



**Gabinete Técnico
de Auditoría y Consultoría, s.a.**

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

**INFORME DE AUDITORÍA
CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS DEL EJERCICIO 2017
INFORME DE GESTIÓN CONSOLIDADO DEL EJERCICIO 2017**

Abril 2018

Balmes 89-91, 2º. 4ª.
Tel. 933199622 – Fax 933101739
08008 Barcelona

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

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

I

*Traducción del informe de auditoría de cuentas anuales originalmente emitido en catalán.
En caso de discrepancia, la versión catalana prevalece*

INFORME DE AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS EMITIDO POR UN AUDITOR INDEPENDIENTE

Al accionista único de **FERROCARRIL METROPOLITÀ DE BARCELONA, S.A. (Sociedad Unipersonal)**:

Opinión

Hemos auditado las cuentas anuales consolidadas del **GRUP TRANSPORTS METROPOLITANS DE BARCELONA** (el Grupo), del cual **FERROCARRIL METROPOLITÀ DE BARCELONA, S.A. (FMB)** es la sociedad dominante a los efectos de formular las citadas cuentas anuales consolidadas, que comprenden el balance a 31 de diciembre de 2017, la cuenta de pérdidas y ganancias, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de efectivo y la memoria, todos ellos consolidados, correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha.

En nuestra opinión, las cuentas anuales consolidadas adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera del Grupo a 31 de diciembre de 2017, así como de sus resultados y flujos de efectivo, todos ellos consolidados, correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha, de conformidad con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación (que se identifica en la nota 2 de la memoria consolidada) y, en particular, con los principios y criterios contables contenidos en el mismo.

Fundamento de la opinión

Hemos llevado a cabo nuestra auditoría de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España. Nuestras responsabilidades de acuerdo con dichas normas se describen más adelante en la sección *Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de las cuentas anuales consolidadas* de nuestro informe.

Somos independientes del Grupo de conformidad con los requerimientos de ética, incluidos los de independencia, que son aplicables a nuestra auditoría de las cuentas anuales consolidadas en España según lo exigido por la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas. En este sentido, no hemos prestado servicios distintos a los de la auditoría de cuentas ni han concurrido situaciones o circunstancias que, de acuerdo con lo establecido en la citada normativa reguladora, hayan afectado a la necesaria independencia de modo que se haya visto comprometida.

Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido proporciona una base suficiente y adecuada para nuestra opinión.

Aspectos más relevantes de la auditoría

Los aspectos más relevantes de la auditoría son aquellos que, según nuestro juicio profesional, han sido considerados como los riesgos de incorrección material más significativos en nuestra auditoría de las cuentas anuales consolidadas del periodo actual. Estos riesgos han sido tratados en el contexto de nuestra auditoría de las cuentas anuales consolidadas en su conjunto, y en la formación de nuestra opinión sobre éstas, y no expresamos una opinión por separado sobre esos riesgos.





Contrato Programa

Descripción

Tal y como se explica en la Nota 6 de la memoria de las cuentas anuales, el marco financiero en el que se desarrolla la actividad del Grupo se concreta en los Contratos Programa negociados entre las diferentes administraciones con competencia sobre el transporte público de viajeros. Las subvenciones, tanto corrientes como de capital, que se derivan de este marco financiero representan un elemento fundamental de la financiación del Grupo, por lo que han tenido un impacto relevante en nuestra estrategia general de auditoría, atendiendo a su materialidad en el contexto de las cuentas anuales consolidados en su conjunto.

Respuesta del auditor

Nuestros procedimientos de auditoría han incluido la obtención de los principales acuerdos de financiación asociados al Contrato Programa formalizado con la Autoritat del Transport Metropolità (ATM), y la comprobación de su coherencia con las cifras que figuran en las cuentas anuales y con la aplicación de la financiación recibida a su finalidad. Adicionalmente, se han comprobado los saldos contables pendientes con la ATM por este concepto, mediante su circularización y la revisión de los acuerdos de la Comisión de seguimiento del Contrato Programa y del propio Consejo de Administración de la ATM. Finalmente, se ha evaluado si la información respecto al Contrato Programa, revelada en las cuentas anuales, cumple con los requerimientos del marco normativo de información financiera aplicable.

Gastos de personal

Descripción

Los gastos de personal representan una parte muy relevante de los gastos del Grupo. Por otra parte, su gestión debe dar cumplimiento a la complejidad de los diferentes acuerdos y relaciones laborales asociadas. En este sentido, esta área se considera relevante en nuestra estrategia general de auditoría y en la asignación de recursos en la planificación y ejecución de nuestra auditoría.

Respuesta del auditor

Nuestros procedimientos de auditoría han incluido una combinación de pruebas destinadas a comprobar que los controles relevantes relacionados con los gastos de personal, como la gestión de nóminas, seguimiento de procedimientos, registro contable, entre otros, operan efectivamente conjuntamente con procedimientos sustantivos, en base selectiva, sobre los aspectos mencionados. Asimismo, se ha comprobado la imputación temporal de los gastos y de las periodificaciones asociadas, así como su coherencia con los diferentes acuerdos asociados y con las variaciones respecto al año precedente. También se han circularizado los diferentes asesores laborales y se ha obtenido la relación de los diferentes procedimientos en curso, comprobando su tratamiento contable en las cuentas anuales. Finalmente, se ha evaluado si la información respecto a los gastos de personal, revelada en las cuentas anuales, cumple con los requerimientos del marco normativo de información financiera aplicable.

Ingresos por ventas

Descripción

Los ingresos asociados a las ventas de títulos de transporte público representan una parte muy relevante de los ingresos del Grupo. No se ha considerado que dichos ingresos tengan un alto riesgo de incorrección material, atendiendo a que en buena parte están asignados directamente por la Cámara de Distribución de títulos del Sistema Tarifario Integrado de la ATM en función de los viajeros transportados, sin embargo, debido a su materialidad en el contexto de las cuentas anuales en su conjunto, se considera como una área relevante en nuestra estrategia general de auditoría y en la asignación de recursos en la planificación y ejecución de nuestra auditoría.





Respuesta del auditor

Nuestros procedimientos de auditoría han incluido una combinación de pruebas destinadas a comprobar que los controles relevantes relacionados con los ingresos por ventas, como la recaudación, los procedimientos de facturación o el seguimiento de la demanda, entre otros, operan efectivamente, conjuntamente con procedimientos sustantivos, en base selectiva, sobre los aspectos mencionados. Asimismo, se han comprobado las variaciones en los ingresos respecto al año precedente y la asignación de ingresos por parte del ATM en el transcurso del ejercicio, así como las diferentes transacciones asociadas. Adicionalmente se han circularizado los saldos con la ATM por este concepto, y se han obtenido los acuerdos relevantes de la Cámara de Distribución. Finalmente, se ha evaluado si la información respecto a los ingresos por ventas, revelada en las cuentas anuales, cumple con los requerimientos del marco normativo de información financiera aplicable.

Otra información: Informe de gestión consolidado

La otra información comprende exclusivamente el informe de gestión consolidado del ejercicio 2017, cuya formulación es responsabilidad de los administradores de la Sociedad dominante y no forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas.

Nuestra opinión de auditoría sobre las cuentas anuales consolidadas no cubre el informe de gestión consolidado. Nuestra responsabilidad sobre el informe de gestión consolidado, de conformidad con lo exigido por la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas, consiste en evaluar e informar sobre la concordancia del informe de gestión consolidado con las cuentas anuales consolidadas, a partir del conocimiento del Grupo obtenido en la realización de la auditoría de las citadas cuentas y sin incluir información distinta de la obtenida como evidencia durante la misma. Asimismo, nuestra responsabilidad consiste en evaluar e informar de si el contenido y presentación del informe de gestión consolidado son conformes a la normativa que resulta de aplicación. Si, basándonos en el trabajo que hemos realizado, concluimos que existen incorrecciones materiales, estamos obligados a informar de ello.

Sobre la base del trabajo realizado, según lo descrito en el párrafo anterior, la información que contiene el informe de gestión consolidado concuerda con la de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2017 y su contenido y presentación son conformes a la normativa que resulta de aplicación.

Responsabilidades de los administradores de la Sociedad dominante en relación con las cuentas anuales consolidadas

Los administradores de la Sociedad dominante son responsables de formular las cuentas anuales consolidadas adjuntas, de forma que expresen la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados consolidados del Grupo, de conformidad con el marco normativo de información financiera aplicable al Grupo en España, que se identifica en la nota 2 de la memoria adjunta, y del control interno que consideren necesario para permitir la preparación de cuentas anuales consolidadas libres de incorrección material, debida a fraude o error.

En la preparación de las cuentas anuales consolidadas, los administradores de la Sociedad dominante son responsables de la valoración de la capacidad del Grupo para continuar como empresa en funcionamiento, revelando, según corresponda, las cuestiones relacionadas con la empresa en funcionamiento y utilizando el principio contable de empresa en funcionamiento excepto si los administradores tienen intención de liquidar el Grupo o de cesar sus operaciones, o bien no exista otra alternativa realista.

Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de las cuentas anuales consolidadas

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable de que las cuentas anuales consolidadas en su conjunto están libres de incorrección material, debida a fraude o error, y emitir un informe de auditoría que contiene nuestra opinión.





Seguridad razonable es un alto grado de seguridad pero no garantiza que una auditoría realizada de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España siempre detecte una incorrección material cuando existe. Las incorrecciones pueden deberse a fraude o error y se consideran materiales si, individualmente o de forma agregada, puede preverse razonablemente que influyan en las decisiones económicas que los usuarios toman basándose en las cuentas anuales consolidadas.

Como parte de una auditoría de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España, aplicamos nuestro juicio profesional y mantenemos una actitud de escepticismo profesional durante toda la auditoría. También:

- Identificamos y valoramos los riesgos de incorrección material en las cuentas anuales consolidadas, debida a fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos y obtenemos evidencia de auditoría suficiente y adecuada para proporcionar una base para nuestra opinión. El riesgo de no detectar una incorrección material debida a fraude es más elevado que en el caso de una incorrección material debida a error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionadamente erróneas, o la elusión del control interno.
- Obtenemos conocimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias, y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno del Grupo.
- Evaluamos si las políticas contables aplicadas son adecuadas y la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por los administradores de la Sociedad dominante.
- Concluimos sobre si es adecuada la utilización, por los administradores de la Sociedad dominante, del principio contable de empresa en funcionamiento y, basándonos en la evidencia de auditoría obtenida, concluimos sobre si existe o no una incertidumbre material relacionada con hechos o con condiciones que pueden generar dudas significativas sobre la capacidad del Grupo para continuar como empresa en funcionamiento. Si concluimos que existe una incertidumbre material, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe de auditoría sobre la correspondiente información revelada en las cuentas anuales consolidadas o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que expresemos una opinión modificada. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, los hechos o condiciones futuros pueden ser la causa de que el Grupo deje de ser una empresa en funcionamiento.
- Evaluamos la presentación global, la estructura y el contenido de las cuentas anuales consolidadas, incluida la información revelada, y si las cuentas anuales consolidadas representan las transacciones y hechos subyacentes de un modo que logran expresar la imagen fiel.
- Obtenemos evidencia suficiente y adecuada en relación con la información financiera de las entidades o actividades empresariales dentro del Grupo para expresar una opinión sobre las cuentas anuales consolidadas. Somos responsables de la dirección, supervisión y realización de la auditoría del Grupo. Somos los únicos responsables de nuestra opinión de auditoría.

Nos comunicamos con los administradores de la Sociedad dominante en relación con, entre otras cuestiones, el alcance y el momento de realización de la auditoría planificados y los hallazgos significativos de la auditoría, así como cualquier deficiencia significativa del control interno que identificamos en el transcurso de la auditoría.

Entre los riesgos significativos que han sido objeto de comunicación a los administradores de la Sociedad dominante, determinamos los que han sido de la mayor significatividad en la auditoría de las cuentas anuales consolidadas del periodo actual y que son, en consecuencia, los riesgos considerados más significativos.





Describimos esos riesgos en nuestro informe de auditoría salvo que las disposiciones legales o reglamentarias prohíban revelar públicamente la cuestión.

Barcelona, 3 de abril de 2018

GABINETE TÉCNICO
DE AUDITORÍA Y CONSULTORÍA, S.A. (S0687)

Antoni Clapés i Donadeu (17879)



GABINETE TÉCNICO DE
AUDITORIA Y
CONSULTORIA, S.A.

Any 2018 Núm. 20/18/00016

CÒPIA

Informe d'auditoria de comptes subjecte
a la normativa d'auditoria de comptes
espanyola o internacional

Grupo Consolidado
Transports Metropolitans de Barcelona
CUENTAS ANUALES 2017



**Transports
Metropolitans
de Barcelona**



ÍNDICE

1- BALANCE.....	1
2- CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS.....	3
3- ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO.....	4
4- ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO.....	5
5- MEMORIA	
NOTA 1. PERÍMETRO DE LA CONSOLIDACIÓN.....	7
NOTA 2. BASES DE PRESENTACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS....	22
NOTA 3. NORMAS DE REGISTRO Y VALORACIÓN.....	24
NOTA 4. INMOVILIZADO MATERIAL.....	38
NOTA 5. INMOVILIZADO INTANGIBLE	50
NOTA 6. ENTIDADES PÚBLICAS.....	53
NOTA 7. INSTRUMENTOS FINANCIEROS	72
NOTA 8. MONEDA EXTRANJERA.....	101
NOTA 9. SITUACIÓN FISCAL.....	102
NOTA 10. INGRESOS Y GASTOS.....	114
NOTA 11. PROVISIONES Y CONTINGENCIAS.....	119
NOTA 12. INFORMACIÓN SOBRE EL MEDIO AMBIENTE.....	120
NOTA 13. RETRIBUCIONES A LARGO PLAZO AL PERSONAL.....	125
NOTA 14. SUBVENCIONES, DONACIONES I LEGADOS.....	129
NOTA 15. HECHOS POSTERIORES AL CIERRE.....	132
NOTA 16. OPERACIONES CON PARTES VINCULADAS.....	137
NOTA 17. OTRA INFORMACIÓN.....	139
NOTA 18. INFORMACIÓN SEGMENTADA.....	143



GRUPO CONSOLIDADO
TRANSPORTS METROPOLITANS DE BARCELONA
BALANCE



BALANCE CONSOLIDADO DEL GRUPO TRANSPORTS METROPOLITANS DE BARCELONA

Balance de Situación Consolidado a 31 de Diciembre de 2017 y 2016
(Euros)

	Nota	Año 2017	Año 2016
ACTIVO			
ACTIVO NO CORRIENTE		1.082.079.527,78	1.093.935.703,61
Inmovilizado intangible	5	17.004.439,10	15.392.589,43
Gastos de investigación y desarrollo		30.678,85	45.089,85
Patentes, licencias, marcas y similares		10.005,33	8.620,40
Aplicaciones informáticas		11.556.423,86	9.747.089,67
Otro inmovilizado intangible		5.407.331,06	5.591.789,51
Inmovilizado material	4	546.962.280,40	532.436.191,20
Terrenos y construcciones		202.923.314,76	188.603.314,59
Instalaciones técnicas y otro inmovilizado material		294.497.189,02	301.244.963,28
Elementos de transporte		223.273.525,14	226.586.385,58
Resto		71.223.663,88	74.658.577,70
Inmovilizado en curso y anticipos		49.541.776,62	42.587.913,33
Inversiones en empresas del Grupo y asociadas a largo plazo		3.963.110,35	3.440.813,92
Participación en empresas asociadas por puesta en equivalencia		3.873.110,35	3.350.813,92
Créditos a empresas		90.000,00	90.000,00
Inversiones financieras a largo plazo	7	514.149.697,93	542.666.109,06
Instrumentos de patrimonio		3.587.816,42	3.469.834,86
Valores representativos de deuda		1.542,65	1.542,65
Otros activos financieros		81.779.910,13	80.587.685,71
Entidades Públicas	6	428.780.428,73	458.607.045,84
Deudores por subvenciones Contrato Programa		428.780.428,73	458.607.045,84
Otras deudas Entidades Públicas		0,00	0,00
ACTIVO CORRIENTE		222.427.036,38	214.533.041,57
Existencias		10.185.539,83	9.337.102,30
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	7	130.205.115,55	119.364.341,47
Deudores varios		16.070.039,75	13.171.778,27
Personal		2.781.880,49	1.198.674,91
Otros créditos con las Administraciones Públicas		17.490.026,50	20.439.484,22
Entidades Públicas	6	93.863.168,81	84.554.404,07
Deudores por subvenciones Contrato Programa		88.774.316,38	79.330.337,43
Otras deudas Entidades Públicas		5.088.852,43	5.224.066,64
Inversiones financieras a corto plazo	7	3.363.377,57	10.293.098,35
Instrumentos de patrimonio		3.314.131,46	6.055.407,87
Derivados financieros		25.978,13	246.903,20
Otros activos financieros		23.267,98	3.990.787,28
Periodificaciones a corto plazo		2.080.003,93	1.038.031,64
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes		76.592.999,50	74.500.467,81
Tesorería		70.731.618,93	68.387.303,90
Otros activos líquidos equivalentes		5.861.380,57	6.113.163,91
TOTAL ACTIVO		1.304.506.564,16	1.308.468.745,18



BALANCE CONSOLIDADO DEL GRUPO TRANSPORTS METROPOLITANS DE BARCELONA

Balance de Situación Consolidado a 31 de Diciembre de 2017 y 2016
(Euros)

	Nota	Año 2017	Año 2016
PATRIMONIO NETO Y PASIVO			
PATRIMONIO NETO		404.810.518,79	353.258.390,58
Fondos propios	7.10	301.295.166,00	294.753.353,97
Capital escriturado		18.641.641,48	18.641.641,48
Reservas		276.111.712,49	271.834.170,10
Resultados negativos de ejercicios anteriores		0,00	0,00
Resultado del ejercicio		6.541.812,03	4.277.542,39
Ajustes por cambio de valor	7	-36.833.576,55	-42.840.726,90
Operaciones de cobertura		-36.833.576,55	-42.840.726,90
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	14.1	140.348.929,34	101.345.763,51
PASIVO NO CORRIENTE	7	654.840.216,03	701.838.033,77
Deudas a largo plazo		654.840.216,03	701.838.033,77
Deudas con entidades de crédito		423.505.511,83	447.464.548,76
Acreedores por arrendamiento financiero		124.584.629,35	122.410.155,81
Derivados financieros		27.855.511,72	39.174.733,92
Otros pasivos financieros		78.894.563,13	92.788.595,28
PASIVO CORRIENTE		244.855.829,34	253.372.320,83
Provisiones a corto plazo	11	11.173.400,31	12.412.543,00
Deudas a corto plazo	7	106.979.897,69	125.229.508,01
Deudas con entidades de crédito		24.442.313,66	24.458.852,54
Acreedores por arrendamiento financiero		21.910.541,89	20.623.431,52
Derivados financieros		9.296.198,57	4.036.424,68
Otros pasivos financieros		51.330.843,57	76.110.799,27
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar		114.843.134,21	103.449.707,97
Proveedores		13.781.930,19	9.362.507,15
Acreedores varios		67.100.374,77	61.358.352,08
Personal, remuneraciones pendientes de pago		18.954.021,37	17.154.826,24
Otras deudas con las Administraciones Públicas		15.006.807,88	15.574.022,50
Periodificaciones a corto plazo		11.859.397,13	12.280.561,85
TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO		1.304.506.564,16	1.308.468.745,18

Las notas 1 a 18 de la Memoria adjunta forman parte del Balance a 31 de diciembre de 2017.

**GRUPO CONSOLIDADO
TRANSPORTS METROPOLITANS DE BARCELONA
CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS**



CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADO DEL GRUPO TRANSPORTS METROPOLITANS DE BARCELONA

Cuenta de Pérdidas y Ganancias Consolidada de los ejercicios 2017 y 2016
(Euros)

	Nota	Año 2017	Año 2016
A) OPERACIONES CONTINUADAS			
INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	10.1		
Ventas		400.459.361,89	397.703.779,42
Accesorios a la explotación		27.921.915,15	26.738.324,41
Subvenciones especiales		9.875.098,02	9.445.146,54
Subvenciones al servicio		375.820.931,76	356.947.593,33
TOTAL INGRESOS DE EXPLOTACIÓN		814.077.306,82	790.834.843,70
GASTOS DE EXPLOTACIÓN	10.2		
Aprovisionamientos		20.956.172,19	18.319.086,68
Carburantes y Electricidad		44.194.627,11	45.266.361,40
Personal operativo		387.451.543,20	376.766.244,82
Aportación al Sistema Complementario de Pensiones		855.322,52	555.068,04
<i>Sistema Complementario de Pensiones Contingencias Jubilación</i>		0,00	0,00
<i>Sistema Complementario de Pensiones Contingencias Riesgo</i>		855.322,52	555.068,04
Personal en proceso de regulación		313.823,39	748.694,87
Servicios exteriores		283.754.283,33	274.278.652,13
Tributos		952.547,98	988.470,33
Variaciones de provisiones		-1.112.662,61	272.352,29
Deterioro y resultado por ventas de inmovilizado		-415.224,25	114.934,51
Altres resultats		-1.519.306,73	-2.129.156,23
TOTAL GASTOS ANTES DE AMORTIZACIONES		735.431.126,13	715.180.708,84
Amortizaciones	10.3	65.289.656,12	65.930.907,36
Subvenciones en capital imputadas a pérdidas y ganancias	10.5	-13.566.786,32	-10.672.757,72
AMORTIZACIÓN NETA		51.722.869,80	55.258.149,64
TOTAL GASTOS DE EXPLOTACIÓN		787.153.995,93	770.438.858,48
GASTOS FINANCIEROS	10.4		
Gastos financieros por saneamiento CP		21.038.300,15	16.657.387,60
Gastos financieros estructurales		-375.889,07	-228.052,32
TOTAL GASTOS FINANCIEROS		20.662.411,08	16.429.335,28
PARTICIPACIÓN EN BENEFICIO SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA		522.296,43	434.638,21
RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS ANTES DEL IMPUESTO DE SOCIEDADES		6.783.196,24	4.401.288,15
Impuesto sobre Sociedades		-241.384,21	-123.745,76
RESULTADO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS (Después del Impuesto sobre Sociedades)		6.541.812,03	4.277.542,39
B) OPERACIONES INTERRUMPIDAS			
RESULTADO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES INTERRUMPIDAS (Después del Impuesto sobre Sociedades)		0,00	0,00
RESULTADO DEL EJERCICIO		6.541.812,03	4.277.542,39

Las notas 1 a 18 de la Memoria adjunta forman parte de la Cuentas de Pérdidas y Ganancias a 31 de diciembre de 2017.

GRUPO CONSOLIDADO
TRANSPORTS METROPOLITANS DE BARCELONA
ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO



GRUPO CONSOLIDADO TRANSPORTS METROPOLITANS DE BARCELONA
**ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS
TERMINADOS EL 31-12-2017 y 31-12-2016**

(Euros)

**A) ESTADO DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS CORRESPONDIENTE A LOS
EJERCICIOS TERMINADOS EL 31-12-2017 y 31-12-2016**

	Notas	Año 2017	Año 2016
A) Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias		6.541.812,03	4.277.542,39
Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto			
II. Por cobertura de flujos de efectivo	7	1.851.927,93	-21.528.470,08
III. Subvenciones, donaciones y legados recibidos	14.1	52.854.799,32	2.732.213,15
B) Total ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto		54.706.727,25	-18.796.256,93
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias			
IX. Por cobertura de flujos de efectivo	7	4.155.222,42	1.178.888,67
X. Subvenciones, donaciones y legados recibidos	14.1	-13.851.633,49	-10.935.784,12
C) Total transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias		-9.696.411,07	-9.756.895,45
TOTAL DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS		51.552.128,21	-24.275.609,99

**B) ESTADO TOTAL DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CORRESPONDIENTE A LOS
EJERCICIOS TERMINADOS EL 31-12-2017 y 31-12-2016**

	Capital		Reservas	Resultados de ejercicios anteriores	Resultado del ejercicio	Ajustes por cambios de valor	Subvenciones, donaciones y legados recibidos	TOTAL
	Escriturado	No exigido						
SALDO INICIO DEL EJERCICIO 2016	18.641.641,48		266.577.894,98	-1.757,49	5.258.032,61	-22.491.145,49	109.549.334,48	377.534.000,57
I. Total ingresos y gastos reconocidos					4.277.542,39	-20.349.581,41	-8.203.570,97	-24.275.609,99
III. Otras variaciones del patrimonio neto			5.256.275,12	1.757,49	-5.258.032,61			0,00
SALDO FINAL DEL EJERCICIO 2016	18.641.641,48		271.834.170,10	0,00	4.277.542,39	-42.840.726,90	101.345.763,51	353.258.390,58
I. Total ingresos y gastos reconocidos					6.541.812,03	6.007.150,35	39.003.165,83	51.552.128,21
III. Otras variaciones del patrimonio neto			4.277.542,39		-4.277.542,39			0,00
SALDO FINAL DEL EJERCICIO 2017	18.641.641,48		276.111.712,49	0,00	6.541.812,03	-36.833.576,55	140.348.929,34	404.810.518,79

Las notas 1 a 18 de la Memoria adjunta forman parte del Estado de Cambios en el Patrimonio Neto 31 de diciembre de 2017.



GRUPO CONSOLIDADO
TRANSPORTS METROPOLITANS DE BARCELONA
ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO



**GRUPO CONSOLIDADO
TRANSPORTS METROPOLITANS DE BARCELONA**

**ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS
TERMINADOS EL 31-12-2017 y 31-12-2016**

(Euros)

	Notas	Año 2017	Año 2016
A) FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN			
1. Resultado del ejercicio antes de impuestos		6.783.196,24	4.401.288,15
2. Ajustes del resultado		70.027.221,18	70.286.209,89
a) Amortización del inmovilizado (+)	10.3	65.289.656,12	65.930.907,36
b) Correcciones valorativas por deterioro (+/-)		-1.437.087,25	-292.080,16
c) Variación de provisiones (+/-)	10.2	-62.971,66	-818.544,96
d) Imputación de subvenciones (-)	10.5	-13.887.795,52	-10.935.784,12
e) Resultados por bajas y ventas del inmovilizado (+/-)	10.2	-14.695,16	407.014,70
f) Resultados por bajas y ventas de instrumentos financieros (+/-)	7.5	0,00	0,00
g) Ingresos financieros (-)	10.4	-2.771.658,07	-4.801.263,55
h) Gastos financieros (+)	10.4	23.379.223,42	19.181.511,16
i) Diferencias de cambio (+/-)	10.4	54.845,73	49.087,67
k) Otros ingresos y gastos (+/-)		-522.296,43	1.565.361,79
3. Cambios en el capital circulante		2.407.294,64	22.676.779,62
a) Existencias (+/-)		-721.490,54	-407.392,84
b) Deudores y otras cuentas a cobrar (+/-)	7	-7.131.034,01	5.377.646,26
c) Otros activos corrientes (+/-)	7	-1.041.530,16	-549.909,23
d) Acreedores y otras cuentas a pagar (+/-)	7	10.237.785,12	13.056.844,40
e) Otros pasivos corrientes (+/-)	7	-421.606,85	5.096.020,93
f) Otros activos y pasivos no corrientes (+/-)		1.485.171,08	103.570,10
4. Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación		-20.086.988,49	-13.737.217,80
a) Pago de intereses (-)	10.4	-22.432.035,86	-18.065.124,27
b) Cobro de dividendos (+)		620.247,71	2.378.998,39
c) Cobro de intereses (+)	10.4	2.225.696,07	2.526.013,66
d) Cobros (pagos) por impuesto sobre beneficios (+/-)		-195.440,52	-61.648,33
e) Otros pagos (cobros) (+/-)	10.4	-305.455,89	-515.457,25
5. FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN (1+2+3+4)		59.130.723,57	83.627.059,86
B) FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN			
6. Pagos por inversiones (-)		-86.516.262,32	-86.520.029,01
b) Inmovilizado intangible	5	-3.922.160,44	-4.815.322,16
c) Inmovilizado material	4	-81.019.350,31	-71.443.670,58
e) Otros activos financieros		-957.444,95	-10.261.036,27
g) Otros activos	7	-617.306,62	0,00



**GRUPO CONSOLIDADO
TRANSPORTS METROPOLITANS DE BARCELONA**

**ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS
TERMINADOS EL 31-12-2017 y 31-12-2016**

(Euros)

	Notas	Año 2017	Año 2016
7. Cobros por desinversiones (+)		36.388.398,67	3.651.310,54
b) Inmovilizado intangible		0,00	0,00
c) Inmovilizado material	4	28.989,99	21.010,86
e) Otros activos financieros	7	35.620.010,02	3.016.930,16
g) Otros activos	7	739.398,66	613.369,52
8. FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN (6+7)		-50.127.863,65	-82.868.718,47
C) FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN			
9. Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio		27.168.979,79	2.732.213,15
e) Subvenciones, donaciones y legados recibidos (+)	14	27.168.979,79	2.732.213,15
10. Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero		-34.079.308,02	10.385.647,37
a) Emisión:			
2.Deudas con entidades de crédito (+)	7	23.703.146,00	45.875.465,50
4.Otras deudas (+)		152.032,67	0,00
b) Devolución y amortización de:			
2.Deudas con entidades de crédito (-)	7	-44.786.583,75	-23.611.667,87
4.Otras deudas (-)	7	-13.147.902,94	-11.878.150,26
12. FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN (9+10)		-6.910.328,23	13.117.860,52
E) AUMENTO / DISMIN.NETA DEL EFECTIVO O EQUIV.(5+8+12)		2.092.531,69	13.876.201,91
Efectivo o equivalentes al principio del ejercicio		74.500.467,81	60.624.265,90
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio		76.592.999,50	74.500.467,81

Las notas 1 a 18 de la Memoria adjunta forman parte del Estado de Flujos de Efectivo Neto 31 de diciembre de 2017.

**GRUPO CONSOLIDADO
TRANSPORTS METROPOLITANS DE BARCELONA
MEMORIA**



NOTA 1 – PERÍMETRO DE LA CONSOLIDACIÓN

El ejercicio 2005 fue el primero en que el Grupo Transports Metropolitans de Barcelona presentó Cuentas Anuales Consolidadas.

En el año 2005 este grupo estaba formado por las sociedades siguientes:

- Sociedad que formula las Cuentas Anuales Consolidadas:

Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA (Metro)

- Sociedades del grupo consolidadas por integración global:

Transports de Barcelona, SA (TB)

Projectes i Serveis de Mobilitat, SA

Transports Metropolitans de Barcelona, SL

- Sociedad asociada consolidada por puesta en equivalencia:

Transports Ciutat Comtal, SA



En fecha 21 de octubre de 2011 se constituyó TMB France, EURL unipersonal, propiedad al 100% de Projectes i Serveis de Mobilitat, SA, pero dada la poca relevancia de dicha sociedad dentro de las cuentas del Grupo TMB, este año 2017 no se ha incluido en el Grupo.

Las Sociedades están integradas en el Grupo Consolidado Transports Metropolitans de Barcelona, con domicilio en la calle 60, nº 21-23, Sector A, Polígono Zona Franca, de la ciudad de Barcelona, que deposita sus Cuentas Anuales Consolidadas, pendientes de formulación en el Registro Mercantil de Barcelona. La dominante última del Grupo es el Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), con domicilio en el municipio de Barcelona. El grupo Transports Metropolitans de Barcelona no aplica el régimen de consolidación fiscal.

Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA forma parte del Sector Público Metropolitano, dado que la totalidad de sus acciones son propiedad del Àrea Metropolitana de Barcelona, en la cual están integrados los Ayuntamientos 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, Pallejà, 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 y Viladecans.

Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA presta sus servicios de transporte de viajeros de forma totalmente coordinada con Transports de Barcelona, SA, bajo la denominación de Transports Metropolitans de Barcelona (TMB). La primera para el transporte subterráneo y la segunda para el transporte de superficie, siendo común la dirección y la gestión del negocio.

Las sociedades Projectes i Serveis de Mobilitat, SA y Transports Metropolitans de Barcelona, SL también forman parte del Grupo TMB, en el cual Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA es la Sociedad que formula las Cuentas Anuales Consolidadas, por los siguientes motivos:

- a) La estrategia del transporte del Grupo se articula sobre Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA.
- b) La actividad de Transports de Barcelona, SA, que también forma parte del Sector Público Metropolitano (100% AMB) es complementaria a la de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA.
- c) Adicionalmente tanto el número de viajeros transportados, como la cifra de negocio y el valor de los activos inmovilizados en explotación lo confirman.

1.1 - Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA se constituyó por tiempo indefinido según consta en la escritura autorizada por el que fue notario de esta ciudad Don Antonio Gallardo Martínez el día 17 de diciembre de 1920, con el nombre de "Ferrocarril Metropolitano de Barcelona, S.A.", sufriendo posteriormente diversas modificaciones recogidas en las pertinentes escrituras públicas, tales como la municipalización de la Sociedad en 1959, la fusión por absorción de las Sociedades "Gran Metropolitano de Barcelona, S.A." y "Ferrocarril Metropolitano de Barcelona, S.A.",

mediante el aumento del capital social de la sociedad absorbida, Gran Metropolitano de Barcelona, S.A., posteriormente, el cambio a la denominación de "Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A., (S.P.M.)", en 1981 y, por último, el cambio a la denominación actual de "Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA", tras su metropolitanización en abril de 1991. Figura inscrita en el Registro Mercantil de Barcelona, volumen 29.381, NIF A-08005795. Su domicilio social se encuentra en la calle 60, nº 21-23, Sector A, Polígono Zona Franca, de la ciudad de Barcelona.

El ejercicio económico coincide con el año natural.

Constituye el objeto de la Sociedad:



- a) Ejercer la actividad de gestión, de explotación, de organización, de administración y en definitiva de prestación de los servicios urbanos y metropolitanos relacionados con el transporte colectivo por camino de rodadura fijo o por cable, especialmente ferrocarril, funicular, tranvía, teleférico o cualquier otro modo de transporte, tanto de superficie como subterráneo o aéreo y de sus concesiones; y proveer su prestación bajo las directrices y reglamentos emanantes del Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB).
- b) El diseño, la construcción, la gestión, la explotación y la administración de cualquiera de los servicios que se creen, rescaten, incorporen o reviertan, dentro de la competencia que el AMB tiene atribuida, en materia de transporte público de personas u objetos y sea cual sea el tipo de vehículo, su medio de tracción o su emplazamiento.
- c) Las actividades que le encomiende el AMB dentro de los anteriores enunciados.
- d) Proyectar, prestar, gestionar o realizar, por sí misma o con participación de otras empresas, obras de construcción de infraestructuras de transporte, de servicios de explotación y operaciones de transporte, generación de energía, sistemas de telecomunicaciones, transferencia de tecnología, realización de estudios, asesoramiento y peritajes en todos los campos del transporte y tanto en el ámbito territorial que le es propio, como fuera de él e incluso en el extranjero y crear

empresas filiales, por sí misma o con cualquier forma de colaboración o cooperación con otras sociedades o entidades, tanto nacionales como extranjeras.

- e) La prestación de servicios y la realización de actividades comerciales complementarias y relacionadas con el transporte, para sus clientes o para terceros, comprendiendo la comunicación y formación, escrita y gráfica, por radio, televisión o cualquier otro medio tecnológico, la publicidad, tanto propia como de terceros, en cualquier modalidad, incluyendo la explotación de espacios para esta finalidad, la telefonía y cualquier sistema de telecomunicaciones, incluido el transporte de señales o comunicaciones, por cable u otros medios.
- f) La adquisición, construcción, reparación, montaje, reforma, conservación y mantenimiento de todo tipo de bienes inmuebles y de edificios, materiales, equipamientos, instalaciones eléctricas y de telecomunicaciones, estructuras, terrenos, dependencias y toda clase de bienes muebles necesarios o afectos a la explotación de servicios de transporte y tanto para la explotación de todo el patrimonio como para su comercialización y rentabilización, de forma directa o junto con otras empresas sea cual sea su objeto social, tanto nacionales como extranjeras.

El objeto social se puede realizar por la Sociedad, directa o indirectamente mediante la titularidad de acciones o participaciones en sociedades con objeto idéntico, análogo o parecido.

El 8 de noviembre de 2012 el Consejo de Administración de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA aprobó por unanimidad la propuesta de adecuación de los Estatutos y se acordó presentarla a la Junta General para su aprobación. Los Estatutos se adecuaron a la ley 31/2010 de 3 de agosto, por la cual se creó el Área Metropolitana de Barcelona, que es la titular de las acciones, y se aprovechó para realizar unos cambios para adecuarlos a modificaciones de leyes que también les afectaban, básicamente la Ley de sociedades de capital, cuyo texto refundido aprobó el RD Ley 1/2010, de 2 de julio.

El 18 de diciembre de 2012 el Consejo Metropolitano del AMB, constituido en Junta General de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, aprobó la modificación de los Estatutos y someter el texto refundido a información pública en un plazo de 30 días.

Pasado el plazo de información pública, sin haber recibido alegaciones, el 5 de febrero de 2013 la Junta General de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA aprobó definitivamente los Estatutos.

Con fecha 11 de noviembre de 2013, previo examen y calificación, estos Estatutos quedaron inscritos en el Registro Mercantil de Barcelona en el volumen 43053, folio 167, hoja B 21021, inscripción 283.

Principal actividad y activos no generadores de flujos de efectivo

La principal actividad de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA es el transporte colectivo subterráneo de viajeros en la ciudad de Barcelona y municipios de su entorno metropolitano, complementándose con la red de autobuses existente de Transports de Barcelona, SA y con el resto de empresas del área.

La prestación del servicio se realiza en el ámbito del AMB (Àrea Metropolitana de Barcelona), que se constituyó el 21 de julio de 2011 y asume las competencias por sucesión administrativa universal que hasta entonces tenía la Entitat Metropolitana del Transport, y por lo tanto, es el Ente que coordina los servicios de transporte público urbano de viajeros de los municipios incluidos en su área territorial. Asimismo, el AMB tiene asignada como competencia la prestación del servicio público subterráneo de viajeros de Barcelona, sin perjuicio de las competencias de la Generalitat de Catalunya.

Dentro del ámbito de competencias en el que Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA desarrolla su actividad cabe señalar que en el Decreto 48/1997 de 18 de febrero del Departament de Política Territorial i Obres Públiques, publicado en el Diari Oficial de la Generalitat del 25-02-1997, se aprueba la constitución del Consorcio para la coordinación del sistema metropolitano de transporte público del área de Barcelona. La Autoritat del Transport Metropolità se constituye en fecha 19 de marzo de 1997 como un Consorcio entre la Generalitat de Catalunya, el Ayuntamiento de Barcelona y la Entitat Metropolitana del Transport (actualmente AMB) y tiene como funciones principales la planificación de las infraestructuras del transporte público, la planificación del



servicio y la elaboración y aprobación de un marco tarifario común y actuar como rótula financiera del sistema de transporte público de la región metropolitana de Barcelona, entre otras.

La oferta de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA se presta dentro del área territorial del AMB, ámbito en el que también actúa FGC (Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya). Esta oferta está formada, básicamente, por 8 líneas de Metro (se incluye el Funicular integrado en la línea 3) cuya longitud total (semisuma de los recorridos de ida y vuelta) era a 31-12-2017 de 119 kilómetros (en el año 2016 se cambió el criterio de medida para adaptarlo a los estándares internacionales y sólo se tiene en cuenta la vía en servicio comercial) y 156 estaciones de las cuales 108 eran sencillas, 18 dobles o de correspondencia y 4 de triple enlace, permitiendo el transbordo entre líneas.

Dicha red presta servicio a una población de 2,5 millones de habitantes, en 11 municipios del área metropolitana, enlazando la ciudad de Barcelona con los municipios de L'Hospitalet de Llobregat, Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Santa Coloma de Gramenet, Badalona, Sant Adrià de Besòs, Montcada i Reixac, Sant Just Desvern, Sant Joan Despí y El Prat de Llobregat.

Cabe mencionar que el 29 de julio de 2008 el Consell de Govern de la Generalitat de Catalunya concedió a la EMT (actualmente AMB) la explotación de la totalidad de la línea 9/10 de metro. En la sesión de 2 de octubre de 2008, la EMT (actualmente AMB) acordó gestionar directamente este servicio por medio de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA de conformidad con el artículo 255 del Decreto Legislativos 2/2003 de 28 de abril por el cual se aprueba el texto refundido de la Llei Municipal i de Règim Local de Catalunya. En fecha 13 de diciembre de 2009 se puso en servicio el primer tramo de 5 estaciones: Can Zam, Singuerlin, Església Major, Fondo y Can Peixauet, todas dentro del término municipal de Santa Coloma de Gramenet. En fecha 18 de abril de 2010 entraron en funcionamiento las estaciones de Gorg, La Salut, Llefià dentro del término municipal de Badalona (L-10) y Bon Pastor en Barcelona y también el tramo de Can Peixauet a Bon Pastor. En fecha 26 de junio de 2010 se pusieron en funcionamiento 2 estaciones más, Onze de Setembre y La Sagrera, pertenecientes al término municipal de Barcelona, y el 19 de septiembre de 2011 entró en funcionamiento la estación de Santa Rosa situada entre las de Fondo y Can Peixauet en el término municipal de Santa Coloma de Gramenet. El 12 de febrero de 2016, se inauguró el tramo L9 Sur, formado por 15 estaciones y 19,6 kilómetros de longitud. Dicho tramo pasa por los municipios de Barcelona, L'Hospitalet de Llobregat y El Prat de Llobregat, con las

estaciones de Zona Universitària, Collblanch, Torrassa, Can Tries/Gornal, Europa Fira, Fira, Parc Logístic, Mercabarna, Les Moreres, El Prat Estació, Cèntric, Parc Nou, Mas Blau, Aeroport T2 y Aeroport T1. Con este tramo, el metro llega hasta el aeropuerto y conecta zonas industriales y de importante actividad económica y social del Área Metropolitana de Barcelona. La puesta en servicio de la L9 Sur supuso por primera vez, que existiera una tarifa diferente en un sector de la red de metro, que son las estaciones Aeroport T1 y Aeroport T2 para los usuarios ocasionales.

Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA presta, además, un conjunto de servicios especiales orientados a satisfacer demandas puntuales en la celebración de acontecimientos de carácter social, deportivo, de interés ciudadano, etc., así como otras de asesoramiento a empresas e instituciones nacionales y extranjeras relacionadas con el transporte público.

Conforme a su actividad, los elementos del inmovilizado material e intangible de la Sociedad no se mantienen con la finalidad de obtener un rendimiento comercial (beneficios) sino los flujos económicos sociales que generan estos activos y que benefician a la colectividad, es decir, su beneficio social o potencial de servicio.

En definitiva, la totalidad de los activos materiales e intangibles de la Sociedad son activos no generadores de flujos de efectivo, conforme a con los pronunciamientos del ICAC y de la IGAE, para el tratamiento de estos tipos de activos en las empresas públicas (Orden EHA/733/2010 de 25 de marzo de 2010 por la cual se aprueban aspectos contables de empresas públicas que operan en determinadas circunstancias).



1.2 - Transports de Barcelona, SA se constituyó por tiempo indefinido según consta en la escritura autorizada por el que fue notario de esta ciudad Don Antoni Par Tusquets el día 9 de julio de 1925, con el nombre de "Tranvías de Barcelona", sufriendo posteriormente diversas modificaciones recogidas en las pertinentes escrituras públicas, tales como la municipalización de la Sociedad en 1956, el cambio a la denominación de "S.P.M. Transportes de Barcelona, S.A." en 1969, el cambio a la denominación de "S.P.M. Transports de Barcelona, S.A.", en 1984 y, por último, el cambio a la denominación actual de "Transports de Barcelona, SA" tras su metropolitanización en abril de 1991. Figura inscrita en el Registro Mercantil de Barcelona,

volumen 28.750, NIF A-08016081. Su domicilio social se encuentra en la calle 60, nº 21-23, Sector A, Polígono Zona Franca, de la ciudad de Barcelona.

Constituye el objeto de la Sociedad:

- a)** Ejercer la actividad de gestión, de explotación, de organización, de administración y en definitiva de prestación de los servicios urbanos y metropolitanos relacionados con el transporte colectivo de superficie, especialmente mediante autobuses, microbuses, tranvías o cualquier otro modo y de sus concesiones; y proveer su prestación bajo las directrices y reglamentos emanantes del Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB).
- b)** El diseño, la construcción, la gestión, la explotación y la administración de cualquiera de los servicios que se creen, rescaten, incorporen o reviertan, dentro de la competencia que el AMB tiene atribuida, en materia de transporte público de superficie, de personas u objetos y sea cual sea el tipo de vehículo, su medio de tracción o su emplazamiento.
- c)** Las actividades que le encomiende el AMB dentro de los anteriores enunciados.
- d)** Proyectar, prestar, gestionar o realizar, por sí misma o con participación de otras empresas, obras de construcción de infraestructuras de transporte, de servicios de explotación y operaciones de transporte, generación de energía, sistemas de telecomunicaciones, transferencia de tecnología, realización de estudios, asesoramiento y peritajes en todos los campos del transporte y tanto en el ámbito territorial que le es propio, como fuera de él e incluso en el extranjero y crear empresas filiales, por sí misma o con cualquier forma de colaboración o cooperación con otras sociedades o entidades, tanto nacionales como extranjeras.
- e)** La prestación de servicios y la realización de actividades comerciales complementarias relacionadas con el transporte, para sus clientes o para terceros, comprendiendo la comunicación y formación, escrita y gráfica, por radio, televisión o cualquier otro medio tecnológico, la publicidad, tanto propia como de terceros, en cualquier modalidad, incluyendo la explotación de espacios para esta finalidad, la

telefonía y cualquier sistema de telecomunicaciones, incluido el transporte de señales o comunicaciones, por cable u otros medios.

- f) La adquisición, construcción, reparación, montaje, reforma, conservación y mantenimiento de todo tipo de bienes inmuebles y de edificios, materiales, equipamientos, instalaciones eléctricas y de telecomunicaciones, estructuras, terrenos, dependencias y toda clase de bienes muebles necesarios o afectos a la explotación de servicios de transporte y tanto para la explotación de todo el patrimonio como para su comercialización y rentabilización, de forma directa o junto con otras empresas sea cual sea su objeto social, tanto nacionales como extranjeras.

El objeto social se puede realizar por la Sociedad, directa o indirectamente mediante la titularidad de acciones o participaciones en sociedades con objeto idéntico, análogo o parecido.

El 8 de noviembre de 2012 el Consejo de Administración de Transports de Barcelona, SA aprobó por unanimidad la propuesta de adecuación de los Estatutos y se acordó presentarla a la Junta General para su aprobación. Los Estatutos se adecuaron a la ley 31/2010 de 3 de agosto, por la cual se creó el Àrea Metropolitana de Barcelona, que es la titular de las acciones, y se aprovechó para realizar unos cambios para adecuarlos a modificaciones de leyes que también les afectaban, básicamente la Ley de sociedades de capital, cuyo texto refundido aprobó el RD Ley 1/2010, de 2 de julio.

El 18 de diciembre de 2012 el Consejo Metropolitano del AMB, constituido en Junta General de Transports de Barcelona, SA, aprobó la modificación de los Estatutos y someter el texto refundido a información pública en un plazo de 30 días.



Pasado el plazo de información pública, sin haber recibido alegaciones, el 5 de febrero de 2013 la Junta General de Transports de Barcelona, SA aprobó definitivamente los Estatutos.

Con fecha 11 de noviembre de 2013, previo examen y calificación, estos Estatutos quedaron inscritos en el Registro Mercantil de Barcelona en el volumen 43754, folio 184, hoja B 21019, inscripción 368.

Principal actividad y activos no generadores de flujos de efectivo

La principal actividad de Transports de Barcelona, SA es el transporte colectivo de viajeros por superficie en la ciudad de Barcelona y municipios de su entorno metropolitano, complementándose con la red de metro existente de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y con el resto de empresas del área.

La prestación del servicio se realiza en el ámbito del AMB (Àrea Metropolitana de Barcelona), que se constituyó el 21 de julio de 2011 y asume las competencias por sucesión administrativa universal que hasta entonces tenía la Entitat Metropolitana del Transport, y por lo tanto, es el Ente que coordina los servicios de transporte público urbano de viajeros de los municipios incluidos en su área territorial. Asimismo, el AMB tiene asignada como competencia la prestación del servicio público subterráneo de viajeros de Barcelona, sin perjuicio de las competencias de la Generalitat de Catalunya.

Dentro del ámbito de competencias en el que Transports de Barcelona, SA desarrolla su actividad cabe señalar que en el Decreto 48/1997 de 18 de febrero del Departament de Política Territorial i Obres Públiques, publicado en el Diari Oficial de la Generalitat del 25-02-1997, se aprueba la constitución del Consorcio para la coordinación del sistema metropolitano de transporte público del área de Barcelona. La Autoritat del Transport Metropolità se constituye en fecha 19 de marzo de 1997 como un Consorcio entre la Generalitat de Catalunya, el Ayuntamiento de Barcelona y la Entitat Metropolitana del Transport (actualmente AMB) y tiene como funciones principales la planificación de las infraestructuras del transporte público, la planificación del servicio y la elaboración y aprobación de un marco tarifario común y actuar como rótula financiera del sistema de transporte público de la región metropolitana de Barcelona, entre otras.

La oferta de Transports de Barcelona, SA está formada por la red compuesta por 98 líneas con una longitud (semisuma de los recorridos de ida y vuelta) de 833,17 kilómetros a 31-12-2017.

El 1 de octubre de 2012 se inició la implantación de la nueva red de Bus de Barcelona con la entrada en servicio de las 5 primeras líneas. El 18 de noviembre de 2013 entraron en funcionamiento 5 nuevas líneas de esta nueva red y correspondían a ejes con una elevada

demanda. El 15 de septiembre de 2014 entraron en servicio 3 nuevas líneas y se reestructuró una línea de la fase anterior. El 15 de septiembre de 2015 entraron en servicio 3 nuevas líneas y se amplió una línea creada en el 2013. El 29 de febrero de 2016 entraron en funcionamiento 3 nuevas líneas, una horizontal y dos verticales. El 13 de noviembre de 2017 han entrado en funcionamiento 4 nuevas líneas, una diagonal y tres verticales alcanzando así las 20 líneas de altas prestaciones.

Cuando esté totalmente implantada estará formada por 28 líneas que se complementarán con la red de proximidad, las líneas interurbanas y el Bus del Barrio.

Algunas de las características principales de la nueva red son:

- Facilidad de uso, con recorridos horizontales, verticales y diagonales.
- Mayor eficiencia, ya que con los mismos recursos ofreceremos un mejor servicio a la ciudadanía.
- Diseño rectilíneo: favorece la velocidad y la regularidad.
- Con un solo transbordo se puede realizar el 95% de los desplazamientos.
- Mayor sostenibilidad.



Dicha red presta servicio a una población de 2,5 millones de habitantes, correspondiente a 11 municipios del área metropolitana.

Como servicios dirigidos básicamente al segmento del ocio y turismo se encuentran los siguientes:

- Líneas 99/100/101/90 (nocturna). Se ha ofrecido durante todo el año, excepto los días de Navidad y Año Nuevo, la posibilidad de realizar un recorrido de 45 paradas y 49,01 kilómetros, alrededor de las cuales se encuentran algunos de los lugares más característicos e interesantes de Barcelona ciudad.
- Tramvia Blau. Presta sus servicios desde 1901, con un recorrido de 2 paradas y 1,28 kilómetros y disponiendo de un parque de 7 coches.

Transports de Barcelona, SA presta, además, un conjunto de servicios especiales orientados a satisfacer demandas puntuales en la celebración de acontecimientos de carácter social, deportivo, de interés ciudadano, etc., así como substituir otras empresas de transporte cuando se produzcan anomalías de importancia en el servicio.

Conforme a su actividad, los elementos del inmovilizado material e intangible de la Sociedad no se mantienen con la finalidad de obtener un rendimiento comercial (beneficios) sino los flujos económicos sociales que generan estos activos y que benefician a la colectividad, es decir, su beneficio social o potencial de servicio.

En definitiva, la totalidad de los activos materiales e intangibles de la Sociedad son activos no generadores de flujos de efectivo, conforme a los pronunciamientos del ICAC y de la IGAE, para el tratamiento de estos tipos de activos en las empresas públicas (Orden EHA/733/2010 de 25 de marzo de 2010 por la que se aprueban aspectos contables de empresas públicas que operan en determinadas circunstancias).

1.3 – Projectes i Serveis de Mobilitat, SA con NIF A-63645220 domiciliada en la ciudad de Barcelona, calle 60, nº 21-23, Sector A, Polígono Zona Franca, se constituyó por tiempo indefinido según consta en escritura autorizada por el notario de esta ciudad Don Josep Maria Valls i Xufré el día 6 de octubre de 2004, con inscripción en el Registro Mercantil de Barcelona, en el Volumen 37068, Folio 21, Hoja B-297086, Inscripción 1ª.

Se constituye como compañía mercantil limitada, con la denominación de “Telefèric de Montjuïc, SL”, que se registrará por la vigente Ley de Sociedades de Responsabilidad Limitada, otras disposiciones legales aplicables, y, especialmente, por los Estatutos Sociales.

En fecha 28 de abril de 2005 se aprobó la transformación de la compañía en Sociedad Anónima con la denominación “Telefèric de Montjuïc, SA”, según escritura autorizada por el notario de esta ciudad Don Josep Maria Valls i Xufré el día 17 de mayo de 2005.

En fecha 14 de octubre de 2008 se aprobó el cambio de denominación social por "Projectes i Serveis de Mobilitat, SA", según consta en escritura autorizada por el notario de esta ciudad Don Raúl González Fuentes.

Constituye el objeto de la Sociedad:

- a) El proyecto, el diseño, la planificación, la construcción, la gestión y la explotación de servicios y modos de transporte público u otras formas de movilidad, de personas y equipajes, con carácter o finalidad de ocio, turística o cultural, y que sean complementarios, accesorios o conexos con los transportes públicos de carácter esencial o de prestación obligatoria por las Administraciones Públicas, así como la administración de los bienes que los integren o estén afectos.
- b) El diseño, la planificación, el desarrollo y la gestión de actividades y prestación de servicios de estudio y asesoramiento, investigación, producción y distribución de recursos, comerciales y publicitarios, transferencia de tecnología, sistemas de telecomunicaciones y generación de energía, contables, laborales, administrativos, de gestión y organización de empresas.
- c) Las actividades de transporte o movilidad que le encomiende el Área Metropolitana de Barcelona (AMB) o cualquier otra Administración que tenga competencias en la materia.

Para el desarrollo de los actos que constituyen el objeto social podrá adquirir o arrendar bienes muebles e inmuebles, hacer instalaciones de todo tipo y, en general, realizar cualquier otra actividad mercantil o industrial complementaria, conexa o accesoría a las señaladas.

El objeto social se puede realizar en todos los campos del transporte, tanto en el ámbito territorial que le es propio como fuera de él e incluso en el extranjero, por la sociedad, directa o indirectamente mediante la titularidad de acciones o participaciones en sociedades mercantiles, y entidades u organismos públicos, con objeto idéntico, análogo o parecido, tanto nacionales como extranjeras.



1.4 - Transports Metropolitans de Barcelona, SL con NIF B-63645253 domiciliada en la ciudad de Barcelona, Calle 60, nº 21-23, Sector A, Polígono Zona Franca, se constituyó por tiempo indefinido según consta en escritura autorizada por el notario de esta ciudad Don Josep Maria Valls i Xufré el día 6 de octubre de 2004, con inscripción en el Registro Mercantil de Barcelona en el Volumen 37068, Folio 29, Hoja B-297088, Inscripción 1ª.

Se constituye como compañía mercantil limitada, con la denominación de “Transports Metropolitans de Barcelona, SL” que se regirá por la vigente Ley de Sociedades de Responsabilidad Limitada, otras disposiciones legales aplicables, y, especialmente, por los Estatutos Sociales.

Constituye el objeto de la Sociedad:

- a) La gestión, la explotación y la operación de servicios y modos de transporte público, de personas y equipajes, incluyendo su diseño, planificación y construcción, así como la administración de los bienes que los integren o estén afectos.
- b) El diseño, la planificación, el desarrollo y gestión de actividades y prestación de servicios de estudio y asesoramiento, investigación, producción y distribución de recursos, comerciales y publicitarios, transferencia de tecnología, sistemas de telecomunicaciones y generación de energía, contables, laborales, administrativos, de gestión y organización de empresas.
- c) Las actividades que le encomiende el Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB).

Para el desarrollo de los actos que constituyen el objeto social podrá adquirir o arrendar bienes muebles e inmuebles, hacer instalaciones de todo tipo y, en general, realizar cualquier otra actividad mercantil o industrial complementaria, conexa o accesoria a las señaladas.

El objeto social se puede realizar en todos los campos del transporte, tanto en el ámbito territorial que le es propio como fuera de él e incluso en el extranjero, por la sociedad, directa o indirectamente mediante la titularidad de acciones o participaciones en sociedades mercantiles, y entidades u organismos públicos, con objeto idéntico, análogo o parecido, tanto nacionales como extranjeras.

En fecha 1 de julio de 2015 inició su actividad de venta de títulos de transporte mediante una plataforma e-commerce.

1.5 – La información relativa a las empresas asociadas, incluidas en el perímetro de consolidación es la siguiente (nota 7.8):

- **Transports Ciutat Comtal, SA:** su actividad principal consiste en la realización de las siguientes actividades relacionadas con el transporte terrestre:
 - a) La explotación y administración de las líneas de transporte público por autobuses y "Personas con Movilidad Reducida Severa", que han sido objeto de concesión por la Entitat Metropolitana del Transport (actualmente ÀMB).
 - b) La explotación y administración de cualquier otra línea de transporte público o privado por autobuses, microbuses u otros medios de transporte terrestre colectivo de viajeros que puedan ser objeto de adjudicación por cualquier Administración Pública, de cesión por una empresa concesionaria, o de adquisición por cualquier otro título.
 - c) La explotación y administración de cualquier otra actividad relacionada directamente con los transportes terrestres públicos o privados.

Las Cuentas Anuales Consolidadas incorporan los valores de sus Cuentas Anuales Individuales a 30 de noviembre de 2016 (último disponible).

1.6 – La memoria de las Cuentas Anuales Consolidadas del Grupo TMB se presenta en miles de euros y los estados financieros se presentan en euros. El euro es la moneda funcional y de presentación del Grupo.



NOTA 2 – BASES DE PRESENTACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS

2.1 – Imagen fiel

Las Cuentas Anuales Consolidadas adjuntas han sido preparadas a partir de los registros contables de las Sociedades y se presentan de acuerdo con la legislación mercantil vigente y con las normas y principios establecidos en el Plan General de Contabilidad aprobado por el RD 1514/2007 y sus posteriores modificaciones, así como según el RD 1159/2010 de 17 de septiembre de 2010 por el cual se aprueban las normas para la formulación de las Cuentas Anuales Consolidadas, con el objetivo de mostrar la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera, de los resultados de sus operaciones así como de la veracidad de los flujos incorporados en el Estado de Flujos de Efectivo.

Cabe mencionar que la cuenta de pérdidas y ganancias se presenta en un formato adaptado a las características que particularizan las Sociedades.

Estas Cuentas Anuales Consolidadas se someterán a la aprobación de la Junta General de Accionistas, y se estima que serán aprobadas sin ninguna modificación.

No hay ninguna disposición legal en materia contable que, teniendo un efecto significativo en las Cuentas Anuales Consolidadas, no se haya aplicado.

2.2. – Aspectos críticos de la valoración y estimación de la incertidumbre

La preparación de las Cuentas Anuales Consolidadas requiere la realización por parte de la Dirección de las Sociedades de determinadas estimaciones contables y la consideración de determinados elementos de juicio. Éstos se evalúan continuamente y se fundamentan en la experiencia histórica y otros factores, incluyendo las expectativas de sucesos futuros, que se han considerado razonables según las circunstancias.

Si bien las estimaciones consideradas se han realizado sobre la mejor información disponible en la fecha de formulación de las presentes Cuentas Anuales Consolidadas, cualquier modificación en el futuro de dichas estimaciones se aplicaría de forma prospectiva desde ese momento, reconociendo el efecto del cambio en la estimación realizada en la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio en cuestión.

Las principales estimaciones y juicios considerados en la elaboración de las Cuentas Anuales Consolidadas son los siguientes:

- Vidas útiles de los elementos del inmovilizado material (nota 3.4 i 4).
- Valores razonables de los instrumentos financieros no cotizados (nota 3.7 i 7).
- Las hipótesis empleadas en el cálculo actuarial de los compromisos por pensiones (nota 3.14 y 13).
- El cálculo de las provisiones (nota 3.12).

2.3 – Comparación de la información

Las Cuentas Anuales Consolidadas del presente ejercicio han sido formuladas utilizando los mismos criterios de presentación y clasificación de la información que en el ejercicio anterior, presentándose el balance tal y como indica el Plan General de Contabilidad, aprobado por el RD 1514/2007, de 16 de noviembre de 2007 y el RD 1159/2010 aprobado el 17 de septiembre de 2010; y la cuenta de pérdidas y ganancias en un formato acorde con las características que particularizan las Sociedades.

2.4 – Métodos de consolidación

La consolidación de las Cuentas Anuales del Grupo se realiza aplicando el método de integración global por las empresas del grupo y el método de puesta en equivalencia por la empresa asociada.



NOTA 3 – NORMAS DE REGISTRO Y VALORACIÓN

Las principales normas de registro y valoración utilizadas por las Sociedades en la elaboración de las presentes Cuentas Anuales Consolidadas, han sido las siguientes:

3.1 – Homogeneización de partidas

Las partidas incluidas en las Cuentas Anuales Individuales de las Sociedades que forman parte del Grupo consolidable se presentan en todos sus aspectos significativos con criterios homogéneos en cuanto a temporalidad, valoración, operaciones internas y estructura.

3.2 – Transacciones entre sociedades incluidas en el perímetro de consolidación

Durante los ejercicios 2016 y 2017 se han realizado operaciones de compra-venta entre las sociedades incluidas en el perímetro de consolidación. A efectos de la consolidación, se ha procedido a la eliminación de créditos y débitos y de las compras y ventas entre las sociedades consolidadas.

3.3 – Inmovilizado intangible

Aplicaciones informáticas: Figuran valoradas por su coste de adquisición minoradas por la amortización acumulada. Se amortizan linealmente en un plazo de cinco años.

Los gastos de mantenimiento se cargan directamente a la cuenta de pérdidas y ganancias.

3.4 – Inmovilizado material

El inmovilizado material se valora a coste de adquisición, ajustado por las actualizaciones de valor practicadas al amparo de la legislación vigente en su momento (Ley 76/1961, Ley 74/1980, Ley

9/1983), y minorado por la amortización acumulada y, si procediera, por las pérdidas estimadas por deterioro que resultaran de comparar el valor neto contable con su valor en uso. Este valor en uso se calcula para los activos no generadores de flujos de efectivo como su valor actual considerando su potencial de servicio en el momento del análisis, determinado por referencia al coste de reposición depreciado del activo.

Las reparaciones que no signifiquen una ampliación de la vida útil y los gastos de mantenimiento se cargan directamente a la cuenta de pérdidas y ganancias. Los costes de ampliación o mejora que dan lugar a un aumento de la duración de los bienes son objeto de capitalización. Los anticipos pagados a proveedores a cuenta de los equipos a incorporar a los trenes y cabinas y los derivados de los contratos de leasing de los autobuses, pagados a las entidades firmantes, están clasificados como inmovilizaciones materiales en curso.

Las inversiones realizadas para la explotación y operación de material móvil dispuesto en cesión para la prestación del servicio público de transporte colectivo se amortizan con aplicación de los coeficientes detallados en el cuadro siguiente.

La amortización se calcula por el método lineal según la vida útil y los coeficientes resultantes se encuentran dentro del intervalo de los autorizados por la normativa del Impuesto sobre Sociedades.

Las dotaciones a la amortización se practican a partir del momento en que los elementos se incorporan al activo.

Los coeficientes aplicados en el año 2017 y 2016 son los que resultan de tomar los períodos de amortización que a continuación se detallan:



	Años
- Instalaciones fijas	10-33
- Edificios y otras construcciones	10-66
- Maquinaria e instalaciones	10-12,5
- Utillaje	4-5
- Elementos de transporte	
Trenes series nuevas	25
Autobuses: estándar, articulados y midi	12
Mini autobuses	10
Cabinas	20
Flota auxiliar	7
- Mobiliario y enseres	10
- Equipos para procesos de información	4
- Repuestos para el inmovilizado	4
- Instalaciones complejas especializadas	10-16

Las inversiones de ejercicios anteriores que habían sido objeto de actualización han sido amortizadas tomando los valores netos actualizados y el número de años de vida útil restante en cada caso.

Al Telefèric de Montjuïc le son de aplicación las normas europeas CEN relativas al transporte por cable. En estas normas se establece la periodicidad de las grandes revisiones, siendo la primera gran revisión a los 15 años o a las 22.500 horas de funcionamiento, la que se cumpla primero.

Debido al número de horas de funcionamiento anual del Telefèric de Montjuïc, superior a las 3.000 horas, implicaría (según la Norma 1709) realizar las grandes revisiones a los 7 años la primera, a los 4 ó 5 años la segunda y cada 2 años las siguientes. Esta frecuencia de revisiones es inviable, en términos de tiempo de paro y de coste económico.

Para evitar esta situación, se planteó una revisión de máximos en el ejercicio 2014 en la que se substituyeron sistemáticamente muchos elementos sometidos a fatiga. De esta forma se realizó una “puesta a cero” con el objetivo de permitir mantener la frecuencia de grandes revisiones en los 7 años (esta solicitud fue aceptada por el Servei de Coordinació i Gestió del Transport Ferroviari i per Cable de la Generalitat de Catalunya).

En este sentido las vidas útiles de todos los elementos afectados por estas “revisiones de máximos”, se adaptaron a esta situación, siempre respetando los intervalos de amortizaciones autorizados por el Reglamento del Impuesto sobre Sociedades.

3.5 - Arrendamientos

Los arrendamientos se clasifican como arrendamientos financieros siempre que de las condiciones de los mismos se deduzca que se transfieren al arrendatario substancialmente los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad del activo objeto del contrato. Los otros arrendamientos se clasifican como operativos.

Arrendamientos financieros

En las operaciones de arrendamiento financiero en que las Sociedades actúan como arrendatarias, se presenta el coste de los activos arrendados en el balance de situación según la naturaleza del bien objeto del contrato y, simultáneamente, un pasivo por el mismo importe. Este importe es el menor entre el valor razonable del bien arrendado y el valor actual al inicio del arrendamiento de las cantidades mínimas acordadas, incluida la opción de compra, cuando no existan dudas de su ejercicio. No se incluyen en el cálculo las cuotas de carácter contingente, los costes de los servicios y los impuestos repercutibles al arrendador. La carga financiera total del contrato se imputa en la cuenta de pérdidas y ganancias en el ejercicio que se devenga aplicando el método del tipo de interés efectivo. Las cuotas de carácter contingente se reconocen como gasto del ejercicio en que se incurren.

Los activos registrados por este tipo de operaciones se amortizan con criterios similares a los aplicados al conjunto de los activos materiales, atendiendo a su naturaleza.

Arrendamientos operativos

Los gastos derivados de los acuerdos de arrendamientos operativos se cargan en la cuenta de pérdidas y ganancias en el ejercicio que se devengan.



Cualquier cobro o pago que se pueda efectuar al contratar un arrendamiento operativo, se trata como un cobro o pago anticipado que se imputa a resultados en el transcurso del período de arrendamiento, a medida que se cedan o reciban los beneficios del activo arrendado.

La información relativa a los arrendamientos financieros mantenidos por las Sociedades se detalla en las notas 4.7 y 7 y la información relativa a arrendamientos operativos en las notas 10.6 i 10.7.

3.6 – Instrumentos financieros

a) Criterios utilizados para la calificación y valoración de las diferentes categorías de activos financieros y pasivos financieros

De forma general, en el balance adjunto se clasifican como corrientes los activos y pasivos con vencimiento igual o inferior al año, y como no corrientes si su vencimiento supera dicho período.

Las Sociedades clasifican los instrumentos financieros en las diferentes categorías atendiendo a las características y las intenciones de la Dirección en el momento de su reconocimiento inicial.

Activos financieros

- Préstamos y partidas a cobrar

Son aquellos activos financieros que se originan por la venta de bienes y la prestación de servicios por operaciones de tráfico de las Sociedades. También se incluyen en esta categoría los créditos por operaciones no comerciales que se definen como aquellos activos financieros que, no siendo instrumentos de patrimonio ni derivados, no tienen origen comercial, sus cobros son fijos o determinables y no cotizan en un mercado activo.

Se registran inicialmente al valor razonable de la contraprestación entregada incluidos los gastos de transacción que le sean directamente imputables. Posteriormente se valoran por su coste amortizado. Los intereses devengados se contabilizan en la cuenta de pérdidas y ganancias aplicando el método del tipo de interés efectivo.

A pesar de todo, aquellos créditos por operaciones comerciales con vencimiento no superior a un año y que no tengan un tipo de interés contractual, así como los anticipos y créditos al personal y los saldos con entidades públicas, cuyos importes se prevé recibir en el corto plazo, se valoran a valor nominal, tanto en la valoración inicial como en la valoración posterior, cuando el efecto de no actualizar los flujos de efectivo no sea significativo.

Al menos al cierre de cada ejercicio se efectúan las oportunas correcciones valorativas necesarias por deterioro de valor si existe evidencia de que no se cobrarán todos los importes consignados, reconociendo las correcciones de valor y sus posibles reversiones en la cuenta de pérdidas y ganancias. El importe de la provisión es la diferencia entre el valor contable del activo y el valor actual de los flujos de efectivo futuros estimados, descontados al tipo de interés efectivo.

- Activos financieros mantenidos para negociar y otros activos financieros a valor razonable con cambios en la cuenta de pérdidas y ganancias

Están incluidos en esta categoría aquellos activos que se adquieran con el propósito de proceder a su venta en el corto plazo o formen parte de una cartera instrumentada para obtener ganancias a corto plazo, así como los activos financieros que designen las Sociedades en el momento de su reconocimiento inicial en esta categoría por resultar en una información más relevante. Se incluye en esta categoría la cartera de valores de los fondos de Contrato Programa recibidos para financiar los gastos por pensiones que se devenguen a partir del año 2013 y la materialización de provisiones.

Estos activos se valoran, tanto en el momento inicial como en las valoraciones posteriores a valor razonable, imputando las diferencias que se produzcan en la cuenta de pérdidas y ganancias.



- Activos financieros disponibles para la venta

En esta categoría se incluyen los valores representativos de deuda e instrumentos de patrimonio que no se clasifican en ninguna de las categorías anteriores. Se incluyen en los activos no corrientes a no ser que se quieran vender en el corto plazo.

Se valoran, tanto en el momento inicial como en las valoraciones posteriores, a valor razonable registrando los cambios que se produzcan directamente en el patrimonio neto hasta que el activo se venda y deteriore, momento en el cual las pérdidas y ganancias acumuladas en el patrimonio neto se imputan en la cuenta de pérdidas y ganancias, siempre que sea posible determinar dicho valor razonable. En caso que no sea posible, se registran por su coste menos las pérdidas por deterioro de valor.

En el caso de instrumentos de patrimonio que se valoren a coste, dado que no es posible determinar su valor razonable, la corrección de valor se realiza como si fuesen inversiones en el patrimonio de empresas del Grupo, multigrupo y asociadas.

Pasivos financieros

- Débitos y partidas a pagar

Son aquellos débitos y partidas a pagar que tienen las Sociedades tanto con origen financiero como comercial y que no son considerados instrumentos financieros derivados.

Se registran inicialmente por su valor razonable que se corresponde al efectivo recibido neto de los costes de transacción. Posteriormente estas obligaciones se valoran a coste amortizado, utilizando el tipo de interés efectivo.

A pesar de todo, aquellos débitos por operaciones comerciales con vencimiento no superior a un año y que no tengan un tipo de interés contractual, así como otras cuentas a pagar no comerciales, cuyos importes se prevé liquidar en el corto plazo, se valoran a valor nominal, tanto en la valoración inicial como en la valoración posterior, cuando el efecto de no actualizar los flujos de efectivo no sea significativo.

- Pasivos financieros a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias

Están incluidos en esta categoría aquellos pasivos financieros que designan las Sociedades en el momento de su reconocimiento inicial en esta categoría por resultar en una información más relevante. Se incluyen las partidas cubiertas con coberturas de valor razonable.

Estos pasivos se valoran, tanto en el momento inicial como en las valoraciones posteriores a valor razonable, imputando las diferencias que se produzcan en la cuenta de pérdidas y ganancias.

b) Criterios utilizados para el registro de la baja de activos financieros y pasivos financieros

Las Sociedades registran la baja de un activo financiero cuando se ha extinguido o se han cedido los derechos contractuales sobre los flujos de efectivo del activo financiero, siendo necesario que se hayan transferido de forma substancial los riesgos y beneficios inherentes a su propiedad, que en el caso concreto de cuentas a cobrar se sobreentiende que este hecho se produce en general si se han transmitido los riesgos de insolvencia y de mora.

De forma similar, la baja de un pasivo financiero se reconocerá cuando la obligación se haya extinguido.

c) Criterios utilizados en la determinación de los ingresos o gastos procedentes de las diferentes categorías de instrumentos financieros

Tanto los ingresos por intereses de activos financieros como los gastos financieros, cuando no son objeto de capitalización como mayor coste del inmovilizado asociado, son reconocidos en la cuenta de pérdidas y ganancias atendiendo a su devengo como ingresos o gastos, respectivamente.

d) Derivados financieros y coberturas contables

Los derivados financieros se valoran, tanto en el momento inicial como en valoraciones posteriores, por su valor razonable. El método para reconocer las pérdidas y ganancias



resultantes, depende de si el derivado se ha designado como instrumento de cobertura o no y, en todo caso, del tipo de cobertura. Las Sociedades designan determinados derivados como:

- Coberturas de valor razonable

Los cambios en su valor razonable se registran en la cuenta de pérdidas y ganancias, junto con cualquier cambio en el valor razonable del activo o pasivo cubierto que sea atribuido al riesgo cubierto.

- Coberturas de flujos de efectivo

La parte efectiva de los cambios en su valor razonable (que en el futuro nos servirán para cubrir flujos de efectivo de la partida cubierta) se registran transitoriamente en el patrimonio neto. Su imputación en la cuenta de pérdidas y ganancias se realiza en los ejercicios en los que la operación cubierta prevista afecte al resultado. La pérdida o ganancia atribuible a la parte no efectiva se reconoce inmediatamente en pérdidas y ganancias.

El valor razonable de los diferentes instrumentos financieros derivados se calcula mediante los siguientes procedimientos:

- Para los derivados cotizados, su cotización al cierre del ejercicio.
- En caso de derivados no negociables, las Sociedades utilizan el descuento de flujos de caja esperados y se basan en las condiciones del mercado, tanto de contado como de futuros, a la fecha de cierre del ejercicio.

3.7 – Existencias

Las existencias, que corresponden a materiales para el consumo y reposición, están valoradas a precio medio ponderado de adquisición corregidas por la correspondiente provisión por deterioro, si es necesario.

En el transcurso del ejercicio se han aplicado 127 miles de euros de correcciones por deterioro, quedando un saldo a 31 de diciembre de 2017 de 1.274 miles de euros. En el ejercicio 2016 se dotaron 265 miles de euros por dicho concepto.

3.8 – Transacciones en moneda extranjera

Las transacciones en moneda extranjera se convierten en la moneda funcional de las Sociedades (euro) utilizando los tipos de cambio vigentes en la fecha de la transacción. Las pérdidas y ganancias en moneda extranjera que resulten de la liquidación de estas transacciones y de la conversión a los tipos de cambio de cierre de los activos y pasivos monetarios denominados en moneda extranjera se reconocen en la cuenta de pérdidas y ganancias.

3.9 – Impuesto sobre Beneficios

Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, Transports de Barcelona, SA y Projectes i Serveis de Mobilitat, SA están sujetas al Impuesto sobre Beneficios con bonificación del 99% sobre la cuota líquida positiva. El Grupo sigue el criterio de no activar los créditos fiscales derivados de las bases imponibles negativas y de los incentivos pendientes de deducción y de no aplicar diferencias temporarias dada su bonificación fiscal.

3.10 – Ingresos y gastos

Los ingresos se registran, conforme al principio de devengo y el de correlación entre ingresos y gastos, por el valor razonable de la contraprestación recibida o a recibir por la venta de bienes y servicios en el curso ordinario de las actividades de las Sociedades, descontando las devoluciones, rebajas, descuentos y el impuesto sobre el valor añadido.



Las Sociedades reconocen los ingresos cuando el importe de los mismos se puede valorar con fiabilidad, es probable que los beneficios económicos futuros fluyan a las Sociedades y se cumplan las condiciones específicas para cada una de las actividades.

Los gastos se reconocen en función del criterio de devengo.

3.11 – Provisiones y contingencias

Tienen por objeto hacer frente a responsabilidades probables o ciertas, procedentes de litigios en curso y obligaciones pendientes, de cuantías indeterminadas. Las estimaciones de los importes de las provisiones se han hecho considerando las posibilidades de resolución de cada uno de los litigios.

Las provisiones se reconocen cuando las Sociedades tienen una obligación presente, ya sea legal o implícita, como resultado de sucesos pasados, es probable que sea necesaria una salida de recursos para liquidar la obligación y el importe se pueda estimar de forma fiable.

Las provisiones se valoran por el valor actual de los desembolsos que se espera serán necesarios para liquidar la obligación utilizando un tipo antes de impuestos que refleje las evaluaciones del mercado actual del valor temporal del dinero y los riesgos específicos de la obligación. Los ajustes en la provisión con motivo de su actualización se reconocen como un gasto financiero conforme se devengan.

Las provisiones con vencimiento inferior o superior a un año, con un efecto financiero no significativo, no se descuentan.

Cuando se espera que parte del desembolso necesario para liquidar la provisión sea reembolsado por un tercero, el reembolso se reconoce como un activo independiente, siempre que sea prácticamente segura su recepción.

Por su parte, se consideran pasivos contingentes aquellas posibles obligaciones surgidas como consecuencia de sucesos pasados, cuya materialización está condicionada a que sucedan o no uno o más hechos futuros independientes de la voluntad de las Sociedades. Estos pasivos contingentes no son objeto de registro contable y se presenta un detalle en la memoria.

3.12 – Elementos patrimoniales de naturaleza medioambiental

Los gastos derivados de las actuaciones empresariales que tienen por objeto la protección y mejora del medio ambiente se contabilizan, si procede, como gastos del ejercicio en el que se incurren. A pesar de esto, si suponen inversiones como consecuencia de actuaciones para minimizar el impacto medioambiental y la protección y mejora del medio ambiente, se contabilizan como mayor valor del inmovilizado.

No se ha considerado ninguna dotación para riesgos y gastos de carácter medioambiental dado que no existen contingencias relacionadas con la protección del medio ambiente.

3.13 – Compromisos por pensiones

Los compromisos por pensiones de las Sociedades así como sus criterios de registro y valoración se detallan en la nota 13. Por aplicación de las Leyes de Presupuestos Generales del Estado para los años 2016 y 2017, las Sociedades no han realizado aportaciones corrientes por jubilación en los ejercicios 2016 ni 2017.

3.14 – Negocios conjuntos

En relación a las explotaciones controladas de manera conjunta (UTE), el Grupo registra en su balance la parte proporcional que le corresponde, en función de su porcentaje de participación, de los activos controlados conjuntamente y de los pasivos incurridos conjuntamente. Así mismo



reconoce en su cuenta de pérdidas y ganancias la parte que le corresponde de los ingresos generados y de los gastos incurridos por el negocio conjunto. En el estado de cambios en el patrimonio neto y el estado de flujos de efectivo también se integra la parte proporcional de los importes de las partidas del negocio conjunto que le corresponda en función del porcentaje de participación establecido en los acuerdos alcanzados. Si el negocio conjunto elabora estados financieros a efectos de control de su gestión, se integran directamente en las cuentas anuales consolidadas del Grupo en función del porcentaje de participación. Las integraciones mencionadas se realizan una vez efectuada la necesaria homogeneización temporal y valorativa, en caso que el negocio conjunto haya utilizado criterios valorativos diferentes, y las conciliaciones y reclasificaciones de las partidas necesarias. Estas Cuentas Anuales Consolidadas del Grupo Transports Metropolitans de Barcelona integran el 25% de la UTE CTB (CATALUNYA BUS TURÍSTIC, UNIÓN TEMPORAL D'EMPRESSES) con NIF U63233696 y domicilio social en Barcelona, avda. Miramar, 20-30, 1ª planta.

3.15 – Subvenciones, donaciones y legados

Las subvenciones que tengan carácter de reintegrables se registran como pasivos hasta cumplir las condiciones para considerarse no reintegrables, mientras que las subvenciones no reintegrables se registran como ingresos directamente imputados al patrimonio neto y se reconocen como ingresos sobre una base sistemática y racional de forma correlacionada con los gastos derivados de la subvención.

A dichos efectos, una subvención se considera no reintegrable cuando existe un acuerdo individualizado de concesión de la subvención, se han cumplido todas las condiciones establecidas para su concesión y no existen dudas razonables de lo que se cobrará.

Las subvenciones de carácter monetario se valoran por el valor razonable del importe concedido referido al momento de su reconocimiento.

Las subvenciones no reintegrables relacionadas con la adquisición de inmovilizado material se imputan como ingresos del ejercicio en proporción a la amortización de los correspondientes

activos o, si es el caso, cuando se produzca su alienación, corrección valorativa por deterioro o baja en el balance.

Por otro lado, las subvenciones no reintegrables relacionadas con gastos específicos se reconocen en la cuenta de pérdidas y ganancias en el mismo ejercicio en que se devenguen los correspondientes gastos.

3.16 – Criterios utilizados en transacciones entre partes vinculadas

Las operaciones entre empresas del Grupo y vinculadas se realizan a valor de mercado.

3.17 – Entidades Públicas

Incluye los importes a cobrar de Entidades Públicas a corto y largo plazo, derivados de los diferentes compromisos de financiación asumidos en el Contrato Programa 2014-2017 y anteriores, por la Administración General del Estado (hasta el Contrato Programa 2013) y las Administraciones Consorciadas (Generalitat de Catalunya, Ayuntamiento de Barcelona y AMB) que integran la Autoritat del Transport Metropolità (ver nota 6).

Se recogen también en este apartado otras deudas por subvenciones especiales y operaciones comerciales.



