant el 2019 han estat 103.000 euros a la Fundació TMB i la societat de FMB també 103.000 euros a la Fundació TMB i 7.000 euros a la Fundació Fundesplai.



7.7. Societat

7.7.1. Compromisos de l'empresa amb el desenvolupament sostenible

Com es pot veure a continuació, gairebé el 97,4% del valor de les adquisicions realitzades l'any 2019 per les societats del Grup de TMB corresponen a empreses espanyoles. Dintre d'aquestes, el 66,4% s'han realitzat a la demarcació de Barcelona, un 2,5% a la resta de Catalunya i un 28,4% a la Resta de l'Estat. Respecte l'any anterior ha crescut el pes de les adquisicions de béns i serveis a la Resta de Catalunya, a la Resta d'Espanya i a l'estranger.

Total Grup TMB. Any 2019	Any 2019	Any 2018
Espanya	97,39%	98,98%
Província de Barcelona	66,43%	82,24%
Resta Comunitat de Catalunya	2,53%	1,19%
Resta d'Espanya	28,43%	15,54%
Fora d'Espanya	2,61%	1,02%

▪ Responsabilitat Social

Amb la finalitat d'orientar les polítiques de responsabilitat social cap a l'enfoc de sostenibilitat global que marca l'agenda 2030 de L'ONU, s'han plantejat les bases per abordar un estudi que analitzi la contribució de TMB a la consecució dels objectius de desenvolupament sostenible (ODS), que permeti identificar les actuacions amb les quals ja s'està impactant i aquelles que s'han d'implementar per assolir resultats més alineats amb el desenvolupament sostenible de la societat.

Aquest treball ha comportat analitzar els 17 ODS i les 169 metes en què es vertebren, tot abordant una reflexió interna entorn a la millor fórmula de posar en valor la contribució real i potencial de TMB, tant a efectes de difusió interna i externa, com en termes de reputació.

- **Tria la teva causa i Mou-te.** Per novè any consecutiu, la plantilla de la companyia ha escollit la causa que ha motivat la principal iniciativa solidària de TMB per aquest any. Així, amb un 37% dels vots es va triar "**Les afectacions de salut derivades de l'exposició a l'amiant**". D'acord amb aquesta línia, s'han dut a terme tres iniciatives amb finalitat pedagògica i de sensibilització: dues conferències a càrrec d'experts en la matèria (una a la seu del Parc Científic de Barcelona i una altra a l'Hospital General de la Vall d'Hebron), una exposició de producció pròpia a l'espai Mercè Sala i la difusió de la campanya organitzada per *Aromics* per al finançament de la recerca d'un fàrmac contra el mesotelioma maligne.
- **Serveis solidaris de bus.** S'han realitzat 43 serveis solidaris, amb la participació de 16 conductors voluntaris que han invertit un total de 176 hores i han beneficiat 891 persones amb necessitats específiques de mobilitat, les quals han pogut experimentar el desplaçament a bord d'un autobús de TMB, familiaritzant-se amb el vehicle i els dispositius d'accessibilitat i de seguretat que incorpora.
- **Tallers per al foment de l'autonomia personal al metro.** S'han dut a terme 8 tallers, amb la participació de 10 guies voluntaris diferents que han invertit un total de 32 hores i han beneficiat 64 persones amb discapacitat, les quals han pogut apropar-se a les instal·lacions de metro i conèixer amb detall les mesures d'accessibilitat i seguretat que s'hi poden trobar.

- **Col·laboracions en difusió amb entitats socials.** S'han acordat 66 col·laboracions per donar a conèixer iniciatives, esdeveniments i campanyes d'entitats del 3r sector social, mitjançant canals de comunicació propis de TMB.

- **TMB Educa**

TMB Educa és el projecte educatiu de TMB, a través del qual vol incidir en el coneixement de la realitat actual de l'empresa i la mobilitat, tenint en compte aspectes claus com són la sostenibilitat del sistema de transport, l'ús de les energies renovables, l'accessibilitat, la incorporació dels avenços de les noves tecnologies en la gestió i millora dels transports i la promoció del civisme.

Es treballa el vincle indissoluble entre mobilitat i civisme amb els següents objectius:

- Promoure un canvi cultural, incidint en els hàbits i les actituds de la mobilitat de la ciutadania.
- Promoure una mobilitat sostenible i segura que comporti un canvi d'ús de l'espai urbà.
- Educar amb la finalitat de millorar la forma de moure's d'acord amb els criteris i els principis sostenibles i segurs.
- Fomentar les actituds cíviqes en la mobilitat de la ciutadania: respecte per les instal·lacions i serveis i millora de la convivència amb la resta d'usuaris.

El projecte TMB Educa treballa en 4 línies d'actuació:

1. *Activitats escolars*

TMB Educa ofereix 16 activitats als centres educatius de Barcelona i la seva àrea metropolitana que estan adaptats als diferents nivells educatius: Educació especial, Infantil, Primària, ESO, Batxillerat i Universitats. Durant l'any s'han realitzat **344 visites** escolars amb una participació de **8.895 alumnes** que es reparteixen entre les diferents activitats ofertes i els diferents nivells educatius.

2. *Activitats educatives de suport a accions de divulgació*

Al llarg de l'any s'ha participat en diverses activitats educatives:

- En la jornada d'Educació per a la Mobilitat Segura (Guàrdia Urbana).
- Al X Ral·li Internacional d'autobusos clàssics.
- En la presentació de les activitats educatives al PAE (Programa d'activitats educatives) de l'Institut Municipal d'Educació de Barcelona (IMEB).
- En la Festa Major de Sant Adrià del Besòs i al barri d'Horta.
- En la celebració del Dia sense cotxes a l'Hospitalet de Llobregat.
- En les jornades de portes obertes per als fills dels empleats i en els concursos fotogràfics infantils dels CON de Zona Franca i Ponent.

3. *Activitats educatives per a grups d'interès social*

S'han realitzat 23 actuacions amb col·lectius d'especial interès, amb la participació de 530 persones. Les activitats més destacades han estat:

- Un metro de tots (Activitat per sensibilitzar les bones pràctiques per evitar el frau).
- TMB es mou per l'educació (Taller de diversificació curricular inclòs en el programa Enginy del Consorci d'educació de Barcelona).
- I tu com et moues? (Taller per fomentar el civisme en escoles).
- TMB a prop teu (Foment de l'ús del web i l'App de TMB).
- TMB va a l'escola (Activitat per apropar TMB a l'educació infantil).



- Ens mou la Gent Gran (Taller per fomentar la seguretat de la gent gran en els desplaçaments amb bus i metro).
 - TMB obert per vacances (Activitats dirigides a entitats ONG en els mesos de juliol i agost).
4. Activitats de suport a la recerca educativa

Les activitats més destacades han estat:

- Participació en la XX Exporecerca Jove al Campus La Salle - Universitat Ramon Llull (MAGMA), mostra internacional de treballs de recerca, atorgant el premi TMB Educa a treballs relacionats a l'àmbit de la mobilitat.
- Membre del tribunal de selecció dels premis de Recerca de Barcelona (Consorci d'Educació de Barcelona - IMEB).
- Col·laboració amb treballs de recerca escolar i universitària.

Finalment destacar la celebració de la XII Jornada Formativa de monitors del projecte educatiu TMB Educa impartida per tècnics de la Fundació Pere Tarrés, enguany amb el tema "Dinàmiques metropolitanas".

TMB Educa ha mantingut el **Segell de Qualitat Educativa del Consell de Coordinació Pedagògica**. Aquest reconeixement ha estat atorgat per l'Institut de Ciències de l'Educació (ICE) de la Universitat de Barcelona i per l'Institut Municipal d'Educació de Barcelona (IMEB).

7.7.2. Subcontractació i Proveïdors

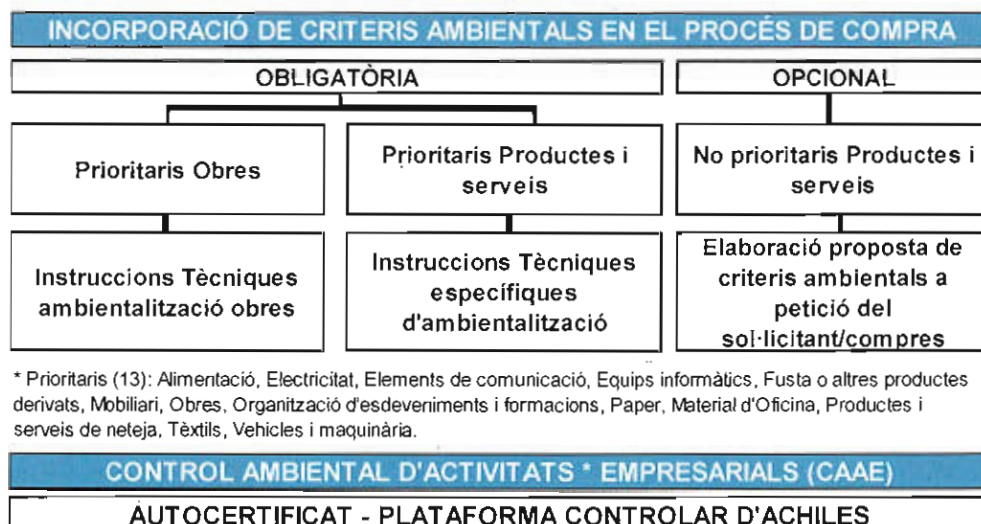
La compra i l'ús de productes i serveis genera impactes ambientals i socials sobre l'entorn. TMB, coneixedora de l'impacte positiu que pot tenir sobre el medi ambient i la societat, **aposta per la compra ambientalment i socialment responsable (CASR)** i es proposa integrar criteris ambientals i socials en la seva adquisició de productes i serveis amb la finalitat d'obtenir beneficis per al medi ambient i el conjunt de la societat.

L'any 2008 es van establir les **línies estratègiques en matèria de Sostenibilitat** a través d'un Procés de Participació Transversal (*Visioning*) i l'any següent, **el 2009, es va aprovar la política de Compra Ambientalment i Socialment Responsable**.

L'any 2016 es va aprovar en el Consell Executiu **el Procediment P716** que estableix com fer la inclusió de criteris ambientals en la compra de productes i serveis, el Control ambiental d'activitats empresarials (CAAE) i l'Avaluació de proveïdors. Es van aprovar també les instruccions tècniques d'obligat compliment per a béns, obres i serveis que estiguin compresos en els grups considerats prioritaris.

Durant els anys 2016-2017 es va treballar en la **implantació del Procediment P716 impulsant la inclusió de criteris ambientals als Plecs de Condicions**.

Com s'ha comentat abans, **l'any 2018 va entrar en vigor la Nova llei contractació (Llei 9/2017)** i es va iniciar un procés de revisió global del procediment P716. Fruit d'aquest procés, TMB es proposa ambientalitzar la compra de productes i serveis d'acord amb l'esquema següent:



L'obligatorietat d'inclusió de criteris ambientals s'aplicarà a les compres de béns, obres i serveis que estiguin compresos en els grups de productes/serveis considerats prioritaris: Obres, Alimentació, Electricitat, Elements de comunicació, Equips informàtics, Fusta o altres productes derivats, Mobiliari, Organització d'esdeveniments i formacions, Paper, Material d'oficina, Productes i serveis de neteja, Tèxtils i Vehicles i maquinària.