NOTA 4 – INMOVILIZADO MATERIAL

El activo inmovilizado de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA no incluye el valor de las infraestructuras (ni de parte de les superestructuras) de los tramos de línea construidos a partir del año 1967. Este diferente tratamiento contable es el efecto de las sucesivas normas que han modificado la distribución de competencias, titularidades y financiación entre los diversos Entes Públicos relacionados con el servicio, dado que las actas de entrega no definen con claridad el título jurídico bajo el cual la Sociedad recibe estos activos. Así, sólo se incluyen en el inmovilizado las inversiones financiadas directamente por la Sociedad, y quedan excluidas las financiadas por el Estado y la Generalitat de Catalunya con cargo a sus Presupuestos.

En consecuencia, la amortización se limita exclusivamente a las inversiones que han sido financiadas por la Sociedad.

En todo caso, de acuerdo con la normativa contable de aplicación, una eventual incorporación en la cuenta de pérdidas y ganancias de los gastos por su uso supondría a la vez una mayor subvención corriente recibida de las Administraciones.

4.1 – Estado de movimientos del inmovilizado material

Los movimientos registrados por las cuentas, en miles de euros, que integran el epígrafe de inmovilizaciones materiales han sido los siguientes:

(Miles de euros)	Terrenos y construcciones				Instalaciones técnicas y otro inmovilizado material					Inmovilizado en curso y anticipos	Total
	Terrenos y bienes naturales		Edificios y Construcciones		Instalaciones técnicas y Maq.		Mobiliario y enseres de transporte		Otros inmovilizados		
SALDO INICIAL BRUTO, EJERCICIO 2016											
(+)	Adquisiciones	23.162	117.980	255.764	231.876	10.787	729.799	59.598	36.972	1.465.938	
(-)	Bajas	0	715	11.577	7.665	238	35.336	3.101	20.268	78.900	
(-)	Correcciones valorativas por deterioro	0	0	290	2.073	59	2.791	7.218	0	12.431	
(+/-)	Traspasos entre partidas	0	0	0	-154	0	-138	0	0	-292	
		0	484	3.207	6.378	-3	2.515	1.758	-14.652	-313	
SALDO FINAL BRUTO, EJERCICIO 2016											
		23.162	119.179	270.258	244.000	10.963	764.997	57.239	42.588	1.632.386	
SALDO INICIAL BRUTO, EJERCICIO 2017											
(+)	Adquisiciones	23.162	119.179	270.258	244.000	10.963	764.997	57.239	42.588	1.532.386	
(-)	Bajas	0	486	17.570	4.134	313	27.827	3.249	23.151	76.730	
(-)	Correcciones valorativas por deterioro	0	16	348	265	0	5.674	379	0	6.682	
(+/-)	Traspasos entre partidas	0	0	0	-343	0	-57	0	0	-400	
		0	767	8.584	3.912	50	1.892	193	-16.197	-799	
SALDO FINAL BRUTO, EJERCICIO 2017											
		23.162	120.416	296.064	262.124	11.326	799.099	60.302	49.542	1.602.035	
AMORT. ACUM., SALDO INICIAL EJERCICIO 2016											
(+)	Dotación a la amortización del ejercicio	0	45.087	166.835	167.223	7.690	508.033	54.681	0	949.549	
(+)	Aumentos por adquisiciones o traspasos	0	3.345	8.965	13.314	723	32.995	3.061	0	62.403	
(-)	Disminuc. por salidas, bajas, reducc. o trasp.	0	0	34	2	-35	-235	235	1	0	
		0	0	271	2.073	59	2.382	7.218	0	12.003	
SALDO FINAL BRUTO, EJERCICIO 2016											
		0	48.432	175.563	178.466	8.319	538.411	50.769	0	999.950	
AMORT. ACUM., SALDO INICIAL EJERCICIO 2017											
(+)	Dotación a la amortización del ejercicio	0	48.432	175.563	178.466	8.319	538.411	50.769	0	999.950	
(+)	Aumentos por adquisiciones o traspasos	0	3.255	9.822	11.996	642	33.089	2.946	0	61.750	
(-)	Disminuc. por salidas, bajas, reducc. o trasp.	0	0	0	33	0	0	8	0	41	
		0	6	348	261	0	5.674	379	0	6.668	
SALDO FINAL BRUTO, EJERCICIO 2017											
		0	51.681	185.037	190.234	8.961	565.826	53.334	0	1.055.073	
V.NETO CONT., SALDO FINAL EJERCICIO 2016											
		23.162	68.735	111.027	61.890	2.365	223.273	6.968	49.542	548.962	



4.2 – Inversiones del año

Las inversiones de los ejercicios 2017 y 2016, en miles de euros, han sido las siguientes:

	Año 2017
Autobuses	25.856
Vías	10.677
Remodelación de estaciones/red	9.707
Sistemas de voz y datos	3.928
Cocheras	2.890
Señales, Enclavamientos y Telemando	2.704
Remodelación trenes serie 2000	2.703
Equipos informáticos	2.369
Elementos movilidad pasaje (ascensores/escaleras mec.)	1.687
Sistemas seguridad y protección contraincendios	1.649
Material de reserva de trenes	1.110
Maquinaria y utillaje mantenimiento	1.056
Vehículos mantenimiento	914
Subcentrales	889
Megafonía e interfonía	850
Buses híbridos plan de mejora	805
Electrificación líneas y alumbrado	742
Funicular revisión y material de reserva	705
Sistema de validación y venta	555
Centro transformación	420
Recarga eléctrica en la calle	400
Mejora trenes	375
Climatización	341
Mejora edificios	304
Red comunicaciones T-Mobilidad	284
Túneles y máquinas de lavado	273
Pozos ventilación y ventilación estaciones/túneles	210
Wifi Ciudadano	193
Mobiliario oficinas	181
Máquinas autoliquidadoras	174
Equipos de medida y laboratorio	113
Puertas de andén	89
Señalización estática y sistema metraje	78
Plataformas y equipos elevadores	77
Remodelación sistema venta y validación	59
Instalaciones de agua y depuradoras	43
Plataforma volante estación motriz	24
Convenio de Horta	13
Proyecto ZEUS	10
Mejora energética	4
Varios	1.269
Total	76.730

	Any 2016
Autobuses	32.615
Vías	12.839
Equipos sistemas de información	5.683
Remodelación de estacions/red	4.083
Remodelación trenes serie 2000	2.796
Elementos movilidad pasaje (ascensores/escaleras mec.)	2.447
Revisión extraordinaria Funicular	2.215
Sistemas de voz y datos	2.087
Señales, enclavamientos y telemando	1.898
Wifi ciudadano	1.869
Sistemas de seguridad y protección contra incendios	1.634
Material de reserva de trenes	987
Cocheras	876
Subcentrales	707
Vehículos mantenimiento	664
Centro transformación	650
Mejoras trenes	611
Maquinaria y utillaje mantenimiento	465
Mejoras edificios	457
Pozos ventilación y ventilación estaciones/túneles	424
Climatización	386
Electrificación líneas y alumbrado	371
Equipos de medida y laboratorio	309
Megafonía e interfonía	235
Máquinas autoliquidadoras	174
Mobiliario oficinas	126
Instalaciones de agua y depuradoras	113
Equipos nueva flota	83
Plataformas y equipos elevadores	61
Remodelación sistema venta y validación	50
Instalación DA	32
Varios	953
Total	78.900



4.3 – Vida útil

La amortización se calcula por el método lineal según la vida útil y los coeficientes resultantes se encuentran dentro del intervalo de los establecidos por la normativa del Impuesto sobre Sociedades (ver nota 3.4).

4.4 – Bienes totalmente amortizados

Al cierre de los ejercicios 2017 y 2016, las cuentas de inmovilizado incluyen bienes totalmente amortizados en uso, con el siguiente detalle en miles de euros:

	Año 2017	Año 2016
Construcciones	137.383	127.009
Resto de inmovilizado material:		
- Maquinaria	113.427	101.346
- Mobiliario	5.341	4.086
- Equipos para procesos de información	15.477	15.031
- Elementos de transporte	309.068	257.376
- Repuestos	31.642	30.203
Total resto de inmovilizado material	474.955	408.042
Total inmovilizado material	612.338	535.051

4.5 – Subvenciones en capital recibidas

Las subvenciones recibidas relacionadas con el inmovilizado material, así como el importe de los activos relacionados, se muestran a continuación, en miles de euros:

Año 2017	Subvenciones	Coste de los activos	Valor neto
(Miles de euros)	recibidas	relacionados	contable
Subvención Infraestr. Generalitat 2º Convenio	2.807	2.807	0
Subvención Integración tarifaria	5.939	5.939	0
Subvención Peaje L-2	162	207	0
Subvención Infraestr. Generalitat 1er Convenio	7.024	7.024	0
Subvención 6 trenes para conversión L-4 a L-2	36.365	36.365	12.927
Subvención ATP-ATO trenes Can Cuiàs	12.403	12.403	5.440
Subvención 16 puertas frontales trenes L-9	6.350	6.350	4.317
Subvención MOU TV	350	367	0
Subvención 6 trenes S/9000	43.674	43.674	39.367
Subvención Inserio	4.475	160.839	6.667
Subv.medio ambiente reducción emisiones NOx	72	1.080	231
Subvención Institut Català d'Energia	216	3.474	1.040
Subvención Gas Natural por reducción emisiones	11.390	72.718	26.089
Subvención IDAE transformación buses diesel-híbridos	3.516	8.361	1.554
Subvención IDAE compra buses híbridos	931	6.093	3.272
Subvención Proyecto Scada	58	224	126
Subvención ACCIÓ transformación buses gas-híbridos	127	677	188
Subvención Wifi Ciudadano	2.362	2.556	1.652
Subvención Distribuidora Automática	60	60	48
Subvención vehículos eléctricos	53	213	191
Subvención ELENA	713	1.832	612
Total	139.047	373.263	103.721

Adicionalmente se tiene que considerar las subvenciones en capital de Contrato Programa descritas en las notas 6 y 14.

Año 2016	Subvenciones	Coste de los activos	Valor neto
(Miles de euros)	recibidas	relacionados	contable
Subvención Infraestr. Generalitat 2º Convenio	2.807	2.807	0
Subvención Integración tarifaria	5.939	5.939	0
Subvención Peaje L-2	162	207	0
Subvención Infraestr. Generalitat 1er Convenio	7.373	7.373	0
Subvención 6 trenes para conversión L-4 a L-2	36.365	36.365	14.381
Subvención ATP-ATO trenes Can Cuiàs	12.403	12.403	5.936
Subvención 16 puertas frontales trenes L-9	6.350	6.350	4.571
Subvención MOU TV	350	367	27
Subvención 6 trenes S/9000	43.674	43.674	41.114
Subvención Inserio	4.595	165.264	13.221
Subv.medio ambiente reducción emisiones NOx	72	1.080	321
Subvención Institut Català d'Energia	216	3.474	1.329
Subvención Gas Natural por reducción emisiones	11.490	71.819	30.900
Subvención IDAE transformación buses diesel-híbridos	3.516	8.361	2.597
Subvención IDAE compra buses híbridos	931	6.093	3.779
Subvención Proyecto Scada	58	224	143
Subvención ACCIÓ transformación buses gas-híbridos	127	677	286
Subvención Wifi Ciudadano	2.353	2.363	2.039
Subvención Distribuidora Automática	60	60	55
Total	138.841	374.900	120.699

Adicionalmente se tiene que considerar las subvenciones en capital de Contrato Programa descritas en las notas 6 y 14.

4.6 – Seguros

Es política de las Sociedades contratar todas las pólizas de seguros que se estimen necesarias para dar cobertura a los posibles riesgos que pudiesen afectar a los elementos del inmovilizado material.

4.7 – Bienes financiados en régimen de leasing financiero

a) Elementos de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA

Hacen referencia a los siguientes contratos vigentes, cuyos importes están expresados en miles de euros (nota 7.1.2), correspondientes a las inversiones totalmente activadas:

Año 2017				
Fecha	Nº Elementos	Coste	Amortización	Valor Neto
FRANFINANCE (Grupo Société Générale) 28-07-2010 (Leaseback trenes)	12	67.137	64.986	2.151
BANESTO 28-07-2010 (Leaseback trenes)	4	21.807	21.034	773
Crédit Agricole Leasing y Factoring 28-07-2010 (Leaseback trenes)	4	26.436	24.576	1.860
BBVA 08-04-2009	3	21.794	2.149	19.645
CAIXABANK 08-04-2009	2	14.582	1.438	13.144
BANKINTER 23-06-2009	1	7.299	720	6.579
Total		159.055	114.903	44.152

En fecha 24 de enero de 2017 se ha ejercido la opción de compra de un tren correspondiente al contrato firmado en fecha 4 de diciembre de 2011 con Crédit Agricole.

En fecha 27 de enero de 2017 se ha ejercido la opción de compra de un tren correspondiente al contrato firmado en fecha 4 de diciembre de 2001 con Hispamer.

Año 2016				
Fecha	Nº Elementos	Coste	Amortización	Valor Neto
FRANFINANCE (Grupo Société Générale) 28-07-2010 (Leaseback trenes)	12	67.137	63.581	3.556
BANESTO 28-07-2010 (Leaseback trenes)	4	21.807	20.686	1.121
Crédit Agricole Leasing y Factoring 28-07-2010 (Leaseback trenes)	4	26.436	23.563	2.873
Diversos 4-12-2001 (Leaseback trenes)	2	12.214	7.596	4.618
BBVA 08-04-2009	3	21.794	1.278	20.516
CAIXABANK 08-07-2009	2	14.582	855	13.727
BANKINTER 23-06-2009	1	7.299	428	6.871
Total		171.269	117.987	53.282

En fecha 18 de abril de 2016 se ejerció la opción de compra de las 28 escaleras mecánicas correspondientes al contrato firmado el 20 de julio de 2005 con BBVA.

En fecha 13 de diciembre de 2016 se ejerció la opción de compra de un tren correspondiente al contrato firmado en fecha 4 de diciembre de 2001 con Madrid Leasing.

b) Elementos de Transports de Barcelona, SA

La información relativa a los bienes financiados con leasing, en miles de euros, figura a continuación (nota 7.1.2):



Año 2017				PRINCIPAL				
Fecha del Contrato	Importe total del Contrato	Coste de los bienes en origen	Fecha finalización contratos	Cuotas años anteriores	Cuotas año 2017	Cuotas pdtes.pago a 31-12-2017	Principal más int. pdtes. de pago 31-12-17	Valor residual
LEASINGS								
14/09/2005	3.077	3.077	02/04/2017	3.046	31	-	-	31
13/09/2005	4.042	4.042	02/04/2019	3.294	350	399	407	40
13/09/2005	7.183	7.183	02/04/2017	7.111	72	-	-	72
20/09/2005	8.030	8.030	02/04/2017	7.950	80	-	-	80
20/09/2005	1.655	1.655	15/10/2017	1.546	109	-	-	17
20/09/2005	3.268	3.268	08/04/2019	2.508	355	405	423	33
24/04/2007	5.477	5.477	13/02/2021	3.648	442	1.388	1.395	55
20/12/2007	1.658	1.658	08/11/2018	1.357	187	114	117	17
18/06/2008	786	786	28/01/2019	600	87	99	104	8
19/06/2008	1.251	1.251	29/12/2018	1.050	122	79	81	17
19/06/2008	9.997	9.997	15/10/2020	6.582	883	2.532	2.757	100
19/06/2008	1.707	1.707	27/08/2021	981	143	583	652	17
18/06/2008	9.924	9.924	28/07/2021	5.696	830	3.398	3.807	99
18/06/2008	5.342	5.342	29/07/2019	3.802	570	970	1.028	53
19/06/2008	4.974	4.974	09/04/2019	3.795	549	630	660	50
18/06/2008	4.309	4.309	28/04/2023	2.136	337	1.837	1.948	43
18/06/2008	2.565	2.565	07/04/2023	1.271	200	1.093	1.159	26
28/04/2010	733	733	13/01/2023	362	57	313	335	7
22/04/2010	2.837	2.837	28/04/2023	1.400	222	1.215	1.296	28
14/04/2010	5.612	5.612	28/04/2023	2.782	438	2.391	2.536	56
22/04/2010	5.258	5.258	25/08/2023	2.396	406	2.455	2.628	53
09/04/2010	2.579	2.579	28/04/2023	1.274	201	1.103	1.175	26
31/05/2010	2.304	2.304	09/04/2024	946	174	1.184	1.303	23
22/04/2010	2.755	2.755	03/07/2024	1.029	205	1.521	1.686	28
26/04/2011	4.014	4.014	04/10/2024	1.499	299	2.216	2.457	40
26/04/2011	3.348	3.348	19/08/2024	1.250	250	1.848	2.049	33
26/04/2011	2.419	2.419	29/05/2025	815	178	1.426	1.592	24
26/04/2011	3.654	3.654	30/04/2024	1.474	274	1.906	2.146	37
26/04/2011	1.425	1.425	28/05/2024	574	107	744	837	14
08/05/2013	1.609	1.609	28/08/2025	350	502	1.156	1.543	93
10/05/2013	3.396	3.396	13/02/2024	1.462	98	1.431	1.673	80
10/05/2013	1.621	1.621	28/02/2026	323	103	1.201	1.659	17
08/05/2015	5.716	5.716	02/04/2026	825	497	4.393	4.761	57
08/05/2015	3.095	3.095	01/03/2028	398	223	2.474	2.699	31
08/05/2015	664	664	12/02/2028	85	48	531	574	7
04/05/2015	4.564	4.564	30/03/2028	586	340	3.638	3.836	46
04/05/2015	2.282	2.282	14/04/2026	329	199	1.754	1.901	23
25/05/2016	5.065	5.065	08/02/2029	253	373	4.439	4.863	152
10/05/2016	3.438	3.438	13/03/2027	172	324	2.942	3.159	34
10/05/2016	11.497	11.497	09/03/2029	575	903	10.019	10.854	115
25/05/2016	7.145	7.145	19/03/2029	357	561	6.227	6.576	71
25/05/2016	3.498	3.498	29/03/2029	175	275	3.049	3.247	35
30/03/2017	16.668	12.038	25/04/2030	0	833	1.436	11.842	167
30/03/2017	3.415	3.415	30/03/2029	0	171	3.245	3.402	34
06/04/2017	4.084	1.167	06/04/2029	0	204	1.108	1.160	41
06/04/2017	8.330	8.330	06/04/2029	0	417	7.914	8.296	83
198.270 190.723				78.064	14.229	98.806	106.623	2.213
(1) (2)				(3)	(4)(7)	(5)	(6)	

(1) Importe total de los contratos firmados con los proveedores. Incluye valor residual.

(2) Coste de los bienes en origen (importe dispuesto).

(3) Cuotas de principal satisfechas en los años 2001 a 2016.

(4) Cuotas de principal satisfechas en el año 2017.

(5) Cuotas de principal pendientes de pago a 31 de diciembre de 2017. Incluye valor residual.

(6) Cuotas totales (principal más intereses, más valor residual), pendientes de pago a 31 de diciembre de 2017.

En el pasivo de la Empresa se incluyen las cuotas de principal pendientes de pago a 31 de diciembre de 2017, incluido valor residual.

(7) Incluye cuotas correspondientes al 5% a cuenta del importe total de los contratos firmados que ha sido satisfecho en el ejercicio 2017.

Año 2016				PRINCIPAL				
Fecha del Contrato	Importe total del Contrato	Coste de los bienes en origen	Fecha finalización contratos	Cuotas años anteriores	Cuotas año 2016	Cuotas pdtes.pago a 31-12-2016	Principal más int. pdtes. de pago 31-12-16	Valor residual
LEASINGS								
27/07/2004	12.218	12.218	22/07/2016	11.460	757	-	-	122
30/03/2005	845	845	06/09/2016	793	53	-	-	8
14/09/2005	3.077	3.077	02/04/2017	2.727	319	31	31	31
14/09/2005	3.219	3.219	28/08/2016	3.019	200	-	-	32
13/09/2005	4.315	4.315	18/12/2016	4.047	268	-	-	43
13/09/2005	4.042	4.042	02/04/2019	2.953	341	748	765	40
13/09/2005	1.957	1.957	28/09/2016	1.836	122	-	-	20
13/09/2005	7.183	7.183	02/04/2017	6.367	744	72	72	72
20/09/2005	4.893	4.893	14/09/2016	4.589	304	-	-	49
20/09/2005	8.030	8.030	02/04/2017	7.116	834	80	80	80
20/09/2005	1.655	1.655	15/10/2017	1.366	180	109	109	17
20/09/2005	3.268	3.268	08/04/2019	2.171	337	760	793	33
24/04/2007	5.477	5.477	13/02/2021	2.929	719	1.829	1.842	55
20/12/2007	1.658	1.658	08/11/2018	1.180	177	301	311	17
18/06/2008	786	786	28/01/2019	518	82	186	195	8
19/06/2008	1.251	1.251	29/12/2018	933	117	201	269	17
19/06/2008	9.997	9.997	15/10/2020	5.746	836	3.415	3.727	100
19/06/2008	1.707	1.707	27/08/2021	846	135	726	814	17
18/06/2008	9.924	9.924	28/07/2021	4.911	785	4.228	4.752	99
18/06/2008	5.342	5.342	29/07/2019	3.263	539	1.540	1.637	53
19/06/2008	4.974	4.974	09/04/2019	3.277	518	1.179	1.239	50
18/06/2008	4.309	4.309	28/04/2023	1.806	330	2.174	2.316	43
18/06/2008	2.565	2.565	07/04/2023	1.075	196	1.293	1.378	26
28/04/2010	733	733	13/01/2023	306	56	371	398	7
22/04/2010	2.837	2.837	28/04/2023	1.183	216	1.437	1.541	28
14/04/2010	5.612	5.612	28/04/2023	2.353	429	2.830	3.015	56
22/04/2010	5.258	5.258	25/08/2023	1.999	397	2.861	3.079	53
09/04/2010	2.579	2.579	28/04/2023	1.077	197	1.305	1.397	26
31/05/2010	2.304	2.304	09/04/2024	776	169	1.358	1.504	23
22/04/2010	2.755	2.755	03/07/2024	830	199	1.726	1.925	28
26/04/2011	4.014	4.014	04/10/2024	1.209	291	2.515	2.805	40
26/04/2011	3.348	3.348	19/08/2024	1.008	242	2.098	2.340	33
26/04/2011	2.419	2.419	29/05/2025	643	173	1.603	1.801	24
26/04/2011	3.654	3.654	30/04/2024	1.210	264	2.180	2.477	37
26/04/2011	1.425	1.425	28/05/2024	471	103	850	966	14
08/05/2013	1.609	1.609	28/08/2025	254	96	1.259	1.736	93
10/05/2013	3.396	3.396	13/02/2024	991	471	1.934	2.287	80
10/05/2013	1.621	1.621	28/02/2026	233	90	1.298	1.862	17
08/05/2015	5.716	5.716	02/04/2026	286	539	4.891	5.349	57
08/05/2015	3.095	3.095	01/03/2028	155	243	2.697	2.962	31
08/05/2015	664	664	12/02/2028	33	52	579	629	7
04/05/2015	4.564	4.564	30/03/2028	228	358	3.977	4.214	46
04/05/2015	2.282	2.282	14/04/2026	114	215	1.952	2.135	23
25/05/2016	5.065	5.065	08/02/2029	0	253	4.812	5.292	152
10/05/2016	3.438	3.438	13/03/2027	0	172	3.266	3.506	34
10/05/2016	11.497	11.497	09/03/2029	0	575	10.922	11.831	115
25/05/2016	7.145	7.145	19/03/2029	0	357	6.787	7.168	71
25/05/2016	3.498	3.498	29/03/2029	0	175	3.323	3.539	35
193.217	193.217			90.288	15.225	87.704	96.090	2.162
(1)	(2)			(3)	(4)(7)	(5)	(6)	

(1) Importe total de los contratos firmados con los proveedores. Incluye valor residual.

(2) Coste de los bienes en origen (importe dispuesto).

(3) Cuotas de principal satisfechas en los años 2001 a 2015.

(4) Cuotas de principal satisfechas en el año 2016.

(5) Cuotas de principal pendientes de pago a 31 de diciembre de 2016. Incluye valor residual.

(6) Cuotas totales (principal más intereses, más valor residual), pendientes de pago a 31 de diciembre de 2016.

En el pasivo de la Empresa se incluyen las cuotas de principal pendientes de pago a 31 de diciembre de 2016. Incluido valor residual.

(7) Incluye cuotas correspondientes al 5% a cuenta del importe total de los contratos firmados que ha sido satisfecho en el ejercicio 2016.



4.8 – Cochera Triangle Ferroviari

En fecha 21 de enero de 2002 se puso en servicio la nueva cochera de autobuses del Triangle Ferroviari. Una de las peculiaridades de esta cochera es que, además de estar situada encima de una cochera de Metro, que en su día fue construida por la Generalitat de Catalunya y cedida para su explotación, está por debajo del nivel de las calles de los alrededores y, por este motivo, los responsables urbanísticos pidieron la posibilidad de cubrir la cochera con una losa que permitiera dar continuidad a la trama urbana y de edificación de la zona. Transports de Barcelona se hizo cargo de las obras. La zona afectada, cuya propiedad corresponde también parcialmente a Adif, a la Generalitat de Catalunya y al Ayuntamiento de Barcelona, está incluida dentro del proyecto de reparcelación del polígono de actuación urbanístico del Pla de Millora Urbana del sector Triangle Ferroviari, publicado en el boletín oficial de la provincia de Barcelona, aprobado en fecha 12 de marzo de 2008 y pendiente de liquidación. Del total de obra en curso registrado, 17.260 miles de euros registrados en el año 2011, se activó un importe de 3.465 miles de euros como mayor coste de la cochera, por ser la inversión correspondiente a la cubierta del depósito de autobuses, quedando por tanto, a favor de Transports de Barcelona, SA a 31 de diciembre de 2017, un importe de gastos de urbanización en curso registrados y anticipados por Transports de Barcelona, SA de 13.795 miles de euros.

4.9 – Bajas de inmovilizado material

El resultado de los ejercicios 2017 y 2016 derivado de la alienación o disposición por otros medios de elementos del inmovilizado material, en miles de euros, es el siguiente:

Año 2017	Valor inventario	Importe amortizado	Ingresos	Resultado
Bajas elementos catenaria L5	348	348	0	0
Bajas material de parque	365	365	0	0
Baja sist. control túneles lavado	16	16	0	0
Baja bombas pozos agotamiento	10	9	0	-1
Baja taladradora carriles	4	1	0	-3
Baja elementos informáticos	14	14	0	0
Baja motor máquina vías	23	23	0	0
Baja anunciador trenes S.4000	44	44	0	0
Baja video embarcado trenes S.500	38	38	0	0
Venta cuatro furgonetas	45	45	2	2
Baja pavimento por sustitución	16	6	0	-10
Desguace autobuses	587	587	0	0
Desguace centralita incendios	21	21	0	0
Desguace columnas elevadoras	15	15	0	0
Desguace cpu's embarcadas	130	130	0	0
Desguace túnel lavado autobuses	70	70	0	0
Venta de autobuses	4.853	4.853	24	24
Venta furgonetas	42	42	1	1
Venta vehículo	41	41	2	2
Total	6.682	6.668	29	15

Año 2016	Valor inventario	Importe amortizado	Ingresos	Resultado
Bajas material de parque	6.172	6.172	0	0
Bajas por gran revisión Funicular	1.813	1.742	0	-71
Baja elementos informáticos	268	268	0	0
Baja máquina limpiadora	225	225	0	0
Baja terminales de inspección	149	149	0	0
Baja ascensores estaciones	41	24	0	-17
Baja fotocopiadora	26	26	0	0
Baja furgoneta	11	11	0	0
Baja bombas pozos agotamiento	6	6	0	0
Desguace cpu's embarcadas	1.350	1.350	0	0
Desguace autobuses	692	367	0	-325
Desguace terminales inspección	388	388	0	0
Desguace equipos de medida	87	87	0	0
Desguace fotocopiadora	13	13	0	0
Desguace furgoneta	11	11	0	0
Desguace equipos de seguridad	8	8	0	0
Donación ordenadores	59	59	0	0
Venta de autobuses	1.043	1.028	15	0
Venta vehículo	26	26	4	4
Venta coche	22	22	2	2
Venta furgoneta	21	21	0	0
Total	12.431	12.003	21	-407



En los ejercicios 2017 y 2016, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA ha contabilizado las siguientes correcciones de valoración por deterioro del inmovilizado material, en miles de euros:

(Miles de euros)	Año 2017	Año 2016
Deterioro valor Maquinaria	187	530
Deterioro valor Elementos de transporte	43	100
Total	230	630

4.10 – Compromisos de adquisición de inmovilizado y fuentes de financiación

A 31 de diciembre de 2017 los compromisos de adquisición de inmovilizado de las Sociedades son de 110.543 miles de euros (a 31 de diciembre de 2016 eran de 57.236 miles de euros). Estas inversiones se prevén financiar, en su mayor parte, con recursos a recibir de Contratos Programa.

NOTA 5 – INMOVILIZADO INTANGIBLE

5.1 – Estado de movimientos del inmovilizado intangible

Los movimientos registrados durante los ejercicios 2016 y 2017 han sido los siguientes:

(Miles de euros)	Derechos de Traspaso	Aplicaciones informáticas	Cesión Jocs Florals	Otros inmoviliz.	Total
SALDO INICIAL BRUTO, EJERCICIO 2016	6.500	51.039	225	79	57.843
(+) Adquisiciones	0	4.788	0	2	4.790
(-) Bajas	0	0	0	0	0
(+) Traspasos de otras partidas	0	313	0	0	313
SALDO FINAL BRUTO, EJERCICIO 2016	6.500	56.140	225	81	62.946
SALDO INICIAL BRUTO, EJERCICIO 2017	6.500	56.140	225	81	62.946
(+) Adquisiciones	0	4.351	0	0	4.351
(-) Bajas	0	41	0	0	41
(+) Traspasos de otras partidas	0	796	0	3	799
SALDO FINAL BRUTO, EJERCICIO 2017	6.500	61.246	225	84	68.055
AMORT.ACUM., SALDO INICIAL EJERCICIO 2016	799	43.067	150	12	44.028
(+) Dotación a la amortización del ejercicio	185	3.327	0	15	3.527
(+) Aumentos por adquisiciones o traspasos	0	-1	0	0	-1
(-) Disminuc.por salidas, bajas, reducc.o trasp.	0	0	0	0	0
SALDO FINAL BRUTO, EJERCICIO 2016	984	46.393	150	27	47.554
AMORT.ACUM., SALDO INICIAL EJERCICIO 2017	984	46.393	150	27	47.554
(+) Dotación a la amortización del ejercicio	184	3.338	0	16	3.538
(+) Aumentos por adquisiciones o traspasos	0	0	0	0	0
(-) Disminuc.por salidas, bajas, reducc.o trasp.	0	41	0	0	41
SALDO FINAL BRUTO, EJERCICIO 2017	1.168	49.690	150	43	51.051
V.NETO CONT., SALDO FINAL EJERCICIO 2017	5.332	11.556	75	41	17.004

En fecha 25 de julio de 2014, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA firmó un acta administrativa para la cesión de mutuo acuerdo del edificio de Jocs Florals al Ayuntamiento de Barcelona, dado que esta finca está incluida en el polígono de actuación urbanística 1 de la modificación del Plan General Metropolitano en el ámbito de la estación de Sants y alrededores, que generó un derecho de aprovechamiento urbanístico, con un valor neto contable de 75 miles de euros, reflejado en el cuadro anterior y que se traspasó des del epígrafe de Inversiones Inmobiliarias.

Este derecho se materializará con la ejecución del Proyecto de Reparcelación.

5.2 – Adquisición derechos de traspaso terrenos Zona Franca para nuevos espacios para autobuses

El 22 de diciembre de 2009 se formalizó un convenio mediante el cual Transports de Barcelona, SA arrienda dos fincas de 21.266,32 m² y 44.965,52 m² respectivamente, hasta el año 2046 al Consorci de la Zona Franca de Barcelona para la construcción, si se tercia, de una nueva cochera,



subrogándose en la posición del anterior arrendatario. Para que esta subrogación fuera efectiva, Transports de Barcelona, SA pagó al anterior arrendatario 6.500 miles de euros en varios plazos por la cesión de sus derechos, por diversas instalaciones y por los trabajos de desmantelamiento, saneamiento y descontaminación a realizar. A 31 de diciembre de 2017 se había hecho efectivo la totalidad del importe.

5.3 – Bienes totalmente amortizados

El valor de los elementos del inmovilizado intangible que se encuentran totalmente amortizados en la fecha de cierre de los ejercicios y que siguen en funcionamiento presenta el siguiente detalle, en miles de euros:

(Miles de euros)	Año 2017	Año 2016
Aplicaciones Informáticas	42.233	39.516
Total	42.233	39.516

5.4 – Bajas de inmovilizado intangible

El resultado del ejercicio 2017 derivado de la alienación o disposición por otros medios de elementos del inmovilizado intangible, en miles de euros, es el siguiente:

Año 2017 (Miles de euros)	Valor inventario	Importe amortizado	Ingresos	Resultado
Traspaso a FMB 97 PinPads de TB	41	41	0	0
Total	41	41	0	0

No ha habido bajas de elementos de inmovilizado intangible ni resultados derivados de la alienación o disposición por otros medios de elementos del inmovilizado intangible, a lo largo del ejercicio 2016.

NOTA 6 – ENTIDADES PÚBLICAS

El marco financiero en el que se desarrolla la actividad de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA, se concreta en los Contratos Programa negociados entre las diversas Administraciones con competencias sobre el Transporte. Éstos incluyen, tanto los ingresos por ventas de títulos de transporte y otras prestaciones de servicios, como las aportaciones de las Administraciones en forma de subvenciones al servicio, dada la condición de empresas de servicio público de prestación obligatoria.

Hasta 31 de diciembre de 2013 se habían firmado Contratos Programa para los períodos 1990-1993, 1995-1997 (con regularización año 1994), 1999-2001 (con regularización año 1998), 2002-2004, 2005-2006, 2007-2008, 2009-2010, 2011-2012 y 2013.

En fecha 6 de marzo de 2014 las Administraciones Consorciadas de la ATM firmaron el Pacto Metropolitano del Transporte que tiene como objetivo garantizar la financiación del transporte público gestionado por la ATM y sanear la deuda acumulada por el sistema en los últimos años. Para conseguir este objetivo se acordó un aumento de las aportaciones presupuestarias de las Administraciones Consorciadas y que, junto con la aportación de la AGE, tenían que recuperar el equilibrio entre los ingresos y costes del sistema, mediante también un conjunto de actuaciones que incidieran tanto en la gestión económica, como en los servicios o el sistema tarifario (plan de estímulo de la demanda, medidas de ahorro de los operadores, etc.). En este sentido, el Consejo de Administración de la ATM aprobó en la misma fecha el Plan Marco del Programa de Refinanciación y Saneamiento Financiero de la deuda 2014-2031, que fue ratificado posteriormente por las Administraciones Consorciadas (Generalitat de Catalunya, Ayuntamiento

de Barcelona y AMB) y acordó que TMB (mediante Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA) fuera el instrumento financiero del sistema, asumiendo la totalidad de la insuficiencia de aportaciones del sistema metropolitano de transporte público que se había generado desde el año 2009.

En ejecución de este nuevo marco de financiación, la ATM y las Administraciones Consorciadas firmaron el 5 de noviembre de 2014 el Convenio de Financiación del Plan Cuatrienal 2014-2017 y el compromiso de financiación del sistema de transporte en el período 2014-2031, que concreta las aportaciones de las Administraciones para la financiación del transporte público regular de viajeros en el ámbito del sistema tarifario integrado de la ATM.

Atendiendo a este convenio de financiación, el incremento de necesidades de los operadores por gasto corriente derivadas de nuevos servicios futuros no considerados en el escenario del Plan Marco de Financiación 2014-2031 irán a cargo de la Administración solicitante del servicio.

En base a los acuerdos anteriores, en fecha 5 de noviembre de 2014 se firmó el Contrato Programa entre la ATM, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA, para los ejercicios 2014-2017 y en el cual se establecen las necesidades corrientes de los ejercicios 2014-2017 así como las de saneamiento financiero 2014-2031 a subvencionar. Estas subvenciones tienen como objetivo, entre otros, garantizar el equilibrio de las Cuentas Anuales de TMB (resultado del ejercicio) y se aportan durante el período del propio Contrato Programa y los de los Contratos Programa siguientes. Sobre este Contrato Programa se realizará un seguimiento anual y una liquidación cuatrienal para el conjunto del período.

Posteriormente el Consejo de Administración de la ATM ha ido tomando una serie de acuerdos que afectan al volumen de necesidades a subvencionar del Contrato Programa 2014-2017, que se explican en la nota 6.2.

En la presente nota se hace una enumeración de los objetivos que persiguen los Contratos Programa, y la descripción de los principales aspectos económicos que se recogen en el Contrato Programa 2014-2017 y el compromiso de atender el servicio de la deuda derivado del Contrato de Refinanciación y Saneamiento Financiero del Sistema de Transporte, como ejecución del Plan Marco 2014-2031.

Asimismo se señala en esta nota la deuda que el Ayuntamiento de Barcelona y el AMB tienen con las dos Sociedades por otras relaciones de carácter mercantil.

6.1 - Objetivos del Contrato Programa 2014-2017

El objeto del Contrato Programa 2014-2017 es el de recoger las condiciones de financiación del transporte regular de viajeros de TMB. Los objetivos son los siguientes:

- a) Definir un marco estable de financiación del servicio regular de transporte público.
- b) Definir un marco estable de gestión del endeudamiento del sistema a través de TMB, que es el instrumento para refinanciarlo, y garantizar la capacidad financiera de TMB para hacer frente a todas las obligaciones de dicho endeudamiento.
- c) Garantizar un servicio de transporte público como medio para atender las necesidades de movilidad y mejorar su nivel de eficiencia.

6.2 – Contrato Programa 2014-2017. Necesidades y aportaciones

6.2.1 – Necesidades corrientes a subvencionar

El Contrato Programa 2014-2017 recoge, en la cláusula tercera, la previsión de necesidades corrientes de TMB (Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA) a subvencionar por la ATM para los ejercicios 2014-2017 tal como se indica a continuación:



CONTRATO PROGRAMA 2014-2017

(Miles de euros)	2014	2015	2016	2017	TOTAL
Resultado del ejercicio (antes de subvenciones ATM Plan marco e intereses de la operación de endeudamiento) (*)	334.063	313.724	313.472	316.565	1.277.824
Resto de conceptos	1.752	7.173	1.867	1.927	12.719
Subvenciones ATM al servicio	335.815	320.897	315.339	318.492	1.290.543
Aportación diferida ATM (2017-2022)	0	0	0	3.139	3.139
Total subvención corriente ATM	335.815	320.897	315.339	321.631	1.293.682

(*) Incluye 52.901 miles de euros en concepto de cánon L9/L10 para cada ejercicio.

Adicionalmente, la ATM reconoció como necesidades del año 2014 los mayores gastos financieros derivados de la operación de refinanciación y saneamiento financiero del sistema, no incluidos en el servicio de la deuda prevista, por un importe de 3.291 miles de euros (comisión de apertura).

Por otro lado, las necesidades corrientes a subvencionar también incluyen las cuotas de arrendamiento financiero para la compra de 6 trenes de la línea 9. Esta compra fue autorizada por el Consejo de Administración de la ATM en sesiones de 24 de julio de 2008 y 23 de diciembre de 2008, cuyas obligaciones económicas se han incorporado a las necesidades de los siguientes Contratos Programa. Los importes de adquisición de los mencionados 6 trenes fueron de 15.039 miles de euros, 16.082 miles de euros y 12.554 miles de euros para los años 2009, 2010 y 2011, respectivamente.

El Consejo de Administración de la ATM del día 12 de diciembre de 2014 aprobó la congelación de tarifas correspondientes al año 2015, así como la reducción del precio del título de transporte T-10 y los títulos que se fijan en función de su precio (la T-Trimestre para personas en paro y la T70/90 para familias numerosas y monoparentales). Estas dos actuaciones suponían un menoscabo de 18.120 miles de euros para la totalidad del Sistema Metropolitano de Transporte Público, de los cuales 10.511 miles de euros correspondían directamente a la cifra de ingresos prevista de TMB.

Por otro lado, el mismo Consejo de Administración de la ATM aprobó, dentro de las modificaciones del presupuesto ATM del año 2015, una aportación adicional para TMB por

importe de 7.110 miles de euros para afrontar las necesidades derivadas del incremento de oferta de autobús. En fecha 30 de septiembre de 2015 se evaluó el impacto de dichas necesidades para el ejercicio 2015 en 5.786 miles de euros. Por este motivo, el Consejo de Administración de la ATM de 23 de diciembre de 2015 aprobó la modificación de las necesidades de TMB para el ejercicio 2015, minorando su presupuesto en 1.324 miles de euros. El coste de esta actuación es asumido íntegramente por la administración que ha solicitado dicha actuación, que en este caso es el Ayuntamiento de Barcelona, tal como prevé el Contrato Programa ATM-TMB 2014-2017 y el Plan Cuatrienal 2014-2017 y el compromiso de financiación del sistema de transporte en el período 2014-2031 entre las Administraciones Consorciadas y la ATM.

El Consejo de Administración de la ATM del día 23 de diciembre de 2015 aprobó la congelación de tarifas correspondientes al año 2016, así como el ajuste del precio de la tarjeta T-Mes de 2 a 6 zonas a la T-50/30 de 2 a 6 zonas, eliminado este último título de transporte al disponer de un título con más prestaciones al mismo precio. El mismo Consejo aprobó la prórroga del presupuesto de 2015 y autorizó la modificación del presupuesto prorrogado para incorporar las aportaciones de las Administraciones derivadas de la implantación de la política tarifaria del año 2016, valorada en un importe de 12.306 miles de euros, que se financió a través de unas mayores aportaciones de la ATM por importe de 4.663 miles de euros y el resto mediante el fondo de reserva del Contrato Programa 2014-2017.

Por otro lado, el Ayuntamiento de Barcelona solicitó a TMB la recuperación del servicio de autobuses de barrio en festivos que se había suprimido en el año 2012. Este Plan incluye volver a poner la oferta permanente que estuvo en vigor entre el 2006 y enero de 2012.

El Consejo de Administración de la ATM de sesión 6 de julio de 2016 aprobó formalmente el servicio de autobuses de barrio en festivos a partir del 18 de septiembre de 2016, así como el informe económico de las necesidades de financiación generadas y del impacto anual de dicha medida que irá a cargo de la administración solicitante, es decir, el Ayuntamiento de Barcelona. Este informe preveía un impacto económico de 389 miles de euros en el año 2016, y de 1.229 miles de euros para el año 2017, necesidades que fueron reconocidas por la ATM en el ejercicio 2016. Este nuevo servicio no estaba previsto en el Plan Marco de Saneamiento y Refinanciación



de la deuda aprobado por la ATM el 6 de marzo de 2014 y que generó los consiguientes Planes Cuatrienales 2014-2017 y la firma del Contrato Programa 2014-2017.

El Consejo de Administración de la ATM de sesión de 14 de diciembre de 2016 aprobó la congelación de tarifas correspondientes al año 2017, así como la ampliación de la edad de utilización de la tarjeta T-12 hasta los 15 años incluidos, a partir del 1 de enero de 2017, así como la creación de un nuevo título integrado en situaciones de episodios ambientales de contaminación, llamada T-Episodio ambiental y el cambio de la bonificación de la tarjeta T-Trimestre por la tarjeta T-Mes al precio de la tarjeta T-10 de una zona en lo que se refiere a las prestaciones de la tarjeta bonificada para personas en situación de paro. En el caso de TMB estas medidas suponen un menoscabo de 9.630 miles de euros respecto a la recaudación prevista para el año 2017, que se financiará a través de unas mayores aportaciones de la ATM por el mismo importe.

El Comité Ejecutivo de la ATM de fecha 23 de mayo de 2017 aprobó el Plan de mejora de la oferta de Bus 2017-2019 y el Plan de mejora de Bus en el verano, que suponían un mayor volumen de necesidades corrientes a subvencionar, para el año 2017, de 1.661 miles de euros y 1.212 miles de euros, respectivamente.

En consecuencia, el Consejo de Administración de la ATM ha ido modificando el Plan Cuatrienal 2014-2017 y el compromiso de financiación del sistema de transporte en el período 2014-2031 entre las Administraciones Consorciadas y la ATM en ejecución del Plan Marco 2014-2031, y los Contratos Programa con los operadores de transporte y el AMB para el período 2014-2017, para compensar el menoscabo que suponían estas actuaciones, respecto de los ingresos tarifarios que se preveían en los Planes Cuatrienales 2014-2017 y en el Convenio de Financiación 2014-2017 entre la ATM y las Administraciones Consorciadas.

El impacto de los acuerdos tomados por el Consejo de Administración de la ATM anteriormente comentados, ha afectado al volumen de necesidades corrientes a subvencionar del período, tal y como se recoge en el siguiente cuadro:

(Miles de euros)

	2014	2015	2016	2017	TOTAL
SUBVENCIÓN CORRIENTE ATM (5/11/2014)	335.815	320.897	315.339	321.631	1.293.682
Política Tarifaria 2015		16.297	17.621	17.798	51.716
- Efecto congelación tarifas		4.260	4.260	4.303	12.824
- Efecto disminución precio T-10		6.251	6.251	6.313	18.814
- Efecto neto Plan de Buses		5.786	7.110	7.181	20.078
Política Tarifaria 2016			12.306	12.429	24.735
Impacto Plan de Bus de Barrio			389	1.229	1.618
Política Tarifaria 2017				9.630	9.630
Plan de mejora oferta de Bus 2017-2019				1.661	1.661
Plan de verano de la red de Bus				1.212	1.212
Total nueva Subvención corriente ATM CP 2014-2017	335.815	337.194	345.655	365.590	1.384.253

6.2.2 – Necesidades a subvencionar derivadas de la Operación de refinanciación y saneamiento financiero del Sistema de Transporte

En función de las necesidades de los ejercicios 2009-2013 y de los acuerdos tomados en los Contratos Programa del mismo período, se reconoció una deuda del sistema con TMB a 31 de diciembre de 2013 por un total de 334.738 miles de euros correspondientes a aportaciones devengadas de las Administraciones Consorciadas pendientes de consignación.

De esta cantidad, 315.903 miles de euros se devolverán mediante el Contrato de Refinanciación y Saneamiento Financiero del Sistema de Transporte 2014-2031 que se describe más adelante. El importe restante de 18.835 miles de euros, a partir del año 2017 y hasta el año 2022, la ATM abonará la cantidad anual de 3.139 miles de euros para liquidar la deuda por aportaciones diferidas de las Administraciones, que están incluidas dentro de las subvenciones corrientes mencionadas en la nota 6.2.1.

En fecha 6 de noviembre de 2014 se formalizó el Contrato de Refinanciación y Saneamiento Financiero del Sistema de Transporte entre la ATM, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y las entidades financieras para cubrir las necesidades reconocidas de todo el sistema de transporte integrado hasta 31 de diciembre de 2013 y las necesidades del sistema en el período 2014-2016, por un importe de 472.284 miles de euros, con cuotas semestrales y vencimiento hasta el 20 de

diciembre de 2031. Cabe señalar que Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA actuó como instrumento financiero del sistema de transporte de la Región Metropolitana de Barcelona.

La ATM se compromete a abonar a Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA una subvención finalista en todo el período 2014-2031 por un importe equivalente al de las obligaciones que se deriven en cada momento para Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA de dicho Contrato de Refinanciación y Saneamiento Financiero del Sistema de Transporte para garantizar que Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA disponga en todo momento de los recursos necesarios para atender las cuotas de dicha financiación, incluyendo amortizaciones del capital principal, intereses y cualquier otro gasto financiero que se derive de esta operación.

Las aportaciones previstas por este concepto para el período 2014-2017 son las siguientes, tal y como se recoge en la cláusula quinta del Contrato Programa 2014-2017:

(Miles de euros)	Vencimientos				
	2014	2015	2016	2017	Resto
Servicio de la deuda 2014-2031	2.586	23.419 (*)	26.713 (*)	45.152 (*)	675.643

(*) Dentro de las aportaciones según Financiación CP 2014-2017 se han descontado unos importes de 7.756, 8.856 y 2.710 miles de euros en concepto de devolución del servicio de la deuda de los años 2015, 2016 y 2017 respectivamente.

6.2.3 – Resultado a liquidar de los ejercicios 2014 a 2017 respecto a la previsión de Contrato Programa

Los importes reales registrados al cierre de los ejercicios 2017, 2016, 2015 y 2014 y su distribución entre Sociedades se detallan a continuación:

Año 2017 (real)

SUBVENCIONES (Miles de euros)	METRO	TB	TOTAL
Necesidades cuenta de pérdidas y ganancias (1)	60.215	148.262	208.477
Necesidades cuenta de pérdidas y ganancias por cánones L9/L10 (2)	93.533	0	93.533
Necesidades cuenta de pérdidas y ganancias por rénting trenes	73.811	0	73.811
Contrato de Refinanciación y Saneamiento Financiero	23.600	0	23.600
Amortización leasing 6 trenes s/9000	1.927	0	1.927
Plan de mejora de Bus y Metro (3)	15.073	13.508	28.581
Aportación diferida ATM	3.139	0	3.139
Total	271.298	161.770	433.068

(1) No incluye el rénting de trenes ni el canon de L9/L10, a excepción este último de lo que se financia vía ingresos tarifarios asociados a la conexión con el aeropuerto de Barcelona.

(2) El importe total del canon ferroviario pagado por Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA ha sido de 99.580 miles de euros, de los cuales 6.047 miles de euros han sido cubiertos con parte de los nuevos ingresos tarifarios asociados a la conexión con el aeropuerto de Barcelona, con motivo de la entrada en funcionamiento en el año 2016, de un nuevo tramo de la línea 9 del metro desde Zona Universitària hasta el aeropuerto de Barcelona-El Prat (L9 Sur).

(3) Corresponde a inversiones ejecutadas en el ejercicio 2017 para la mejora del estado de los activos de Transports de Barcelona, SA y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA sin otra financiación finalista. La parte que supera el presupuesto inicial, se registra como deuda transformable en subvenciones hasta la aprobación de la liquidación del ejercicio 2017 por parte de la Comisión de Seguimiento del CP 2014-2017.

Año 2016 (real)

SUBVENCIONES (Miles de euros)	METRO	TB	TOTAL
Necesidades cuenta de pérdidas y ganancias (1)	43.121	145.171	188.292
Necesidades cuenta de pérdidas y ganancias por cánones L9/L10 (2)	93.628	0	93.628
Necesidades cuenta de pérdidas y ganancias por rénting trenes	75.028	0	75.028
Amortización leasing 6 trenes s/9000	1.867	0	1.867
Plan de mejora de Bus y Metro (3)	12.648	14.237	26.885
Sistema Complementario de Pensiones (4)	427	137	564
Total	226.719	159.545	386.264

(1) No incluye el rénting de trenes ni el canon de L9/L10, a excepción éste último del que se financia vía ingresos tarifarios asociados a la conexión con el aeropuerto de Barcelona.

(2) El importe total del canon ferroviario pagado por Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA fue de 98.302 miles de euros, de los cuales 4.674 miles de euros fueron cubiertos con parte de los nuevos ingresos tarifarios asociados a la conexión con el aeropuerto de Barcelona, con motivo de la entrada en funcionamiento de un nuevo tramo de la línea 9 del metro desde Zona Universitària hasta el aeropuerto de Barcelona-El Prat (L9 Sur).

(3) Corresponde a inversiones ejecutadas en el ejercicio 2016 para la mejora del estado de los activos de Transports de Barcelona, SA y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA sin otra financiación finalista. Han sido aprobadas en la liquidación del ejercicio 2016 por parte de la Comisión de Seguimiento del CP 2014-2017.

(4) Corresponde a la aportación de los intereses correspondientes al retraso en la liquidación de la deuda por dicho concepto efectuada en el 2015.



Año 2015 (real)

SUBVENCIONES (Miles de euros)	METRO	TB	TOTAL
Necesidades cuenta de pérdidas y ganancias (1)	33.775	158.998	192.773
Necesidades cuenta de pérdidas y ganancias por cánones L9/L10 (2)	52.901	0	52.901
Necesidades cuenta de pérdidas y ganancias por rénting trenes	74.646	0	74.646
Amortización leasing 6 trenes s/9000 (3)	2.697	0	2.697
Sistema Complementario de Pensiones	4.064	1.301	5.365
Total sin necesidades adicionales cánones L9/L10	168.083	160.299	328.382
Necesidades adicionales cuenta de pérdidas y ganancias por cánones L9/L10 (2)	2.946	0	2.946
Total	171.029	160.299	331.328

(1) No incluye el rénting de trenes ni el canon de L9/L10.

(2) A las necesidades iniciales hay que añadir unas necesidades adicionales por importe de 2.946 miles de euros. Las necesidades que en concepto de canon L9/L10 superen la cifra del año 2013 (52.901 miles de euros), tienen que comportar una mayor aportación de la ATM procedente de la Generalitat de Catalunya, según el CP 2014-2017 y el Plan Marco de Financiación y Saneamiento de la Deuda 2014-2031. LA ATM reconoció este importe a favor de TMB en el ejercicio 2016.

(3) Incluye los intereses intercalarios hasta su activación per 888 miles de euros.

Año 2014 (real)

SUBVENCIONES (Miles de euros)	METRO	TB	TOTAL
Necesidades cuenta de pérdidas y ganancias (1)	45.299	157.993	203.292
Necesidades cuenta de pérdidas y ganancias por cánones L9/L10 (2)	52.901	0	52.901
Necesidades cuenta de pérdidas y ganancias por rénting trenes	76.075	0	76.075
Amortización leasing 6 trenes s/9000	1.752	0	1.752
Comisió apertura crédito refinanciación	3.291	0	3.291
Total sin necesidades adicionales cánones L9/L10	179.313	157.993	337.311
Necesidades adicionales cuenta de pérdidas y ganancias por cánones L9/L10 (2)	1.652	0	1.652
Total	180.970	157.993	338.963

(1) No incluye el rénting de trenes ni el canon de L9/L10.

(2) A las necesidades iniciales hay que añadir unas necesidades adicionales por importe de 1.652 miles de euros. Las necesidades que en concepto de canon L9/L10 superen la cifra del año 2013 (52.901 miles de euros), tienen que comportar una mayor aportación de la ATM procedente de la Generalitat de Catalunya, según el CP 2014-2017 y el Plan Marco de Financiación y Saneamiento de la Deuda 2014-2031.

Según el Contrato Programa 2014-2017, y el presupuesto definitivo de la ATM para los años 2017, 2016, 2015 y 2014, estas necesidades tienen la siguiente financiación:

Años 2017 (real)

(Miles de euros)	METRO	TB	TOTAL
Total 2017	271.298	161.770	433.068
Total necesidades	271.298	161.770	433.068
Cobros previstos (ATM) 2017			431.783
Fondo de reserva CP 2014-2017			1.285
Total aportaciones			433.068

Años 2016 (real)

(Miles de euros)	METRO	TB	TOTAL
Total 2016	226.719	159.545	386.264
Total necesidades	226.719	159.545	386.264
Cobros previstos (ATM) 2016			382.848
Contrato de Refinanciación y Saneamiento			3.416
Total aportaciones			386.264

Años 2015 (real)

(Miles de euros)	METRO	TB	TOTAL
Total 2015	171.029	160.299	331.328
Total necesidades	171.029	160.299	331.328
Cobros previstos (ATM) 2015			312.557
Contrato de Refinanciación y Saneamiento			18.771
Total aportaciones			331.328



Años 2014 (real)

(Miles de euros)	METRO	TB	TOTAL
Total 2014	180.970	157.993	338.963
Total necesidades	180.970	157.993	338.963
Cobros previstos (ATM) 2014			240.611
Contrato de Refinanciación y Saneamiento			98.352
Total aportaciones			338.963

La diferencia entre las aportaciones previstas en el CP 2014-2017 y las aportaciones necesarias para cubrir las necesidades, es la siguiente:

Año 2017

(Miles de euros)	Financiación CP 2014-2017	Necesidades reales	TOTAL
Aportaciones a realizar por la ATM (1) (2)	431.783	431.783	0
Fondde reserva CP 2014-2017	19.467	1.285	18.182
Total (3)	451.250	433.068	18.182

(1) La financiación prevista CP incluye el importe adicional necesario por el canon de L9/L10. La Orden TES/268/2017, de 28 de diciembre, estableció el importe del canon a pagar en el ejercicio 2017 (99.753 miles de euros), de los cuales 6.047 miles de euros se han financiado con los ingresos tarifarios de la conexión con el aeropuerto (recargo) y 173 miles de euros han sido pagados directamente por la ATM.

(2) Incluyen 40.632 miles de euros de aportación adicional por canon L9/L10.

(3) La liquidación provisional del ejercicio 2017 está pendiente de la Comisión de Seguimiento del Contrato Programa ATM-TMB, y posterior aprobación por el Consejo de Administración de la ATM.

Año 2016

(Miles de euros)	Financiación CP 2014-2017	Necesidades reales	TOTAL
Aportaciones a realizar por la ATM (1) (2)	382.848	382.848	0
Aportaciones via Contrato de Refinanciación y Saneamiento	15.000	3.416	11.584
Fondo de reserva CP 2014-2017	7.642	0	7.642
Total	405.490	386.264	19.226

(1) La financiación prevista CP incluye el importe adicional necesario por el canon de L9/L10. La Orden TES/351/2016, de 28 de diciembre, estableció el importe del canon a pagar en el ejercicio 2016 (98.420 miles de euros), de los cuales 4.674 miles de euros se financiaron con los ingresos tarifarios de la conexión con el aeropuerto (recargo) y 118 miles de euros fueron pagados directamente por la ATM.

(2) Incluyen 41.975 miles de euros de aportación adicional por canon L9/L10 respecto los 40.727 miles de euros de necesidades adicionales.

Año 2015

(Miles de euros)	Financiación CP 2014-2017	Necesidades reales	TOTAL
Aportaciones a realizar por la ATM	312.557	312.557	0
Aportaciones via Contrato de Refinanciación y Saneamiento	40.300	15.825	24.475
Total sin necesidades adicionales cánones L9/L10	352.857	328.382	24.475
Necesidades adicionales cuenta de pérdidas y ganancias por cánones L9/L10 (1)	0	2.946	-2.946
Total	352.857	331.328	21.529

(1) La financiación prevista CP no incluye el importe adicional necesario por el canon de L9/L10. La Orden TES/376/2015, de 22 de diciembre, estableció el importe del canon a pagar en el ejercicio 2015 (55.848 miles de euros). Las aportaciones reconocidas por la ATM en el ejercicio 2016 incluyen, adicionalmente, el defecto de canon L9/L10 del ejercicio 2015 por importe de 2.946 miles de euros.

Año 2014

(Miles de euros)	Financiación CP 2014-2017	Necesidades reales	TOTAL
Aportaciones ATM	240.611	240.611	0
Contrato de Refinanciación y Saneamiento	101.081	96.700	4.381
Total sin necesidades adicionales cánones L9/L10	341.692	337.311	4.381
Necesidades adicionales cuenta de pérdidas y ganancias por cánones L9/L10 (*)	0	1.652	-1.652
Total	341.692	338.963	2.729

(*) La financiación prevista CP no incluyó el importe adicional necesario por el canon de L9/L10. La Orden TES/376/2015, de 18 de diciembre, estableció el importe del canon a pagar en el ejercicio 2014.

En este sentido, el Fondo de Reserva del Contrato Programa 2014-2017 actualizado a 31 de diciembre de 2017, pendiente de la Comisión de Seguimiento y susceptible de aplicarse a cubrir el resto de ejercicios del Contrato Programa sería el siguiente:

Fondo de Reserva Contrato Programa 2014-2017	
(Miles de euros)	
Año 2014	2.729
Año 2015	21.529
Año 2015 aportación adicional	2.946
Año 2016	19.226
Año 2016 aplicación fondo de reserva	-7.642
Año 2017	18.182
Año 2017 aplicación fondo de reserva	-19.467
Total	37.503



Cabe señalar que la Comisión de Seguimiento del Contrato Programa ATM-TMB 2014-2017, en su reunión de 20 de abril de 2017 acordó la actualización de la cuenta reserva en TMB por el importe de las liquidaciones provisionales de los ejercicios 2014, 2015 y 2016 de 2.729 miles de euros, 21.529 y 19.226 miles de euros respectivamente. En este sentido, el Consejo de Administración de la ATM de 19 de diciembre de 2017 aprobó la aplicación de 19.467 miles de euros del Fondo de Reserva para cubrir necesidades del año 2017, dado que el mismo Consejo de Administración de la ATM de 14 de diciembre de 2016 aprobó que las necesidades del año 2017 se financiarían parcialmente con remanentes de la cuenta-reserva acumulada del Contrato Programa 2014-2017.

Adicionalmente, hasta 31 de diciembre de 2017 el Consejo de Administración de la ATM había aprobado la aplicación de los siguientes fondos de reserva del Contrato Programa 2014-2017 para la financiación de inversiones del año 2018, y por tanto el fondo de reserva del Contrato Programa 2014-2017 quedaría en un importe de 12.762 miles de euros, tal y como se recoge en el siguiente cuadro:

(Miles de euros)	
Fondo de reseva de TMB a 31-12-2017	37.503
Aplicación Plan de mejora de Bus	16.250
Aplicación Plan de participación de Bus	8.260
Aplicación Servicio Bus a la demanda	231
Total aplicaciones Fondo de reserva en el ejercicio 2018	24.741
Fondo de Reserva a 31-12-2017, deducidas las aplicaciones de 2018	12.762

6.3 – Deudores y acreedores por subvenciones a 31-12-2017 y 31-12-2016

La composición de los saldos pendientes por dicho concepto para las dos Sociedades queda establecida según los cuadros siguientes, en miles de euros:

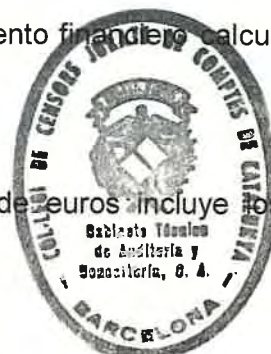
Año 2017

	METRO	TB	TOTAL
PENSIONES			
Pensiones según CP anteriores, años 2011-2012	25.644	34.742	60.386
Cobros año 2011	-11.737	-18.025	-29.762
Cobros año 2012	-9.843	-15.416	-25.259
Cobros año 2015	-4.064	-1.301	-5.365
Total pensiones	0	0	0
SANEAMIENTO DEUDA CP 2009-2013			
ATM Contrato de Refinanciación y Saneamiento Financiero	315.516	0	315.516
ATM Aportación diferida 2017-2022	18.835	0	18.835
Cobros año 2017	-26.739	0	-26.739
Total saneamiento deuda CP 2009-2013 (1)	307.612	0	307.612
INVERSIÓN TRENES L9 CP 2009-2010 y AÑO 2011			
Año 2009	15.039	0	15.039
Año 2010	16.082	0	16.082
Año 2011	12.554	0	12.554
Cobros años 2011-2013	-4.412	0	-4.412
Cobros año 2014	-1.752	0	-1.752
Cobros año 2015	-2.697	0	-2.697
Cobros año 2016	-1.867	0	-1.867
Cobros año 2017	-1.927	0	-1.927
Total inversión trenes L9 CP 2009-2010 y año 2011	31.020	0	31.020
RESTO ATM			
Subvención corriente año 2014 (sin renting)	99.853	157.993	257.846
Subvención corriente año 2015 (sin renting)	89.622	158.998	248.620
Subvención corriente año 2016 (sin renting) (2)	137.176	145.308	282.484
Subvención corriente año 2017 (sin renting)	153.748	148.262	302.010
Factura pendiente por renting	4.027	0	4.027
Subvención por comisión de apertura	3.290	0	3.290
Subvención plan de mejoras bus y metro año 2016	12.648	14.237	26.885
Subvención plan de mejoras bus y metro año 2017	15.073	13.508	28.581
Cobros año 2014	-4.298	-149.937	-154.235
Cobros año 2015	-63.168	-138.340	-201.508
Cobros año 2016	-129.170	-163.009	-292.179
Cobros año 2017	-163.406	-163.492	-326.898
Total resto ATM	155.395	23.528	178.923
Total a cobrar por TMB	494.027	23.528	517.555

- (1) Importe ajustado con las necesidades reales del año 2013 según liquidación de la Comisión de seguimiento del CP 2013.
(2) Se han incorporado los intereses correspondientes al retraso en la liquidación de la deuda por pensiones del año 2012 reconocidos en las necesidades del año 2016 y materializados en el año 2017.

Las subvenciones corrientes incluyen los intereses del saneamiento financiero calculados al tipo del 4,59%.

El total pendiente de cobro "Resto ATM" por 178.923 miles de euros incluye los siguientes conceptos:



Año 2017

(Miles de euros)	METRO	TB	TOTAL
ATM Contrato de Refinanciación y Saneamiento Financiero (Saneamiento deuda 2014, 2015, 2016 y 2017)	118.877	0	118.877
ATM cobros pendientes 2017	36.518	23.528	60.046
Total Resto ATM	155.395	23.528	178.923

Año 2016

	METRO	TB	TOTAL
PENSIONES			
Pensiones según CP anteriores, años 2011-2012	25.644	34.742	60.386
Cobros año 2011	-11.737	-18.025	-29.762
Cobros año 2012	-9.843	-15.416	-25.259
Cobros año 2015	-4.064	-1.301	-5.365
Total pensiones	0	0	0

SANEAMIENTO DEUDA CP 2009-2013

ATM Contrato de Refinanciación y Saneamiento Financiero	315.516	0	315.516
ATM Aportación diferida 2017-2022	18.835	0	18.835
Total saneamiento deuda CP 2009-2013 (1)	334.351	0	334.351

INVERSIÓN TRENES L9 CP 2009-2010 y AÑO 2011

Año 2009	15.039	0	15.039
Año 2010	16.082	0	16.082
Año 2011	12.554	0	12.554
Cobros años 2011-2013	-4.412	0	-4.412
Cobros año 2014	-1.752	0	-1.752
Cobros año 2015	-2.697	0	-2.697
Cobros año 2016	-1.867	0	-1.867
Total inversión trenes L9 CP 2009-2010 y año 2011	32.947	0	32.947

RESTO ATM

Subvención corriente año 2014 (sin renting)	99.853	157.993	257.846
Subvención corriente año 2015 (sin renting)	89.622	158.998	248.620
Subvención corriente año 2016 (sin renting)	136.749	145.171	281.920
Subvención por comisión de apertura	3.290	0	3.290
Subvención plan de mejoras bus y metro	12.648	14.237	26.885
Cobros año 2014	-4.298	-149.937	-154.235
Cobros año 2015	-63.168	-138.340	-201.508
Cobros año 2016	-129.170	-163.009	-292.179
Total resto ATM	145.526	25.113	170.639

Total a cobrar por TMB

	512.824	25.113	537.937
--	----------------	---------------	----------------

(1) Importe ajustado con las necesidades reales del año 2013 según liquidación de la Comisión de seguimiento del CP 2013.

Las subvenciones corrientes incluyen los intereses del saneamiento financiero calculados al tipo del 3,68%.

El total pendiente de cobro "Resto ATM" por 170.639 miles de euros incluye los siguientes conceptos:

Año 2016			
(Miles de euros)	METRO	TB	TOTAL
ATM Contrato de Refinanciación y Saneamiento Financiero (Saneamiento deuda 2014, 2015 y 2016)	119.975	0	119.975
ATM cobros pendientes 2016	25.551	25.113	50.664
Total Resto ATM	145.526	25.113	170.639

6.4 – Clasificación de la deuda por períodos

Los saldos contables de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA a 31 de diciembre de 2017 y 2016, expresados en miles de euros y correspondientes a las deudas por subvenciones, se clasifican a continuación en función de los períodos y de las Administraciones Públicas que los asumen.

Año 2017 (Miles de euros)	Corto Plazo			Largo Plazo			TOTAL
	METRO	TB	Subtotal	METRO	TB	Subtotal	
ADMINISTRACIONES POR CP							
Pensiones	0	0	0	0	0	0	0
ATM Contrato de Refinanciación y Saneamiento (Saneamiento deuda 2009-2013)	23.600	0	23.600	268.316	0	268.316	291.916
ATM Aportación diferida 2017-2022	3.139	0	3.139	12.557	0	12.557	15.696
ATM Contrato de Refinanciación y Saneamiento (Saneamiento deuda 2014-2017)	0	0	0	118.877	0	118.877	118.877
ATM Cobros pendientes 2017	36.518	23.528	60.046	0	0	0	60.046
Inversión trenes L9 2009-2011	1.990	0	1.990	29.030	0	29.030	31.020
Total a cobrar por TMB	65.247	23.528	88.775	428.780	0	428.780	517.555



Año 2016 (Miles de euros)	Corto Plazo			Largo Plazo			TOTAL
	METRO	TB	Subtotal	METRO	TB	Subtotal	
ADMINISTRACIONES POR CP							
Pensiones	0	0	0	0	0	0	0
ATM Contrato de Refinanciación y Saneamiento (Saneamiento deuda 2009-2013)	23.600	0	23.600	291.916	0	291.916	315.516
ATM Aportación diferida 2017-2022	3.139	0	3.139	15.696	0	15.696	18.835
ATM Contrato de Refinanciación y Saneamiento (Saneamiento deuda 2014-2016)	0	0	0	119.975	0	119.975	119.975
ATM Cobros pendientes 2016	25.551	25.113	50.664	0	0	0	50.664
Inversión trenes L9 2009-2011	1.927	0	1.927	31.020	0	31.020	32.947
Total a cobrar por TMB	54.217	25.113	79.330	458.607	0	458.607	537.937

6.5 – Otras deudas

Además de las obligaciones derivadas de la financiación del déficit de explotación, las dos Sociedades mantienen relaciones comerciales con el Ayuntamiento de Barcelona y con el AMB motivadas por la prestación de servicios de transporte a determinados colectivos y otras operaciones de pequeña cuantía.

La deuda de los ejercicios 2017 y 2016 de ambas Entidades con Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA es la siguiente, en miles de euros:

Año 2017			
(Miles de euros)	Ayuntamiento	AMB	Total
Subvenciones especiales			
Tarificación social	0	5.000	5.000
Líneas 80-81-82-83	0	0	0
Cuentas de tráfico	92	0	92
Cámara de Compensación M-Card	2	0	2
Impuesto sobre bienes inmuebles	-5	0	-5
Total	89	5.000	5.089

Año 2016

(Miles de euros)

	<u>Ayuntamiento</u>	<u>AMB</u>	<u>Total</u>
Subvenciones especiales			
Tarificación social	0	5.000	5.000
Líneas 80-81-82-83	0	0	0
Cuentas de tráfico	364	0	364
Cámara de Compensación M-Card	2	0	2
Impuesto sobre bienes inmuebles	-142	0	-142
Total	224	5.000	5.224

La deuda del AMB por tarificación social a 31 de diciembre de 2017, por un importe de 5.000 miles de euros es a corto plazo (5.000 miles de euros a corto plazo a 31 de diciembre de 2016).

- a) En fecha 29 de julio de 2009 se firmó un contrato entre la Entitat Metropolitana del Transport (actualmente AMB) y Transports de Barcelona, SA en el cual la Entitat Metropolitana del Transport (actualmente AMB) encargó y encomendó a Transports de Barcelona, SA la gestión y prestación de los servicios correspondientes a las líneas 80, 81, 82 y 83 a partir del 1 de enero de 2010 y que hasta 31 de diciembre de 2009 habían sido prestados por Transports Lydia, SL.
- b) En fecha 19 de octubre de 2012 se firmó un convenio entre el Àrea Metropolitana de Barcelona y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA donde se establecía la financiación de tarificación social para el año 2012 por un importe de 7.770 miles de euros, según lo previsto en el Contrato Programa 2011-2012. Del importe total comprometido, el AMB liquidó para el año 2012 un importe de 2.770 miles de euros, quedando un importe pendiente de liquidar de 5.000 miles de euros.
- c) En fecha 27 de octubre de 2016 se firmó un convenio entre el Àrea Metropolitana de Barcelona y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA en el cual se establecía la financiación de tarificación social para el año 2016 por un importe de 7.770 miles de euros, que se cobró en su totalidad.



- d) En fecha 26 de abril de 2017 se ha firmado un convenio entre el Àrea Metropolitana de Barcelona y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA en el que se establece la financiación de tarificación social para el año 2016 por un importe de 7.770 miles de euros, que se ha cobrado en su totalidad.

6.6 - Cobros de Subvenciones con posterioridad al cierre del ejercicio

Se han recibido los siguientes importes, en miles de euros, para el conjunto de las dos Sociedades:

Fecha valor	Administración	Concepto	Total
30/01/2018	Administraciones por CP	Subvención 2017	25.557
31/01/2018	Administraciones por CP	Subvención 2018	8.291
27/02/2018	Administraciones por CP	Subvención 2017	30.461
27/02/2018	Administraciones por CP	Subvención 2018	4.146
Total			68.455

NOTA 7 - INSTRUMENTOS FINANCIEROS

7.1 – Categorías de activos financieros y pasivos financieros

El valor en libros de cada una de las categorías de activos financieros y pasivos financieros, de los ejercicios 2017 y 2016, se muestra en los cuadros que se acompañan a continuación:

7.1.1 - Activos financieros, excepto inversiones en el patrimonio de empresas del Grup, multigrupo y asociadas

Año 2017 (Miles de euros)		ACTIVOS FINANCIEROS A LARGO PLAZO		
Categorías	Instrumentos de Patrimonio	Valores representativos de deudas	Créditos, derivados y otros	Total
Activos a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias			75.377	75.377
Préstamos y partidas a cobrar			435.183	435.183
Activos disponibles para la venta:				
- Valorados a valor razonable				0
- Valorados a coste	3.588	1		3.589
Total	3.588	1	510.560	514.149

Año 2016 (Miles de euros)		ACTIVOS FINANCIEROS A LARGO PLAZO		
Categorías	Instrumentos de Patrimonio	Valores representativos de deudas	Créditos, derivados y otros	Total
Activos a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias			73.429	73.429
Préstamos y partidas a cobrar			465.766	465.766
Activos disponibles para la venta:				
- Valorados a valor razonable				0
- Valorados a coste	3.470	1		3.471
Total	3.470	1	539.195	542.666

Año 2017 (Miles de euros)		ACTIVOS FINANCIEROS A CORTO PLAZO		
Categorías	Instrumentos de Patrimonio	Valores representativos de deudas	Créditos, derivados y otros	Total
Préstamos y partidas a cobrar			112.738	112.738
Derivados de cobertura			26	26
Activos financieros mantenidos para negociar			3.314	3.314
Total	0	0	116.078	116.078



Año 2016		ACTIVOS FINANCIEROS A CORTO PLAZO		
(Miles de euros)		Instrumentos de Patrimonio	Valores representativos de deudas	Créditos, derivados y otros
Categorías				Total
Préstamos y partidas a cobrar				102.916
Derivados de cobertura				247
Activos financieros mantenidos para negociar				6.055
Total		0	0	109.218

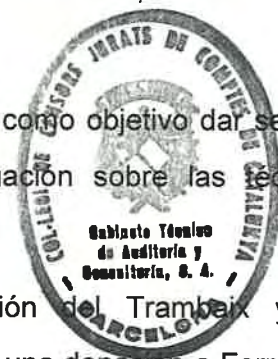
a) Instrumentos de patrimonio

El Grupo participa en las empresas y por los importes, en miles de euros, que se detallan a continuación:

Año 2017	Fecha de constitución	Capital Social	Participación TMB	
			Importe	%
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	70	200	7,10
Total			3.588	

Año 2016	Fecha de constitución	Capital Social	Participación TMB	
			Importe	%
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
Thinking Forward XXI, SL	15-12-09	70	200	7,10
Total			3.470	

- Promociones Bus, SA domiciliada en Madrid, calle Orense 20, es una sociedad que a pesar de tener un amplio objeto social, desde su constitución, su actividad se ha limitado al alquiler de los locales de los cuales es propietaria en Madrid, a la Federación Nacional Empresarial de Transporte en Autobús (FENEBUS).
- Ensitrans, Agrupación Europea de Interés Económico se creó el 1 de agosto de 1991. Está formada por las empresas Metropolitano de Lisboa, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, Transports de Barcelona, SA, Sener-Técnica Industrial y Naval, SA y Ferconsult-Consultoría, Estudios e Projectos de Engenharia, SA. Su objeto social es la prestación de servicios de estudio, consultoría, proyectos, asistencia técnica, etc., a los sistemas de transporte.
- Barcelona Regional, Agència Metropolitana de Desenvolupament Urbanístic i d'Infraestructures, SA tiene como objeto social la realización de estudios y análisis sobre aspectos urbanísticos y territoriales, y la proyección, promoción, desarrollo, dirección, asesoramiento, ejecución y explotación de todo tipo de obras, edificaciones, infraestructuras y sistemas urbanos.
- Fundación para la Motivación de los Recursos Humanos tiene como objetivo dar servicio para favorecer la motivación laboral y fomentar la investigación sobre las técnicas modernas en dicho campo.
- Tramvia Metropolità, SA tenía como objetivo la explotación del Trambaix y, en cumplimiento de las condiciones de su adjudicación, se efectuó una donación a Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA de 60.000 acciones con valor nominal de 43,74 euros/acción. Los fondos propios de esta sociedad a 31 de diciembre de 2016 eran de 49.080 miles de euros y su patrimonio neto 42.685 miles de euros. En fecha 13 de septiembre de 2010 se produjo la fusión entre las sociedades Operadora del Tramvia Metropolità, SA y Tramvia Metropolità SA, quedando la participación de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA en el 2,5% del capital social con 32.105 acciones de 16,40 euros de valor nominal cada una. En fecha 30 de marzo de 2016 Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA cobró 150 miles de euros en concepto de dividendos con cargo al resultado del ejercicio 2015. Asimismo, en fecha 29 de junio de 2016 Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA cobró 56 miles de euros por el mismo concepto que el anterior. En fecha 29 de marzo de 2017 Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA ha cobrado 225 miles de euros en concepto de dividendo a



cuenta del año 2016. En fecha 28 de junio de 2017, Ferrocarril Metropolità de Barcelona ha cobrado 69 miles de euros en concepto de dividendo del año 2016.

- Tramvia Metropolità del Besós, SA tiene como objetivo la explotación del tranvía que cubre el recorrido Sant Martí – Besòs y en cumplimiento de las condiciones de su adjudicación en fechas 2 y 8 de septiembre de 2009 se efectuaron dos donaciones a Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA de 30.000 acciones con valor nominal de 17,10 euros por acción. En fecha 30 de marzo de 2016 Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA cobró 163 miles de euros, en concepto de dividendo del año 2015. Asimismo, en fecha 29 de junio de 2016 Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA cobró 10 miles de euros en concepto de dividendo a cuenta del ejercicio 2015. En fechas 29 de marzo y 28 de junio de 2017 Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA ha cobrado 225 y 102 miles de euros, totalizando 327 miles de euros, en concepto de dividendo del año 2016. Los fondos propios de esta sociedad a 31 de diciembre de 2016 eran de 38.511 miles de euros y su patrimonio neto de 33.120 miles de euros.
- Societat Catalana per a la Mobilitat, SA tiene como objetivo la ejecución del proyecto T-Mobilitat para la implantación de un nuevo sistema tecnológico, tarifario y de gestión, que en su momento tiene que subscribir con la ATM, incluyendo: la adquisición y mantenimiento del hardware y sistemas instalados de la T-Mobilitat; la gestión de la atención al cliente, implantación y gestión del nuevo Centro de Atención al Cliente de toda Catalunya; la implantación y gestión del nuevo Centro de Gestión de la Información del Transporte; la gestión, comercialización y distribución de los soportes de la nueva tarjeta T-Mobilitat; la gestión y comercialización de los nuevos canales de venta; la contratación/gestión de los ingresos por publicidad; la gestión del know-how/exportación de la tecnología propia de la ATM; y la escalabilidad funcional del proyecto. En fecha 23 de mayo de 2017 se efectuaron dos donaciones a Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA de dos acciones a cada sociedad con un valor nominal de 49 miles de euros por acción y un valor razonable de 118 miles de euros.
- Thinking Forward XXI, SL se creó el 15 de diciembre de 2009 con un capital de 60.120,00 euros. El 23 de diciembre de 2014 se acordó una ampliación de capital por 10 miles de euros más una prima de asunción de 190 miles de euros, siendo el importe total de la ampliación formalizada en el ejercicio 2015 de 200 miles de euros. Projectes i Serveis de

Mobilitat, SA adquirió en esta ampliación una participación del 7,10%. El 28 de noviembre de 2016 se amplió el capital en 200 miles de euros, en la cual Projectes i Serveis de Mobilitat, SA participa hasta alcanzar el 12,50%. A 31 de diciembre de 2017 el valor contable de la participación en esta sociedad es de 200 miles de euros (el mismo a 31 de diciembre de 2016).

b) Otros activos financieros a largo plazo

El epígrafe de otros activos financieros a largo plazo del balance de situación adjunto incluye los siguientes conceptos:

(Miles de euros)	Saldo 31-12-2017	Saldo 31-12-2016
Préstamos al personal	4.339	4.098
Materialización de provisiones	32.940	32.428
Fianzas y depósitos	2.064	3.060
Imposiciones a largo plazo	42.437	41.002
Total	81.780	80.588

Préstamos al personal

Se relacionan seguidamente con sus características de vencimiento y rentabilidad

Año 2017	Importe (Miles de euros)	Tipo	Vencimiento
Al personal	4.339	1%-4,25%	En 3-6 años
Total	4.339		

Año 2016	Importe (Miles de euros)	Tipo	Vencimiento
Al personal	4.098	1%-4,25%	En 3-6 años
Total	4.098		

Los préstamos concedidos al personal son principalmente para la compra y la adecuación de viviendas, en virtud de acuerdos contractuales regulados por convenio colectivo.

Imposiciones a largo plazo y materialización de provisiones

Las imposiciones a largo plazo corresponden a la materialización en una cartera de valores de los fondos de Contrato Programa recibidos para financiar los gastos por pensiones que se devenguen a partir del año 2013. En el ejercicio 2017 se ha aplicado un importe de 855 miles de euros y 555 miles de euros en 2016 para realizar aportaciones por contingencias de riesgo (nota 13).

La materialización de provisiones corresponde a otras inversiones financieras a largo plazo.