L'ambientalització de la compra dels **grups prioritaris** es garanteix a través de l'aplicació de les Instruccions Tècniques per a la introducció de criteris de sostenibilitat en contractació a TMB.

Els grups prioritaris s'aniran ampliant a mesura que el Departament de Medi Ambient vagi incorporant nous grups susceptibles de ser ambientalitzats segons les polítiques de compra verda establerts a nivell europeu, estatal, autonòmic o local. Les noves Instruccions Tècniques d'obligat compliment proposades se sotmetran a aprovació per part de l'òrgan de contractació.

Per a la compra de béns i serveis catalogats que no compleixen els criteris d'obligatorietat, el sol·licitant té l'opció d'ambientalitzar la compra, demanant l'assessorament necessari al Departament de Medi Ambient.

- *Metodologia a seguir:*
 - Identificació del tipus i subtipus de contracte

En el moment de fer la petició al departament de Compres, el sol·licitant identificarà els tipus i subtipus de servei/material o obra. En funció del tipus, subtipus i l'import, al promotor del contracte se li obrirà un *pop up* indicant-li la instrucció que li és d'aplicació i que pot contactar amb el Departament de Medi Ambient perquè li ofereixi el seu suport tècnic.

- Ambientalització de contractes menors

Per a tots els tipus i subtipus de contractes menors identificats com a **prioritaris**, els proveïdors rebran directament la instrucció i/o fitxa tècnica de producte (en l'oferta o la comanda).

- Ambientalització de licitacions

L'ambientalització de les licitacions d'obres, serveis i subministrament es realitzarà a través de:



- La incorporació dels criteris ambientals estàndards per tipus de licitació (obres, subministraments o serveis) i subtipus (prioritzant els grups prioritaris) als Quadres de Característiques (QC).
- La incorporació dels criteris ambientals específics per a cada expedient: Deixant de banda els criteris susceptibles de ser estandarditzats, caldrà fer una revisió individualitzada dels expedients per definir criteris ambientals específics a incorporar. Es prioritzaran els expedients de més impacte (per import). El Departament de Medi Ambient té un tècnic especialista en la matèria que assessorarà tècnicament els promotors dels contractes en la seva incorporació.

Durant els anys 2018-2019 destacar que s'ha treballat en l'ambientalització dels plecs de condicions tècniques i particulars per a: Subministrament de trens i autobusos, Servei de lloguer de draps, Manteniment integral d'escaleres i ascensors, Plataforma pel control ambiental d'activitats empresarials, Marquesina solar de Can Boixeres, Contractes de neteja de Bus i Metro i Contracte de manteniment d'EDARs (estacions depuradores d'aigües residuals).

Actualment tots els Plecs de Condicions particulars de TMB incorporen un apartat específic d'obligacions generals en matèria ambiental i social que especifica l'obligació de ser coneixedor i comprometre's a complir amb:

- la normativa ambiental vigent.
- la política ambiental de TMB i procediments d'aplicació.
- les disposicions vigents en matèria de relacions laborals, seguretat social i prevenció de riscos laborals. Així, en els plecs generals, dins de les condicions especials d'execució addicionals es fa referència al següent requisit de caràcter social: *Manteniment de les condicions laborals de les persones que executen el Contracte durant tot el període contractual. L'empresa contractista ha de mantenir, durant la vigència del Contracte, les condicions laborals i socials de les persones treballadores ocupades en l'execució del Contracte, fixades en el moment de presentar l'oferta, segons el conveni que sigui d'aplicació.*

Una novetat ha estat que les empreses FMB,SA i TB, SA s'han adherit a **Electronics Watch** al desembre de 2019. Es tracta d'una ONG que ha constituït una organització de monitoratge independent, unint compradors del sector públic i organitzacions de la societat civil de les regions productores d'electrònica amb persones expertes en drets humans i cadenes de subministrament globals. TMB es compromet amb el codi amb la finalitat de sumar transparència a la cadena de subministrament de material electrònic arreu del món. Alhora, aquesta col·laboració permetrà compartir compromís, responsabilitat, experiència i coneixement amb la resta de companyies del sector públic respecte la compra pública social.

7.7.3. Consumidors

▪ **Perfil del client de Bus segons variables sociodemogràfiques:**

A continuació es mostra el perfil del client de Metro, obtingut de l'estudi de Percepció del Client (EPC) de l'any 2018 (últim estudi realitzat):

- Per gènere predominen les dones amb un 69% front un 31% els homes.
- Per edat predominen els menors de 25 anys i els que van de 36 a 45 anys amb un 18% cadascun, sent 45 anys l'edat mitjana del client.

- Per lloc de naixement són majoritaris els nascuts a Catalunya (64%) i els estrangers (19%) superen lleugerament els nascuts a la Resta de l'Estat (17%).
- Per lloc de residència, el 86% resideixen a la ciutat de Barcelona i el 10% a la resta de l'àrea metropolitana.
- Per nivell d'estudis són majoritaris els que tenen títol universitari (41%) i els que tenen estudis secundaris amb un 39%.
- Pel que fa a la situació laboral són majoritaris amb un 61% els Ocupats, seguits del col·lectiu de Jubilats amb un 20%.

Pel que fa a les **Variables de mobilitat**, els resultats dels entrevistats de Bus van ser els següents:

- Motiu del desplaçament:**
 - Tornada a casa: 40% dels desplaçaments
 - Mobilitat no obligada: 26% dels desplaçaments
 - Mobilitat obligada: 34% dels desplaçaments.
- Alternativa en transport privat per al desplaçament:**
 - Sí: 42% dels usuaris
 - No: 58% dels usuaris
- Motius per no utilitzar el transport privat:**
 - Més còmode: 32% dels usuaris
 - Dificil aparcament: 36% dels usuaris
 - Rapidesa: 17% d'usuaris
 - Més car: 15% dels usuaris
 - Altres: 0% dels usuaris.

Per tant, el 74% dels desplaçaments amb autobús són motivats per la tornada a casa i mobilitat obligada (anar al treball, a estudiar, etc) mentre que el 26% es deuen a motius no obligats.

El 58% dels usuaris afirmen no tenir alternativa amb el transport privat i els principals motius per decantar-se per l'ús del bus són: la dificultat de trobar aparcament si es va amb transport privat i la comoditat de l'autobús.

▪ **Perfil del client de Metro segons variables sociodemogràfiques:**

A continuació es mostra el perfil del client de Metro, obtingut de l'Estudi de Percepció del Client (EPC) de l'any 2018 (últim estudi realitzat):

- Per gènere predominen les dones amb un 62% front un 38% els homes.
- Per edat predominen els menors de 36 anys, sent l'edat mitjana del client de 39 anys.
- Per lloc de naixement són majoritaris els nascuts a Catalunya (65%) i els nascuts a l'estranger (22%) superen els nascuts a la resta de l'Estat (13%).
- Per lloc de residència, el 73% viuen a la ciutat de Barcelona i el 21% a la resta de l'àrea metropolitana.
- Per nivell d'estudis són majoritaris els que tenen títol universitari i estudis de secundària amb un 41% tots dos grups respectivament.
- Pel que fa a la situació laboral són majoritaris amb un 70% els Ocupats, mentre que els estudiants representen el 16% del usuaris de Metro.

Pel que fa a les **Variables de mobilitat**, els resultats dels entrevistats de Metro van ser els següents:



1. Motiu del desplaçament:

- Tornada a casa: 32% dels desplaçaments
- Mobilitat no obligada: 24% dels desplaçaments
- Mobilitat obligada: 44% dels desplaçaments.

2. Alternativa en transport privat per al desplaçament:

- Sí: 46% dels usuaris
- No: 54% dels usuaris

3. Motius per no utilitzar el transport privat:

- Rapidesa: 28% d'usuaris
- Més còmode: 27% dels usuaris
- Díficil aparcament: 26% dels usuaris
- Més car: 13% dels usuaris
- Altres: 6% dels usuaris.

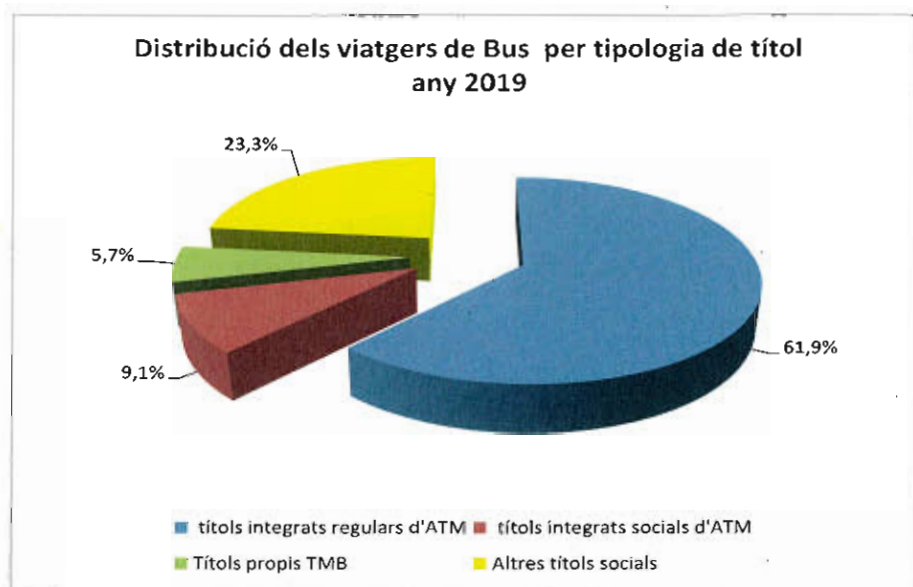
Per tant, el 76% dels desplaçaments amb Metro són motivats per la tornada a casa i mobilitat obligada (anar al treball, a estudiar, etc) mentre que el 24% es deuen a motius no obligats.

El 54% dels usuaris afirmen no tenir alternativa amb el transport privat i els principals motius per decantar-se per l'ús del metro són: rapidesa, comoditat i dificultat de trobar aparcament si es va amb transport privat.

▪ **Distribució dels títols de viatge de Bus:**

Els 215,4 milions de viatgers transportats l'any 2019 s'han repartit de la forma següent: el 61,9% han utilitzat títols regulars del sistema tarifari integrat (STI) de l'ATM, mentre que els títols socials del STI de l'ATM han representat el 9,1% (0,6 punts més que el 2018). La resta de títols socials (bàsicament la targeta T-4, la targeta rosa i altres títols socials) han representat el 23,3% i, finalment, els títols propis de TMB (bitllet senzill, Hola BCN, Bus Turístic i altres) han representat el 5,7% dels viatges amb autobús de TMB. Es pot afirmar que un 32,4% dels viatges s'han fet amb títols de naturalesa social.

- Dintre dels títols integrats regulars de l'ATM, el més utilitzat amb diferència ha estat la Targeta T-10 que ha representat el 37,0% del total de viatges, seguida de la T-Mes amb l'11,9% de les validacions, la Targeta T-50/30 amb el 5,9% i la T-Jove amb el 5,1% dels viatges.
- Pel que fa als títols integrats socials de l'ATM els més utilitzat ha estat la targeta T-16 amb el 6,3% de les validacions.
- Quant als títols propis de TMB, el més utilitzat ha estat el bitllet senzill amb un 2,2% del total de validacions seguit dels viatgers que han utilitzat els títols propis del Bus Turístic (2,0%).
- Pel que fa a la resta de títols socials, destaquen la targeta rosa amb un 12,1% de les validacions i la targeta T-4 amb un 10,3%.