7.1.2 – Pasivos financieros

Año 2017 (Miles de euros)	PASIVOS FINANCIEROS A LARGO PLAZO			
	Deudas con entidades de crédito	Obligaciones y otros valores negociables	Derivados y otros	Total
Categorías				
Débitos y partidas a pagar	548.090		3.517	551.607
Pasivos a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias			75.377	75.377
Derivados de cobertura			27.856	27.856
Total	548.090	0	106.750	654.840

Año 2016		PASIVOS FINANCIEROS A LARGO PLAZO		
(Miles de euros)		Deudas con entidades de crédito	Obligaciones y otros valores negociables	Derivados y otros
Categorías				Total
Débitos y partidas a pagar		569.875		19.359
Pasivos a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias		0		73.429
Derivados de cobertura				39.175
Total		569.875	0	131.963

Año 2017		PASIVOS FINANCIEROS A CORTO PLAZO		
(Miles de euros)		Deudas con entidades de crédito	Obligaciones y otros valores negociables	Derivados y otros
Categorías				Total
Débitos y partidas a pagar		46.353		151.167
Pasivos a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias				0
Derivados de cobertura				9.296
Total		46.353	0	160.463

Año 2016		PASIVOS FINANCIEROS A CORTO PLAZO		
(Miles de euros)		Deudas con entidades de crédito	Obligaciones y otros valores negociables	Derivados y otros
Categorías				Total
Débitos y partidas a pagar		45.082		163.987
Pasivos a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias				
Derivados de cobertura				4.036
Total		45.082	0	168.023

a) Pasivos financieros a largo plazo

Corresponden a los siguientes conceptos, en miles de euros:



(Miles de euros)	Año 2017	Año 2016
a) Endeudamiento con Entidades de Crédito	423.505	447.464
b) Plan de Pensiones aportaciones futuras a largo plazo (nota 7.1.1b)	45.588	44.151
c) Leasings	124.585	122.410
d) Derivados a largo plazo	27.855	39.175
e) Otras deudas (materialización de provisiones) (nota 7.1.1b)	32.940	32.428
f) Deudas a largo plazo transformables en subvenciones	250	386
g) Otras deudas con entes públicos a largo plazo	0	15.696
h) Fianzas y depósitos	117	128
Total	654.840	701.838

Préstamos con entidades de crédito

Las deudas con Entidades de Crédito a largo plazo corresponden a créditos y préstamos bancarios concedidos al Grupo y que figuran a continuación con expresión de sus vencimientos:

Año 2017	Vencimientos					
(Miles de euros)	Total	2019	2020	2021	2022	Resto
BBVA vto.31-12-2019	635	635	0	0	0	0
Crédito Sindicado 7 Entidades vto.20-12-2031	422.871	24.333	24.344	25.755	26.668	321.771
Total	423.506	24.968	24.344	25.755	26.668	321.771

Año 2016	Vencimientos					
(Miles de euros)	Total	2018	2019	2020	2021	Resto
BBVA vto.31-12-2019	1.270	635	635	0	0	0
Crédito Sindicado 7 Entidades vto.20-12-2031	446.195	23.324	24.334	24.344	25.755	348.438
Total	447.465	23.959	24.969	24.344	25.755	348.438

En fecha 20 de octubre de 2008 se firmó un préstamo con BBVA por 6.350 miles de euros para financiar la instalación de nuevas puertas de evacuación frontales para los 16 trenes de línea 9 de la empresa ALSTOM.

En fecha 6 de noviembre de 2014 se formalizó un crédito sindicado con Caixabank, BBVA, Bankia, Banc de Sabadell, Banco de Santander, Bankinter y Banco Popular, por un importe nominal de 472.284 miles de euros de los cuales, a 31 de diciembre de

2014, se habían dispuesto 416.984 miles de euros, 457.284 miles de euros a 31 de diciembre de 2015 y 472.284 miles de euros a 31 de diciembre de 2016. Los gastos de formalización del crédito (incluida la comisión de apertura) fueron de un importe de 3.291 miles de euros.

La operación tiene el último vencimiento en el año 2031 y carencia de amortización de principal hasta el ejercicio 2017.

Este crédito negociado conjuntamente entre la ATM y TMB, es el instrumento de financiación dentro del marco de los acuerdos establecidos en el Contrato de Refinanciación y Saneamiento Financiero del Sistema de Transporte (nota 6).

En el marco de estos acuerdos la ATM se compromete a abonar una subvención finalista en el período de duración del crédito, 2014-2031, por un importe equivalente al de las obligaciones que se deriven en cada momento de la amortización de las cuotas incluyendo los intereses y cualquier otro gasto financiero. En este sentido se aporta como garantía de la operación el derecho de crédito de la ATM ante el Ayuntamiento de Barcelona para la cobertura de la citada subvención finalista, y que se pignora a favor de las entidades financieras acreedoras. También se afectan como garantía las cuentas corrientes de cobro de la citada subvención finalista y los derechos de crédito asociados a los derivados de cobertura asociados al crédito sindicado.

A 31 de diciembre de 2017 el Grupo mantenía formalizadas pólizas de crédito con diferentes entidades financieras con vencimiento 2018 con un límite de 40.000 miles de euros y ningún importe dispuesto. A 31 de diciembre de 2016 este límite era de 45.000 miles de euros y ningún importe dispuesto.

Leasings de los trenes de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA

- Para los trenes de la serie 2100 de la línea 3 fabricados por CAF, ALSTOM y MERAK comprados el año 1999 y que entraron en servicio a mediados del año 2001 se formalizó una operación de lease-back para cada uno de los trenes y con las entidades Hispamer Servicios Financieros, Madrid Leasing Corporación y Crèdit



Agricole. El tipo de interés es variable con referencia al Euribor con un vencimiento a 15 años (nota 4.7). En fecha 13 de diciembre de 2016, se ejerció la opción de compra sobre uno de estos trenes, formalizado con Madrid Leasing.

- En el año 2009 se compraron 6 trenes a ALSTOM de la serie 9000 para la línea 9 (ver nota 4.7), por esta razón se formalizaron tres contratos de leasing financiero con la Caixa d'Estalvis i Pensions de Barcelona, BBVA y Bankinter. El tipo de interés es variable con referencia al Euribor, con un vencimiento a 20 años.

- En fecha 30 de julio de 2010 se formalizó una operación de leaseback por 55.179 miles de euros mediante 3 operaciones de leasing financiero, una primera con Franfinance por importe de 33.574 miles de euros para financiar 12 trenes con vencimiento 30 de julio de 2020, el tipo de interés es variable con referencia al Euribor; la segunda operación con Banesto (actualmente Banco Santander) por importe de 11.529 miles de euros para financiar 4 trenes con vencimiento 30 de julio de 2020 y tipo de interés variable con referencia al Euribor; y una tercera operación con Crédit Agricole Leasing y Factoring por importe de 10.076 miles de euros para financiar 4 trenes con vencimiento 30 de julio de 2020 al tipo de interés variable con referencia al Euribor.

Año 2017 (Miles de euros)	Vencimientos						
	Total	2019	2020	2021	2022	2023	Resto
Amortización capital	39.504	8.018	6.631	2.189	2.260	2.334	18.072
Total	39.504	8.018	6.631	2.189	2.260	2.334	18.072

Año 2016 (Miles de euros)	Vencimientos						
	Total	2018	2019	2020	2021	2022	Resto
Amortización capital	47.308	7.804	8.018	6.631	2.189	2.260	20.406
Total	47.308	7.804	8.018	6.631	2.189	2.260	20.406

• Leasing de escaleras mecánicas de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA

En el año 2005 se firmaron dos operaciones de leasing financiero para un total de 57 escaleras con el BBVA, dispuestas en su totalidad en el ejercicio 2007. El tipo de interés es variable con referencia al Euribor, con un vencimiento a 10 años en ambos casos. En fecha 15 de diciembre de 2015 se ejerció la opción de compra de 29 escaleras mecánicas. En fecha 18 de abril de 2016 se ejerció la opción de compra de las 28 escaleras mecánicas restantes.

Acreedores por leasing de Transports de Barcelona, SA

Las deudas con acreedores por arrendamiento financiero a largo plazo se relacionan a continuación:

Año 2017 (Miles de euros)	Vencimientos						Resto
	Total	2019	2020	2021	2022	2023	
Contratos año 2005	41	41	0	0	0	0	0
Contratos año 2007	33	33	0	0	0	0	0
Contratos año 2008	5.919	2.943	2.208	768	0	0	0
Contratos año 2010	8.506	1.945	1.987	2.031	2.074	469	0
Contratos año 2011	9.309	1.583	1.633	1.685	1.739	1.793	876
Contratos año 2013	3.034	404	397	427	460	495	851
Contratos año 2015	11.462	1.349	1.371	1.394	1.416	1.439	4.493
Contratos año 2016	24.381	2.325	2.356	2.387	2.418	2.450	12.445
Contratos año 2017	22.396	1.975	1.989	2.003	2.017	2.032	12.380
Total	85.081	12.598	11.941	10.695	10.124	8.678	31.045



Año 2016

(Miles de euros)

	Total	Vencimientos					Resto
		2018	2019	2020	2021	2022	
Contratos año 2005	399	358	41	0	0	0	0
Contratos año 2007	406	373	33	0	0	0	0
Contratos año 2008	9.793	3.874	2.943	2.208	768	0	0
Contratos año 2010	10.409	1.903	1.945	1.987	2.031	2.074	469
Contratos año 2011	10.843	1.534	1.583	1.633	1.685	1.739	2.669
Contratos año 2013	3.787	753	404	397	427	460	1.346
Contratos año 2015	12.789	1.328	1.349	1.371	1.394	1.416	5.931
Contratos año 2016	26.676	2.295	2.325	2.356	2.387	2.418	14.895
Total	75.102	12.418	10.623	9.952	8.692	8.107	25.310

Estas operaciones están asociadas a la adquisición de autobuses.

En los años 2017 y 2016 se han firmado diversos contratos según el siguiente cuadro:

Año 2017

(Miles de euros)

Fecha contrato	Nº unidades de autobuses	Nº unidades autobusos entrados	Importes contratos
30-03-2017	44	34	20.084
06-04-2017	32	22	12.414
26-04-2017	7	0	5.676
08-11-2017	23	0	9.035
10-11-2017	20	0	7.076
Total	126	56	54.285

Año 2016

(Miles de euros)

Fecha contrato	Nº unidades de autobuses	Nº unidades autobusos entrados	Importes contratos
10-05-2016	35	35	14.935
25-05-2016	43	43	15.708
Total	78	78	30.643

Otras deudas con entes públicos a largo plazo (Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA)

En fecha 11 de noviembre de 2014 se firmó un acuerdo entre Infraestructures Ferroviàries de Catalunya (Ifercat), la ATM y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA para la cancelación de la deuda con Ifercat.

En la fecha de la firma se pagaron 104.000 miles de euros de los 151.456 miles de euros de deuda pendiente y se fijaron 5 plazos de pago hasta 31 de marzo de 2018 por los 47.456 miles de euros restantes. A 31 de diciembre de 2017 el importe pendiente por dicho concepto es de 20.696 miles de euros (todo a corto plazo), 33.456 miles de euros a 31 de diciembre de 2016.

b) Deudas no comerciales a corto plazo

Corresponden a los siguientes conceptos, en miles de euros



Deudas con Entidades de Crédito

(Miles de euros)	Año 2017	Año 2016
Por préstamos bancarios	23.959	23.950
Por intereses devengados pendientes de pago	483	509
Total	24.442	24.459

Deudas con Acreedores por arrendamiento financiero

(Miles de euros)	Año 2017	Año 2016
Deuda por leasing de trenes	7.804	7.664
Deuda por leasing de escaleras	0	0
Deuda por leasing de autobuses	13.724	12.602
Deuda por intereses de leasing	382	357
Total	21.910	20.623

Otros pasivos financieros

(Miles de euros)	Año 2017	Año 2016
Proveedores de inmovilizado	21.779	25.669
Fianzas y depósitos recibidos	472	290
Deudas transformables en subvenciones, donaciones y legados (nota 6)	5.098	29.106
Otras deudas con entes públicos a corto plazo	20.696	17.760
Otras deudas	3.286	3.286
Total	51.331	76.111

Remuneraciones pendientes de pago

(Miles de euros)	Año 2017	Año 2016
Periodificación de las gratificaciones extraordinarias	17.192	16.254
Sueldos y salarios pendientes de pago	1.464	621
Retenciones a los empleados y otros	298	280
Total	18.954	17.155

c) Resto de débitos y créditos a pagar

(Miles de euros)	Año 2017	Año 2016
Proveedores	13.782	9.198
Acreedores	41.746	37.585
Ifercat	15.708	21.327
Cuentas como empresa colaboradora con la Seg. Social	9.646	2.312
Otras deudas con entidades públicas	15.007	15.466
Total	95.889	85.888

Cuentas como empresa colaboradora con la Seguridad Social (en materia de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales) incluye la reserva de estabilización y las cotizaciones afectadas a la colaboración pendiente de aplicación, por un total de 9.643 miles de euros, de los cuales 6.814 miles de euros se han imputado a gasto de este ejercicio según las recomendaciones, mejoras y observaciones de la Intervención General de la Seguridad Social.

7.2 – Activos financieros y pasivos financieros valorados a valor razonable con cambios en la cuenta de pérdidas y ganancias

Se han incluido en la categoría de otros activos financieros a valor razonable con cambios en la cuenta de pérdidas y ganancias, en coherencia con la política de gestión de estos activos, la cartera de valores de los fondos de Contrato Programa recibidos para financiar los gastos por pensiones que se devenguen a partir del año 2013 (con un valor contable de 42.438 miles de euros a 31 de diciembre de 2017, 41.002 miles de euros a 31 de diciembre de 2016) y la materialización de provisiones (con un valor contable de 32.940 miles de euros a 31 de diciembre de 2017, 32.428 miles de euros a 31 de diciembre de 2016).

Para ambos conceptos también se han clasificado como otros pasivos financieros a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias los pasivos asociados por un importe equivalente.

Para todos los activos financieros clasificados en esta categoría, la variación en el valor razonable ha sido equivalente a la variación en el valor razonable de los pasivos financieros asociados y por tanto también designados en esta categoría.



7.3 – Clasificación por vencimientos

Los vencimientos previstos de las diferentes partidas de activos y pasivos financieros que tienen un vencimiento determinable y que integran el balance al cierre del ejercicio, se detallan en cada una de las notas de esta memoria descriptivas de estos instrumentos financieros.

7.4 – Correcciones por deterioro de valor originadas por el riesgo de crédito

Los movimientos de los ejercicios, para cada clase de activos financieros, de las cuentas correctoras representativas de las pérdidas por deterioro originadas por el riesgo de crédito, se detallan a continuación:

Año 2017 (Miles de euros)	Créditos, derivados y otros	Total
Pérdidas por deterioro al inicio del ejercicio 2017	1.983	1.983
Dotaciones	182	182
Bajas	-1.107	-1.107
Pérdidas por deterioro al final del ejercicio 2017	1.058	1.058

Año 2016 (Miles de euros)	Créditos, derivados y otros	Total
Pérdidas por deterioro al inicio del ejercicio 2016	4.435	4.435
Dotaciones	12	12
Bajas	-2.464	-2.464
Pérdidas por deterioro al final del ejercicio 2016	1.983	1.983

En el ejercicio se ha procedido a dar de baja definitiva aquellas correcciones para las cuales no existen expectativas de recuperar más efectivo.

7.5 - Información relacionada con la cuenta de pérdidas y ganancias y el patrimonio neto

Año 2017 (Miles de euros)	ACTIVOS FINANCIEROS	
	Pérdidas (-) o ganancias netas (+)	Ingresos financieros pot aplicación del tipo de interés efectivo
Instrumentos de patrimonio	86	0
Activos a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias	0	0
Préstamos y partidas a cobrar	0	76
Activos disponibles para la venta	620	0
Total	706	76

Año 2016
(Miles de euros)
ACTIVOS FINANCIEROS

	Pérdidas (-) o ganancias netas (+)	Ingresos financieros por aplicación del tipo de interés efectivo
Instrumentos de patrimonio	-29	0
Activos a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias	0	0
Préstamos y partidas a cobrar	0	80
Activos disponibles para la venta	2.379	0
Empresas del grupo	-82	0
Total	2.268	80

Año 2017
(Miles de euros)
PASIVOS FINANCIEROS

	Pérdidas (-) o ganancias netas (+)	Gastos financieros por aplicación del tipo de interés efectivo
Débitos y partidas a pagar	0	-18.664
Pasivos a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias	0	0
Derivados de cobertura (nota 7.6.2)	1.853	0
Total	1.853	-18.664

Año 2016
(Miles de euros)
PASIVOS FINANCIEROS

	Pérdidas (-) o ganancias netas (+)	Gastos financieros por aplicación del tipo de interés efectivo
Débitos y partidas a pagar	0	-18.493
Pasivos a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias	-0	0
Derivados de cobertura (nota 7.6.2)	-21.528	0
Total	-21.528	-18.493



7.6 – Contabilidad de coberturas

7.6.1 - Coberturas de tipos de interés y gasóleo

Coberturas de flujos de efectivo (tipo de interés)

- De Créditos y Préstamos

El 6 de noviembre de 2014 se firmó un crédito sindicado por importe de 472.284 miles de euros que sirvió, entre otras cosas, para amortizar anticipadamente diversos créditos contratados en años anteriores.

El mismo 6 de noviembre de 2014 se cerró un swap sobre el Euribor 6 meses para cubrir el préstamo sindicado de 472.284 miles de euros firmado en la misma fecha. Todas las entidades financieras participantes subscribieron la cobertura que tiene un inicio diferido hasta el 20 de diciembre de 2016. El nivel del swap se estableció en 0,64% del 20 de diciembre de 2016 hasta el 20 de diciembre de 2017 y en 1,86% del 20 de diciembre de 2017 hasta el 20 de diciembre de 2031.

Los flujos dinerarios de estas coberturas coinciden con las fechas de pago de intereses del crédito/leasing y hacen que las coberturas sean totalmente efectivas.

El valor razonable de estas coberturas a 31 de diciembre de 2017 y 2016 es:

(Miles de euros)	Año 2017		Año 2016	
	Activos	Pasivos	Activos	Pasivos
Coberturas de flujos de efectivo	0	37.152	0	43.180

En el ejercicio 2017 se ha imputado en la cuenta de pérdidas y ganancias un importe de 4.345 miles de euros de gasto financiero, 124 miles de euros en el ejercicio 2016.

Coberturas de gasóleo

El 1 de agosto de 2016 se contrató con Caixabank un swap sobre el índice ULSD NWE con inicio diferido al 1 de enero de 2017 con el que se planeaba cubrir, aproximadamente, el 20% del consumo de gasóleo previsto para el año 2017. Este índice es el que tiene una mayor correlación con los precios pagados por Transports de Barcelona, SA para la compra de gasóleo.

El swap ha vencido el 31 de diciembre de 2017 aunque la liquidación de diciembre se ha pagado el 8 de enero de 2018

El valor razonable de las coberturas de gasóleo a 31 de diciembre de 2017 i 2016 es:

Año 2017		
(Miles de euros)		
	Activos	Pasivos
Coberturas de valor razonable	--	--
Coberturas de flujo de efectivo	26	--
Cobertura inversión neta de negocios en el extranjero	--	--
Total	26	--

(*) Los importes en positivo/negativo son importes a favor/en contra de Transports de Barcelona, SA

Año 2016		
(Miles de euros)		
	Activos	Pasivos
Coberturas de valor razonable	--	--
Coberturas de flujo de efectivo	247	31
Cobertura inversión neta de negocios en el extranjero	--	--
Total	247	31

(*) Los importes en positivo/negativo son importes a favor/en contra de Transports de Barcelona, SA



7.6.2 – Ingresos y gastos en patrimonio neto

En el transcurso del ejercicio 2017 se han registrado en patrimonio neto variaciones de valor de derivados de cobertura de flujos de efectivo por un importe total positivo de 1.853 miles de euros (el año 2016 fue negativo por 21.528 miles de euros) y se han efectuado transferencias de gasto de patrimonio neto a la cuenta de pérdidas y ganancias por un importe total de 4.155 miles de euros (en el año 2016 se transfirieron gastos por 1.179 miles de euros).

7.7 – Valor razonable

El valor razonable de los instrumentos financieros que cotizan en mercados activos se basa en los precios de mercado en la fecha de cierre.

Para los instrumentos financieros no negociados en un mercado activo las Sociedades utilizan los descuentos de flujos de caja esperados, y se basan en las condiciones del mercado tanto de contado como de futuros en la fecha de cierre del ejercicio.

Para los préstamos a cobrar y a pagar a tipo variable, se ha estimado que el valor razonable coincide con el importe por el que están registrados. También se ha efectuado esta misma estimación para los que están formalizados a tipo fijo, siempre que éste se aproxime al de mercado en la fecha de cierre del ejercicio.

En la nota 7.1.1 se describen los instrumentos de patrimonio no cotizados clasificados como activos disponibles para la venta y que se han valorado a coste, dado que no ha sido posible determinar de forma fiable su valor razonable como consecuencia de la tipología de las participaciones de capital incluidas en esta partida.

Dadas las consideraciones anteriores y que el valor razonable de los diferentes instrumentos financieros ya se ha detallado en los apartados correspondientes a cada tipo de activo y pasivo sólo cabe informar que no se mantiene ningún instrumento financiero con valor razonable significativamente diferente a su valor contable.

7.8 – Empresas asociadas

Al cierre del ejercicio, la empresa asociada es la siguiente:

- Transports Ciutat Comtal, SA constituida el 14 de marzo de 1991 a partes iguales por Transports de Barcelona, SA, Transportes Urbanos de Zaragoza, SA y Martí & Renom, SA con domicilio social en Barcelona, Rambla Catalunya, nº 123, con el objeto social de realizar la explotación y administración de cualquier actividad relacionada directamente con los transportes públicos o privados.

En el balance cerrado a 30-11-2016, los fondos propios totales son de 17.620 miles de euros respecto a los 16.053 miles de euros del ejercicio anterior, con un capital social de 902 miles de euros del cual el 33,33% pertenece a Transports de Barcelona, SA y un resultado del ejercicio de 1.567 miles de euros (respecto a los 1.304 miles de euros del ejercicio anterior). El total de activos es de 32.369 miles de euros (respecto a los 28.194 miles de euros del ejercicio anterior) y el total de pasivos es de 14.730 miles de euros (respecto a los 12.113 miles de euros del ejercicio anterior). En la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio cerrado a 30-11-2016 figuran unos ingresos totales por importe de 38.851 miles de euros (respecto a los 38.346 miles de euros del ejercicio anterior). En el ejercicio 2017, Transports de Barcelona, SA no ha cobrado dividendos de Transports Ciutat Comtal, SA (en el ejercicio 2016, cobró dividendos por importe de 2.000 miles de euros a cuenta de reservas). Sus acciones no cotizan en Bolsa.

7.9 – Información sobre la naturaleza y el nivel de riesgo procedente de instrumentos financieros

7.9.1 – Información cualitativa

Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA



Las actividades de la Sociedad están expuestas a diversos riesgos financieros: riesgo de mercado (que incluye riesgo de tipo de cambio, riesgo de tipo de interés y riesgo de precios), riesgo de

crédito (reducido dada la actividad de la Sociedad) y riesgo de liquidez. El programa de gestión del riesgo global de la Sociedad se centra en la incertidumbre de los mercados financieros y trata de minimizar los efectos potenciales adversos sobre su posición financiera.

La gestión del riesgo está controlada por el servicio económico financiero de la Sociedad que identifica, evalúa y cubre los riesgos financieros conforme a las políticas aprobadas por la Dirección de la Sociedad y su Consejo de Administración.

La Sociedad utiliza derivados para cubrir parte de los riesgos financieros contratados (ver nota 7.6.1).

El día 6 de noviembre de 2014 se contrató un swap que cubría el 100% del importe del préstamo sindicado de 472.284 miles de euros que se firmó el mismo día donde se incluía el cierre de la cobertura como una de las obligaciones de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA. El nivel del swap, con inicio diferido hasta el 2016, se fijó en 0,64% del 20 de diciembre de 2016 al 20 de diciembre del 2017 y en 1,86% del 20 de diciembre del 2017 al 20 de diciembre de 2031. La cobertura es totalmente efectiva ya que los flujos de la cobertura coinciden con los del crédito.

Transports de Barcelona, SA

Las actividades de la Sociedad están expuestas a diversos riesgos financieros: riesgo de mercado (que incluye riesgo de tipo de cambio, riesgo de tipo de interés y riesgo de precios), riesgo de crédito (reducido dada la actividad de la Sociedad) y riesgo de liquidez. El programa de gestión del riesgo global de la Sociedad se centra en la incertidumbre de los mercados financieros y trata de minimizar los efectos potenciales adversos sobre su posición financiera.

La gestión del riesgo está controlada por el servicio económico financiero de la Sociedad que identifica, evalúa y cubre los riesgos financieros conforme a las políticas aprobadas por la Dirección de la Sociedad y su Consejo de Administración.

El hecho que el gasto de gasóleo sea una partida importante en la cuenta de pérdidas y ganancias de la Sociedad provocó que se contratara, en agosto de 2016, un swap para cubrir las oscilaciones del precio del gasóleo durante el año 2017. Este swap ha vencido el 31 de diciembre de 2017.

El swap se basa en la evolución del precio del índice ULSD NWE 10 ppm. Este índice es el que tiene una correlación más alta, alrededor del 98%, con los precios pagados en las subastas semanales que Transports de Barcelona, SA realiza para la compra de gasóleo.

Esta cobertura contratada en el 2016 con inicio diferido al 1 de enero de 2017 cubría un 20%, aproximadamente, del consumo previsto para 2017. Todas las coberturas se contratan en Eur/Tm para evitar el riesgo de cambio ya que el índice cotiza en dólares americanos.

Información sobre el LEI (Legal Entity Identifier)

La “European Market Infrastructure Regulation” (EMIR) es una normativa aprobada por el Parlamento Europeo y por el Consejo Europeo de fecha 4 de julio de 2012. Tiene como objetivo incrementar la estabilidad y la transparencia de los mercados derivados en la UE estableciendo una serie de requisitos operacionales que afecten a las contrapartidas de los contratos de derivados, siempre y cuando sean entidades residentes en la UE.

Entre sus objetivos destacan:

- La necesidad que las partes implicadas en una operación lleven a cabo un conciliación de las carteras con la periodicidad que marca la normativa.
- La comunicación de las operaciones a un Registrador operacional a partir del 12 de febrero de 2014.

Para facilitar la comunicación de las operaciones a este registro, es necesario e imprescindible que las partes tengan un identificador de Entidad Legal (LEI-Legal Entity Identifier), es un código único que identifica cada contrapartida y que sirve para poder realizar la comunicación. En el caso de España, el proveedor del LEI es el Registro Mercantil.



Es práctica habitual en el mercado financiero, delegar la comunicación de las operaciones a las entidades financieras implicadas, tal y como están haciendo Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA.

Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA efectuaron la solicitud el pasado 3 de febrero y el Registro Mercantil se lo facilitó el 14 de febrero de 2014.

Este identificador debe renovarse anualmente ante el Registro Mercantil, trámite que las Sociedades cumplen periódicamente.

7.9.2 – Información cuantitativa

Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA

En los apartados anteriores ya se ha detallado la información cuantitativa relativa a los instrumentos financieros más significativos de la Sociedad.

En relación a los derivados, los valores razonables para los años 2017 y 2016 son los siguientes:

Año 2017 (Miles de euros)	Subyacente a 31-12-2017	Valoración a 31-12-2017 (*)
Swap tipo de interés crédito	448.684	-37.152
Total	448.684	-37.152

(*) Los importes en positivo/negativo son importes a favor/en contra de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA

Año 2016 (Miles de euros)	Subyacente a 31-12-2016	Valoración a 31-12-2016 (*)
Swap tipo de interés crédito	472.284	-43.180
Total	472.284	-43.180

(*) Los importes en positivo/negativo son importes a favor/en contra de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA

Transports de Barcelona, SA

La cotización de mercado del swap de gasóleo s 31 de diciembre de 2017 y 2016 es:

Año 2017 (Miles de euros)	Subyacente a 31-12-2017	Valoración a 31-12-2017 (*)
Swap gasóleo Caixabank	2.880 tm	26
Total		26

(*) Los importes en positivo/negativo son importes a favor/en contra de Transports de Barcelona, SA.

Año 2016 (Miles de euros)	Subyacente a 31-12-2016	Valoración a 31-12-2016 (*)
Swaps gasóleo Natixis	4.200 tm	-31
Swaps gasóleo Caixabank 2015	1.800 tm	-8
Swaps gasóleo Caixabank 2016	2.880tm	255
Total		216

(*) Los importes en positivo/negativo son importes a favor/en contra de Transports de Barcelona, SA.

7.10 – Fondos Propios

Durante los ejercicios 2017 y 2016, las partidas que componen los fondos propios han presentado los siguientes movimientos:



Año 2017 (Miles de euros)	Saldo 01-01-2017	Aumento	Disminución	Saldo 31-12-2017
Capital suscrito	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)	1	26	0	27
Reservas de revalorización (Metro)	108.466	0	0	108.466
Reservas de revalorización (TB)	15.962	0	0	15.962
Reservas empresas del Grupo (Metro)	5.785	0	0	5.785
Reservas empresas del Grupo (TB)	101.779	0	-15	101.794
Reservas empresas del Grupo (PSM)	30.977	5.566	0	36.543
Reservas empresas del Grupo (TMB,SL)	8	236	0	244
Reservas nuevo PGC	-86	0	0	-86
Reservas en soc.consol.por puesta en equivalencia	4.615	0	1.565	3.050
Resultados del ejercicio	4.278	6.542	4.278	6.542
Total	294.753	12.370	5.828	301.295

Año 2016	Saldo			Saldo
(Miles de euros)	01-01-2016	Aumento	Disminución	31-12-2016
Capital suscrito	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)	0	1	0	1
Reservas de revalorización (Metro)	108.466	0	0	108.466
Reservas de revalorización (TB)	15.962	0	0	15.962
Reservas empresas del Grupo (Metro)	5.785	0	0	5.785
Reservas empresas del Grupo (TB)	101.924	-145	0	101.779
Reservas empresas del Grupo (PSM)	26.056	4.921	0	30.977
Reservas empresas del Grupo (TMB,SL)	0	8	0	8
Reservas nuevo PGC	-86	0	0	-86
Reservas en soc.consol.por puesta en equivalencia	4.143	472	0	4.615
Resultados del ejercicio	5.258	4.278	-5.258	4.278
Total	290.476	9.535	-5.258	294.753

a) El capital social tiene la siguiente composición:

Capital Transports de Barcelona, SA	8.415 miles de euros
Capital Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA	10.227 miles de euros

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

En fecha 7 de junio de 2001 la Junta General Ordinaria de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, conforme al artículo 144 de la Ley de Sociedades Anónimas, acordó red denominar el capital social en euros.

Después de esta redenominación el capital social se fija en diez millones doscientos veintiséis mil setecientos noventa y siete euros con cuarenta y ocho céntimos (10.226.797,48) representado por acciones nominativas completamente liberadas.

Las acciones están distribuidas en dos series: Serie A) de un millón novecientas cuarenta y dos mil acciones de tres euros con un céntimo cada una; y Serie B) de setecientos veintinueve acciones de seis mil diez euros con doce céntimos cada una.

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

En fecha 7 de junio de 2001 la Junta General Ordinaria de Transports de Barcelona, SA, conforme al artículo 144 de la Ley de Sociedades Anónimas, acordó red denominar el capital social en euros.

Después de esta red denominación el capital social se fija en ocho millones cuatrocientos catorce mil ochocientos cuarenta y cuatro euros (8.414.844,00) representado por acciones nominativas completamente liberadas.

Las acciones están distribuidas en tres series: Serie A) de cincuenta y siete mil doscientas acciones de un euro y cincuenta céntimos cada una; Serie B) de ciento setenta y una mil cuatrocientas acciones de tres euros y un céntimo cada una; y Serie C) de trece mil acciones de seiscientos un euro y un céntimo cada una.

b) Titularidad de las acciones de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA



Corresponden en su totalidad a la AMB (antes EMT), en virtud de los siguientes acuerdos:

El día 9 de octubre de 1990 se firmó entre la Administración General del Estado, el Ayuntamiento de Barcelona y la EMT, el Contrato Programa para la financiación de las Empresas Transports de Barcelona, SA y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA en el período 1990-1993.

En el marco de los acuerdos contenidos en el citado documento se preveía la posibilidad de transferencia de las acciones de ambas Empresas a la EMT por parte de su propietario, el Ayuntamiento de Barcelona.

Esta posibilidad se materializó por acuerdo del Plenario del Ayuntamiento de Barcelona de fecha 30 de noviembre de 1990, continuación de otro anterior de fecha 7 de enero de 1987.

Por otro lado, el Consejo Metropolitano de la EMT en fecha 29 de noviembre de 1990 asumió la titularidad de las acciones de las sociedades Transports de Barcelona, SA y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA.

Como consecuencia de todo lo anterior, el 15 de abril de 1991 se firmó el convenio entre el Ayuntamiento de Barcelona y la EMT, por el cual se formalizó el acta de transferencia de las acciones de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y de Transports de Barcelona, SA.

En fecha 21 de julio de 2011 se constituyó el Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), en virtud de la Ley 31/2010 del 3 de agosto, aprobada por unanimidad por el Parlament de Catalunya, y en la misma fecha el Consejo Metropolitano del Àrea Metropolitana de Barcelona adoptó la adscripción al AMB de las sociedades mercantiles de capital íntegramente público Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA. El AMB sucede a la EMT en la titularidad de las acciones de las sociedades mercantiles en las que ésta participaba según la citada ley.

No hay contratos con el accionista único, excepto aquellos que puedan derivarse de la propia actividad y que se mencionan en esta memoria.

c) Reserva Legal

El artículo 274 del Texto Refundido de la Ley de Sociedades de Capitales establece que las sociedades destinarán el 10% del beneficio del ejercicio a la reserva legal hasta que ésta alcance al menos, el 20% del capital social. Esta reserva, mientras no supere el límite indicado, sólo podrá destinarse a la compensación de pérdidas en el caso de que no existieran otras reservas disponibles suficientes para dicho fin, o a aumentar el capital social en la parte que exceda del 10% del capital ya aumentado, y sólo será disponible por los accionistas en caso de liquidación de la Sociedad.

En las sociedades Transports de Barcelona, SA y Projectes i Serveis de Mobilitat, SA, el saldo de la reserva legal a 31 de diciembre de 2017 representa el 20% de la cifra del capital social.

En Transports Metropolitans de Barcelona, SL la reserva legal a 31 de diciembre de 2017 es de 27 miles de euros, en el año 2016 era de 1 millar de euros.

NOTA 8 – MONEDA EXTRANJERA

8.1 – Transacciones en moneda extranjera

Las transacciones efectuadas en moneda extranjera durante los ejercicios 2017 y 2016, son las siguientes:

Año 2017 CLASIFICACIÓN POR MONEDAS	Libra				Dólar	
	esterlina	Euro	Yen	Euro	USA	Euro
Servicios recibidos	57.000	66.609				
Total	57.000	66.609	0	0	0	0

Año 2016 CLASIFICACIÓN POR MONEDAS	Libra				Dólar	
	esterlina	Euro	Yen	Euro	USA	Euro
Compras					2.567	2.358
Servicios recibidos	67.250	84.021				
Total	67.250	84.021	0	0	2.567	2.358



NOTA 9 - SITUACIÓN FISCAL

9.1 – Información de carácter fiscal

Las Sociedades tienen abiertos de inspección todos los ejercicios no prescritos y para los tributos y cotizaciones sociales a los cuales están sometidas. De acuerdo con la normativa legal aplicable, las autoliquidaciones no pueden considerarse definitivas hasta que no hayan sido comprobadas por la inspección tributaria o laboral o haya transcurrido el plazo de prescripción de cuatro años establecido para todos los tributos y cotizaciones sociales. En ningún caso se ha producido el efecto de interrupción del plazo de prescripción.

Pueden existir interpretaciones o criterios en materia tributaria no compartidos por la inspección fiscal. En opinión de los administradores de la Sociedad que formula las Cuentas Anuales Consolidadas, si se produjesen las circunstancias anteriores en la revisión de los ejercicios abiertos a la inspección, los pasivos contingentes que podrían originarse no serían de importe significativo. Al margen de lo expuesto, las Sociedades presentan todas sus declaraciones cumpliendo estrictamente sus obligaciones fiscales tanto formales como materiales.

En fecha 3 de junio de 2015, Transports Metropolitans de Barcelona, SL fue dada de alta en el censo de empresarios, profesionales y retenedores de la AEAT, comunicando el inicio de actividad el 15 de junio de 2015 dentro del epígrafe fiscal 756.9 del Impuesto sobre Actividades Económicas (Otros servicios de medicación del transporte).

9.2 - Hacienda Pública. Cuentas deudoras y acreedoras

A 31 de diciembre de 2017 y 2016 los saldos que componen los epígrafes deudores y acreedores de Administraciones Públicas son los siguientes:

(Miles de euros)

	Año 2017		Año 2016	
	Deudores	Acreedores	Deudores	Acreedores
Administraciones Públicas Deudoras				
Por IVA	16.765		18.480	
Por IVA criterio de caja	60		65	
Por IVA soportado europeo	5		2	
Por Impuesto sobre Sociedades	660		1.298	
Seguridad Social, devolución de cuotas	0		595	
Administraciones Públicas Acreedoras				
Por IVA		28		46
Por IRPF (Retenciones mes de diciembre)		6.821		7.017
Por Seguridad Social (Cuotas mes de diciembre)		8.158		8.031
Otros organismos		0		480
Total	17.490	15.007	20.440	15.574

Dentro del epígrafe Administraciones Públicas Deudoras, se incluyen los siguientes conceptos y situaciones:

- a) Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA: liquidaciones del Impuesto sobre Sociedades de los ejercicios 2017 y 2016 pendientes de devolución por 415 miles de euros. Transports de Barcelona, SA: liquidaciones del Impuesto sobre Sociedades de los ejercicios 2017 y 2016 pendientes de devolución por 310 miles de euros. Projectes i Serveis de Mobilitat, SA: retenciones y pagos a cuenta del Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2017 por importe de 34 miles de euros y previsión de la cuota del Impuesto sobre Sociedades del mismo año por un importe de 67 miles de euros. Transports Metropolitans de Barcelona, SL: retenciones y pagos a cuenta del Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2017 por 51 miles de euros y previsión de la cuota del Impuesto sobre Sociedades de 2017 por importe de 83 miles de euros.
- b) Con fecha 1 de abril de 2012, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA quedaron inscritas en el Registro de Devolución Mensual del IVA de la AEAT (REDEME). En fecha 31 de diciembre de 2017, la deuda por IVA pendiente de cobrar es de 14.106 miles de euros y 2.649 miles de euros para Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA respectivamente, de los cuales 6.568 miles de euros, 266 miles de euros y 7.272 miles de euros corresponden a las liquidaciones de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA de los meses de

octubre, noviembre y diciembre de 2017, respectivamente, y 789 miles de euros, 569 miles de euros y 1.291 miles de euros corresponden a las liquidaciones de Transports de Barcelona, SA de los meses de octubre, noviembre y diciembre de 2017, respectivamente. Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA ha cobrado en fecha 14 de febrero de 2018, 6.568 miles de euros correspondientes a la liquidación del IVA de octubre de 2017. Transports de Barcelona, SA ha cobrado en fecha 19 de enero de 2017, 789 miles de euros correspondientes a la liquidación del IVA de octubre de 2017. En fecha 30 de enero de 2018, Projectes i Serveis de Mobilitat, SA ha procedido al pago de la liquidación del IVA de diciembre 2017 por un importe de 25 miles de euros. En fecha 30 de enero de 2018 Transports Metropolitans de Barcelona, SL ha liquidado la cuota del IVA del cuarto trimestre de 2017 por importe de 3 miles de euros. Queda un importe de 10 miles de euros acreedor correspondiente a la integración de la UTE CBT.

9.3 – Impuesto sobre Beneficios

a) Tal como se ha indicado en la nota 3.10, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, Transports de Barcelona, SA y Projectes i Serveis de Mobilitat, SA están sujetas al Impuesto de Beneficios con bonificación del 99% sobre la cuota líquida positiva, la cual se aplica a los resultados de la actividad de transporte público, pero no a los de las ventas inmobiliarias.

Las bases imponibles de los ejercicios 2017 y 2016 de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, Transports de Barcelona, SA, Projectes i Serveis de Mobilitat, SA y Transports Metropolitans de Barcelona, SL tienen el siguiente detalle:

Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA	Año 2017	Año 2016
(Miles de euros)		
Resultado contable del ejercicio	0	0
Diferencia positiva permanente	99	117
Diferencia negativa temporaria	-2.929	-3.164
Diferencia positiva temporaria	6.087	3.272
Impuesto sobre Sociedades	0	0
Base Imponible previa	3.257	225
Compensación Bases Imponibles negativas de ejercicios anteriores (70%/60%)	-1.000	-225
Base Imponible	2.257	0
Cuota íntegra (25%)	564	0
Bonificación (99%)	-551	0
Deducciones	-13	0
Cuota líquida positiva	0	0

La diferencia negativa temporaria corresponde al 10% de la reversión del 30% del importe de los gastos de amortización contable de los años 2013 y 2014 que no eran fiscalmente deducibles por 2.342 miles de euros (2.342 miles de euros en el año 2016) y los beneficios por la reversión del deterioro del inmovilizado no deducible por 587 miles de euros (822 miles de euros en el año 2016). La diferencia positiva temporaria de 2017 corresponde a las pérdidas por deterioro de inmovilizado no deducibles por 187 miles de euros (530 miles de euros en el año 2016) y al gasto financiero no deducible en el período por 5.900 miles de euros (2.742 miles de euros en el año 2016).



Transports de Barcelona, SA	Año 2017	Año 2016
(Miles de euros)		
Resultado contable del ejercicio	0	0
Diferencia positiva permanente	99	75
Diferencia negativa temporaria	-1.887	-1.887
Diferencia positiva temporaria	0	-2.000
Impuesto sobre Sociedades	0	0
Base Imponible previa	-1.788	-3.812
Compensación Bases Imponibles negativas de ejercicios anteriores (70%/60%)	0	0
Base Imponible	-1.788	-3.812
Cuota íntegra (25%)	0	0
Bonificación (99%)	0	0
Deducciones	0	0
Cuota líquida positiva	0	0

La diferencia negativa temporaria corresponde al 10% de la reversión del 30% del importe de los gastos de amortización contable de los años 2013 y 2014 que no eran fiscalmente deducibles.

Projectes i Serveis de Mobilitat, SA	Año 2017	Año 2016
(Miles de euros)		
Resultado contable del ejercicio	5.799	5.565
Impuesto sobre Sociedades	158	27
Diferencia negativa temporaria	-56	-56
Diferencia positiva temporaria	0	0
Base Imponible	5.901	5.536
Cuota íntegra (25%)	1.475	1.384
Bonificación (99%)	-1.460	-1.370
Menor bonificación resultado financiero	24	0
Menor bonificación ingresos accesorios	28	35
Cuota líquida positiva	67	49

El gasto del impuesto sobre sociedades del ejercicio 2017 incluye también las liquidaciones asociadas a la menor bonificación por los ingresos accesorios de los años 2015 y 2016.

Transportes Metropolitans de Barcelona, SL (Miles de euros)	Año 2017	Año 2016
Resultado contable del ejercicio	206	263
Impuesto sobre Sociedades	83	96
Aumentos por integración CBT	44	20
Base Imponible	333	379
Cuota íntegra (25%)	83	95
Cuota líquida positiva	83	95

b) Bases imponibles negativas de ejercicios anteriores

A continuación se relacionan las bases imponibles negativas de ejercicios anteriores pendientes de compensación, así como los ejercicios hasta los cuales se pueden aplicar:

Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA

(Miles de euros)	Bases imponibles negativas ejercicios anteriores
Año	
2000	28.352
Total	28.352
Pendiente de deducir 2017	1.000



Transports de Barcelona, SA

(Miles de euros)	Bases imponibles negativas ejercicios anteriores
Año	
2015	1.783
2016	3.812
Total	5.595
Pendiente de deducir 2017	0

c) Deducciones

A continuación se relacionan las deducciones pendientes de imputar y que se pueden aplicar durante los 15 años siguientes al ejercicio en que se originen:

Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA

(Miles de euros) Concepto	Ejercicio de origen	Importe pendiente de imputar
Inversiones para medio ambiente	2005	31
	2006	6
	2007	16
	2008	3
	2010	2
	2011	8
	2012	7
	2013	10
	2014	5
Creación ocupación minusválidos	2007	1
	2008	16
	2009	18
	2010	3
	2011	21
Gastos de Formación Profesional	2004	38
	2005	15
	2006	52
	2007	51
	2008	38
	2009	17
	2010	10
Contribuciones a Planes de Pensiones	2004	199
	2005	190
	2006	167
	2007	112
	2008	70
	2009	48
	2010	25
Fórum Universal de las Culturas Barcelona 2004	2004	8
Deducció article 42 LIS (reinversió benef.extr.)	2013	426
Donaciones a entidades sin ánimo de lucro	2015	17
	2016	47
Total		1.677

Transports de Barcelona, SA

(Miles de euros) Concepto	Ejercicio de origen	Importe pendiente de imputar
Inversiones para medio ambiente	2007	938
	2008	11
	2009	446
	2010	170
	2011	31
	2012	20
	2013	24
	2014	7
Creación ocupación minusválidos	2008	81
	2009	69
	2010	83
	2011	62
	2013	9
Contribuciones a Planes de Pensiones	2007	156
	2008	110
	2009	68
	2010	35
Donaciones a entidades sin ánimo de lucro	2010	131
	2014	43
	2015	36
	2016	26
Gastos de Formación Profesional	2009	19
	2010	8
Total		2.583

9.4 - Otros aspectos fiscales

Impuesto sobre ventas minoristas de determinados hidrocarburos

Este impuesto, cedido a las Comunidades Autónomas, no es conforme a la legislación comunitaria, según dictamen motivado de la Comisión Europea de fecha 6 de mayo de 2008, por



lo que des del año 2009, Transports de Barcelona, SA ha ido presentando diversas solicitudes de devolución de ingresos indebidos para el período abril 2005 a diciembre 2012, junto con los intereses de demora correspondientes, en concepto de impuesto sobre ventas minoristas de determinados hidrocarburos y ha ido recibiendo diversas sentencias desestimando las solicitudes, tal como se indicá en los siguientes cuadros:

Periodo	Importe	Presentación AT	Respuesta AT	Presentación TEARC	Resolución TEARC	Presentación TEAC	Presentación TEARC
Abril 2005-Junio 2009	4.565	10/07/2009	04/04/2011 Resolución desestimatoria	18/04/2011	14/12/2012 Sentencia desestimatoria		
Julio 2009-Septiembre 2010	1.275	14/12/2010	04/04/2011 Resolución desestimatoria	18/04/2011	14/12/2012 Sentencia desestimatoria		
Octubre 2010-Diciembre 2010	288	30/12/2011	16/04/2012 Resolución desestimatoria	08/05/2012	13/04/2013 Resolución desestimatoria	23/05/2013	
Enero 2011-Diciembre 2011	973	28/12/2012	26/03/2013 Resolución desestimatoria	24/04/2013			16/12/2014(*)

(*) Previa petición del TEARC, la Sociedad presenta escrito de alegaciones del año 2011 y añade todo el período abril 2005-diciembre 2012.

Periodo	Importe	Presentación AT	Respuesta AT	Presentación TEARC
Abril 2005-Diciembre 2011	7.101	11/07/2013	22/11/2013 Resolución desestimatoria	18/12/2013
Enero 2012-Diciembre 2012	1.160	11/07/2013	22/11/2013 Resolución desestimatoria	18/12/2013

El motivo de la nueva reclamación conjunta que se presentó el 11 de julio de 2013 se basaba en la posible reclamación patrimonial del Estado ante una probable sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea que declarara la nulidad de este impuesto, tal como sucedió realmente el 27 de febrero de 2014.

En fecha 27 de febrero de 2014, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea dictaminó que el impuesto sobre ventas minoristas de determinados hidrocarburos (IVMDH) era contrario a la directiva 92/12 de la Unión Europea sobre los impuestos especiales. Además, esta sentencia señala expresamente que *"no se puede admitir que la Generalitat de Catalunya y el Gobierno español hayan actuado de buena fe al mantener el IVMDH en vigor durante un período de más de*

10 años". Asimismo, explícitamente se indicaba que *"no procede limitar en el tiempo los efectos de la presente sentencia"*, dejando entrever el carácter retroactivo ante posibles reclamaciones.

Con esta sentencia, se obtuvo el respaldo judicial necesario para recuperar las cantidades indebidamente pagadas del IVMDH. A tal efecto, el 27 de noviembre de 2014, Transports de Barcelona, SA presentó un escrito al Tribunal Econòmic Administratiu Regional de Catalunya, justificando documentalmente, en base a las copias de las facturas recibidas de los diferentes suministradores de carburantes, el importe del IVMDH correspondiente al período no prescrito de abril 2005 a diciembre 2012.

En fecha 4 de febrero de 2015, Transports de Barcelona, SA presentó una petición de indemnización mediante reclamación patrimonial del Estado ante el Consejo de Ministros, reclamando el perjuicio causado por el pago indebido de 10.459 miles de euros correspondientes a las cuotas soportadas y pagadas indebidamente por el IVMDH. De este importe, 2.201 miles de euros correspondían al período enero 2002 a marzo 2005 (no reclamado nunca previamente por la vía de la Ley General Tributaria) y 8.258 miles de euros al período abril 2005 a diciembre 2012. Esta reclamación fue desestimada por el Consejo de Ministros el 27 de noviembre de 2015.

El 21 de mayo de 2015, el TEARC acordó las siguientes resoluciones, según el cuadro adjunto.

Período reclamado	Importe (miles de euros)	Resolución TEARC 21/05/2015
Abril 2005-Junio 2009	4.565	Inadmisibilidad de la reclamación
Julio 2009-Septiembre 2010	1.275	Inadmisibilidad de la reclamación
Octubre 2010-Diciembre 2010	288	Inadmisibilidad de la reclamación
Enero 2011-Diciembre 2011	973	Inadmisibilidad inicial por duplicidad de reclamación. Posteriormente es estimada en parte y devuelto el expediente a la AEAT para su ejecución.
Enero 2012-Diciembre 2012	1.160	Estimada la reclamación y devolución del expediente a la AEAT para su ejecución.
TOTAL RECLAMADO	8.261	



La AEAT, durante los meses de marzo y abril de 2016, pagó a Transports de Barcelona, SA la cantidad de 973 miles de euros de principal, más 211 miles de euros de intereses, correspondientes a la reclamación inicial en relación al IVMDH del año 2011 y 1.156 miles de euros más 195 miles de euros de intereses, correspondientes a la reclamación del año 2012.

Paralelamente, y reforzando la pretensión de la Sociedad de reclamar el perjuicio causado durante toda la vigencia del IVMDH, el 29/03/2016 el Tribunal Supremo publicó 2 sentencias favorables a dos empresas demandantes. En dichas sentencias se estimaba la reclamación patrimonial del Estado Español en relación al céntimo sanitario durante toda la vigencia de este impuesto (de enero-2002 a diciembre-2012), señalando también que se abonarán también los intereses legales desde la fecha de presentación de la reclamación hasta la fecha de notificación de la resolución del Tribunal Supremo.

Transports de Barcelona, SA, por su parte, presentó recurso el 13/04/2016 ante el Tribunal Supremo contra el acuerdo del Consejo de Ministros de fecha 27 de noviembre de 2015, donde se desestimaba la reclamación del perjuicio causado por el pago indebido de 10.459 miles de euros por el IVMDH. Asimismo, y a la espera de la resolución del Tribunal Supremo, Transports de Barcelona, SA presentó el 19/10/2016 ante la AEAT dos escritos, solicitando la revocación y la nulidad de pleno derecho de los actos de la misma AEAT y de las resoluciones administrativas que desestimaron las pretensiones de la Sociedad, referentes al período abril-2005 a septiembre-2010.

Según acuerdo de ejecución de resolución del Tribunal Económico Administrativo Central, durante el mes de junio de 2017 la AEAT ha pagado a la Sociedad la cantidad de 244 miles de euros de principal más 72 miles de euros de intereses, correspondientes a la reclamación inicial en relación al IVMDH del 4º trimestre de 2010. La primera reclamación efectuada a la AEAT en el año 2011 por este período fue de 288 miles de euros. La diferencia entre lo reclamado por dicho período y lo realmente cobrado es de 44 miles de euros y es debida a que la AEAT considera el 4º trimestre de 2010 en base a la fecha de factura de los suministradores de gasóleo y, por el contrario, la Sociedad inició la reclamación de dicho 4º trimestre de 2010, considerando la fecha de contabilización de las diferentes facturas de los suministradores de gasóleo.

Este diferente criterio temporal ha sido expuesto en los diferentes recursos que la Sociedad presentó a la AEAT en los meses de junio y julio de 2017 por cada suministrador. Con fecha 25 de enero de 2018, la Sociedad ha recibido una acuerdo de resolución de la AEAT para el suministrador Galp Energía España, SA desestimando la pretensión de 8 miles de euros del total de 44 miles reclamados por diferencias. En fecha 21 de febrero de 2018, la Sociedad presenta

una nueva reclamación al Tribunal Económico Administrativo Regional de Madrid contra dicha desestimación. Se procederá a presentar sucesivas reclamaciones, según se reciban estas resoluciones. En fecha 1 de marzo de 2018 se ha recibido resolución de la AEAT estimando el cobro de dos diferencias del IMVDH por el motivo expuesto anteriormente, de los suministradores Repsol y Cepsa por importes de 3 miles de euros y 10 miles de euros respectivamente (intereses incluidos) del 4º trimestre de 2010.

Por último, cabe señalar que el IVMDH desapareció el 01/01/2013, quedando integrado dentro del Impuesto Especial de Hidrocarburos. Transports de Barcelona, SA continua cobrando trimestralmente desde febrero 2014, la cantidad de 0,048€ por cada litro de carburante suministrado a los autobuses, según marca la Ley 2/2014 de 27 de enero de medidas fiscales, administrativas, financieras y del sector público. Estas cantidades cobradas corresponden al tipo autonómico del Impuesto Especial sobre Hidrocarburos, antiguo tramo autonómico del IVMDH.

Régimen especial del criterio de caja

En relación al régimen especial del criterio de caja, introducido por la Ley 14/2013 de 27 de septiembre, cabe destacar que durante los años 2016 y 2017, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, Transports de Barcelona, SA y Projectes i Serveis de Mobilitat, SA han sido destinatarias de operaciones a las cuales se ha aplicado este régimen especial.

Régimen especial de Agencias de Viaje

Transports Metropolitans de Barcelona, SL realiza operaciones dentro del régimen especiales de IVA y así mismo, des del 16 de enero de 2017 dentro del Régimen Especial de Agencias de Viaje, tal como señala la reforma de la Ley 37/1992 en dicho apartado.

Las Sociedades están al corriente de sus obligaciones por lo que se refiere a declaraciones, liquidaciones o notificaciones.



NOTA 10 - INGRESOS Y GASTOS

En los cuadros siguientes se describen y cuantifican, en miles de euros, los conceptos que integran cada una de las rúbricas de la cuenta de pérdidas y ganancias.

10.1 – Ingresos

	<u>Año 2017</u>	<u>Año 2016</u>
Ventas. Recaudación		
Recaudación	415.592	411.073
Descuentos sobre ventas	-7.267	-6.104
Rappels sobre ventas	-857	-370
Comisiones por venta de títulos	11.809	11.519
Gastos sistema tarifario integrado	-18.818	-18.414
Suma	400.459	397.704
Ingresos accesorios a la explotación		
Publicidad	7.705	4.997
Instalaciones comerciales	731	814
Máquinas vending	789	762
Cesión de uso de infraestructura	618	603
Ventas de residuos	224	146
Cooperació exterior	1.246	1.940
Servicios a otras empresas	1.816	2.125
Serveis de manteniment	11.233	11.798
Servicios a la ATM	312	328
Intervención-Inspección	977	1.288
Ingresos Plan de Pensiones	856	555
Penalizaciones a proveedores	27	39
Ingresos por cobertura de telefonía móvil	861	843
Servicios de coordinación a CBT	86	58
Otros	441	442
Suma	27.922	26.738
Subvenciones especiales (ver nota 14.3)		
Tarjeta Rosa Metropolitana	7.770	7.770
Líneas 80-81-82-83	1.330	1.229
Otras subvenciones	775	446
Suma	9.875	9.445
Subvenciones al servicio (ver nota 14.2)		
Administraciones por Contrato Programa	375.821	356.948
Suma	375.821	356.948
Total ingresos	814.077	790.835

10.2 - Gastos de explotación

	<u>Año 2017</u>	<u>Año 2016</u>
Aprovisionamientos		
Material de consumo y reposición	20.035	17.199
Material de oficina	444	508
Billeteaje	263	405
Trabajos realizados para otras empresas	214	207
Suma	<u>20.956</u>	<u>18.319</u>
 Consumo de electricidad y carburantes	 <u>44.195</u>	 <u>45.266</u>
 Personal		
Sueldos y salarios	271.520	268.655
Otros gastos de personal	15.583	14.915
Seguridad Social	100.324	93.311
Indemnizaciones	338	634
Suma	<u>387.765</u>	<u>377.515</u>
 Sistema complementario de pensiones		
Aportaciones corrientes por pensiones contingencia jubilación	0	0
Aportaciones corrientes por pensiones contingencia riesgo	856	555
Suma	<u>856</u>	<u>555</u>



	<u>Año 2017</u>	<u>Año 2016</u>
Servicios exteriores		
Cesión de trenes (nota 11.6)	73.811	75.028
Cánones L9/L10	99.580	98.302
Otros alquileres y cánones	2.910	3.845
Reparación y conservación elementos transporte	13.173	11.592
Reparación y conservación resto inmovilizado	22.865	20.732
Transportes	778	771
Seguros	4.464	4.823
Asistencia técnica y estudios	3.358	2.860
Seguridad y vigilancia	24.526	21.783
Transporte y manipulación de recaudación	1.546	1.594
Gastos de informática	5.354	4.553
Archivo externo	36	35
Proyectos de cooperación exterior	169	80
Limpieza y saneamiento	14.758	12.852
Promoción y comunicación	3.790	2.739
Consumos	1.934	1.857
Comunicaciones	695	756
Gastos Bus Turístic	5.169	5.216
Otros	4.838	4.861
Suma	283.754	274.279
Tributos		
Impuesto sobre actividades económicas	142	142
Impuesto sobre bienes inmuebles	357	377
Impuesto sobre gases fluorados	106	132
Tasas varias	315	301
IVA agencia de viajes	32	36
Suma	952	988
Variaciones de provisiones		
Provisiones por tráfico	-1.112	273
Suma	-1.112	273
Resultados por ventas de inmovilizado		
Deterioro de inmovilizado	-401	-292
Resultados por bajas de inmovilizado (nota 4.9 i 5.4)	14	413
Resultados por ventas de inmovilizado (nota 4.9 i 5.4)	-29	-6
Suma	-416	115
Otros resultados (nota 9.4)	-1.519	-2.129
Total gastos de explotación	735.431	715.181

10.3 – Amortizaciones

(Miles de euros)	Año 2017	Año 2016
De inmovilizado intangible	3.540	3.527
De inmovilizado material	61.750	62.404
Total amortizaciones	65.290	65.931

10.4 – Resultado financiero antes de subvenciones

(Miles de euros)	Año 2017	Año 2016
Gastos financieros		
De créditos y préstamos	18.668	18.674
Intereses de derivados financieros	4.345	124
De inversiones financieras	3	115
Diferencias negativas de cambio	70	67
Otros	652	709
	23.738	19.689
Ingresos financieros		
De créditos y préstamos	80	260
De inversiones financieras	721	391
Diferencias positivas de cambio	15	17
Intereses de cuentas bancarias	0	49
Subv. por gastos financ. imputada a pérdidas y ganancias	285	263
Intereses devolución IVMDH (nota 9.4)	72	407
Otros	1.903	1.873
	3.076	3.260
Total resultado financiero antes de subvenciones	20.662	16.429



10.5 - Subvenciones en capital imputadas a pérdidas y ganancias (nota 14.1)

	Año 2017	Año 2016
Subvención Inserio	189	236
Subvención Contrato Programa 1999-2001	643	643
Subvención Contrato Programa 2005-2006	1.177	1.177
Subvención Contrato Programa 2007-2008	842	842
Subvención Contrato Programa 2009-2010	1.858	1.858
Subvención Contrato Programa 2014-2017	2.749	0
Subvención en capital trenes Can Cuiàs y conv.L4 en L2	1.951	1.951
Subvención Convenio Gas Natural	845	916
Subvención en capital Mou TV Trenes s/5000	0	116
Subvención trenes L-9 serie 9000	1.746	1.746
Otras subvenciones en capital	1.567	1.187
Total subvenciones en capital imputadas a pérdidas y ganancias	13.567	10.672

10.6 – Cesión de trenes

En fecha 25 de julio de 2006 la ATM formalizó la cesión a Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA de la explotación y operación de 39 trenes para la red de Metro, objeto del Contrato marco y de arrendamiento operativo suscrito en fecha 8 de agosto de 2003 por la ATM, Alquiler de Trenes Agrupación de Interés Económico, SA y CAF, SA.

A 31 de diciembre de 2008 se había efectuado la cesión de los 39 trenes.

En fecha 21 de septiembre de 2006 la ATM formalizó la cesión a Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA de la explotación y operación de 50 trenes para la red de Metro, objeto del Contrato marco y de arrendamiento operativo suscrito en fecha 23 de julio de 2004 por la ATM, Alquiler de Trenes Agrupación de Interés Económico, SA y Alstom Transporte, SA.

A 31 de diciembre de 2010 ya se había efectuado la cesión de los 50 trenes.

A 31 de diciembre de 2008 también se había efectuado la cesión de los 10 trenes correspondientes al Contrato marco y de arrendamiento operativo suscrito en fecha 18 de abril de 2005 por la ATM, Alquiler de Trenes Agrupación de Interés Económico, SA y CAF, SA, según

convenio de cesión de 2 de julio de 2007 formalizado entre la ATM y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA.

En virtud de los convenios formalizados entre la ATM y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, ésta deberá satisfacer anualmente las contraprestaciones previstas por la cesión de la explotación y operaciones de los trenes mediante compensaciones con las subvenciones que la ATM deba abonar a Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA anualmente por dicho concepto. Para los años 2017 y 2016, este importe ha sido de 73.811 y 75.028 miles de euros, respectivamente.

10.7 – Cánones línea 9 y línea 10

Conforme a las respectivas órdenes de la Generalitat de Catalunya por las cuales se establecen los cánones ferroviarios para la utilización de las infraestructuras ferroviarias de las líneas 9 y 10 de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA para los años 2017 y 2016, la Sociedad ha reconocido un gasto de 99.580 y 98.302 miles de euros, respectivamente, por dicho concepto.

NOTA 11 - PROVISIONES Y CONTINGENCIAS

11.1 – Provisiones y contingencias

Se han dotado provisiones para afrontar responsabilidades probables o ciertas, según la norma de valoración descrita en la nota 3, cuyo movimiento, en miles de euros, se describe a continuación:

Año 2017 (Miles de euros)	Saldo	Variación Provisiones		Saldo
	01-01-2017	Dotaciones	Aplicaciones	31-12-2017
Provisión "La Sudamérica"	572	0	98	474
Provisión por reclamaciones laborales	4.160	1.632	2.531	3.261
Otras provisiones	7.680	291	533	7.438
Total	12.412	1.923	3.162	11.173



Año 2016 (Miles de euros)	Saldo	Variación Provisiones		Saldo
	01-01-2016	Dotaciones	Aplicaciones	31-12-2016
Provisión "La Sudamérica"	686	0	114	572
Provisión por reclamaciones laborales	4.479	934	1.253	4.160
Provisión Contratas Ferroviarias	0	0	0	0
Otras provisiones	6.026	1.724	70	7.680
Total	11.191	2.658	1.437	12.412

La provisión para "La Sudamérica" corresponde al importe previsto para la exteriorización restante de los compromisos de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA devengados a 31-12-2017 en relación a esta póliza de seguros.

La mayor parte del importe de la provisión por reclamaciones laborales del año 2015, correspondía a dos demandas de conflicto colectivo reclamando el pago durante el período de vacaciones de un conjunto de conceptos salariales de dos años y que están en trámite judicial. En el año 2016 y 2017 se ha pagado una parte de dicha reclamación regularizando la diferencia por desestimación de la demanda.

Dentro de otras provisiones dotadas en el ejercicio 2015 y que se mantienen para los ejercicios 2016 y 2017, se incluía una provisión por una demanda contra la Mutua Universal y en la cual Transports de Barcelona, SA figuraba como tercero civilmente responsable, así como una provisión por el importe previsto a pagar por la escritura de declaración de obra nueva de la cochera de Horta.

NOTA 12 – INFORMACIÓN SOBRE MEDIO AMBIENTE

12.1 – Inversiones

Las inversiones acumuladas asociadas a medio ambiente, en miles de euros, son las siguientes:

Año 2017 (Miles de euros)	Valor adquisición	Amortización	Valor neto
Suministro e instalación de depuradoras:			
- Ponent	184	128	56
- Triangle (TB)	453	382	71
- Zona Franca I	404	318	86
- Horta	351	302	49
- Boixeres	160	139	21
- Sagrera	132	39	93
- Sant Genís	183	173	10
- Roquetes	73	61	12
- Santa Eulàlia	63	56	7
- Triangle Ferroviari (FMB)	123	100	23
- Can Zam	39	20	19
- Zal	21	3	18
Suma	2.186	1.721	465
Cambio de Gasóleo C a gas natural en:			
- Zona Franca I	216	216	0
- Sagrera	85	85	0
- Vilapicina	45	45	0
- Santa Eulàlia	69	69	0
- Mercat Nou	17	17	0
Suma	432	432	0
Instalación de calefacción a gas natural en Horta	912	907	5
Puntos verdes en:			
- Zona Franca I	140	102	38
- Horta	96	82	14
- Triangle (TB)	80	61	19
- Ponent	55	18	37
- Boixeres	40	15	25
- Santa Eulàlia	40	34	6
- Sagrera	42	36	6
- Triangle Ferroviari (FMB)	5	4	1
- Sant Genís	39	9	30
- Vilapicina	54	41	13
- Can Zam	39	14	25
- Roquetas	10	4	6
Suma	640	420	220
Paneles solares			
- Zona Franca I	72	71	1
- Horta	24	24	0
- Sagrera	24	24	0
Suma	120	119	1
Equipos para suministrar Ad-Blue			
- Horta	151	101	50
- Triangle	155	97	58
- Ponent	101	48	53
Suma	407	246	161
Estación de regulación y medición de gas en el Triangle Ferroviari	51	51	0
Compactadora para reciclar cartón	8	8	0
Instrumentos para medición de ruidos y vibraciones	6	6	0
Reducción ruidos Talleres Sagrera	89	45	44
Sistema de gestión mediambiental	188	188	0
Prensa 100 TN tratamiento residuos	4	3	1
Proyecto cogeneración de energía			
- Horta	521	310	211
- Triangle	170	4	166
Suma	691	314	377
Filtros de partículas para autobuses	5.652	5.556	96
Hibridación autobuses	10.751	8.705	2.046
Medida de consumos	8	6	2
Infraestructura híbridos cocheras	49	21	28
Analizador diagnosis híbridos	718	359	359
Recarga bus eléctrico	13	13	0
Pantalla sónica entrada Talleres Santa Eulàlia	169	32	137
Instalaciones térmicas Talleres	93	14	79
Iluminación eficiente	304	182	122
Proyecto Scada	204	62	142
Proyecto Electrobús/Programa Elena (BEI)	1.274	412	862
Equipo aislamiento buses híbridos	322	258	64
Sistema eficiencia energética	180	41	139
Licencia ambiental Sant Genís	1.080	143	937
Licencia ambiental Boixeres	15	0	15
Total Inversiones	26.566	20.264	6.302



No hay contingencias ni responsabilidades de tipo medioambiental y las que pudieran existir están cubiertas por el seguro de responsabilidad civil.

12.2 – Gastos

Los gastos incurridos en los ejercicios 2017 y 2016 para la protección y mejora del medio ambiente se muestran en el siguiente detalle:

Materiales y servicios exteriores (Miles de euros)	Año 2017			Año 2016		
	Servicios		Total	Servicios		Total
	Materiales	Exteriores		Materiales	Exteriores	
Auditorías medio ambiente	0	24	24	0	31	31
Actuaciones de mejora	0	8	8	0	13	13
Tratamientos de residuos	0	447	447	0	579	579
Gestión mediambiental	53	390	443	10	481	491
Total gastos	53	869	922	10	1.104	1.114

12.3- Autobuses con Gas Natural

Desde el año 2002 se han adquirido autobuses que funcionan con gas natural. En el ejercicio 2017 se ha producido la incorporación de nuevos autobuses, por esta razón el valor de adquisición de autobuses de gas natural es de 107.196 miles de euros, a 31 de diciembre de 2016 era de 106.235 miles de euros:

Año 2017 (Miles de euros)	Valor		
	adquisición	Amortización	Valor neto
Autobuses gas natural año 2002	7.055	7.055	0
Autobuses gas natural año 2004	202	202	0
Autobuses gas natural año 2005	25.638	25.638	0
Autobuses gas natural año 2006	6.024	5.544	480
Autobuses gas natural año 2007	18.420	16.900	1.520
Autobuses gas natural año 2009	11.741	8.222	3.519
Autobuses gas natural año 2010	15.322	8.955	6.367
Autobuses gas natural año 2011	10.140	5.444	4.696
Autobuses gas natural año 2012	6.422	3.054	3.368
Autobuses gas natural año 2016	5.065	480	4.585
Autobuses gas natural año 2017	1.167	1	1.166
Total autobuses con gas natural	107.196	81.495	25.701

Año 2016 (Miles de euros)	Valor adquisición	Amortización	Valor neto
Autobuses gas natural año 2002	7.261	7.261	0
Autobuses gas natural año 2004	202	202	0
Autobuses gas natural año 2005	25.638	24.618	1.020
Autobuses gas natural año 2006	6.024	5.042	982
Autobuses gas natural año 2007	18.420	15.384	3.036
Autobuses gas natural año 2009	11.741	7.244	4.497
Autobuses gas natural año 2010	15.322	7.679	7.643
Autobuses gas natural año 2011	10.140	4.599	5.541
Autobuses gas natural año 2012	6.422	2.520	3.902
Autobuses gas natural año 2016	5.065	58	5.007
Total autobuses con gas natural	106.235	74.607	31.628

Asimismo, en el año 2004, se hicieron obras en la cochera de Zona Franca, para adecuar las instalaciones, por un importe de 1.742 miles de euros. El valor neto de estas obras a 31 de diciembre de 2017 y 31 de diciembre de 2016 es el siguiente:

Año 2017 (Miles de euros)	Valor adquisición	Amortización	Valor neto
Taller autobuses gas natural	1.641	1.641	0
Total taller gas natural	1.641	1.641	0

Año 2016 (Miles de euros)	Valor adquisición	Amortización	Valor neto
Taller autobuses gas natural	1.641	1.641	0
Total taller gas natural	1.641	1.641	0

12.4- Autobuses híbridos

Desde el año 2010 se han adquirido autobuses que funcionan con sistema híbrido. En el ejercicio 2017 se ha producido la incorporación nuevos autobuses, por dicha razón el valor de adquisición de autobuses que funcionan con sistema híbrido es de 75.963 miles de euros, a 31 de diciembre de 2016 era de 52.179 miles de euros.



El valor neto de estos autobuses a 31 de diciembre de 2017 y a 31 de diciembre de 2016, en miles de euros, es el siguiente:

Año 2017 (Miles de euros)	Valor adquisición	Amortización	Valor neto
Autobuses híbridos año 2010	865	507	358
Autobuses híbridos año 2012	5.227	2.314	2.913
Autobuses híbridos año 2013	11.386	4.077	7.309
Autobuses híbridos año 2015	12.561	2.134	10.427
Autobuses híbridos año 2016	22.140	1.932	20.208
Autobuses híbridos año 2017	23.784	14	23.770
Total autobuses híbridos	75.963	10.978	64.985

Año 2016 (Miles de euros)	Valor adquisición	Amortización	Valor neto
Autobuses híbridos año 2010	865	434	431
Autobuses híbridos año 2012	5.227	1.879	3.348
Autobuses híbridos año 2013	11.386	3.128	8.258
Autobuses híbridos año 2015	12.561	1.087	11.474
Autobuses híbridos año 2016	22.140	87	22.053
Total autobuses híbridos	52.179	6.615	45.564

12.5- Otras Inversiones del año

Las otras inversiones realizadas durante los ejercicios 2017 y 2016 por razones medioambientales corresponden a:

(Miles de euros)	Año 2017
Proyecto Scada	110
Depuradora Sagrera	54
Sistema eficiencia energética	46
Depuradora Boixeres	21
Depuradora Triangle	21
Licencia ambiental Boixeres	10
Licencia ambiental Sant Genís	1
Total	263

(Miles de euros)	Año 2016
Licencia ambiental Sant Genís	1.079
Proyecto Scada	230
Depuradoras cocheras	71
Sistema eficiencia energética	61
Licencia ambiental Boixeres	5
Proyecto cogeneración de energía	4
Total	1.450

NOTA 13 – RETRIBUCIONES A LARGO PLAZO AL PERSONAL

Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA mantienen compromisos por pensiones de aportación y prestación definida con sus empleados, instrumentados mediante dos planes de pensiones de ocupación, tal y como establece la normativa que regula la exteriorización de compromisos por pensiones.

El 20 de septiembre de 2000 se presentó a la Dirección General de Seguros los Planes de Reequilibrio para la exteriorización de los compromisos por pensiones. Previamente las Sociedades Transports de Barcelona, SA y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA efectuaron la promoción de los Planes de Pensiones, en la modalidad de empleo para sus empleados, registrados en la Dirección General de Seguros el 9 de septiembre de 1999 y el 19 de noviembre de 1997 respectivamente, y a los cuales se adhirieron hasta 25 de julio de 1999 un total de 2.818 empleados sobre una plantilla total de 2.822 en el caso de Transports de Barcelona, SA y hasta 31 de diciembre de 1997 un total de 1.993 empleados sobre una plantilla total de 2.519 en el caso de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA.

Después de un proceso de concurrencia de ofertas, se seleccionó como Entidad Gestora del Plan de Pensiones a Vidacaixa y a la Caixa d'Estalvis i Pensions de Barcelona como Entidad Depositaria.



El mismo día de su presentación a la Dirección General de Seguros se efectuaron las transferencias a los Fondos de los recursos constituidos hasta aquella fecha, por unos importes de 27.998 miles de euros en la sociedad Transports de Barcelona, SA y de 35.097 miles de euros en la sociedad Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA. En fecha 23 de octubre de 2001 se recibió de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones (Ministerio de Economía) la aprobación de los Planes de Reequilibrio correspondientes a los Planes de Pensiones de los empleados de las dos Sociedades.

En fecha 27 de diciembre de 2002 se presentó una modificación de los Planes de Reequilibrio en adaptación a la Disposición Adicional decimoctava del Proyecto de Ley de Medidas de Reformas del Sistema Financiero, que fue aceptada posteriormente por la Dirección General de Seguros.

Los Planes de Reequilibrio establecieron que las aportaciones para amortizar los déficits de Pasivos y Activos que resultaban de los cálculos actuariales se realizarían en 12 años (2000-2012) a un tipo de interés del 4%:

Hipótesis:	De tipo de interés	4%
	Biométricas	
	Tablas de mortalidad de activos	EVK 90 (Activos)
	Tablas de invalidez de activos	SS 90
	Tablas de mortalidad de pasivos	GR 80 (-2 años)
	Tablas de mortalidad de inválidos	EVK 80 (Inválidos)

En fecha 19 de diciembre de 2008 las Comisiones de Control de los Planes de Pensiones de empleo de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA, respectivamente, acordaron substituir la tabla de mortalidad de pasivos GR 80 (-2 años) por la tabla PER 2000P (producción) por prestaciones causadas antes del 31 de diciembre de 1997 y 3 de junio de 1999, respectivamente. Por prestaciones causadas con posterioridad a las fechas anteriores se aplica la tabla GR 95.

(Miles de euros)	METRO	TB	TOTAL
Obligaciones:			
Pasivos	55.334	105.080	160.414
Activos	54.627	40.702	95.329
Transferencia de fondos constituidos	-35.097	-27.998	-63.095
Déficit por servicios pasados	74.864	117.784	192.648

En fecha 22 de febrero de 2011, las Comisiones de Control de los Planes de Pensiones de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA acordaron la modificación de las bases técnicas de los Planes de Pensiones de forma que el tipo de interés técnico pasó a ser el 3,2% con efectos 1 de enero de 2011, según los acuerdos de fecha 26 de abril de 2011.

En fechas 24 de enero de 2017 y 23 de febrero de 2017, las Comisiones de Control de los Planes de Pensiones de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA acordaron, respectivamente, la modificación del tipo de interés técnico al 3,11% y 3,08%.

Además, cada Sociedad debe realizar las aportaciones corrientes mensuales correspondientes al personal en activo que, junto con las aportaciones de los partícipes, proveerán a los Planes de los recursos establecidos para hacer frente a las prestaciones que recogen los Reglamentos de los Planes de Pensiones.

Para hacer frente a estas obligaciones de pasado las Sociedades disponían de las aportaciones a recibir de las Administraciones por dicho concepto en el período 2000-2012.

Los Planes de amortización de los déficits por servicios pasados de partícipes y beneficiarios presentan los siguientes vencimientos de principal:



(Miles de euros)	METRO	TB	TOTAL
<u>Años</u>			
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 diciembre de 2012, las Sociedades terminaron de aportar los importes correspondientes a los déficits por servicios pasados de partícipes y beneficiarios.

Por aplicación de las Leyes de Presupuestos Generales del Estado para los años 2017 y 2016, las Sociedades no han realizado aportaciones corrientes por jubilación en los ejercicios 2017 y 2016 y por tanto los importes de 855 y 555 miles de euros, registrados como aportación al sistema complementario de pensiones en la cuenta de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2017 y 2016 corresponden a aportaciones por contingencias de riesgo.

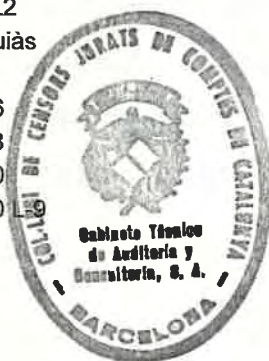
En fechas 22 de septiembre de 2014 y 28 de julio de 2014, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA, respectivamente, cambiaron la entidad depositaria pasando a ser Cecabank, SA.

NOTA 14 – SUBVENCIONES, DONACIONES I LEGADOS

14.1 - Subvenciones en capital, donaciones y legados

Año 2017 (Miles de euros)	Saldo a 01-01-2017	Incorporac. 2017	Trasp. a rdos. 2017	Saldo a 31-12-2017
Subv.conversión trenes L4 a L2	18.910	0	1.455	17.455
Subv.trenes ATP-ATO Can Cuiàs	6.449	0	496	5.953
Subv.en capital mat.móvil L-2	4.501	0	643	3.858
Subv.en capital CP 2005-2006	1.251	0	1.177	74
Subv.en capital CP 2007-2008	2.089	0	841	1.248
Subv.en capital CP 2009-2010	7.166	0	1.583	5.583
Subv.en capital CP 2009-2010 L-9	45.807	0	2.023	43.784
Subv.en capital CP 2014-2017	0	52.489	2.749	49.740
Subv.Gas Natural	3.827	70	845	3.052
Subv.IDAE	2.092	0	658	1.434
Subv.ELENA	597	116	315	398
Subv.MOU TV Trenes	0	0	0	0
Subv.en capital Wifi Ciutadà	2.030	9	540	1.499
Subv.Pla Movea	0	9	1	8
Tramvia Metropolità, SA	2.624	0	0	2.624
Tramvia Metropolità del Besòs, SA	513	0	0	513
Societat Catalana Mobilitat, SA	0	118	0	118
Subv.com.apertura crédito CP 2014-2017 (nota 6.3)	2.774	0	284	2.490
Otros ingresos de capital	715	44	241	518
Total	101.345	52.855	13.851	140.349

Año 2016 (Miles de euros)	Saldo a 01-01-2016	Incorporac. 2016	Trasp. a rdos. 2016	Saldo a 31-12-2016
Subv.conversión trenes L4 a L2	20.364	0	1.454	18.910
Subv.trenes ATP-ATO Can Cuiàs	6.946	0	497	6.449
Subv.en capital mat.móvil L-2	5.144	0	643	4.501
Subv.en capital CP 2005-2006	2.428	0	1.177	1.251
Subv.en capital CP 2007-2008	2.931	0	842	2.089
Subv.en capital CP 2009-2010	8.747	0	1.581	7.166
Subv.en capital CP 2009-2010 L-9	47.830	0	2.023	45.807
Subv.Gas Natural	4.429	314	916	3.827
Subv.IDAE	2.905	0	813	2.092
Subv.ELENA	597	0	0	597
Subv.MOU TV Trenes	116	0	116	0
Subv.en capital wifi ciudadano	0	2.353	323	2.030
Tramvia Metropolità, SA	2.624	0	0	2.624
Tramvia Metropolità del Besòs, SA	513	0	0	513
Subv.com.apertura crédito CP 2014-2017 (nota 7.3)	3.037	0	263	2.774
Otros ingresos de capital	938	64	287	715
Total	109.549	2.731	10.935	101.345



Las subvenciones de los Contratos Programa, 2005-2006, 2007-2008, 2009-2010 y 2014-2017 derivan de los acuerdos mencionados en estos Contratos.

El Tramvia Metropolità, SA corresponde a la donación de acciones realizada en su momento (nota 7.1.1).

El Tramvia Metropolità del Besòs, SA corresponde a la donación de acciones realizada en el año 2009 (nota 7.1.1).

La subvención en capital de los años 2009-2011 de L-9 corresponde a las 32 puertas frontales (prevista en Contrato Programa 2009-2010) y a los 6 nuevos trenes de L-9 que se financiarán en próximos Contratos Programa (nota 6.3). Estos 6 nuevos trenes de L-9 se activaron en fecha 15 de julio de 2015.

En fecha 15 de diciembre de 2009, Transports de Barcelona, SA y Gas Natural SDG formalizaron un convenio de colaboración en la reducción de emisiones contaminantes con el Área Metropolitana de Barcelona. En virtud de este convenio, Transports de Barcelona, SA ha recibido diversas aportaciones de Gas Natural SDG para inversiones relacionadas con el medio ambiente, por un importe de 13.016 miles de euros para el período 2010-2015.