Respecte l'any 2018 ha augmentat la utilització de títols integrats socials de l'ATM i ha baixat el pes dels Títols Propis i dels Altres Títols socials.

	Any 2019	Any 2018
títols integrats regulars d'ATM	61,9%	61,8%
títols integrats socials d'ATM	9,1%	8,5%
Títols propis TMB	5,7%	6,0%
Altres títols socials	23,3%	23,8%
TOTAL	100,0%	100,0%

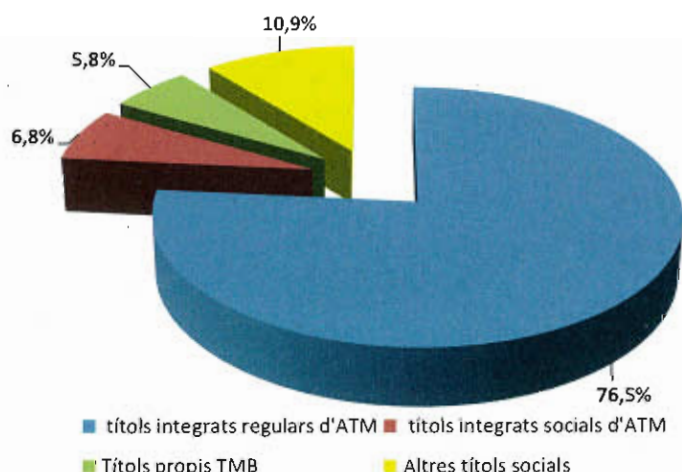


▪ Distribució dels títols de viatge de Metro:

Els 411,95 milions de viatgers transportats l'any 2019 s'han repartit de la forma següent: més de tres quarts parts (el 76,5%) van utilitzar títols regulars del sistema tarifari integrat (STI) de l'ATM, mentre que els títols socials del STI de l'ATM han representat el 6,8%. La resta de títols socials (bàsicament la targeta T-4, la targeta rosa i altres títols socials) han representat el 10,9% i, finalment, els títols propis de TMB (bitllet senzill i Hola BCN i altres) han representat el 5,8% dels viatges amb metro.

- Dintre dels títols integrats regulars de l'ATM, el més utilitzat amb diferència és la Targeta T-10 que ha representat el 44,9% del total de viatges, seguida de la T-Mes amb el 14,5% de les validacions, la Targeta T-50/30 amb el 7,4% i la T-Jove amb el 7,2%.
- Pel que fa als títols integrats socials de l'ATM els més utilitzat ha estat la targeta T-16 amb el 3,6% de les validacions.
- Quant als títols propis de TMB, el més utilitzat ha estat el bitllet senzill amb un 2,3% del total de validacions.
- Pel que fa a la resta de títols socials, destaquen la targeta rosa i la targeta T-4 amb un 5,0% cadascuna.

Distribució dels viatgers de Metro per tipologia de títol de transport any 2019



Respecte l'any 2018 ha augmentat la utilització de títols integrats socials de l'ATM i dels Títols Propis de TMB i ha baixat especialment el pes dels Altres Títols socials.

	Any 2019	Any 2018
	%	%
títols integrats regulars d'ATM	76,5%	76,6%
títols integrats socials d'ATM	6,8%	6,5%
Títols propis TMB	5,8%	5,6%
Altres títols socials	10,9%	11,4%
TOTAL	100,0%	100,0%

- Valoració del servei per part dels clients:*

Dintre dels estudis periòdics que realitza TMB per conèixer la satisfacció dels usuaris del servei hi ha l'Estudi anual de Percepció del Client (EPC) en el qual s'obté la Valoració del servei per part dels clients i l'Índex de Satisfacció del Client (ISC). A través d'un nombre elevat d'entrevistes, els usuaris donen una nota de satisfacció a diferents aspectes del servei per obtenir la nota mitjana que va de 0 a 10 punts.

Aquest darrer exercici, per causes externes, no s'ha pogut realitzar l'estudi anual d'EPC 2019. Per això, l'última dada disponible de la nota mitjana atorgada al **servei de Bus** és la de 2018, que va ser de 7,88 punts sobre 10. **Els àmbits més valorats** pels clients són: la fiabilitat (8,34), l'accessibilitat (8,20) i l'atenció al client (8,14). **Els atributs més valorats** són: la "Validació (funcionament de les validadores)", "la bona accessibilitat del bus" i "l'atenció al client". En canvi, el pitjor valorat són "les aglomeracions".

També en el cas de Metro, l'última dada disponible de la nota mitjana atorgada al **servei de Metro** és la de 2018 que va ser de 7,73 punts sobre 10. **Els àmbits més valorats** pels clients són: l'oferta (7,89), l'accessibilitat (7,68) i l'atenció al client (7,59). **L'atribut més valorat** és "La rapidesa" (8,02) mentre que el pitjor valorat ha estat les "Aglomeracions" (6,22).

Per altra banda, l'Enquesta de Serveis Municipals que elabora l'Ajuntament de Barcelona cada any, va puntuar l'any 2019 amb un **7,4 el servei del Metro** i amb un **7,2 el del Bus**. A més, més de la meitat dels enquestats (56,6%) van opinar que el servei de Bus havia millorat i un 18,5 que es mantenia igual. En el cas del Metro, aquesta afirmació apareixia en el 38,32% de les respostes i un 39,6% van manifestar que percebien el mateix nivell que l'any anterior.

▪ **Queixes, reclamacions i suggeriments (QRS):**

Les QRS són oportunitats de millora que s'han d'aprofitar per créixer com a operadors de mobilitat i posicionar TMB com a primera opció de viatge per als ciutadans.

- **Definició de Queixa:** Qualsevol disconformitat o insatisfacció del client respecte a la qualitat percebuda del servei ofert que, **en principi, no requereix cap actuació correctiva per part de TMB**, ja sigui perquè queda fora de l'àmbit d'actuació de l'empresa o bé perquè el nivell de servei ofert està d'acord amb els compromisos vigents. Per exemple, la sol·licitud de millor freqüència de pas d'una línia (de metro o bus) quan aquesta presta i compleix el servei programat.
- **Definició de Reclamació:** Qualsevol disconformitat o insatisfacció del client originada per l'incompliment en la prestació del servei (per causes pròpies de l'empresa o alienes) i que, per tant, **requereix una actuació correctiva per part de TMB**. Per exemple: una línia (de metro o bus) no compleix la freqüència de pas programada per a una franja horària concreta.
- **Definició de Suggeriment:** Qualsevol comunicació del client amb el propòsit **d'expressar una proposta de millora o de canvi** respecte del servei que s'està oferint. Per exemple: proposar un canvi en el recorregut d'una línia de bus.

Detall de les QRS:	Any 2019	Any 2018	Dif.	%
Queixes	5.754	6.462	-708	-11,0%
Reclamacions	11.343	10.943	400	3,7%
Suggeriment i externs	358	514	-156	-30,4%
Total QRS	17.455	17.919	-464	-2,6%

L'any 2019 s'han registrat al conjunt de TMB 17.455 QRS de les quals el 65,0% van ser Reclamacions i el 33,0% va ser Queixes. Respecte l'any anterior, el total de QRS ha disminuït en 464 QRS (un -2,6%%). Les Reclamacions han crescut un 3,7% mentre que, per contra, les Queixes i els Suggeriments més Externs han disminuït un -11,0% i un -30,4% respectivament.

Tema	Any 2019 (TMB)	Any Anterior	Dif.
Resultat total	17.455	17.919	-464
INSTAL·LACIONS	2.753	2.550	203
SERVEIS DE TRANSPORT	4.394	5.716	-1.322
INFORMACIÓ I ATENCIÓ AL CLIENT	562	721	-159
PERSOANAL	4.796	4.806	-10
VALIDACIÓ I VENDA AUTOMÀTICA	1.934	1.462	472
USUARIS	652	620	32
DIVERSOS	2.364	2.044	320

El major nombre de QRS han estat les relacionades amb el Personal i els Serveis de transport. En valors absoluts, el major creixement de QRS s'ha donat en les de Validació i venda de títols de transport i en els diversos (bàsicament sol·licituds que ja disposen d'un canal propi per fer-les com objectes perduts, sol·licituds de bescanvi i al·legacions d'expedient de frau o conducta incívica). En canvi destaca la disminució de les QRS per Serveis de transport (-1.322 QRS).

▪ **Actuacions de Seguretat**

Per **FMB,SA** la seguretat constitueix un dels pilars bàsics sobre els quals descansa la fiabilitat i la confiança que la societat actual exigeix a un servei públic de mobilitat i que la Llei Ferroviària 4/2006 reconeix en el seu article 31.1 com "d'interès general i essencial per a la ciutadania". Les accions planificades han d'anar encaminades a millorar aquesta percepció per part dels clients, gestionant els recursos humans i tècnics disponibles, establint els criteris d'actuació, gestió i implantació de mesures transversals per aconseguir la major col·laboració i coordinació en la prevenció, dissuasió i reacció davant de fets delictius i incívics, millorant la percepció de seguretat i la imatge de l'empresa.

Des del departament de **Protecció Civil de Metro** es treballa per potenciar la prevenció, la detecció i la gestió correcta de les situacions de risc per part dels empleats i dels col·laboradors externs.

Aquest any s'ha potenciat la formació del personal intern, dedicant un total de 407 hores a formar 1.411 empleats (593 empleats l'any 2018). La formació més destacable ha estat la del Pla d'Autoprotecció, a la qual han assistit 1.104 alumnes (563 alumnes l'any 2018).

S'ha seguit treballant amb l'Àrea d'Operacions per actualitzar el **Pla d'Autoprotecció**, que està previst finalitzar i lliurar durant el primer trimestre del 2020 per a la seva aprovació. A més, també s'ha col·laborat amb Operacions en altres temes, com el procediment de gestió d'esdeveniments a la xarxa, en el seguiment de la formació dels empleats d'Operacions en l'ús de desfibril·ladors externs automàtics (DEA) i en la realització de dispositius de protecció civil per a grans esdeveniments. S'ha treballat a fons en la redacció i presentació de la documentació necessària per licitar el subministrament, instal·lació, servei de formació i manteniment dels futurs **desfibril·ladors per a la Xarxa de Metro**. Tal com indica el Decret 30/2015, FMB està obligat a disposar de DEA en aquelles estacions i intercanviadors de més de 2.000 persones. Es va dictaminar per l'autoritat competent que el mínim legalment exigible seria disposar de DEA als 24 intercanviadors que hi ha actualment a la xarxa. L'empresa va apostar per dotar de DEA no només aquests 24 intercanviadors, sinó la totalitat d'estacions de la xarxa, arribant als 158 DEA. Previ a la preparació de la documentació, es va fer un estudi comparatiu complet sobre cardioprotecció de la resta d'explotadors ferroviaris de l'estat (Madrid, Bilbao, València, Sevilla i Màlaga). D'aquesta manera, es va optar per les solucions ja experimentades, més adequades a les necessitats del Metro de Barcelona.

S'ha organitzat un grup de treball per crear un **protocol d'atenció psicològica a usuaris que són testimonis d'incidències** amb probabilitat d'afectació psicològica traumàtica, com és el cas dels atropellaments.

S'ha continuat liderant els dos grups de treball de seguiment de la **protecció contra incendis (PCI)**, el de Línies Convencionals i el de Línies Automàtiques, on s'han treballat amb sistemes de detecció i de protecció activa i passiva, així com totes les proves escaients per a la posada en servei de les noves estacions. En aquest mateix àmbit, també s'han realitzat assessoraments diversos (PCI en remodelacions, noves estacions i Funicular i senyalitzacions d'emergència, entre d'altres) i auditories internes de diversos sistemes (s'ha planificat l'inici de l'auditoria de locals comercials per al 2020).

Finalment, durant l'any 2019 s'han realitzat els **simulacres d'emergència** legalment exigits relacionats amb la detecció, comunicació i coordinació d'incendis a la xarxa de Metro. S'han fet a les estacions de Parc Logístic (L9 Sud) i Catalunya (L1).

Des del **Centre de Seguretat i Protecció Civil (CSPC)** s'han registrat un total de 56.297 incidències en l'àmbit de la seguretat, valor similar al registrat a l'any 2018, tot i haver augmentat el nombre d'estacions de la xarxa.

INCIDÈNCIES	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
SEGURETAT	48.054	43.326	47.118	52.537	45.134	48.688	56.602	56.297

Les tipologies amb més registres han estat els avisos de presència de **carteristes**, que juntament amb els **furts consumats comunicats** per les víctimes, representen un 45,57% del total.

L'increment de la presència de carteristes a l'any 2018 i la seva continuïtat els primers mesos del 2019 va fer necessària l'activació de plans específics destinats directament a atacar aquest problema. A nivell policial, a l'agost es va iniciar una sèrie d'actuacions en l'àmbit dels operadors ferroviaris i principalment a Metro. Així, el 27 d'agost es va realitzar la primera operació del **Dispositiu Draga**, destinat a la prevenció de furts, localització de persones reincidentes, verificacions d'identitats i situacions administratives. Aquesta primera actuació va ser l'inici del dispositiu que s'ha mantingut durant els darrers mesos, tant a estacions de Barcelona com a la resta de municipis on dona servei la xarxa de Metro.

Des del departament de seguretat s'ha col·laborat amb les forces de seguretat amb la senyalització i direccionament de fluxos de passatgers a les estacions on els agents policials han traslladat a les persones per realitzar les comprovacions corresponents.

A finals del 2018 ja es va treballar en el disseny d'un pla d'accions, juntament amb la xarxa d'operacions, per intentar minimitzar l'impacte de la presència de persones amb la intenció de delinquir al metro de Barcelona. El pla no detalla exclusivament accions del departament de seguretat, sinó que intervenen de forma directa i transversal altres unitats i direccions de TMB, ja que contempla com a eixos principals: la prevenció, la dissuasió, la reacció i suport a la víctima. Aquesta coordinació ha permès recuperar a les instal·lacions de metro un nombre important d'objectes amb documentació.

A l'inici de l'estiu es van reforçar els treballs realitzats des de la Unitat de Seguretat i Protecció Civil (USPC) en el suport a la víctima amb la creació d'un lloc específic al Centre de Seguretat i Protecció Civil **d'Operador de Seguretat del Grup de Suport a la Victima**. Aquest operador té atribuïdes tasques de millorar la informació de registre, realitzar les primeres accions per a localització de les víctimes i creuar els diferents registres d'incidències, per tal de fer possible el retorn al més aviat possible dels objectes a les víctimes.

A finals de l'any 2018, des de Metro es va participar en reunions de coordinació amb l'ajuntament, altres operadors ferroviaris i les forces de seguretat (Guàrdia Urbana i Mossos d'Esquadra) i es va participar en dispositius puntuals destinats a minimitzar l'impacte de l'ocupació d'espais per part de **venedors ambulants**. Al mes de febrer del 2019 es va acordar amb l'Ajuntament de Barcelona l'inici d'un dispositiu permanent amb l'objectiu d'impedir la presència estàtica de venedors en les estacions (andanes, escales, passadissos, vestíbuls i accessos) i, en cas que ja es trobin a les instal·lacions, promoure la seva marxa tan aviat com resulti possible, actuant amb congruència, oportunitat i proporcionalitat.

El dispositiu es va iniciar el 18 de febrer de 2019 (de 12 a 21 hores) a les estacions de Renfe i Plaça Catalunya amb la presència policial de Guàrdia Urbana i Mossos d'Esquadra i la

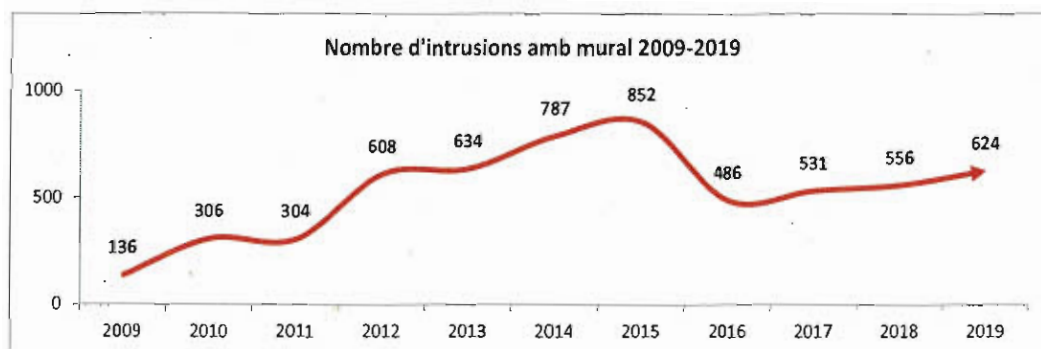


cooperació de la seguretat privada de Metro i Renfe. La realització d'aquest dispositiu va provocar una disminució significativa de venedors als espais on es va realitzar l'acció.

Les diferents necessitats d'ordre públic a nivell policial i altres situacions més preferents d'actuació en l'entorn de Metro va provocar, si bé no una finalització total del dispositiu, sí una reducció significativa durant els últims mesos d'aquest any.

Durant l'any s'han assignat unes 9.000 hores addicionals per participar en aquest dispositiu a més de la participació en d'altres serveis de seguretat habitual al Metro. Actualment, es manté la presència de personal de seguretat privada a l'horari acordat.

Pel que fa al **vandalisme dels grafiters**, es ratifica el canvi de tendència iniciat al 2017. Durant l'any 2019 s'ha produït un nou increment amb un total de 624 accions d'intrusions amb resultats de murals als trens. Comparant amb les dades disponibles al 2009 i 2010, representa un increment important. Des de la Unitat de Seguretat es manté la realització dels diferents serveis d'actuació amb seguretat privada, però és necessari incidir en millorar mesures organitzatives i establir solucions tècniques o tecnològiques que possibilitin treballar conjuntament a l'organització per minimitzar els efectes dels vàndals als trens i obtenir la major disponibilitat de transport per als clients.



L'any 2019 és el primer any d'aplicació total del nou contracte de seguretat. Durant aquest any, com als anys anteriors, s'han augmentat els recursos de seguretat a la xarxa de metro per tal de millorar les ràtios de vigilants de seguretat per estació, reforçant principalment els moments de major afluència de passatge, tant en el torn de matí com en el de tarda. Amb la posada en servei durant l'any 2019 de les noves estacions de la Línia 10 Sud (Provençana i Ciutat de la Justícia), s'han iniciat els serveis de seguretat privada associats pels tres torns (matí, tarda i nit).

S'ha treballat en diversos projectes interns i externs al llarg de l'any on calia realitzar un assessorament des de la visió de la Unitat de Seguretat i Protecció Civil de Metro: control d'accessos a l'edifici de Zona Franca II, intrusió a l'edifici de Sagrera c/Estivill, nou centre mèdic Fort Pienc, Centre d'Informació i Atenció al Client de Sagrada Família i compra de nous trens.

S'ha col·laborat amb altres departaments en els temes següents:

- Amb el departament de Prevenció de Riscos Laborals, pel desenvolupament de tríptics d'informació de seguretat per a visites externes als centres de treball de Metro en l'àmbit d'edificis corporatius i tallers.
- Amb els departaments de projectes d'obra civil i projectes d'estacions dins del Pla de Protecció Específica (PPE) per realitzar un pla de securització general de la xarxa, específic en protecció contra incendis, on s'ha establert un pla d'acció per als pròxims

anys per adequar aquells punts de la xarxa que s'han considerat més vulnerables i crítics per als ocupants i per l'activitat que realitza metro.

- Amb el departament d'obra civil en el projecte d'instal·lació de la porta de seguretat de Via Trajana a la zona del macropou de la Línia 9, amb l'objectiu de dificultar-ne la intrusió.
- Amb l'Àrea de Tecnologia en la implantació del nou model de radio DMR a la xarxa de metro per al personal de seguretat i per al Centre de Seguretat i Protecció Civil.
- Amb l'Àrea de Manteniment i Projectes en l'adequació, harmonització i implantació dels catàlegs i símptomes de SAP per a l'equipament de protecció contra incendis (PCI) de la xarxa convencional. Amb aquesta mesura s'ha millorat el control del sistema de PCI per part d'operadors i mantenidors.

▪ Actuacions d'Intervenció a Metro

L'any 2018 es va posar en marxa una acció extraordinària de lluita contra el frau anomenada internament "intervencions massives" que va consistir en un reforç de les actuacions d'intervenció a la xarxa, destinades a controlar el frau i les conductes incíviques, acompanyades de campanyes de comunicació. Les accions s'organitzen per maximitzar la visibilitat, actuar a tota la xarxa i atacar totes les bosses de frau en el període de temps comprès en una setmana. Les intervencions massives porten associades una campanya de comunicació que té per objectiu donar a conèixer la voluntat de TMB de lluitar contra el frau, donar visibilitat a l'esforç que es realitza en aquest àmbit, conscienciar del problema que representa el frau en el transport públic, crear un estat d'opinió favorable entre els clients i ciutadans, impulsar sinergies amb les administracions i altres operadors i contribuir a millorar la reputació de TMB. Un valor afegit que també proporciona és l'augment de la percepció de seguretat, que és un dels atributs que els nostres clients valoren anualment en l'Estudi de Percepció del Client (EPC). Després dels resultats obtinguts i amb l'experiència adquirida, l'any 2019 s'han realitzat dues noves intervencions massives, una a l'abril i l'altra al juny.

S'ha continuat treballant amb l'Àrea de Tecnologia en el desenvolupament de diverses versions tant de *software* com de *hardware* per als mitjans tècnics que s'utilitzen destinats a la intervenció. La imminent posada en marxa de la T-Mobilitat ha fet que aquest any es treballés en una prova pilot amb els nous terminals proposats, inicialment en el desenvolupament del *software* realitzat internament a TMB i que, en aquests moments, ja està en fase de proves *contactless* per part de l'empresa Indra.