En relación a Otras Subvenciones, corresponden básicamente a las concedidas por el INSERSO (Instituto de Servicios Sociales del Ministerio de Trabajo), para compensar parte de los costes de adaptación de los autobuses para su utilización por personas discapacitadas, al Plan Renove Industrial (Ministerio de Industria y Energía) en concepto de ayuda a la renovación de la flota y a la Agencia de soporte de la empresa catalana en concepto de ayuda para llevar a cabo el "Proyecto de R+D de la tecnología híbrida para autobuses urbanos".

La subvención del "Instituto para la diversificación y ahorro de la energía" (IDAE) corresponde a las ayudas asociadas a inversiones medioambientales recibidas en los ejercicios 2013 y 2014

La subvención ELENA corresponde a la concedida por el BEI para el proyecto ELECTROBUS (Red Bus Energía Eficiente para Barcelona).

La subvención en capital Wifi estaciones corresponde al objetivo del Ayuntamiento de Barcelona de extender la red "Wifi Ciudadano" al transporte público, concretamente a los dos andenes de 16 estaciones de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y a la flota de autobuses operativa de Transports de Barcelona, SA.

La Societat Catalana per a la Mobilitat, SA corresponde a la donación de acciones realizada en fecha 23 de mayo de 2017 (nota 7.1.1).

14.2 - Subvenciones al servicio

Año 2017 (Miles de euros)	METRO	TB	TOTAL
<u>ATM por Contrato Programa</u>			
Necesidades Corrientes	227.559	148.262	375.821
Total	227.559	148.262	375.821

Los importes contabilizados corresponden a los compromisos adquiridos por la ATM para el año 2017 (nota 6.2).

Año 2016 (Miles de euros)	METRO	TB	TOTAL
<u>ATM por Contrato Programa</u>			
Necesidades Corrientes	211.777	145.171	356.948
Total	211.777	145.171	356.948

Los importes contabilizados corresponden a los compromisos adquiridos por la ATM para el año 2016 (nota 6.2).



14.3 - Otras Subvenciones

(Miles de euros)	Año 2017	Año 2016
Àrea Metropolitana de Barcelona		
Tarjeta Rosa Metropolitana	7.770	7.770
Líneas 80, 81, 82 y 83	1.330	1.229
Suma	9.100	8.999
Instituto Municipal de Servicios Funerarios		
Líneas 102, 103 y 104	198	195
Suma	198	195
Otras subvenciones	577	251
TOTAL	9.875	9.445

Las subvenciones contabilizadas para los años 2017 y 2016 lo han sido en función de los acuerdos contractuales con los Organismos y Entidades mencionados en el cuadro anterior (ver nota 6.6).

NOTA 15 – ACONTECIMIENTOS POSTERIORES AL CIERRE

15.1 – Nuevas Tarifas

El día 1 de Enero de 2018 entran en vigor las nuevas tarifas.

Las tarifas incluyen la libre circulación dentro de cada zona, en todos los servicios de Ferrocarrils de la Generalitat, Renfe, Metro, Tranvía y Autobús. A continuación se detallan los títulos más utilizados:

CUADRO SISTEMA TARIFARIO INTEGRADO

T-10 (1 a 6 zonas)	Título que permite realizar 10 desplazamientos integrados en todos los modos de transporte según las zonas a cruzar. Título multipersonal y horario.
T-50/30 (1 a 6 zonas)	Título que permite realizar 50 desplazamientos integrados en todos los modos de transporte según las zonas a cruzar. Tiene una validez para 30 días consecutivos desde la primera validación. Título unipersonal y horario.
T-Mes (1 a 6 zonas)	Título que permite realizar un número de desplazamientos ilimitados, en las zonas delimitadas por la primera validación, en todos los modos de transporte según las zonas a cruzar. Tiene una validez de 30 días consecutivos desde la primera validación. Título personalizado mediante DNI, NIE o pasaporte.
T-Día (1 a 6 zonas)	Título que permite realizar un número de desplazamientos ilimitados, en las zonas delimitadas por la primera validación, en todos los modos de transporte según las zonas a cruzar. Tiene validez para 1 día desde la primera validación hasta la finalización del servicio. Título unipersonal.
T-4	Título válido para realizar 10 desplazamientos integrados en la red de autobuses y metro de TMB (excepto servicios especiales y Bus Turístico), red de autobuses de la AMB, FGC y TRAM (únicamente Zona 1). Título personal, válido únicamente, adjuntando alguna de las siguientes tarjetas identificativas: -Tarjeta Rosa Metropolitana de tarifa reducida -Carnet Rosa Metropolitano de tarifa reducida -Carnet Amarillo Metropolitano -Tarjeta de Pensionista "B" de FGC
Tarjeta Rosa	Tarjeta personal e intransferible con la que se puede viajar gratuitamente o bien con tarifa reducida, en: -Líneas regulares de autobús de TMB -Ferrocarrils de la Generalitat (dentro la 1ª corona metropolitana) -Metro -Trambaix -Trambesòs y Funicular de Montjuïc Servicios regulares de las siguientes empresas dentro del ámbito del Área Metropolitana de Barcelona (AMB): Tusgsal, Authosa, Sagales, Rosanbus, Oliveras, Soler i Sauret (Urbanos de Sant Feliu, Esplugas, JustTram y JustMetro), Mohn y TCC2 (PR4).
Tarjeta T-16	Título de transporte para los niños y niñas de 4 a 16 años que les permite realizar gratuitamente un número ilimitado de viajes, en la red de transporte público del sistema tarifario integrado, dentro de la misma zona tarifaria en la que reside el niño o la niña.
Tarjeta T-Jove	Título de transporte que permite realizar un número ilimitado de desplazamientos, en las zonas delimitadas por la primera validación, en todos los modos de transporte según las zonas a cruzar (de 1 a 6 zonas). Validez: 90 días consecutivos desde la primera validación. Título personalizado mediante DNI o carnets acreditativos de los operadores, para personas menores de 25 años.
Tarjeta T-Familiar (70/30)	Tarjeta multivaje que permite realizar 70 desplazamientos integrados en todos los modos de transporte según las zonas a cruzar (de 1 a 6 zonas). Validez: 30 días consecutivos desde la primera validación. Título multipersonal y horario.
T-Trimestre	Título de transporte que permite realizar un número ilimitado de desplazamientos, en las zonas delimitadas por la primera validación, en todos los modos de transporte según las zonas a cruzar (de 1 a 6 zonas). Validez: 90 días consecutivos desde la primera validación. Título personalizado mediante DNI o carnets acreditativos de los operadores.
T-Aire (T-Episodio ambiental)	Tarjeta multipersonal de 2 viajes integrados (de 1 a 6 zonas) a utilizar el mismo día de la primera validación, activándose la venta en las máquinas automáticas los días en que se declare una situación de episodio ambiental de contaminación.

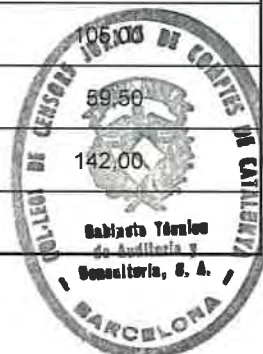


PRECIOS DE LOS TÍTULOS INTEGRADOS AÑO 2018						
(en euros)						
	1 Zona	2 Zonas	3 Zonas	4 Zonas	5 Zonas	6 Zonas
Billete sencillo (no integrado)	2,20					
Billete sencillo aeropuerto (no integrado)	4,60					
T-10	10,20	20,10	27,40	35,25	40,50	43,05
T-50/30	43,50					
T-Mes	54,00	72,70	102,00	124,90	143,35	153,55
T-Día	8,60	13,10	16,45	18,40	20,60	23,05
T-4	4,00					
T-Jove	105,00	142,00	199,20	244,00	280,00	300,00
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 (T-Episodio ambiental)	1,85	3,60	4,95	6,35	7,30	7,75

PRECIOS DE LOS TÍTULOS INTEGRADOS AÑO 2017						
(en euros)						
	1 Zona	2 Zonas	3 Zonas	4 Zonas	5 Zonas	6 Zonas
Billete sencillo (no integrado)	2,15					
Billete sencillo aeropuerto (no integrado)	4,50					
T-10	9,95	19,60	26,75	34,45	39,55	42,05
T-50/30	42,50					
T-Mes	52,75	71,00	99,60	122,00	140,00	150,00
T-Día	8,40	12,80	16,05	17,95	20,10	22,50
T-4	3,90					
T-Jove	105,00	142,00	199,20	244,00	280,00	300,00
T-Familiar (70/30)	59,50	86,05	118,00	144,50	165,50	179,50
T-Trimestre	142,00	192,00	269,00	329,50	378,00	405,00
T-Aire (T-Episodio ambiental)	1,80	3,50	4,80	6,20	7,10	7,55

Comparación de precios zona 1 año 2018 con precios año 2017 (en euros)		
	Año 2018	Año 2017
Billete sencillo (no integrado)	2,20	2,15
Billete sencillo aeropuerto (no integrado)	4,60	4,50
T-10	10,20	9,95
T-50/30	43,50	42,50
T-Mes	54,00	52,75
T-Día	8,60	8,40
T-4	4,00	3,90
T-Jove	105,00	105,00
T-Familiar (70/30)	60,90	59,50
T-Trimestre	145,30	142,00
T-Aire (T-Episodio ambiental)	1,85	1,80

Comparación de precios zona 1 año 2017 con precios año 2016 (en euros)		
	Año 2017	Año 2016
Billete sencillo (no integrado)	2,15	2,15
Billete sencillo aeropuerto (no integrado)	4,50	-
T-10	9,95	9,95
T-50/30	42,50	42,50
T-Mes	52,75	52,75
T-Día	8,40	7,60
T-4	3,90	3,90
T-Jove	105,00	105,00
T-Familiar (70/30)	59,50	59,50
T-Trimestre	142,00	142,00
T-Aire (T-Episodio ambiental)	1,80	-



Tarifas Telefèric de Montjuïc año 2018	
Billete sencillo adulto	8,40
Billete sencillo infantil	6,60
Billete de ida y vuelta adulto	12,70
Billete de ida y vuelta infantil	9,20

Tarifas Telefèric de Montjuïc año 2017	
Billete sencillo adulto	8,20
Billete sencillo infantil	6,50
Billete de ida y vuelta adulto	12,50
Billete de ida y vuelta infantil	9,00

15.2 – Otros acontecimientos

En fecha 29 de enero de 2018 se ha producido la firma de la escritura de agrupación de fincas, segregación de fincas, declaración de obra nueva y constitución de un complejo inmobiliario de carácter urbanístico.

Posteriormente el mismo 29 de enero de 2018 se ha producido la firma de la escritura que da cumplimiento al Convenio firmado en fecha 17 de mayo de 2005 entre el Ayuntamiento de Barcelona, Barcelona d'Infraestructures Municipals, SA y Transports de Barcelona, SA. En dicha escritura Transports de Barcelona, SA cede y transfiere al Ayuntamiento de Barcelona dos terrenos destinados a parque forestal, ambas superficies de 29.912 m² y de 29.146 m² respectivamente y por un valor de 200 miles de euros.

Del 29 de enero de 2018 al 18 de febrero de 2018, el Telefèric de Montjuïc cerró las puertas al público, debido a tareas de revisión técnica y puesta a punto de las instalaciones.

NOTA 16 – OPERACIONES CON PARTES VINCULADAS

16.1 – Consejo de Administración y Alta Dirección

Los Consejos de Administración han estado formados, en el transcurso de 2017, por 14 miembros en el caso de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y 14 miembros en el caso de Transports de Barcelona, SA. La Alta Dirección de las Sociedades recae en los Consejeros que tienen delegación especial del Consejo.

El total de remuneraciones por todos los conceptos de los miembros de los Consejos ha sido de 64 miles de euros en el caso de Ferrocarril Metropolità de Barcelona SA (en el ejercicio 2016 fueron 73 miles de euros), y de 65 miles de euros en el caso de Transports de Barcelona, SA (en el ejercicio 2016 fueron 74 miles de euros), de los cuales corresponden a retribuciones a la Alta Dirección la cantidad de 54 miles de euros en el caso de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA (en el ejercicio 2016 fueron 54 miles de euros) y de 53 miles de euros en el caso de Transports de Barcelona, SA (en el ejercicio 2016 fueron 53 miles de euros). Las dos Sociedades han satisfecho, una póliza de responsabilidad civil de Administradores y Directivos por importe de 4 miles de euros, cada una (4 miles de euros cada Sociedad en el año 2016).

El resto del personal directivo tiene formalizados contratos de trabajo de carácter común, siéndoles de aplicación el Estatuto de los Trabajadores y otras disposiciones de carácter general.

El personal de Alta Dirección tiene el derecho de inscribirse en el Plan de Pensiones de Empleo que, tanto Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA como Transports de Barcelona, SA, tienen establecidos para sus empleados. En consecuencia, el régimen de aportaciones al que están obligadas las Sociedades y de percepción de prestaciones a que tiene derecho este personal son los mismos que rigen para el conjunto de la plantilla, y de los cuales se informa ampliamente en la nota 13. No se han efectuado aportaciones para este colectivo durante los ejercicios 2017 ni 2016.



Por lo que se refiere al pago de primas de seguros de vida y de créditos concedidos al personal de Alta Dirección, éste no ha hecho uso durante los ejercicios 2017 ni 2016.

En Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, y Transports de Barcelona, Sa durante los años 2017 y 2016 no se han pagado indemnizaciones al personal de Alta Dirección. No se ha concedido ningún anticipo al personal de Alta Dirección en los ejercicios 2017 ni 2016, ni las Sociedades han asumido obligación alguna a su favor en concepto de garantía.

16.2 – Información artículo 229 del Texto Refundido de la Ley de Sociedades de Capital

En cumplimiento del artículo 229 del Texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital, de acuerdo con las comunicaciones recibidas de los Administradores (los miembros del Consejo de Administración) de las sociedades del Grupo, no constan situaciones de conflicto de interés.

16.3 – Fundació TMB

En fecha 22 de julio de 2010 se constituyó la Fundació TMB (Transports Metropolitans de Barcelona) con una aportación al fondo dotacional de 60 miles de euros. Los socios fundadores y su aportación figuran en el siguiente detalle:

(Miles de euros)	Aportaciones
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 Fondo Dotacional	60

La Fundació TMB es una entidad sin ánimo de lucro y tiene por objeto la conservación de los fondos de material histórico y documental del patrimonio histórico, cultural y social de TMB, el

fomento y promoción del transporte público y el impulso de acciones de carácter social para promover la integración de ciertos colectivos socialmente menos favorecidos.

Las operaciones y saldos del Grupo con la Fundació TMB al cierre de los ejercicios 2017 y 2016 son los siguientes:

(Miles de euros)	Año 2017	Año 2016
Servicios prestados a la Fundació TMB		
Servicios prestados por el personal de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA en la Fundació TMB y servicios subcontratados (IVA incluido)	117	112
Donación recibida por los servicios prestados e ingresos a cuenta	198	192
Total servicios prestados	315	304

SALDOS CON PARTES VINCULADAS EN EL EJERCICIO		
(Miles de euros)	Año 2017	Año 2016
Activo corriente		
Deudores, ent.grup, asoc. y partes vinculadas	117	0
Total Activo corriente	117	0
Pasivo corriente		
Proveedores, ent.grup, asoc. y partes vinculadas	0	0
Total Pasivo corriente	0	0

NOTA 17 – OTRA INFORMACIÓN

17.1 - El número medio de personas empleadas en los ejercicios 2017 y 2016, expresado por actividades, se desglosa a continuación:



Actividad	Número medio de personas	
	Año 2017	Año 2016
Material Móvil Metro	361	342
Mantenimiento y Proyectos Infraestructuras Metro	497	505
Gerencias de líneas convencionales y automáticas	1.863	1.839
Centros operativos de Negocio (CON's)	3.540	3.444
Ingeniería y Talleres Bus	98	98
Infraestructuras Bus	34	35
Explotación del Telefèric de Montjuïc	24	21
Explotación Transports Metropolitans de Barcelona, SL	2	2
Servicios operativos de soporte	339	337
Áreas funcionales	503	504
Plantilla a disposición	1	3
Plantilla cedidos de Metro a TB	20	19
Plantilla cedidos de TB a Metro	13	13
Total	7.295	7.162

El número total de personas distribuidas por actividades y sexo al final de los ejercicios 2017 y 2016 es el siguiente:

Actividad	Año 2017		
	Total a 31-12-2017	Hombres	Mujeres
Material Móvil Metro	401	396	5
Mantenimiento y Proyectos Infraestructuras Metro	519	499	20
Gerencias de líneas convencionales y automáticas	2.098	1.105	993
Centros operativos de Negocio (CON's)	3.813	3.573	240
Ingeniería y Talleres Bus	105	102	3
Infraestructuras Bus	39	37	2
Explotación del Telefèric de Montjuïc	26	10	16
Explotación Transports Metropolitans de Barcelona, SL	2	1	1
Servicios operativos de soporte	373	295	78
Áreas funcionales	554	328	226
Plantilla a disposición	1	1	0
Plantilla cedidos de Metro a TB	20	12	8
Plantilla cedidos de TB a Metro	14	7	7
Total	7.965	6.366	1.599

Año 2016		Total a		
Actividad		31-12-2016	Hombres	Mujeres
Material Móvil Metro		378	374	4
Mantenimiento y Proyectos Infraestructuras Metro		534	513	21
Gerencias de líneas convencionales y automáticas		2.085	1.118	967
Centros operativos de Negocio (CON's)		3.653	3.444	209
Ingeniería y Talleres Bus		106	103	3
Infraestructuras Bus		36	34	2
Explotación del Telefèric de Montjuïc		24	10	14
Explotación Transportes Metropolitans de Barcelona, SL		2	1	1
Servicios operativos de soporte		366	289	77
Áreas funcionales		552	331	221
Plantilla a disposición		4	2	2
Plantilla cedidos de Metro a TB		19	12	7
Plantilla cedidos de TB a Metro		13	6	7
Total		7.772	6.237	1.535

El número medio de personas empleadas en los ejercicios 2017 y 2016 por el Grupo con discapacidad superior o igual al 33% se detalla a continuación:

Sexo	2017	2016
Hombres	140,81	140,82
Mujeres	29,05	28,72
Total	169,86	169,54

17.2 – El importe de los honorarios correspondientes a los ejercicios 2017 y 2016 por auditoría de cuentas y otros servicios prestados se detalla a continuación:

(Miles de euros)

Honorarios por auditoría de cuentas y otros servicios prestados por la sociedad auditora

	Año 2017	Año 2016
Servicios de auditoría	124	124
Otros servicios	35	40
Total	159	164



17.3 – Información sobre los aplazamientos de pagos a proveedores. Disposición Adicional Tercera. Obligación de información de la Ley 15/2010 de 5 de julio.

A continuación se detalla la información requerida por la Disposición Adicional Tercera de la Ley 15/2010, de 5 de julio, según la resolución de 29 de enero de 2016 del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas:

(Miles de euros) Pagos realizados y pendientes de pago a 31 de diciembre	Año 2017			
	Días			
	FMB	TB	PSM	TMB,SL
Período medio de pago a proveedores	44	35	46	35
Ratio de operaciones pagadas	39	36	48	37
Ratio de operaciones pendientes de pago	74	27	32	8
	Importe			
Total pagos realizados	293.507	105.656	1.295	4.188
Total pagos pendientes	47.785	12.339	189	268

(Miles de euros) Pagos realizados y pendientes de pago a 31 de diciembre	Año 2016			
	Días			
	FMB	TB	PSM	TMB,SL
Período medio de pago a proveedores	43	45	70	67
Ratio de operaciones pagadas	43	51	74	83
Ratio de operaciones pendientes de pago	43	13	18	12
	Importe			
Total pagos realizados	265.270	82.549	3.037	555
Total pagos pendientes	50.158	16.222	198	164

La información incluye la de todas las cuentas de proveedores dado que muchos de ellos son tanto de operaciones comerciales como de inmovilizado.

Por otro lado, dado que las Sociedades Transports de Barcelona, SA y Transports Metropolitans de Barcelona, SL están encuadradas en el artículo 2.1 de la Ley orgánica 2/2012 de 27 de abril, cabe mencionar que su período medio de pago calculado según el RD 635/2014 de 25 de julio sería de 16 días y 24 días respectivamente (20 días y 25 días respectivamente en el año 2016).



NOTA 18 – INFORMACIÓ SEGMENTADA

La información detallada para los segmentos Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, Transports de Barcelona, SA, Projectes i Serveis de Mobilitat, SA y Transports Metropolitans de Barcelona, SA se muestra a continuación:

Año 2017 (Miles de euros)	FMB	TB	PSM	TMB,SL	Total
Ingresos de explotación	507.851	298.611	8.330	1.518	816.310
Aprovisionamientos	9.633	11.084	24	216	20.957
Gastos de personal	173.668	213.896	935	122	388.621
Servicios exteriores y otros	273.482	54.046	1.001	909	329.438
Amortización neta del inmovilizado	29.784	21.221	670	63	51.738
Pérdidas, deterioros y variación de provisiones	787	-1.899	0	0	-1.112
Resultado de explotación	20.497	263	5.700	208	26.668
Ingresos financieros	1.886	1.087	104	0	3.077
Gastos financieros	22.383	1.350	5	2	23.740
Resultado de operaciones interrumpidas	0	0	0	0	0
Resultado antes de impuestos	0	0	5.799	206	6.005
Activos del segmento	899.526	362.151	54.639	1.320	1.317.636
Pasivos del segmento	708.587	196.469	379	520	905.955
Patrimonio neto del segmento	190.939	165.682	54.260	800	411.681
Flujos netos de efectivo de las actividades de:					
Operación	38.693	14.032	6.216	189	59.130
Inversión	-21.575	-34.754	6.279	-41	-50.091
Financiación	-32.090	25.180	0	-36	-6.946
Adquisiciones de activos no corrientes en el ejercicio	45.150	35.731	115	86	81.082

Año 2016
(Miles de euros)

	FMB	TB	PSM	TMB,SL	Total
Ingresos de explotación	491.563	292.026	8.210	1.505	793.304
Aprovisionamientos	8.050	9.954	106	209	18.319
Gastos de personal	167.719	209.356	877	119	378.071
Servicios exteriores y otros	267.149	52.196	902	864	321.111
Amortización neta del inmovilizado	30.340	24.168	716	48	55.272
Pérdidas, deterioros y variación de provisiones	1.945	-1.671	-1	0	273
Resultado de explotación	16.360	-1.977	5.610	265	20.258
Ingresos financieros	1.793	3.397	71	0	5.261
Gastos financieros	18.153	1.420	115	2	19.690
Resultado de operaciones interrumpidas	0	0	0	0	0
Resultado antes de impuestos	0	0	5.566	263	5.829
Activos del segmento	926.921	345.438	48.787	1.252	1.322.398
Pasivos del segmento	759.598	201.150	326	658	961.732
Patrimonio neto del segmento	167.323	144.288	48.461	594	360.666
Flujos netos de efectivo de las actividades de:					
Operación	38.244	38.435	6.544	404	83.627
Inversión	-38.483	-44.285	-24	-39	-82.831
Financiación	-4.415	11.682	0	-36	7.231
Adquisiciones de activos no corrientes en el ejercicio	43.283	40.245	148	14	83.690

Las Sociedades realizan sus actividades económicas ordinarias dentro de un único mercado, el de transporte urbano de viajeros, circunscrito al ámbito geográfico del Área Metropolitana de Barcelona, razón por la cual no se hace ningún tipo de desglose de actividades ni de áreas geográficas.

Informe de gestión 2017 del Grupo Consolidado de Transports Metropolitans de Barcelona

Marzo 2018



**Transports
Metropolitans
de Barcelona**



ÍNDICE

Contenidos

1. Introducción	5
1.1 Órganos de gobierno	7
1.2 Órganos de gestión	7
1.3 Misión, visión y valores	7
2. Exposición sobre la evolución del negocio	9
2.1 Pasajeros transportados	10
2.2 Oferta de servicio	12
2.2.1 Coches-km útiles	12
2.2.2 Plazas-km ofertadas	13
2.3 Novedades, mejoras y proyectos	14
2.3.1 Ferrocarril Metropolità de Barcelona	14
2.3.2 Transports de Barcelona	15
2.4 Acontecimientos del ejercicio	16
3. Exposición sobre la situación de la sociedad	28
3.1 Principales datos de la red de Metro y Bus	29
3.1.1 Datos de la red de Metro	29
3.1.2 Datos de la red de Bus	30
3.2 Evolución de la plantilla de TMB	31
3.3 Cuenta de Pérdidas y Ganancias del Grupo Consolidado de TMB	33
3.4 Balance de situación a 31 de diciembre	36
4. Acontecimientos importantes después del cierre del ejercicio	37
5. Evolución previsible de la sociedad y proyectos de futuro	40
5.1 Líneas estratégicas de TMB	41
5.2 Plan de Empresa 2018-2021	42
5.3 Previsión para el año 2018	43
5.4 Inversión de 248 millones de euros del Departament de Territori i Sostenibilitat	44
6. Situación de la participación en otras empresas	45
7. Resumen del Informe de gestión de Projectes i Serveis de Mobilitat, S.A.	48
7.1 Oferta de servicio del Teleférico de Montjuïc	49
7.2 Demanda del Teleférico de Montjuïc	50
7.3 Principales datos del Teleférico de Montjuïc	51



7.4.	Plantilla a 31 de diciembre	51
7.5.	Acontecimientos importantes después del ejercicio.....	52
8.	Actividad de Transports Metropolitans de Barcelona, S.L.	53



1. Introducció



Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) es la denominación común de las empresas **Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. (FMB)** y **Transports de Barcelona, S.A. (TB)** que gestionan la red de Metro y Autobús por cuenta del Área Metropolitana de Barcelona. La sociedad Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. es la sociedad dominante del Grupo que formula las cuentas anuales.

El Grupo también incluye las sociedades **Projectes i Serveis de Mobilitat, S.A. (PSM)** que gestiona el teleférico de Montjuïc; **Transports Metropolitans de Barcelona, S.L.** que gestiona productos tarifarios por medio de la plataforma de comercio electrónico *Barcelona Smart Moving* y otros servicios de transporte, y la **sociedad asociada consolidada por puesta en equivalencia Transports Ciutat Comtal, S.A.**

TMB cuenta también con la **Fundación TMB**, que vela por el patrimonio histórico de TMB y promueve los valores del transporte público a través de actividades sociales y culturales.

Las empresas de FMB y TB prestan servicio en el ámbito de Barcelona y su área metropolitana, incluidas dentro del Sistema Tarifario Integrado (STI) de la región metropolitana de Barcelona, y lo hacen de manera totalmente coordinada que empresarialmente se realiza compartiendo estructuras corporativas y de gestión.

Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. es la sociedad a efectos de formular las cuentas anuales consolidadas, por los siguientes motivos:

- La estrategia de transporte del Grupo se vertebra sobre Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A.
- La actividad de Transports de Barcelona, S.A. es complementaria a la de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A.
- Como consecuencia de los puntos anteriores, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. lidera la política de transporte del Grupo.

Además, tanto el número de viajeros transportados, como la cifra de negocio y el valor de los activos inmovilizados en explotación, lo confirman.

Como principal operador de transporte público de Barcelona, y como parte del día a día de miles de ciudadanos, TMB ofrece dos redes regulares de transporte (la de bus de superficie y la de metro subterránea) y varios servicios de transporte de ocio para:

- Satisfacer las necesidades de movilidad y hacer más cómodos y rápidos los desplazamientos de los ciudadanos por motivos de trabajo, de compras, de ocio, etc.
- Ofrecer un servicio público accesible para todos.
- Mejorar la calidad de vida en el área metropolitana de Barcelona, recortando las distancias entre las diferentes ciudades.

Este informe de Gestión 2017 del Grupo Consolidado de Transports Metropolitans de Barcelona incluye la Cuenta de Pérdidas y Ganancias y el Balance a 31 de diciembre de 2017 del Grupo, junto con un resumen de los principales datos de actividad de las sociedades Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A., Transports de Barcelona, S.A. y de Projectes i Serveis de Mobilitat, S.A., información que se ofrece ampliamente desarrollada en los respectivos informes de Gestión 2017 de estas sociedades. También se incluye un breve resumen de la actividad de la sociedad Transports Metropolitans de Barcelona, S.L. durante el ejercicio de 2017.

1.1 Órganos de gobierno

En el caso de Transports de Barcelona, S.A. y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A., el órgano de administración y representación de la sociedad es el Consejo de Administración de cada una de estas empresas, que es el máximo órgano de decisión.

El nombramiento de los miembros del Consejo de Administración de Transports de Barcelona, S.A. y de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. lo realiza el Consejo Metropolitano del Área Metropolitana de Barcelona, que se constituye como Junta General de accionistas de cada una de las empresas. Actualmente la Presidenta, el Vicepresidente, el Consejero Delegado y seis vocales son comunes a ambos consejos.

En el caso de Projectes i Serveis de Mobilitat, S.A. y Transports Metropolitans de Barcelona, S.L., el órgano de gobierno está formado por un administrador único, el Consejero Delegado, común a las empresas Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. y Transports de Barcelona, S.A.

En cuanto a la Fundación TMB (Transports Metropolitans de Barcelona), la última modificación del Patronato se llevó a cabo el 22 de junio de 2016.

1.2 Órganos de gestión

En su constitución, los consejos de administración de Transports de Barcelona, S.A. y de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. nombraron un consejero delegado, miembro de los consejos, con delegación de facultades y apoderamientos, que se encarga de la administración ordinaria de las sociedades.

La gestión integrada de los diferentes servicios que se prestan bajo el paraguas de Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) ha permitido crear, a lo largo de su historia, estructuras comunes de gestión. De este modo, las diferentes actividades que se realizan en el seno de TMB se gestionan de manera común, siempre que es posible, en todas las empresas que constituyen TMB. El grupo dispone de dos órganos de gestión:

- **El Consejo Ejecutivo**, que es el máximo órgano de gestión ejecutivo de TMB, está compuesto por 7 directivos de la plantilla de TMB, entre ellos el Consejero Delegado, que lo preside.
- **El Consejo Directivo** está formado por la presidenta de TMB, el gerente del Área Metropolitana de Barcelona (AMB), el director de Movilidad y Transportes de la AMB, el Consejo Ejecutivo más diversos directivos de TMB.

1.3 Misión, visión y valores

La misión de TMB consiste en:

Ofrecer una red de transporte público:

- que contribuya a la mejora de la movilidad ciudadana y al desarrollo sostenible del área metropolitana,
- garantizando la prestación del mejor servicio al cliente,
- desarrollando políticas de responsabilidad social,
- en un marco de viabilidad y eficiencia económica.



La visión de TMB consiste en:

Ser empresa de transporte y movilidad ciudadana que sea competitiva y referente en Europa:

- por su contribución a la mejora de la movilidad en el Área Metropolitana, y la sostenibilidad urbana y el medio ambiente;
- por la calidad técnica ofertada y por la calidad percibida por el ciudadano;
- por la eficiencia de sus procesos y la optimización de recursos;
- por el uso eficiente de la tecnología como palanca de mejora del servicio y de la eficiencia;
- por la excelencia de sus trabajadores;
- por su compromiso con la sociedad y los ciudadanos;
- por su presencia internacional.

Los valores de TMB son:

- Compromiso y vocación de servicio público.
- Servicio excelente, gestión eficiente.
- Comportamiento socialmente responsable.
- Apertura a la innovación.
- Relaciones "ganar-ganar".
- Reconocimiento y equidad.
- Trabajo en equipo y compañerismo.
- Integridad y honestidad.
- Compromiso con el crecimiento personal y profesional.
- Respeto



2. Exposición sobre la evolución del negocio



2.1. Pasajeros transportados

El hecho más destacado del año 2017, desde el punto de vista de la demanda, ha sido el importante incremento de viajeros que se ha producido en el Sistema tarifario integrado de la ATM (31,0 millones de pasajeros), alcanzando un nuevo máximo histórico con más de 985,6 millones de viajeros.

En el conjunto de los medios de Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) se ha llegado a transportar 592,45 millones de viajeros, superando en 15,2 millones la cifra del año 2016. Esto ha supuesto un incremento del 2,6% respecto al año anterior. Además, el número de pasajeros del 2017 supone un nuevo récord histórico de usuarios de TMB, aumentando en 15,1 millones el máximo anterior de 2011 que fue de 577,4 millones de viajeros.

Cabe decir que la cifra del año 2017 hubiera sido superior de no haberse producido 12 días de paros en el servicio de metro y dos jornadas de huelga general en Cataluña (3 de octubre y 8 de noviembre).

Viajeros transportados en TMB (en millones)

(Cifras en millones)	2017	2016	Diferencia	%
Total Ferrocarril Metropolità de Barcelona	390,40	381,49	8,91	2,3
Red de Bus	196,97	190,10	6,87	3,6
Bus Turístic	4,94	5,55	-0,61	-10,9
Tramvia Blau	0,14	0,15	-0,01	-8,6
Total Transports de Barcelona	202,05	195,80	6,25	3,2
Total TMB	592,45	577,28	15,16	2,6

Este crecimiento del pasaje en TMB se ha producido exclusivamente en la red regular de autobuses, donde el número de viajeros ha aumentado en 6,9 millones (+ 3,6%), y en la red de Metro, con 8,9 millones de usuarios más que el año anterior (+2,3%), donde en 2017 también se ha alcanzado un máximo histórico de viajeros.

Por el contrario, ha habido un descenso de viajeros en los Transportes del Ocio, posiblemente afectados por el efecto sobre el turismo del atentado en las Ramblas de Barcelona del 17 de agosto y la situación política del último trimestre del año. Además, el Tramvia Blau suspendió su servicio durante varios fines de semana por obras de renovación de la subcentral eléctrica de alta tensión.

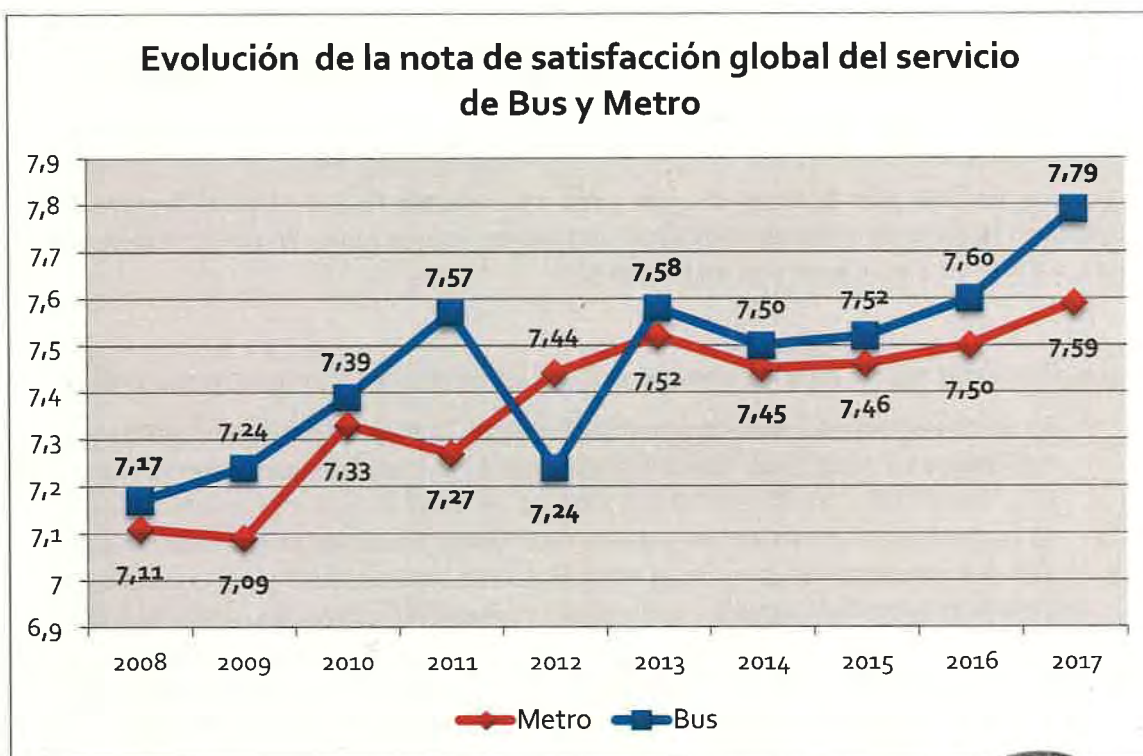
El aumento de pasaje en las redes de bus y metro debe atribuirse a varios factores, entre los que se pueden destacar:

- **Una mejora de la actividad económica del país** que también ha repercutido en el mercado laboral y en la movilidad general.
- **La mejora de la oferta de bus:** la ampliación y consolidación y de la Nueva Red de Bus, el Plan de refuerzo de las líneas de playa en verano de 2017 y el inicio, en el último trimestre del año, de un Plan de Mejora de la calidad de bus 2017 a 2.019.
- **El aumento de la oferta de metro:** El 12 de febrero de 2016 se puso en marcha el nuevo tramo de la Línea 9 Sur entre las estaciones de Zona Universitària y Aeroport T1.

Además, en el año 2017 se ha reforzado el servicio de algunas líneas de metro para absorber los incrementos de la demanda.

- **El aumento en el número de turistas y visitantes, en especial en el primer semestre del año**, que también se desplazaron por la ciudad utilizando las redes de metro y bus. Según datos del ayuntamiento, el turismo en la ciudad de Barcelona creció un 3,2% entre enero y noviembre de 2017, a pesar de verse afectado a partir del mes de agosto por el atentado a las Ramblas.
- **Las actuaciones y el incremento de inversiones destinadas a mejorar la calidad del servicio** como la renovación de autobuses, la remodelación de estaciones, las innovaciones tecnológicas y las mejoras en los sistemas de información al usuario, entre otros.

Fruto de estas actuaciones es la buena valoración de los servicios de TMB por parte de los usuarios. **La nota media** obtenida del estudio de satisfacción del cliente de 2017 ha alcanzado este año **un nuevo máximo histórico en ambas redes**. En el servicio de Bus ha sido un 7,79 y un 7,59 en el de Metro, en una escala que va de 0 a 10 puntos.



2.2. Oferta de servicio

La oferta de servicio de Metro del año 2017 ha venido condicionada principalmente por varios hechos. Uno es que el año 2017 ha sido **el primer año entero en que ha funcionado la línea 9 Sur** (se inauguró el día 12 de febrero de 2016) y, además, hubo un conflicto laboral que desembocó en **12 días de paros en el servicio** en los primeros 7 meses de del ejercicio, junto con **dos días de huelga general** en Cataluña (3 de octubre y el 8 de noviembre).

A raíz del incremento de demanda producido desde el inicio de año, en horas punta de los días laborables se llegó a niveles de saturación en algunas líneas, en especial en la L1 y la L5. Esta situación de congestión en hora punta, llevó a **diseñar un plan a corto y medio plazo para mejorar la capacidad de transporte de la red** entre los años 2017-2021 y, al mismo tiempo, preparar la red ante las posibles restricciones de tráfico en la ciudad de Barcelona ante episodios medioambientales de contaminación.

El Plan de oferta diseñado para el año 2017 consistió en:

- Refuerzo de la oferta en hora punta de día laborable en la L1 y L5 llegando a finales de año a circular con 30 trenes (con un intervalo de 3'20 ") y 32 trenes (con un intervalo de 2'49 ") respectivamente.
- Refuerzo de la oferta de la línea 4 en los meses de julio y agosto para poder dar salida al aumento de pasaje en la zona de las playas.
- Refuerzo en hora punta y hora valle en la línea 2 debido al aumento de las validaciones.
- Refuerzo en hora punta de la tarde de los viernes en la línea 3.

La primera fase del plan se inició el 13 de junio y la segunda fase el 11 de diciembre. Estas actuaciones supusieron un incremento total de 7 trenes en hora punta en día laborable: 4 en la línea 1, 1 a la línea 2 y 2 trenes más en la línea 5.

En cuanto a la red regular de autobuses, las principales novedades del ejercicio han sido:

- La puesta en marcha de **cuatro nuevas líneas de la Nueva Red de Bus (NRB)** el 13 de noviembre de 2017. Estas líneas han sido una de diagonal, la D40, y tres de verticales (V5, V29 y V31). Con éstas se ha llegado a las 20 líneas en funcionamiento de la NRB.
- El 13 de noviembre también se crearon **dos nuevas líneas de proximidad: la 136 y la 191** que refuerzan las conexiones entre el distrito de Sant Martí y el Hospital del Mar, y entre el barrio del Congrés y els Indians y el Hospital de Sant Pau, respectivamente.
- El día 2 de octubre de 2017, dentro **del Plan de TMB para adaptar la oferta de la red de buses al crecimiento de viajeros**, se incorporaron **22 vehículos** de manera permanente para potenciar el servicio **en días laborables en una primera fase**. La segunda fase de este Plan de Mejora se realizará en otoño de 2018 y conllevará la incorporación de 21 autobuses adicionales.
- **En verano de 2017 se reforzó el servicio de bus** para aumentar la capacidad de las líneas que transportan más pasaje en época de vacaciones, descongestionar los desplazamientos a las playas y servir mejor la zona del centro.