▪ Actuacions de seguretat ferroviària

Al llarg de l'any s'ha treballat en els temes rellevants següents:

- Auditoria sobre les comunicacions que es transmeten des del Centre de Control de Metro, fruit de l'anàlisi dels *safety events* del 2018.
- Elaboració de les condicions *safety* per al plec de compra dels 42 nous trens.
- Documentació *safety* per a diversos sistemes: per a les portes verticals de la L11 (*Vertical Pannel Screen Doors*), per a la posada en servei de 10 trens de la sèrie 5000 i 2 trens de la sèrie 6000 i també sobre els riscos de manteniment de vies.
- Documentació *safety* per a altres temes com: la gestió de tallis de línia a Metro, el procés de posada en servei comercial de nous trams de la Línia 9-10, la posada en servei de nous trens i de trens remodelats, les noves normes marc per a la certificació i homologació de Pilots Homologats de Seguretat i el sistema de certificació per a Operadors del CCM.
- Esquema de certificació a la conducció per a Línies Convencionals.



- Elaboració de les condicions *safety*, documentació, autorització i en alguns casos inspecció dels talls de servei realitzats al llarg de l'any.
- Elaboració de la documentació *safety* i posada en servei de la plataforma de proves del sistema de detecció de descarrilament (SDD) de Can Zam i del sistema de descarrilament dels trens de la sèrie 500 de L11.
- Elaboració de la documentació *safety* i procés de posada en servei de les estacions de Provençana i Ciutat de la Justícia de la Línia 10 Sud.

Pel que fa l'**Índex de Gestió de la Seguretat (IGS)**, indicador de referència que s'utilitza a Metro, s'ha tancat amb el següent resultat :

- **IGS Xarxa de Metro: Desviació positiva del 41,8%** respecte a la mitjana de l'any 2018. Aquesta millora es deu a la millora substancial de l'IGS de Línies Convencionals.
 - **IGS Línies Convencionals: Desviació positiva de el 43,8%** respecte a la mitjana de l'any 2018. Les causes han estat la millora de tres dels indicadors que el conformen: depassaments no autoritzats, depassaments autoritzats i anul·lació d'equip ATP-ATO, a més del lleuger augment de l'indicador trencaments de carril respecte a 2018.
 - **IGS Línies Automàtiques: Augment del 12,5%** respecte a l'any 2018 (**desviació negativa**). Les causes han estat l'empitjorament de tres dels indicadors que el conformen: anul·lació d'equip ATP-ATO, rescat de trens i circulació en degradat.
- **Actuacions de seguretat tecnològica**

En l'àmbit de la **Gestió Global de la Seguretat (SGS)**, s'inclou la gestió de la **Ciberseguretat**, que engloba la Seguretat en Tecnologies Operacionals i la Seguretat en Tecnologies de la Informació i la Comunicació (TIC).

L'entorn tecnològic de TMB s'ha anat fent dia a dia més complex i variat i ha fet necessari que l'empresa es doti d'una Política de Seguretat Tecnològica i de la Informació. Una gestió responsable de la seguretat tecnològica se sustenta, en primer lloc, en una política de seguretat que ha de ser de coneixement públic per a totes les persones i entitats que treballin per a TMB. L'objectiu d'aquesta política és establir les directrius i principis que regiran a TMB respecte a la gestió i protecció de la seva tecnologia i informació i els seus serveis a través d'un sistema de gestió de la seguretat de la tecnologia, que ha de garantir que els riscos que afecten als sistemes tecnològics siguin coneguts, assumits, gestionats i minimitzats per l'organització d'una forma documentada, sistemàtica, estructurada, repetible, eficient i adaptada als canvis que es produeixen en els riscos, l'entorn i les tecnologies.

Aquesta SGS, que es recull a la ISO 27000 i que és d'obligat compliment pel cas d'una infraestructura crítica, engloba una política general, unes normatives amb els seus procediments i instruccions que permetin gestionar de manera eficient la Política de Seguretat establerta.

Al 2019 s'ha treballat i publicat a la intranet la Política i el cos normatiu de Seguretat Tecnològica i de la Informació. El document ha estat aprovat pel Comitè Executiu de TMB i defineix les normes de comportament, de persones i entitats, en matèria tecnològica i dades de l'organització.

▪ **Seguretat del servei de Bus**

Pel que fa a les actuacions del Departament de Seguretat i Protecció Civil de Bus sobre la seguretat en les instal·lacions i en els serveis de bus, l'any 2019 es van concretar en dues accions principals:

a) Seguretat física:

Impacte sobre la xarxa de Bus de les accions il·lícites que es produeixen durant els recorreguts del servei, amb afectació directa sobre els clients i empleats, així com indirectament, a la marca com empresa de TB i la seva percepció d'inseguretat a bord del Bus.

- *Tipus de dades:* durant l'any 2019 s'han començat a treballar amb dades quantitatives, les quals s'han creuat amb les de caràcter qualitatiu que es van començar a obtenir durant l'any 2018, i que durant l'any han permès **realitzar setmanalment mapes de risc**: sobre agressions, furt i altres actes il·lícits penals sobre passatge i els conductors.
- *Obtenció de les dades:*
 - Canal d'avís a SAP, on els conductors informen de la incidència al Centre de Control de Bus (CCB), quedant registrada i tramesa al Centre de Control de Seguretat Bus (CCSB) per a la seva quantificació.
 - Obtenció qualitativa, a partir de la pròpia cadena de comandament, amb origen dels conductors, els quals comuniquen les incidències del bus al CCB.
 - Canal de reclamacions, on els clients de les línies comuniquen les situacions i/o els fets que observen a bord del Bus, independentment si es denuncien davant els diferents cossos policials o no, poden motivar una percepció d'inseguretat sobre el servei i la línia d'afectació.
 - Dades quantitatives facilitades pels Mossos d'Esquadra, la Unitat Regional de Proximitat i Atenció al Ciutadà, des d'on comuniquen les línies i/o zones de la xarxa de Bus on s'han denunciat fets il·lícits.
- *Mesures correctores:*
 - Anàlisi de la situació, així com la definició operativa i amb detall de quan, la ubicació, la línia/es de Bus i les franges horàries, on s'ha tingut coneixement dels fets amb afectació al servei.
 - Establir setmanalment mapes de risc amb detall de línies afectades, per tipologia i característiques de les accions.
 - Proposar i coordinar, des de el Departament i amb els recursos propis de TB, les operatives correctores necessàries, amb la finalitat de neutralitzar els efectes i les seves repercussions sobre la seguretat i la percepció d'inseguretat en el servei entre els clients i els propis treballadors/es de l'empresa. Aquesta coordinació es va fer de manera conjunta entre la seguretat pública (Mossos d'Esquadra, Guàrdia Urbana i les diferents policies locals de les zones d'afectació) i els recursos de seguretat privada del Departament (vigilants de seguretat).
- *Avaluació de les mesures correctores:*

Es va proposar fer-ho a partir del nombre d'incidències registrades des de la seva implementació: El resultat va ser el continu decreixement directe de les incidències respecte anys anteriors i una millora en la percepció de seguretat de la xarxa per part del passatge i dels conductors.

- b) Seguretat Lògica: Durant l'any 2019 no s'ha pogut iniciar el monitoratge en una part de la xarxa de Bus (L65 i L165) que inicialment s'ha havia previst, tot i que, conjuntament amb el Departament de Sistemes d'Operacions Bus, s'ha aconseguit definir els requeriments funcionals i teòrics, així com preparar el plec tècnic d'un sistema d'emergència i de videovigilància embarcada, que permeti visualitzar i gravar l'interior del bus. Aquest sistema es troba en aquests moments en procés de licitació. El nou sistema ajudarà a:



- Disposar de un Sistema de Videovigilància Embarcada i Integrat a tota la flota de bus.
 - Obtenció d'imatges enregistrades que serveixin de prova vàlida en un judici.
 - Incrementar la sensació de seguretat tant per al conductor com per al passatge.
- c) Seguretat Procedimental: S'han definit els requeriments funcionals i tècnics i s'ha preparat el plec tècnic per a la contractació d'un servei de consultoria per a la **definició del Pla de Seguretat Integral de TB (PSI)**. De forma genèrica, el Pla de Seguretat Integral de TB ha de permetre:
- Definir una Política de Seguretat Integral de TB que englobi els diferents àmbits de seguretat existents a l'Organització (Seguretat Física, Ciberseguretat o Seguretat Lògica, Prevenció de Riscos Laborals i Prevenció Contra Incendis).
 - Definir els Òrgans de Govern necessaris per assegurar una coordinació formal entre els diferents àmbits de la seguretat i els diferents departaments funcionals que formen TB.
 - Definir una Metodologia d'Anàlisi de Riscos de Seguretat Integral.
 - Identificar els actius que suporten l'operativa de TB i categoritzar-los en funció de la seva tipologia i criticitat per a l'activitat de negoci.
 - Realització d'una Anàlisi de Riscos de Seguretat Integral dels actius identificats, en base a la Metodologia definida.
 - Definir (i fer seguiment periòdic) dels Plans d'Acció derivats de l'Anàlisi de Riscos de Seguretat Integral.
 - Establir els mecanismes de coordinació formals necessaris entre TB i FMB.

Durant l'any també s'ha treballat en l'establiment d'indicadors quantitatius i qualitatius que permetin mesurar el grau d'assoliment del Departament amb relació dels objectius fixats, els quals s'analitzen en la reunions mensuals dels diferents departaments que integren el Centre de Suport a la Xarxa (CSX).

Finalment, **pel que fa a l'impacte en la salut i la seguretat** del principal servei que presta TMB, que és el transport públic de viatgers, es pot assegurar que s'avalua la totalitat del seu impacte en la seguretat dels treballadors i usuaris a fi de realitzar-ne millores. En aquest sentit, a més a més de les accions de prevenció de riscos laborals, destacar les actuacions de salut i benestar laboral descrites en apartats anteriors (en especial la gestió per eradicar la presència d'amiant al Metro). Ressaltar aquest any, entre d'altres, la campanya de presa de mostres d'aire i materials sòlids susceptibles de contenir fibres d'amiant en zones d'accés al públic de la xarxa de Metro que va confirmar l'absència de fibres d'amiant a l'ambient de la xarxa subterrània.

Destacar també, en matèria de seguretat, les diverses accions de protecció civil realitzades al llarg de l'exercici com la potenciació de la formació al personal intern, l'actualització del Pla d'Autoprotecció, les accions per incrementar el nombre de Desfibril·ladors externs automàtics (DEA) a la xarxa de Metro, o el grup de treball per crear un protocol d'atenció psicològica a usuaris testimonis d'incidències. Pel que fa a la seguretat de les persones a la xarxa, s'ha col·laborat amb les forces de seguretat en l'operatiu denominat Draga per a la prevenció de furt i robatoris a la xarxa. També s'ha treballat amb la policia en dispositius puntuals per impedir la presència estàtica de venedors ambulants en les estacions. Destacar també la creació d'un lloc de treball específic, el d'Operador de seguretat del grup de suport a la víctima

de furt i robatoris. Per últim, s'ha continuat treballant amb la seguretat privada per lluitar contra el vandalisme dels grafiters a la xarxa del Metro i les accions de seguretat ferroviària descrites anteriorment

Pel que fa a Bus, a més a més de les accions de Prevenció de riscos laborals i de salut i seguretat, l'any 2019 s'ha continuat amb el projecte de sensors als autobusos (*Mobileye*) per incrementar la seguretat viària, incrementant el nombre de vehicles amb aquest sistema. Destacar també el Pla de Prevenció d'accidents que inclou la formació de conducció segura, l'anàlisi de l'accidentabilitat dels autobusos i, en base als resultats, la implantació de mesures per reduir-la. Per altra banda, les accions que es duen a terme des del Departament de Seguretat i Protecció Civil per avaluar, analitzar i millorar la seguretat del servei de bus davant possibles actes il·lícits a bord dels autobusos a través de: realització de mapes de risc en base a dades quantitatives i qualitatives d'agressions, furt i resta d'actes il·lícits penals sobre el passatge i els conductors, el projecte de monitoratge d'una part de la xarxa de bus (en procés de licitació) i els treballs per desenvolupar el futur Pla de Seguretat Integral de TB (PSI). Quant a la salut, dins de la Mesura de Prestació del Servei (MPS) de bus, hi ha l'indicador "Viatgers amb vehicles amb baixes emissions a nivell local" que mesura el passatge que viatja amb autobusos de baixes emissions.

▪ **Comunicació Corporativa**

Destaquen les actuacions següents:



ACCIÓ	OBSERVACIONS
L'elaboració, disseny i confecció de continguts de l'estand de TMB per al saló Smart Mobility World Congress 2019	S'hi van presentar els nous trens adquirits a Alstom i la primera línia eBus (H16). Es va coordinar i proporcionar cobertura a les diferents activitats
Elaboració i actualització de la Presentació Institucional TMB 2019	En tres idiomes (català, castellà i anglès) i en format digital accessible
Elaboració de les Dades Bàsiques de TMB 2019	En format paper i web
Elaboració de la Memòria de TMB 2018	En català i castellà i format digital accessible
Elaboració de documentació i presentacions per a l'àrea de Presidència	
Elaboració dels Plans de Comunicació dels talls de la xarxa de metro i altres serveis previstos per al 2019 a les línies 1, 2, 4 i 5	Inclou les reunions amb els diferents ajuntaments o districtes de Barcelona afectats pels talls per presentar els diferents Plans de Comunicació
Presentació del nou servei de bus a demanda de Torre Baró. Gener 2019	Elaboració d'un vídeo i una presentació, a més de fer la cobertura fotogràfica de l'acte
Pla de comunicació de la posada en servei de l'estació de Provençana a la L10 Sud (març)	Col·laboració amb la realització de material informatiu divers i de difusió produït per l'Ajuntament i per la Generalitat, especialment en els continguts. Es va fer cobertura fotogràfica i videogràfica de l'acte, material que va servir per elaborar continguts, peces informatives i de difusió de l'acció
Gala del concurs de Relats Curts <i>online</i> (abril)	Elaboració de les intervencions previstes de l'alta direcció i la cobertura gràfica de l'acte
Jornada d'homenatge als treballadors/es de TMB pels 25 i 40 anys a l'empresa (maig)	Elaboració d'un vídeo específic i de les intervencions de l'alta direcció de TMB
TMB talks, els principals projectes de TMB explicats pels seus propis protagonistes (juny)	Elaboració de les intervencions previstes de l'alta direcció de TMB i la cobertura gràfica de l'acte. Es va elaborar un vídeo per aquesta activitat
Ral·li d'autobusos clàssics (juny)	Elaboració d'un vídeo i de les intervencions previstes de TMB i la cobertura gràfica de l'acte
Global Public Transport Summit (juny)	Elaboració, en col·laboració amb FGC, de la proposta de l'estand per al congrés que va organitzar la UITP a Estocolm. Es va realitzar el disseny i els continguts inclosos en l'elaboració dels vídeos
Gala del Festival SUBTRAVELLING 2019 (setembre)	Elaboració de les intervencions previstes de l'alta direcció de TMB i la cobertura gràfica de l'acte. Es va fer la retransmissió de l'acte en streaming
Pla de Comunicació de la posada en servei de l'estació Ciutat de la Justícia de la L10 Sud (novembre)	Col·laboració amb la realització del material informatiu divers i de difusió produït per Ajuntament i la Generalitat, especialment en els continguts. Es va realitzar la cobertura fotogràfica i videogràfica de l'acte
"La línia 9 Nord, deu anys del metro més segur i ben valorat" (desembre)	Elaboració de continguts per a l'acte de celebració. Es van preparar les intervencions previstes i la cobertura fotogràfica i videografia. Es va elaborar també un vídeo commemoratiu per difondre pels canals de TMB
Exposició "La lluita contra l'amiant" (desembre)	Elaboració de continguts i disseny de l'exposició
Altres exposicions a l'espai Mercè Sala	Elaboració de les intervencions previstes de l'alta direcció de TMB i la cobertura gràfica dels diferents actes
Presentació de WeChat (juliol)	Elaboració del vídeo explicatiu (en català, castellà, anglès i xines) i cobertura de l'acte
Zona de Baixes Emissions (desembre)	Elaboració del dossier informatiu per a la Presidència sobre les mesures preses per TMB

Aquest 2019 s'ha traslladat a Comunicació Corporativa la gestió de les respostes que es dona des de Presidència a diverses qüestions que són traslladades des d'altres àmbits institucionals. Enguany s'ha elaborat un document sobre el protocol i circuit que han de seguir aquests requeriments institucionals. L'atenció d'aquesta correspondència genera un volum important de respostes institucionals, entre les 200 i les 300 cartes a l'any aproximadament, que primer s'han de gestionar amb els diferents departaments de l'empresa. L'origen d'aquesta correspondència es troba majoritàriament a: l'Ajuntament i Districtes de Barcelona, l'AMB, el Síndic de Greuges, la Síndica de Barcelona i altres institucions i entitats (ATM, Generalitat,

Col·legis Professionals, etc). També hi ha una minoria de requeriments de la ciutadania (particulars) que arriben directament a l'àrea de Presidència per diversos canals.

Tot el material fotogràfic que es realitza durant l'any s'introdueix i es cataloga a l'arxiu de TMB (Videoma) i es posa a disposició dels departaments de l'àrea de comunicació com a recurs gràfic dels diversos continguts i també a la resta de l'organització. L'arxiu disposa actualment de més de 87.000 imatges introduïdes que van des de l'any 2007 fins al 2019. Durant aquest any s'han rebut més de 3.000 peticions de fotografies, imatges o vídeos dels diferents departaments i àrees de TMB.

Durant el 2019 s'han gravat i editat uns 50 nous vídeos de producció pròpia, 41 dels quals s'han introduït al Canal TMB de *YouTube*. A banda, també s'han realitzat alguns vídeos per altres àrees i departaments de TMB, puntualment i per petició d'aquests i preferentment per cobrir necessitats formatives.

▪ **Gabinet de Premsa**

Els aspectes més rellevants de l'any 2019 pel que fa al ressò mediàtic de l'activitat de TMB han estat els següents:

Tractament dels mitjans de comunicació: s'han comptabilitzat 11.802 aparicions, un 57% més que el 2018. D'aquestes peces, el 19,8% han estat favorables als plantejaments de l'empresa, el 17,7% han estat desfavorables i el 62,5% es poden considerar neutres.

Com a tema més reflectit als mitjans, destaca el de les vagues, per les aturades parcials del personal de Metro, amb 2.036 notícies, el 17,2% del total. També sobresurt la seguretat ciutadana, amb 1.979, el 16,8% del total, principalment sobre agressions, furtos i els diversos operatius conjunts de Mossos d'Esquadra, Policia Nacional i Seguretat de Metro contra els delinqüents multireincidentes. Tot el que fa referència a benestar laboral, respecte a la presència d'amiant al metro, ha estat notícia 1.052 vegades, un 8,9%. Les alteracions del servei programades, en especial el tall per obres de millora de l'estiu passat a la L1, han estat notícia 822 vegades, un 7% del total.

Un 20,2% de les informacions publicades han tingut l'origen en el Gabinet de Premsa de TMB (4,8 punts menys que el 2018), mentre que el 24,4% (4,8 punts més que l'any anterior) s'han engegat de forma conjunta amb altres institucions o estaments. A l'Ajuntament de Barcelona i ens municipals hi ha tingut l'origen el 5,8% de les informacions, i a la Generalitat i els seus organismes el 7,7%. El tractament donat pels mitjans al 36,4% de les informacions amb origen en el Gabinet de Premsa de TMB ha estat favorable als objectius propis (2,1 punts menys que el 2018).

La tasca proactiva del Gabinet de Premsa s'ha concretat en la realització i difusió de 232 notes informatives i dossiers, a més de l'organització de 35 actes o trobades amb mitjans. S'han gestionat 644 sol·licituds d'informació i declaracions, així com 291 permisos de gravació de mitjans, entre d'altres accions.

Pel que fa al web TMB Notícies, que inclou la sala de premsa virtual, s'hi han publicat 576 peces informatives que han rebut 299.285 visites.

7.7.4. Informació fiscal

- **Beneficis obtinguts país per país:** Les societats del Grup TMB com Transports de Barcelona, SA i Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA sempre presenten els seus respectius Comptes de Pèrdues i Guanyos iguals a zero beneficis, excepte quan s'ha



venut algun immoble de la seva propietat. Quant a les altres societats del Grup, Projectes i Serveis de Mobilitat, SA i Transports Metropolitans de Barcelona, SL **han obtingut beneficis a Espanya**. El resultat total de les dues societats ha estat:

- Projectes i Serveis de Mobilitat, SA: 6,39 milions d'euros.
- Transports Metropolitans de Barcelona, SL: 259,4 milers d'euros.
- **Impostos sobre Beneficis Pagats:** Només Projectes i Serveis de Mobilitat, SA i Transports Metropolitans de Barcelona, SL han pagat impost de Beneficis. Els impostos sobre beneficis pagats l'any 2018 han estat de:
 - Projectes i Serveis de Mobilitat, SA: 53.335,31 euros.
 - Transports Metropolitans de Barcelona, SL: 80.496,63 euros.

Aquesta informació es desenvolupa en els Comptes anuals de l'exercici (Situació fiscal).

• Subvencions Públiques:

Aquesta informació es desenvolupa en els Comptes anuals de l'exercici (Subvencions, donacions i llegats).

1. Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA:

- **Subvencions al Servei de l'ATM:** 263,20 milions d'euros l'any 2019 (82,23 milions d'euros en subvencions al servei i 180,97 milions d'euros en subvencions al servei per rènting i cànon de la L9/10 Nord i L9/10 Sud).
- **Subvencions especials de l'AMB per títols socials:** 3,11 milions d'euros l'any 2019.
- **Per Projectes europeus i altres:** 89,9 milers d'euros l'any 2019.
- **Per Subvencions en capital:** 12,19 milions d'euros l'any 2019.

2. Transports de Barcelona, SA:

- **Subvencions al Servei de l'ATM:** 167,46 milions d'euros l'any 2019.
- **Subvencions especials de l'AMB per títols socials:** 4,66 milions d'euros.
- **Per línies 80 de bus:** 1,35 milions d'euros.
- **De l'Ajuntament de Barcelona per serveis de bus als cementiris:** 205,48 milers d'euros.
- **Per Projectes europeus:** 257,16 milers d'euros
- **Per Subvencions en capital:** 8,87 milions d'euros.

7.7.5. Taula de continguts de l'Estat d'Informació No Financera (GRI 102.55)

	Contingut principal	Estàndard GRI de referència	Referència en índex de contingut	Explicació/Observacions
MODEL DE NEGOCI		GRI 101, GRI 103		
- Òrgans de Govern - Òrgans de Gestió - Estructura organitzativa - Missió, Visió i Valors de TMB - Mapa estratègic de TMB - Serveis i productes de TMB - Grups d'interès - Entorn institucional	Breu descripció del model de negoci del Grup	De GRI 102.1 a GRI 102.5; GRI 102.7; GRI 102.10; GRI 102.13; GRI 102.14; GRI 102.16; GRI 102.18; GRI 102.22 i GRI 102.23 GRI 102.40; GRI 102.45; GRI 102.50 a GRI 102.55	Capítol 1.	Veure també Comptes Anuals de la Societat (Nota 1)
	Contingut principal	Estàndard GRI de referència	Referència en índex de contingut	Explicació/Observacions
Introducció Estat d'Informació No Financera	Llei 11/2018 de 28 de desembre	GRI 102.54 i 102.56	Capítol 7	
Anàlisi de riscos i contingències	Principals contingències previstes i accions per solventar-les	GRI 102.15	7.1	font Pla d'empresa 2018-2021
Materialitat	Temes materials	GRI 102.46 i GRI 102.47	7.2	
I. INFORMACIÓ SOBRE QÜESTIONS MEDIAMBIENTALS			Capítol 7.3.	
I.1. Prevenció de riscos mediambientals	Cobertura de Riscos mediambientals	GRI 102.11 i GRI 307	7.3.1	No hi ha hagut sancions en matèria mediambiental
I.2. Contaminació	Tramitació i manteniment de permisos i autoritzacions ambientals SGAIE (ISO 14001/50001) Energia, CO2 i Qualitat de l'aire Mesures contra la contaminació	GRI 305.4 GRI 305.5	7.3.2.	Complementat amb informació de l'empresa i indicadors propis i comuns en el sector del Transport Públic (% d'autobusos propulsats amb motor de GNC, híbrids i elèctrics sobre total flota). Les emissions de CO2 es troben en el punt 1.5 Canvi climàtic.
I.3. Economia circular i prevenció i gestió dels recursos	Recollida selectiva i Punts verds Foment de l'economia circular Quantificació dels Residus de Metro i TB	GRI 306.2	7.3.3.	
I.4. Ús sostenible dels recursos	Consums d'energia, carburant i d'aigua. Mesures per a l'ús sostenible de recursos al Metro. Aprofitament de l'aigua dels Pous d'Esgotament de Metro.	GRI 302 i GRI 303.5	7.3.4.	
I.5. Canvi Climàtic	Evolució de les Emissions de CO2 (en tones) i mesures contra el canvi climàtic. Participació de TB en diversos projectes d'autobusos elèctrics.	GRI 305.1	7.3.5.	S'està treballant en un Sistema de Gestió Ambiental i Energètic a FMB i TB (ISO 14001 i 50001). Veure en apartat 2.14 el Pla de renovació de la flota
I.6. Protecció de la Biodiversitat		GRI 304	7.3.6.	L'activitat de TMB no afecta cap espai natural protegit
	Contingut principal	Estàndard GRI de referència	Referència en índex de contingut	Explicació/Observacions
II. INFORMACIÓ SOBRE QÜESTIONS SOCIALS I RELATIVES AL PERSONAL			Capítol 7.4.	
II.1. Ocupació	Contractació de personal Processos de selecció i promoció Sistemes de Gestió competencial TMB Plantilla per sexes, per nacionalitats Plantilla per edats Plantilla per classificació professional Plantilla per Modalitat de contracte Empleats amb discapacitat Acomiadaments Desconnexió laboral Remuneracions i bretxa salarial	GRI 102.8 GRI 102.38 GRI 102.39 GRI 202.1 GRI 202.2 GRI 401 GRI 405	7.4.1	
II.2. Organització del treball	Mesures de conciliació familiar Modificacions de jornada, conciliació, permisos i beneficis Absentisme Descripció de llocs de treball, comitès de classificació de llocs de treball Desenvolupament del talent	GRI 404.3	7.4.2.	Es complementa amb informació de l'empresa en aquest àmbit



	Contingut principal	Estàndard GRI de referència	Referència en índex de contingut	Explicació/Observacions
II.3. Salut i Seguretat	Salut, seguretat i benestar laboral Lessions per accidents de treball Treball social i assistència social Gestió de la presència d'Amiant a Metro	GRI 403 i GRI 102.44	7.4.3.	Veure també apartat 2.9 dels Informes de Gestió de FMB i TB les actuacions per pal·liar els casos de Lipoatròfia a ZF 2 i el Pla per a la detecció, senyalització i retirada d'amiant a ZF2.
II.4: Relacions Socials	Negociació col·lectiva i Comissions de Treball Conflictes col·lectius destacats Sindicats. Seccions sindicals Assessoria jurídicolaboral Comunicació interna Integració i cohesió dels treballadors/es	GRI 402 GRI 102.41 GRI 404.2	7.4.4.	Es complementa amb informació de l'empresa en aquest àmbit
II.5. Formació	Activitat formativa	GRI 404.1	7.4.5.	Es complementa amb informació de l'empresa en aquest àmbit i estadístiques de Formació de la plantilla
II.6. Accessibilitat universal de les persones amb discapacitat	Codi operatiu d'accessibilitat universal Pròrroga Conveni accés escúters al T.Públic Certificació de la gestió de l'accessibilitat Comissions d'accessibilitat Auditories de parades i estacions Formació en accessibilitat Etiquetes intel·ligents. Navilens Altres accions d'accessibilitat	GRI 102.44	7.4.6.	Es complementa amb informació de l'empresa en aquest àmbit i estadística d'estacions de Metro accessibles. Veure també capítol 5.4.
II.7. Igualtat	Accions realitzades en matèria d'igualtat de la Direcció de Bon Govern	GRI 406	7.4.7.	Es complementa amb informació de l'empresa en matèria d'igualtat

	Contingut principal	Estàndard GRI de referència	Referència en índex de contingut	Explicació/Observacions
III. INFORMACIÓ SOBRE RESPECTE ALS DRETS HUMANS		GRI 412	Capítol 7.5.	TMB desenvolupa la seva activitat tot tenint en compte en tot moment el respecte als drets humans fonamentals
IV. INFORMACIÓ RELATIVA A LA LLUITA CONTRA LA CORRUPCIÓ I EL SUBORN	Direcció del Bon Govern: Protecció de dades, Transparència, Compliment normatiu. Actuacions d'Auditoria Interna	GRI 415, GRI 419, GRI 205, GRI 102.17 i GRI 418	Capítol 7.6.	
V. SOCIETAT			Capítol 7.7.	
V.1. Compromisos de l'Empresa amb el desenvolupament sostenible	Adquisicions en àmbit local Responsabilitat social corporativa TMB Educa	GRI 204	7.7.1.	Veure també Fundació TMB en Informes de Gestió de FMB, SA i TB, SA.
V.2. Subcontractació i Proveïdors	Procediment P716 Aplicació de la Nova Llei de contractació (Llei9/2017)	GRI 308; GRI 407; GRI 408; GRI 409; GRI 414	7.7.2.	Actualment tots els Plecs de Condicions particulars de TMB incorporen un apartat específic d'obligacions en matèria ambiental i social
V.3. Consumidors	Perfil del Client de bus i de metro segons variables sociodemogràfiques Valoració satisfacció dels clients Seguretat del Servei Comunicació corporativa Actuacions del Gabinet de Premsa Queixes, Reclamacions i Suggeriments	GRI 102.6 GRI 416.1	7.7.3.	Veure també Capítol 2.4. Esdeveniments de l'Exercici i capítol "2.12. Atenció al client i màrqueting estratègic" i capítol 2.13. Fundació TMB dels Informes de Gestió de FMB, SA i TB, SA.
V.4. Informació Fiscal	Beneficis obtinguts país per país Impostos sobre beneficis pagats Subvencions públiques de l'exercici			Veure també Comptes Anuals del Grup Consolidat TMB

8. Síntesi de l'Informe de gestió de Projectes i Serveis de Mobilitat, SA

El 2019 ha esdevingut el dotzè any complet de funcionament del Telefèric de Montjuïc des de la seva total renovació al 2007. Disposa de 55 cabines totalment vidriades amb una capacitat de 8 persones i adaptades per a persones amb mobilitat reduïda (PMR). Amb 3 estacions (Parc de Montjuïc, Mirador i Castell), la capacitat de transport supera les 2.000 persones/hora/sentit que és modulable en funció de la demanda. Funciona tots els dies de l'any amb un horari entre les 10h i les 21h (als mesos de major afluència), excepte en el període necessari per a les tasques obligatòries de revisió anuals i de posada a punt de tots els elements de la instal·lació, les quals, al 2019 van ser del 4 al 24 de febrer.

Durant el Nadal, tal i com es va fer l'any passat, s'han decorat totes les estacions felicitant les festes amb vinils en diferents idiomes, així com l'entrada principal a Parc de Montjuïc amb motius nadalencs i festius. Com a novetat, aquest any s'han fabricat xocolatines amb el logotip del Telefèric per lliurar als clients en l'època de Nadal i, a l'estació Parc Montjuïc, es va instal·lar un *photocall* perquè els clients es poguessin fer una fotografia de record i compartir-la a les seves xarxes socials. Una altra de les novetats de la campanya nadalenca ha estat la vinilació integral de 4 cabines del Telefèric, simulant boles gegants de Nadal i s'ha dut a terme un concurs de fotografia a *Instagram* animant la gent a fer-hi fotografies i compartir-les a les xarxes socials.

A nivell comercial se segueixen portant a terme accions promocionals amb altres operadors i la comercialització a través de nous intermediaris, i també la política de promocions i descomptes que es venia fent segons el retorn de cadascuna de les accions. També s'ha participat en les fires següents per promocionar el producte a nivell internacional:

- FITUR (Madrid)
- *Roadshow* Sud-amèrica: organitzat per l'Agència Catalana de Turisme (Rio de Janeiro, Buenos Aires i Santiago de Xile)
- *China European Marketplace*: organitzat per ETOA (Shanghai)
- *World Travel Market* (Londres)
- *Roadshow* Japó & Corea: organitzat per l'Agència Catalana de Turisme (Tòquio, Osaka i Seoul).



Durant el 2019 s'ha realitzat la segona part del projecte de prolongació de la vida útil de les 55 cabines SIGMA GD8 del Telefèric per seguir garantint-ne la plena funcionalitat. S'ha realitzat el manteniment a 18 de les cabines que inclou treballs de control de l'estat, canvi sistemàtic d'elements de desgast i la renovació estètica d'elements deteriorats pel seu ús general. Aquesta segona fase es va iniciar després del tancament anual per manteniment de l'any 2019, estant operatives i en servei al mes d'abril.

També durant aquest any s'han iniciat els preparatius per al projecte de la 2a Gran Revisió del telefèric, a executar al gener de 2021, en què es compliran 14 anys de servei i 45.000 hores motor. S'han realitzat la licitacions següents:

- substitució del cable tractor.
- canvi sistemàtic del pistó tensor.
- canvi sistemàtic del reductor de l'accionament principal.
- posada a zero dels 24 balancins de piona de recanvi de parc.

Durant l'exercici s'ha fet la renovació de la totalitat del material de salvament, redefinint i actualitzant aquests equips en funció de les recomanacions del Servei de Prevenció, Extinció d'Incendis i Salvament (SPEIS), que dirigeix i realitza les tasques de rescat del Pla de Salvament del Telefèric de Montjuïc, inclòs en el Pla d'Autoprotecció (PAU).

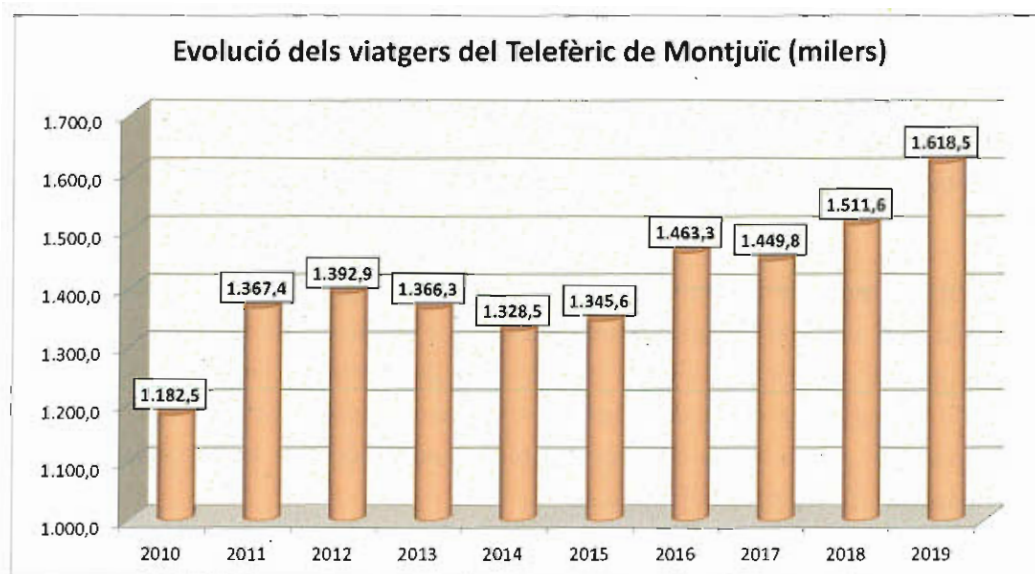
Aprofitant el tancament de la instal·lació per manteniment anual del 2019 (3 setmanes), s'ha instal·lat una nova plataforma de manteniment al garatge de cabines per facilitar-hi les tasques de manteniment de les pinces de cabina. Així mateix, s'ha adquirit un transpalet elèctric per a la descàrrega de materials amb palets.

8.1. Oferta de servei del Telefèric de Montjuïc

L'any 2019 el Telefèric de Montjuïc ha prestat 3.103 hores de servei, que representen un descens del 3,3% respecte l'any anterior. Durant els mesos d'estiu (juny, juliol, agost i setembre) és quan és major l'oferta en hores de servei. La disponibilitat de la instal·lació ha estat del 95,7% respecte a l'oferta programada. Els motius de la no disponibilitat han estat: un 4,2% per causes externes (principalment per la climatologia i vagues) i un 0,1% per causes internes (incidències tècniques).

8.2. Demanda del Telefèric de Montjuïc

L'any 2019 el telefèric de Montjuïc ha transportat 1,62 milions de passatgers, el que ha representat un altre màxim històric (per segon any consecutiu) i un increment del 7,1% respecte l'any anterior.



Aquest augment de la demanda s'ha concentrat en tots dos semestres de l'any però ha estat major (un 8%) en el segon semestre.

	2019	2018	Diferència	%
Primer semestre	669.337	632.597	36.740	5,8%
Segon semestre	949.131	878.995	70.136	8,0%
Total	1.618.468	1.511.592	106.876	7,1%

8.3. Principals dades del Telefèric de Montjuïc

Longitud (metres):	752
Desnivell (metres):	84,55
Nombre de suports:	12
Nombre de cabines:	55 (totes vidrades)
Capacitat del sistema (persones/hora):	2.000
Distància mínima entre cabines (metres):	48
Velocitat (metres/segon):	2,5 - 5,0
Tracció (kVA):	400
Contrapès:	Tensió hidràulica



8.4. Plantilla a 31 de desembre

El telefèric disposa d'un equip humà que, a 31 de desembre de 2019, era de 27 persones (10 homes i 17 dones), de les quals 6 conductors encarregats i 21 auxiliars que, distribuïts en diferents torns de treball, faciliten el servei als clients.

S'ha realitzat un procés de cobertura d'auxiliars de telefèric per cobrir les necessitats temporals d'estiu. A l'anunci publicat es van presentar 135 aspirants dels quals se'n van seleccionar 8.

8.5. Esdeveniments importants després de l'exercici

El dia 1 de gener de 2020 s'han modificat les tarifes del Telefèric de Montjuïc. Seguint amb la planificació prèviament efectuada, el Telefèric restarà tancat al públic des del dia 27 de gener al 16 de febrer de 2020 per sotmetre'l a la revisió tècnica anual i a la posada a punt de tots els seus elements. Destacar que amb motiu de la pandèmia **del coronavirus SARS-CoV-2 i la malaltia COVID-19** que està afectant també el nostre país, i dintre de les mesures implantades dins de l'organització de TMB per combatre-la, es va decidir suspendre temporalment el servei del Telefèric de Montjuïc des del dia 14 de març de 2020.

9. Activitat de Transports Metropolitans de Barcelona, SL

El 2019 ha estat un any d'estabilització per a TMB, SL principalment pel que fa a la seva activitat de venda de títols. Aquesta societat inclou dins la seva activitat els negocis següents:

- La plataforma Holabarcelona.com que es posiciona com el referent de la mobilitat turística a Barcelona i la seva àrea metropolitana.
- Els serveis especials discrecionals de Transports de Barcelona (TB) per a empreses.

Aquest any el registre de vendes s'ha estabilitzat, obtenint un increment global aproximat del 2% de les vendes de títols *online* respecte l'any 2018.

Les fites més destacades del negoci aquest 2019 han estat:

- Plataforma d'*e-commerce*:
 - L'acció més destacada ha estat la implantació del procés de *cross-selling* (venda creuada) a través de les estratègies d'*email* màrqueting, el principal repte que s'havia definit per a l'any. Així doncs, un cop el client compra un títol se li envia informació útil de la seva visita a Barcelona i es fa promoció dels altres serveis turístics de TMB.
 - En aquesta línia, s'han creat guies de visita a la ciutat amb transport públic per millorar l'experiència de client i també per incentivar la compra.
 - Finalment, s'han efectuat diverses accions a nivell de disseny de la plataforma per tal de millorar-la. Altres objectius de cara al 2020 seran el redisseny de la *home* de la plataforma i incorporar-hi un blog que generi més tràfic.
- Serveis especials de TB:

Al llarg de l'exercici s'han realitzat diversos serveis especials tant d'autobusos regulars com de bus turístic. Els ingressos per aquests serveis especials han arribat als 90 mil euros.

Els membres del Consell d'Administració de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, en reunió del dia 30 de març de 2020, donen per finalitzat l'Informe de Gestió 2019, recollit en aquest document de 174 pàgines.

Vicepresident

Diligència del secretari per fer constar que no ha estat possible incorporar la signatura del conseller a causa de les restriccions de moviment derivades de l'aplicació del Reial decret 463/2020, de 14 de març, pel qual es declara l'estat d'alarma per a la gestió de la situació de crisi sanitària ocasionada pel COVID-19.

Diligència del secretari per fer constar que no ha estat possible incorporar la signatura del conseller a causa de les restriccions de moviment derivades de l'aplicació del Reial decret 463/2020, de 14 de març, pel qual es declara l'estat d'alarma per a la gestió de la situació de crisi sanitària ocasionada pel COVID-19.

Diligència del secretari per fer constar que no ha estat possible incorporar la signatura del conseller a causa de les restriccions de moviment derivades de l'aplicació del Reial decret 463/2020, de 14 de març, pel qual es declara l'estat d'alarma per a la gestió de la situació de crisi sanitària ocasionada pel COVID-19.

Conseller

Diligència del secretari per fer constar que no ha estat possible incorporar la signatura del conseller a causa de les restriccions de moviment derivades de l'aplicació del Reial decret 463/2020, de 14 de març, pel qual es declara l'estat d'alarma per a la gestió de la situació de crisi sanitària ocasionada pel COVID-19.

Conseller

Diligència del secretari per fer constar que no ha estat possible incorporar la signatura del conseller a causa de les restriccions de moviment derivades de l'aplicació del Reial decret 463/2020, de 14 de març, pel qual es declara l'estat d'alarma per a la gestió de la situació de crisi sanitària ocasionada pel COVID-19.

Conseller

Diligència del secretari per fer constar que no ha estat possible incorporar la signatura del conseller a causa de les restriccions de moviment derivades de l'aplicació del Reial decret 463/2020, de 14 de març, pel qual es declara l'estat d'alarma per a la gestió de la situació de crisi sanitària ocasionada pel COVID-19.



Conseller

Diligència del secretari per fer constar que no ha estat possible incorporar la signatura del conseller a causa de les restriccions de moviment derivades de l'aplicació del Reial decret 463/2020, de 14 de març, pel qual es declara l'estat d'alarma per a la gestió de la situació de crisi sanitària ocasionada pel COVID-19.

Conseller

Diligència del secretari per fer constar que no ha estat possible incorporar la signatura del conseller a causa de les restriccions de moviment derivades de l'aplicació del Reial decret 463/2020, de 14 de març, pel qual es declara l'estat d'alarma per a la gestió de la situació de crisi sanitària ocasionada pel COVID-19.

Conseller

Diligència del secretari per fer constar que no ha estat possible incorporar la signatura del conseller a causa de les restriccions de moviment derivades de l'aplicació del Reial decret 463/2020, de 14 de març, pel qual es declara l'estat d'alarma per a la gestió de la situació de crisi sanitària ocasionada pel COVID-19.

Conseller

Conseller

Consellera

Diligència del secretari per fer constar que no ha estat possible incorporar la signatura del conseller a causa de les restriccions de moviment derivades de l'aplicació del Reial decret 463/2020, de 14 de març, pel qual es declara l'estat d'alarma per a la gestió de la situació de crisi sanitària ocasionada pel COVID-19.

Marcel Escudé i Pasqual
Conseller

Diligència del secretari per fer constar que no ha estat possible incorporar la signatura del conseller a causa de les restriccions de moviment derivades de l'aplicació del Reial decret 463/2020, de 14 de març, pel qual es declara l'estat d'alarma per a la gestió de la situació de crisi sanitària ocasionada pel COVID-19.

Ricard Font Hereu
Conseller

Diligència del secretari per fer constar que no ha estat possible incorporar la signatura del conseller a causa de les restriccions de moviment derivades de l'aplicació del Reial decret 463/2020, de 14 de març, pel qual es declara l'estat d'alarma per a la gestió de la situació de crisi sanitària ocasionada pel COVID-19.

Isidre Gavin Valls
Conseller