2.2.1. Coches-km útiles

La oferta, en términos de coches-km útiles, del año 2017 ha sido de 90,2 millones de coches-km útiles recorridos en la red de metro y 40,6 millones en la de autobuses.

Cifras en miles	2017	2016	Diferencia	%
Metro	90.218,96	85.782,75	4.436,22	5,2
TB	40.585,07	40.555,40	29,67	0,1

2.2.2. Plazas-km ofertadas

En términos de plazas-km ofertadas, la oferta conjunta de TMB ha tenido un crecimiento del 4,5%, hasta situarse en un total de 20.057 millones de plazas-km entre ambas redes.

Cifras en millones	2017	2016	Diferencia	%
Metro	16.668,78	15.833,29	835,49	5,3
TB	3.388,12	3.355,04	33,08	1,0
TMB	20.056,90	19.188,33	868,57	4,5

En el gráfico siguiente se puede observar la evolución de las plazas-km ofertadas en el conjunto de los medios de TMB (sin incluir el Teleférico de Montjuïc). A partir del año 2011 se produce un descenso como consecuencia de las medidas introducidas para racionalizar los gastos. En el caso de autobuses, hay que recordar que desde el año 2012 se han puesto en marcha 5 fases (20 líneas) de la Nueva Red de Bus que dota de una mayor racionalidad a la red, pasando de un modelo de acumulación de líneas a una red integrada y más eficiente, comprensible y útil. El aumento de las plazas-km de los años 2016 y 2017 obedece principalmente a la puesta en marcha de la línea 9 Sur de Metro, al inicio de los respectivos planes de mejora de la oferta de Metro y Bus del año 2017, junto con el retorno del servicio en festivos de las líneas de barrio en septiembre de 2016.



2.3. Novedades, mejoras y proyectos

2.3.1. Ferrocarril Metropolità de Barcelona

Objetivos de Mejora Fundamental (OMF) de Metro 2017

A partir del proceso de reflexión estratégica que se produce en el último trimestre del año 2016, en que se evalúan los principales cambios, y su impacto en el desarrollo de las líneas estratégicas: Directrices de orden superior; Directrices de nuestros clientes; Directrices de nuestros empleados y Cambios en el mercado, se determinó que los objetivos en cascada a desarrollar en el año 2017 eran los siguientes:

- M1: Objetivo relacionado con la **motivación**.
- M2: Objetivo relacionado con la mejora de la **oferta**.
- M3: Objetivo relacionado con la mejora de la **disponibilidad**.

Con estas premisas, se empieza a trabajar, dentro de la Red de Metro, en la metodología de desarrollo de las líneas estratégicas en proyectos denominada OMF (objetivos de mejora fundamental) con el objetivo de que, con la creación de grupos de trabajo multidisciplinares y autónomos, se permita a lo largo del año trabajar en los diferentes ámbitos, en la identificación de acciones y medidas concretas que llevarán a la mejora efectiva:

1. **Motivación de los trabajadores:**
 - Plan de proximidad (presencia).
 - Clasificación profesional.
 - Modelo de formación.
2. **Mejora del Servicio:**
 - Finalización del análisis de la oferta.
 - Planificación.
 - Tiempo de paro por causas externas.
3. **Mejora de la disponibilidad de trenes e infraestructura:**
 - Proyecto organizativo dentro del ámbito de Material Móvil.
 - Desarrollo del Mantenimiento 2020.

El desarrollo de estos objetivos debe permitir alcanzar los resultados estratégicos definidos en base a los cuatro grandes bloques que dibujan el camino a seguir: **eficiencia, motivación, producto y comercial**.

Paralelamente se han realizado actuaciones en diferentes ámbitos del servicio:

- Mejoras en la seguridad: incorpora también la protección civil y planes de autoprotección, la seguridad ferroviaria y la prevención de riesgos laborales.
- Mejoras en la accesibilidad.
- Actuaciones en el mantenimiento y la limpieza.
- Preparación de la nueva Línea 10 Sur.
- Acciones en infraestructuras, vías, energía, proyecto T-Movilidad, etc.
- El nuevo Convenio Colectivo para los años 2016-2019.

El desarrollo de estos objetivos y actuaciones queda recogido ampliamente en el Informe de Gestión 2.017 de la sociedad Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A.

2.3.2. Transports de Barcelona

En el año 2017 en el ámbito de la red de autobuses se ha trabajado en un conjunto de proyectos que se detallan a continuación:

1. En busca de la eficiencia i la mejora medioambiental:
 - Continuación del proyecto ZeEus. Promoción del autobús de emisión cero.
 - Proyecto europeo ELIPTIC de nueva estación de carga ultrarrápida para la electrificación del transporte urbano.
 - ASSURED: nuevo proyecto europeo de innovación en la carga rápida de vehículos eléctricos.
 - Propuesta de proyecto de minibús eléctrico.
 - EBSF-2, diseño del autobús del futuro.
 - Proyecto Mobileye.
2. Apuesta por la tecnología: Principales proyectos tecnológicos en curso:
 - Proyecto WIFI en el Bus.
 - Proyecto de coche sancionador del carril bus.
3. Proyectos de coordinación de la programación y mantenimiento de la flota:
 - Inspecciones predictivas, capacitación y optimización de los planes de mantenimiento preventivo de la flota.
 - Desarrollo del nuevo modelo de análisis de costes del mantenimiento.
 - Plan de mejoras tecnológicas ROMMI. Actuaciones tecnológicas orientadas hacia la mejora del mantenimiento.
4. Proyectos desarrollados en el ámbito de infraestructuras.
5. Principales actuaciones en los centros operativos de negocio (CON).
6. Principales actuaciones en el Centro de soporte de la red (CSX).

Todos estos proyectos y actuaciones se desarrollan ampliamente en el Informe de Gestión 2017 de Transports de Barcelona, S.A.

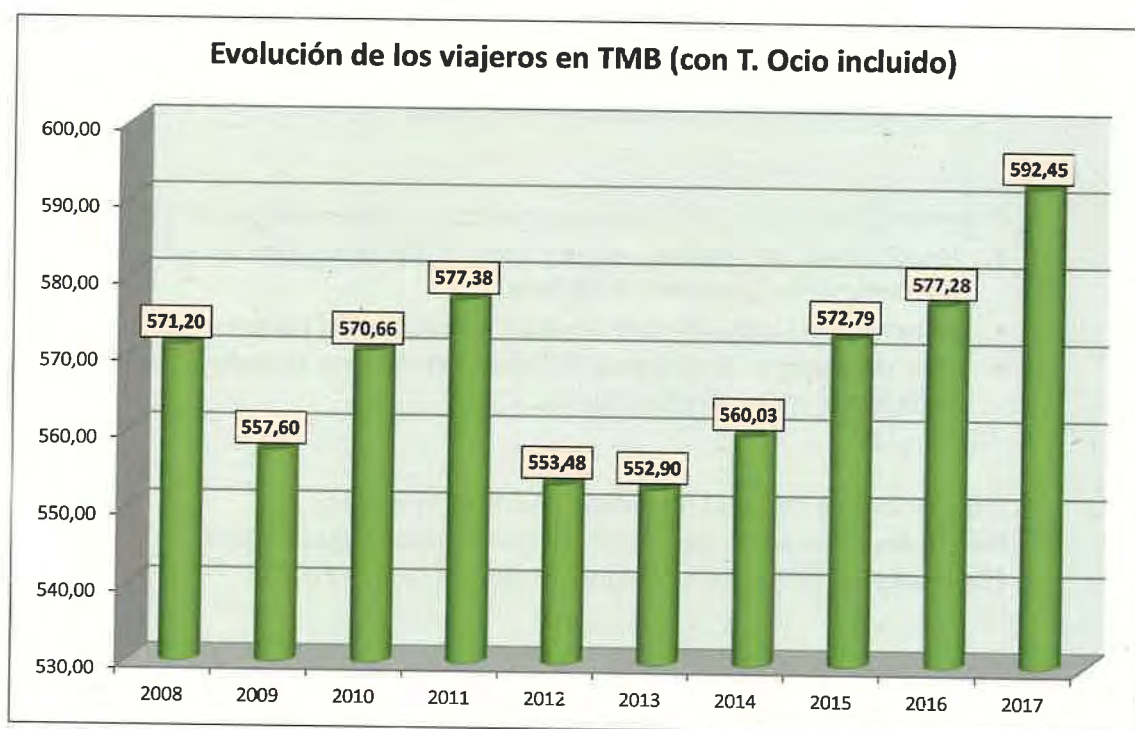


2.4. Acontecimientos del ejercicio

◆ RÉCORD DE USUARIOS TRANSPORTADOS EN EL CONJUNTO DE TMB

En el año 2017 se ha alcanzado **un nuevo récord de viajeros en el conjunto de Transports Metropolitans de Barcelona (TMB)**, ya que se han registrado **592,45 millones de usuarios** entre las redes de metro y líneas regulares de bus más el Barcelona Bus Turístic y el Tramvia Blau, superando con 15,1 millones de viajeros el anterior máximo alcanzado en 2011.

Este crecimiento de la demanda se ha producido tanto en la red regular de autobuses, como en la de metro, donde el año 2017 también se ha alcanzado un máximo histórico de viajeros. En conjunto, el incremento de pasaje en TMB ha sido de 15,2 millones de usuarios respecto al año 2016 (+2,6%).



De la observación del gráfico de la demanda de TMB del último decenio, se puede ver un incremento continuado de viajeros desde el año 2013 hasta el último ejercicio, coincidiendo con la reactivación de la actividad económica de los últimos años y con la mejora de la oferta de TMB.

◆ PLANES DE OFERTA PARA ABSORBER EL AUMENTO DE LA DEMANDA DE METRO Y BUS

En cuanto a la red de metro, las altas cifras de pasaje registradas desde principios de año provocaban una saturación de la red en hora punta y, en especial, en algunas líneas como la L1 y la L5. Para hacer frente a esta situación y a la expectativa de crecimiento de usuarios, se

trabajó en un **Plan de oferta** que garantizase que el servicio prestado da cobertura a la demanda siguiendo los estándares de calidad de TMB.

El Plan propone absorber un incremento medio de demanda en hora punta de entre un 15% - 20% en un periodo de tres años. Para lograrlo, se ha definido un **Plan en tres fases**. **La primera ya se ha implementado en el año 2017**, destinada a reducir parte de la saturación de las horas punta en las líneas 1 y 5 y solucionar otros problemas como el acceso a las playas en la L4 en verano. Por ello, se ha incrementado **7 trenes en hora punta en día laborable (4 trenes más a la L1, 1 tren más a la L2 y 2 trenes más en la L5)**.

La segunda fase se llevará a cabo de forma escalonada durante el año 2018 quedando totalmente implementada en su totalidad en el primer trimestre de 2019. La premisa consiste en hacer correr todos los trenes disponibles en la hora punta, lo que supondrá estresar al máximo el sistema. Por tanto, se tratará de una fase transitoria donde el incremento de trenes previsto en hora punta de día laborable **se prevé que sea de 8 trenes, de los cuales 3 corresponderán a la L1, 2 a la L3, 2 a la L4 y 1 tren a la L5**.

Por último, **la Fase 3 del Plan de oferta se haría de forma escalonada a lo largo del año 2019** y, por implementarla, será imprescindible realizar una serie de acciones, entre las que destaca **la compra de 12 trenes** (financiados con leasing) **y una serie de actuaciones en el sistema de tracción que incrementen su potencia** (inversiones en subcentrales por valor de 10 millones de euros) y, así, lograr el incremento de oferta. En esta 3ª Fase los 12 trenes comprados se repartirían en: **4 trenes en la L1, 2 trenes en la L3, 2 trenes en la L4 y 4 trenes en la L5**. Al final del plan, el número de trenes circulando en hora punta de día laborable en las 5 líneas convencionales será de 144 unidades, 24 más que antes del inicio del Plan.

	Fase 0: Trenes en hora punta enero 2017	Fase I: Trenes en hora punta diciembre 2017	Fase II: Trenes en hora punta año 2018	Fase III: Trenes en hora punta diciembre 2019
L1	26	30	33	36
L2	19	20	20	20
L3	26	26	28	30
L4	19	19	21	23
L5	30	32	33	35
TOTAL	120	127	135	144

La implementación de las fases 2 y 3 del Plan de Mejora se calcula que representará más de 35 millones de euros más de necesidades en el año 2020, que es el primer año en que estaría todo implementado.

En definitiva, este Plan de mejora de la Oferta de Metro debe permitir absorber un incremento de entre un 15% y un 20% de la demanda en hora punta que se prevé que se produzca en la red de Metro, además de mejorar los estándares de ocupación de los trenes y poder cubrir las restricciones al transporte privado en los días de episodios medioambientales graves.

Para dar respuesta al incremento de la demanda **en la red de superficie**, se diseña un **nuevo Plan de Mejora de Bus** que implica un incremento de recursos en algunas líneas convencionales y también en algunas líneas de la Nueva Red de Bus. Concretamente, **el Plan prevé un incremento total de 43 autobuses en días laborables en 2 fases** (unas 184.500 horas anuales de servicio):

- 1ª fase: con fecha 2 de octubre de 2017 se incorporaron 22 autobuses de manera permanente a 18 líneas para potenciar el servicio en días laborables. A modo de ejemplo, algunas líneas que se reforzaron fueron: la H8, H10, H12, V17, V13 y V27 de la Nueva Red y la 39, 24 y 27 entre las convencionales. Estos 22 vehículos provienen de retrasar la baja de autobuses en espera de la llegada de los 43 nuevos vehículos en 2018.
- 2ª fase: en otoño de 2018 se prevé incorporar al servicio los 21 autobuses restantes del Plan en las líneas que lo necesiten según la evolución de la demanda.

La puesta en marcha del Plan supone una inversión de 16,25 millones de euros en la adquisición de 33 nuevos autobuses estándares y 10 articulados, todos de propulsión híbrida diesel-eléctrica.

El coste de funcionamiento de todo el plan supondrá un incremento neto de necesidades por operación de cerca de 12 millones de euros anuales en 2019. La financiación del Plan será aportado por el Contrato-Programa entre la ATM y TMB.

• **Refuerzo del servicio en verano**

Se reforzó el servicio de bus en toda la ciudad durante los meses de verano (unas 17.300 horas suplementarias de servicio). El objetivo fue aumentar la capacidad de las líneas que transportan más pasaje en época de vacaciones, descongestionar los desplazamientos de ida y vuelta de las playas y servir mejor a la zona Centro. Asimismo se garantizaba que la nueva red de bus mantuviera intervalos de entre 6 y 10 minutos los días laborables no lectivos.

Este refuerzo se financia con 1,2 millones de euros provenientes de la recaudación del impuesto sobre las estancias en establecimientos turísticos que por primera vez, se destina a mejorar la red local de transporte de ciudad.

El refuerzo comenzó con la ampliación del servicio de bus en el mes de abril en la Barceloneta, en que se mejoró la frecuencia en las líneas D20 y 59 en sábados y festivos y se aumentó la capacidad de la D20 en laborables. La D20 contó durante agosto con autobuses biarticulados de 24 metros, que habitualmente están asignados a la línea H12, como parte del refuerzo de oferta planificado para la temporada alta de playas, ya que son apropiados para recorridos de elevada demanda.

• **FIRMA DEL CONVENIO COLECTIVO DE METRO PARA LOS AÑOS 2016-2019**

Durante el año 2017 se ha continuado con la negociación del XXVI Convenio Colectivo de Metro iniciada en octubre de 2015, que finalizó el 31 de julio con la firma del nuevo Convenio. Antes, sin embargo, se realizaron 24 reuniones de la mesa negociadora, con una ruptura de las negociaciones y paros parciales de servicio todos los lunes laborables, desde el 24 de abril hasta el 24 de julio.

Durante este período en que se convocaron 12 paros, el *Departament de Treball, Afers Socials i Famílies de la Generalitat de Catalunya* convocó ambas partes para mediar en la negociación, celebrando más de 37 reuniones de mediación. Finalmente, se logró una propuesta finalista que se ratificó el 27 de julio en Asamblea General de Trabajadores, y que permitió firmar el 28 de julio un acta de salida de huelga y el texto final del XXVI Convenio Colectivo.

El 31 de julio las partes firmaron un acta final de la mesa de convenio, que se volvió a firmar el 15 de septiembre con la anexión de las tablas salariales actualizadas con los incrementos pactados. El 27 de septiembre se tramitó el registro del XXVI Convenio Colectivo, y el pasado

20 de diciembre se notificó un requerimiento que pide la aclaración de 3 puntos para poder finalizar el proceso de registro y posterior publicación del convenio.

Con la firma del XXVI Convenio Colectivo de Metro se ha realizado un paso muy importante en la promoción de la conciliación de la vida familiar y laboral de los trabajadores. La clave de la conciliación viene dada por una gestión flexible del tiempo de trabajo que permita a las empresas mantener el equilibrio entre necesidades productivas y organizativas.

El texto garantiza la estabilidad laboral y organizativa de la empresa de Metro para los próximos años y unas condiciones laborales de calidad para la plantilla, con una mejora de las condiciones económicas y sociales. Los principales puntos que contiene el documento firmado son:

- Estabilidad: vigencia del convenio hasta el 2019.
- Garantía del poder adquisitivo, en el marco de la financiación del transporte público.
- Mejora de derechos y beneficios sociales: mantenimiento de la jubilación parcial y generación de empleo estable, medidas de conciliación de la vida familiar y laboral, formación profesional dual.
- Mejora de la organización del trabajo.

Este acuerdo debe permitir mantener el equilibrio necesario para prestar un servicio de calidad y al mismo tiempo garantizar la viabilidad de la empresa. En este sentido, TMB aceptó el límite legal al que puede llegar como ente público, y también ha llegado al tope de la disponibilidad de recursos de la empresa.

En cumplimiento del convenio, se ha constituido la Comisión Mixta y Paritaria (9 reuniones celebradas hasta el cierre de año), y se han celebrado 20 reuniones de diferentes mesas técnicas para desarrollar los aspectos acordados.

Paralelamente se ha realizado la gestión habitual con el Comité de Empresa que ha supuesto la gestión de un total de 202 escritos con peticiones de información, de los cuales 143 corresponden al Comité de Empresa y 59 a las diferentes secciones sindicales.

• PREPARACIÓN DE LA NUEVA LÍNEA 10 SUR

Dentro de los retos más destacados de este 2017 hay todas las tareas de preparación para la inauguración de las estaciones de L10 Sur. Las actividades realizadas en función del ámbito de aplicación han sido las siguientes:

1. *Equipamiento e Infraestructura*
 - Se han realizado tareas de redistribución de zonas y estaciones base.
 - En el ámbito del control de las circulaciones, se ha llevado a cabo la integración de la Línea 10 Sur en la ATS (*Automátic Train Supervision*) que controla la circulación de trenes en la L9 Sur. El proceso de integración ha finalizado después de las pruebas realizadas durante cinco fines de semana, de octubre a diciembre, en los que el servicio de metro estuvo detenido en esta línea.
 - A nivel de Energía se han realizado algunas actuaciones en catenaria de L9 en el Taller ZAL por necesidades de mantenimiento de material móvil. También se han realizado actuaciones para aumentar la seguridad del personal en túneles de lavado y soplado y, en el Taller de Can Zam, en los pulsadores de emergencia. Se han modificado algunas funcionalidades en las cabinas de protección de los anillos de 30 KV y se ha efectuado la actuación de mejora en la extracción de datos para el sistema de gestión del Mantenimiento.



- Se ha realizado el diseño, y la búsqueda de la ubicación de nuevos espacios para las estaciones base de Can Tries y Gornal, realizando la solicitud correspondiente a Infraestructures.cat.

2. Operación

Definición de la Oferta: Se ha llevado a cabo un análisis de diferentes alternativas tanto para servicio nominal como para eventos destacados (*Mobile World Congress*). Asimismo, para terminar de definir su oferta y los intervalos, se realizó una estimación del tiempo de vuelta de la línea.

3. Seguridad y Circulación:

Se han llevado a cabo tareas de adecuación de las notas técnicas y los procedimientos debido al nuevo tramo. Asimismo, se piden nuevas funcionalidades provocadas por las nuevas formas de operar en el tramo sur después de la inauguración de L10 (operación L9-10 Sur para Collblanc vía 1, autodiscriminación trenes).

Para evitar presencias no deseadas en la zona de vías (intrusiones), se han identificado puntos conflictivos del nuevo escenario y se han hecho una serie de propuestas de mejora para la zona de la estación/Taller ZAL.

Siemens ya ha empezado a realizar pruebas sobre la nueva línea (horario nocturno) y se han planificado "cortes" de servicio en 5 fines de semana de la L9 Sur para acabar de validar funcionamientos de sistemas.

4. Plantilla:

En 2017 se ha trabajado en los cálculos de plantilla necesaria para la inauguración del nuevo tramo incorporando las nuevas estaciones, así como la elaboración de los presupuestos 2018 teniendo en cuenta este dato. De cara al 2018 se continuará con las tareas de selección y formación del nuevo personal y en las metas relacionadas con la puesta en marcha de la línea. Está previsto que a fecha 08/01/2018 se haga la entrega a FMB del nuevo tramo y, así, poder iniciar la marcha en blanco (pruebas), evento previo e indispensable a la inauguración de L10 Sur.

• PLAN DE RENOVACIÓN DE LA FLOTA DE AUTOBUSES

Durante el año 2017 se ha realizado una importante inversión para seguir trabajando en la mejora y la ampliación del parque ambientalmente limpio de la flota de autobuses. Además, se han puesto en servicio algunos de los vehículos comprados durante el año 2016, que habían estado en fase de pruebas. El esfuerzo inversor en la adquisición de nuevos vehículos es el más importante de los últimos diez años y la voluntad es continuarlo en los próximos ejercicios para conseguir rebajar la edad media de la flota a medio plazo. Esto incide en la prestación del servicio a los usuarios, ya que la menor frecuencia de averías aporta fiabilidad y, por tanto, garantía de cumplimiento de la oferta programada.

La flota adquirida en 2017 ha sido de **83 nuevos autobuses** en diferentes concursos, **para continuar la renovación de la flota, y 43 vehículos más para ampliar la oferta a través del plan de mejora 2017-2018**. Se pretende también una elevación de la calidad ambiental del

material móvil, ya que todos los nuevos vehículos serán híbridos o de Gas Natural, y han sustituido o sustituirán en la mayoría de los casos vehículos con motor diésel de 14 años de antigüedad o más. Los fabricantes han entregado gran parte de estos vehículos durante el 2017 y el resto se recibirá y pondrá en servicio en el año 2018.

Hay un primer lote de **54 autobuses híbridos articulados** de 18 metros de longitud que se han contratado a los fabricantes *Volvo Group España* y *Solaris Bus Ibérica* (18 son de la serie Urbino).

El segundo lote por volumen es el de **14 autobuses estándar de gas natural comprimido (GNC)**, que fabricará *MAN Truck & Bus Iberia*, y tendrán carrocería de *Castrosua* según el modelo *New City*, con destino a sustituir coches del mismo tipo y capacidad que han acabado su vida útil.

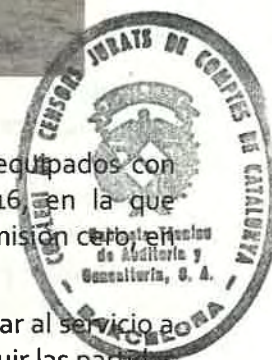


Por otra parte, se han comprado **7 autobuses articulados 100% eléctricos** equipados con sistema de carga rápida por pantógrafo, que se destinarán a la línea H16, en la que actualmente circulan de manera experimental dos vehículos de este tipo, de emisión cero, en el marco del proyecto europeo ZeEUS y ELIPTIC.

Por otra parte, el Barcelona Bus Turístic se moderniza y tiene previsto incorporar al servicio a principios de 2018, **8 autobuses de dos pisos híbridos**, que servirán para sustituir las partidas de vehículos estándares dadas de baja por envejecimiento. Es la primera vez que TMB contrata el suministro de vehículos híbridos de dos pisos.

Se ha adjudicado a *Volvo* el suministro del modelo Urbis 2,5 DD, de motorización híbrida y carrocería *UNVI*. Los vehículos incorporan sistemas audioguía multilenguaje y cargadores USB en todas las plazas.

En 2017 también se han comprado **43 nuevos vehículos híbridos** para poder ampliar la oferta actual según el **Plan de Mejora 2.017-2.018**, de los cuales **33 unidades serán estándares y 10 articuladas**.



- **ACTUACIONES PARA MEJORAR LA VELOCIDAD Y LA REGULARIDAD DE LA RED DE BUS**

El Ayuntamiento de Barcelona aprobó un plan para mejorar el funcionamiento de diez líneas de la nueva red de bus mediante intervenciones en la infraestructura, tales como carriles bus, paradas, señalizaciones y semaforizaciones, y con medidas de redistribución y vigilancia del espacio de los vehículos privados. El plan, en forma de medida de gobierno, es fruto de una nueva metodología de análisis, adoptada conjuntamente con TMB, que permite detectar y jerarquizar los puntos donde se registran incidencias en la red viaria para poder diseñar las soluciones y aplicarlas según un orden de prioridad. **El principal objetivo es mejorar la regularidad de los autobuses.**

Las primeras actuaciones (se prevé 140 intervenciones) se iniciaron en las diez líneas siguientes: D20, H6, H8, H10, H12, H14, V3, V7, V15 y V27. El Ayuntamiento de Barcelona realiza una inversión de 261.000 euros en las intervenciones (que se ejecutan entre los años 2017 y 2018), mejorando la regularidad de paso de estas diez líneas, que podrá pasar del 78% al 85% de media. En agosto, se aprovechó para alargar 4 kilómetros la red de carriles bus, instalar 11 semáforos exclusivos para el autobús y activar 38 programaciones de regulación semafórica.

En fases posteriores, el análisis del funcionamiento se aplicará al conjunto de líneas de TMB y dará lugar a nuevas actuaciones, que se sumarán a las que el mismo Ayuntamiento pondrá en práctica con motivo de la implantación de las 12 últimas líneas de la nueva red, entre el 2017 y el 2018.

Por otra parte, la Guardia Urbana ha iniciado una campaña para garantizar que se respeten los carriles bus taxi y se ha incorporado un vehículo de TMB 100% eléctrico con equipos de sanción automática para detectar infracciones y disuadir la ocupación de los carriles reservados.

- **NUEVA IMAGEN DEL BARCELONA BUS TURÍSTIC**

Coincidiendo con la renovación de la flota del Barcelona Bus Turístic se llevó a cabo la modernización del diseño de los vehículos y paradas. Desde principios del año 2017 los autobuses de dos pisos presentan una nueva imagen que se inspira en algunos de los rasgos del atractivo de Barcelona: el reflejo del sol sobre el mar, la textura de los quebradizos de Gaudí, las baldosas de las calles de la ciudad, los colores de los vitrales de las iglesias, las sensaciones que desprenden las retículas metálicas de la Torre Agbar o el pescado de Frank Gehry en la Villa Olímpica por ejemplo.

Esta nueva imagen, que se aplica tanto a los vehículos como a las paradas y a todo el material de comunicación y promoción, se estrenó el mismo año en que el servicio cumplía los 30 años de vida.



Esta nueva imagen, que se aplica tanto a los vehículos como a las paradas y en todo el material de comunicación y promoción, se estrenó el mismo año en que el servicio cumplía los 30 años de vida.

- **PROYECTO MOBILEYE: PRUEBA DE SENSORES EN LOS AUTOBUSES PARA INCREMENTAR LA SEGURIDAD VIARIA**

En septiembre de 2017, el Ayuntamiento de Barcelona junto con TMB, inició una prueba piloto para mejorar la seguridad vial a partir de la instalación de un sistema inteligente de prevención de accidentes en dos autobuses de TMB por parte de la empresa *Mobileye*, líder en sistemas avanzados de conducción asistida -*Advanced Driver Assist Systems (ADAS)*.

En dos vehículos híbridos de 12 metros de longitud, que daban servicio principalmente a las líneas urbanas 6 y 34, se instaló a modo de prueba la nueva tecnología de *Mobileye: Shield Plus*. Las cámaras de visión artificial situadas en el entorno de la carrocería barren permanentemente el entorno, incluso los ángulos que no son visibles para el conductor a través de los espejos exteriores. Además, esta tecnología también permite la recogida de información del entorno en el que circulan estos autobuses, identificando aquellos espacios donde se concentran más situaciones de riesgo. La recogida de datos del sistema permite tratarlos, filtrar y trasladarlos al departamento de Movilidad del Ayuntamiento de Barcelona.



Un estudio de *Innovations Deserving Exploratory Analysis* concluyó que aquellos autobuses en los que se ha implementado este sistema han experimentado hasta un 71,6% menos de situaciones cercanas a colisiones frontales, un 43,3% menos de avisos de atropello a peatones y ciclistas y de puntos muertos y una reducción potencial del 58,5% de las reclamaciones por siniestros.

A lo largo del 2018 TMB incorporará la tecnología *Shield Plus* a 23 vehículos de la red y equipará 20 autobuses más con el sistema de visión perimetral para acabar de verificar cómo estos sistemas pueden ayudar al conductor en la red de bus urbana.

- **BUSAIR: ESTUDIO DE LA CALIDAD DEL AIRE DE LOS AUTOBUSES DE BARCELONA**

El Equipo de Investigación de Calidad del Aire del IDAEA-CSIC y TMB volvieron a colaborar, después de sacar adelante el proyecto *Improve LIFE* de medición y mejora de la calidad del aire en la red de metro. Desde primeros de año se realizó un programa de muestreo y análisis centrado en la caracterización físico-química y biológica del aire que se respira en los autobuses, mediante la medición simultánea de gases (CO₂, CO, NO₂) y partículas inhalables.

Se trató de un estudio pionero, ya que no hay otro similar sobre el microambiente en el interior de autobuses de transporte público que haya adoptado este enfoque integral y multidisciplinar, combinando la medición de contaminantes, el análisis químico de componentes inorgánicos de PM_{2.5} y el estudio detallado de los bioaerosoles presentes en el aire dentro del autobús. El Ministerio de Economía y Competitividad prestó su apoyo.

Para los investigadores del IDAEA-CSIC el sistema de autobuses de Barcelona es de especial interés por varias razones: por la composición mixta de la flota, con coches diésel modificados, de gas natural, híbridos y eléctricos, así como por el esquema de red de base ortogonal que se está implantando. También se quería comprobar el efecto de las medidas que se apliquen para reducir las emisiones del tráfico en Barcelona y el área metropolitana.

Para el proyecto, que se alargará tres años, se utilizan equipos portátiles capaces de medir un amplio rango de parámetros, incluyendo el número y el tamaño de las partículas ultrafinas, concentraciones de PM₁₀, PM_{2.5} y PM₁, la composición química de PM_{2.5}, el carbono negro, compuestos orgánicos volátiles, CO, CO₂, NO₂, NH₃, temperatura y humedad relativa, y concentraciones y tipología de bioaerosoles.

El objetivo principal del proyecto es reunir la mayor base de datos obtenida hasta ahora sobre las condiciones atmosféricas en el interior de autobuses públicos urbanos, identificando las principales fuentes de contaminación y desarrollando un protocolo que resuma la mejor metodología para maximizar la calidad del aire para los pasajeros.

- **CAMBIO EN EL FUNCIONAMIENTO DE LAS TARJETAS HOLA BCN!**

En marzo de 2017 los abonos de la marca HOLA BCN! para viajar en transporte público en Barcelona se actualizaron y cambiaron su funcionamiento, ya que pasaron a ser válidos por horas desde la primera cancelación en lugar de hacerlo por días. De esta forma los títulos se adaptaron a la realidad de uso de los turistas, visitantes y usuarios que utilizan estos abonos y que no suelen realizar el primer viaje a primera hora de la mañana.

Posteriormente, a partir del 3 de julio de 2017 la tarjeta integrada T-Día también pasó a tener una validez de 24 horas, contadas desde el momento de la primera validación.

• REFUERZO DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN EPISODIOS AMBIENTALES

A partir del 1 de diciembre de 2017, una vez la Generalitat declare el episodio de contaminación, el Área Metropolitana de Barcelona (AMB) prevé activar, de acuerdo con los ayuntamientos, las restricciones de tráfico de la zona de bajas emisiones del ámbito de las rondas, donde no podrán circular los turismos que no dispongan de etiqueta ambiental de la Dirección General de Tráfico.

Al mismo tiempo, el transporte público ofrecerá la máxima capacidad operativa: se aumentará la oferta de metro, autobuses, tranvía, FGC y Cercanías, especialmente en las horas punta, mientras dure el episodio, y se alargará la oferta de 'hora punta hasta las 11 de la mañana.

El objetivo es reducir 130.000 vehículos privados que se mueven diariamente en Barcelona, un 10% de los que circulan habitualmente, y captar entre 175.000 y 350.000 nuevos viajes en transporte público. Y en el trasfondo está el problema de salud pública que generan los contaminantes asociados al tráfico, sobre todo de los vehículos diésel.

Para incentivar el cambio de hábitos, los días de episodio de contaminación se activará la venta de la T-Aire, un título multipersonal de dos viajes integrados que se podrá utilizar el mismo día de la primera validación y que cuesta 1,85 euros en la versión de una zona (tarifa de 2018). A partir del 2 de octubre, también se pudo conseguir la T-Verde, que permite viajes ilimitados y gratuitos durante tres años a los ciudadanos que desguacen un vehículo contaminante y que no compren ningún otro.

El Ayuntamiento de Barcelona y el Área Metropolitana de Barcelona (AMB) iniciaron a finales de noviembre una campaña conjunta para explicar a los usuarios de los vehículos privados, y en general a la ciudadanía, la entrada en funcionamiento, el 1 de diciembre de 2017, de la zona de bajas emisiones del ámbito de las rondas de Barcelona, que supone restricciones en esta área para los vehículos más contaminantes. La campaña se desarrolló en diferentes soportes publicitarios, entre otros los autobuses de TMB, y tuvo por lema "Los malos humos aquí no entran".

• BARCELONA AMFITRIONA DE EVENTOS INTERNACIONALES SOBRE EL TRANSPORTE PÚBLICO

Entre los días 7 y 9 de marzo, **TMB y la Unión Internacional del Transporte Público (UITP)** organizaron una reunión de trabajo en la que se pasó revista a las experiencias de metros automáticos en el mundo y el estado de los proyectos en preparación o en curso. El encuentro, con sede en el Espacio Gaudí de TMB, supuso la presencia de expertos de 17 países y más de 20 ciudades, entre las que había París, Singapur, Copenhague, Taipei, Lille, Lyon, Sao Paulo, Moscú, Hong Kong, Santiago de Chile, Estocolmo, Milán, Estambul, Hamburgo, Marsella, Lausana, Viena y Londres.

La reunión (coordinada desde Metro de Barcelona) fue organizada por el Observatorio de Metros Automáticos, organismo permanente de la Asociación Internacional de Transporte Público (UITP), encargado de difundir y compartir el conocimiento actual y relevante sobre las líneas con conducción automática de los trenes.



Entre los días 4 y 6 de octubre de 2017 Barcelona acogió la **45ª Conferencia Europea del Transporte**. El evento fue un espacio de diálogo y de intercambio de información donde se abordó un amplio abanico de temas relacionados con las políticas, la investigación y las

prácticas más eficientes en el ámbito del transporte. Se presentaron más de 280 ponencias, la mayoría en sesiones paralelas.

En la conferencia, que contó con la colaboración de TMB, se trataron temas de innovación aplicada al transporte, como el fenómeno de los vehículos autónomos o el concepto de movilidad como servicio, sin descuidar los aspectos económicos, ambientales y de la planificación urbanística y las infraestructuras. Además, los participantes en la conferencia pudieron realizar dos visitas técnicas organizadas por TMB a puntos significativos de las redes de transporte actuales: el área de intercambio de *Jardins de la Indústria*, donde confluyen las líneas H8 y V21 de la nueva red de bus, y la línea 9 Norte de metro.

Por otra parte, **el Congreso de Alamys**, el encuentro anual de la Asociación Latinoamericana de Metros y Subterráneos, se celebró en la *Fira de Barcelona* del 12 al 16 de noviembre con el principal objetivo de acercar y consolidar el intercambio de experiencias, necesidades y proyectos para mejorar el servicio en los sistemas de transporte ferroviario.

El congreso giró en torno al papel del transporte público como herramienta para la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos. Los coorganizadores fueron: TMB, FGC, Tram y la ATM.

Los asistentes participaron el último día en una visita técnica a la línea 9 Sur de metro, que incluyó recorridos guiados por una estación y los talleres de ZAL.

Alamys se creó en 1986 con el objetivo de facilitar el intercambio de experiencias y tecnologías entre los países de Latinoamérica y de la Península Ibérica en cuanto al transporte urbano ferroviario. TMB es miembro activo de Alamys y de los diferentes comités y órganos.

Paralelamente y en fechas similares, TMB participó, con un stand dedicado a la innovación, en el nuevo salón **Smart Mobility World Congress**, organizado por *Fira de Barcelona*, que se celebró del 14 al 16 de noviembre en el recinto Gran Vía de la Feria, en sustitución del salón de la industria ferroviaria BcnRail y conjuntamente con la séptima edición del *Smart City Expo*, que ya tenía una vertiente de movilidad potente. Se trata de una cumbre mundial sobre transporte inteligente que pasa a tener periodicidad anual.

El espacio de exposición de TMB mostró gráficamente y de manera sintética las principales líneas de trabajo en innovación aplicada a los transportes urbanos que han hecho de Barcelona un referente internacional. Mediante paneles, una pantalla gigante y la presencia física de un autobús eléctrico de última generación, se explicó como el uso de las tecnologías y sistemas inteligentes permite conseguir una alta eficiencia, el mejor servicio y el máximo beneficio social y ambiental. Así debe entenderse la apuesta por la automatización del metro, la implantación de sistemas de recuperación de agua y energía, el rediseño de la red de autobuses y la incorporación progresiva de vehículos eléctricos de emisión cero en la flota.

Los salones *Smart Mobility* y *Smart City* reunieron conjuntamente cerca de 600 expositores y 17.000 visitantes procedentes de todo el mundo. El programa de mesas técnicas y sesiones de debate, un total de 90, contó con 420 ponentes, de los que 80 corresponden al sector de la movilidad.

Asimismo, destacar que Barcelona, **con TMB como anfitriona**, también **acogió una cumbre del proyecto europeo ELIPTIC** sobre transporte público eléctrico entre los días 6 y 8 de noviembre de 2017. Se trata del sexto encuentro desde su inicio, en 2015.

El proyecto Elíptico (*Electrification of Public Transport in Cities*), vinculado a la red Civitas, busca ahorrar dinero y energía utilizando sistemas de transporte público eléctricos existentes (por ejemplo el metro, el tranvía y el trolebús) para favorecer otras modalidades de transporte que de este modo aumentan su capacidad y reducen emisiones. El compromiso es reducir a la mitad el uso de automóviles de combustible convencional en las ciudades en 2030 y recortar las emisiones un 60% en 2050.

TMB presentó el programa de implantación de infraestructura de recarga eléctrica de autobuses de la línea H-16, además de su horizonte, en este aspecto, del próximo cuatrienio.

Finalmente, el 1 de diciembre **la sede de TMB en el Triangle Ferroviari** acogió un encuentro de intercambio de experiencias en innovación en el transporte de superficie. Representantes de 13 ciudades no europeas, miembros del **grupo C40**, participaron en la reunión de trabajo.

Responsables de Autobuses de TMB y del Ayuntamiento de Barcelona realizaron ponencias sobre la experiencia en la operación de los primeros autobuses eléctricos y sobre el futuro de la electromovilidad en general, respectivamente. A continuación, los asistentes visitaron las instalaciones de carga de vehículos eléctricos en la cochera de Triangle.

El C40 es una red de grandes ciudades del mundo comprometidas en la lucha contra las emisiones que generan el calentamiento global y el cambio climático. Nació en Londres en 2005 y actualmente agrupa 91 ciudades.

Hay que recordar que Barcelona y 11 grandes ciudades más de la red internacional C40 suscribieron en octubre la ***Declaración de calles libres de combustibles fósiles*** para acelerar la transición energética y frenar el cambio climático. Las ciudades se comprometieron a comprar autobuses de cero emisiones de forma progresiva hasta 2025, año en el que todos los vehículos adquiridos deberán ser de esta modalidad.

La declaración también prevé que algunas áreas de las ciudades sean consideradas de cero emisiones en 2030, para conseguir unas calles "más verdes y saludables". Lo suscribieron, además de Barcelona, los alcaldes de París, Londres, Los Ángeles, Copenhague, Vancouver, Milán, Ciudad de México, Seattle, Quito, Ciudad del Cabo y Auckland.





3. Exposición sobre la situación de la sociedad

3.1. Principales datos de la red de Metro y Bus

3.1.1. Datos de la red de Metro

Los principales datos de la red de Metro, a 31 de diciembre de 2017, son los que se detallan en el cuadro siguiente:

Línea	km	Número de estaciones	Trenes programados en Hora Punta	Intervalo de paso en Hora Punta
1	20,2	30	30	3'20"
2	12,8	18	20	3'15"
3	17,8	26	26	3'21"
4	16,5	22	19	4'03"
5	18,6	26	32	2'49"
L9 Norte/L10	10,4	12	614	3'02"
L9 Sur	19,7	15	9	7'19"
11	2,3	5	2	7'30"
Funicular	0,7	2	2	10'00"
Total red	119,0	156	150	
La Línea 11 tiene 3 trenes de 2 coches y el resto de líneas tienen trenes quintuples				
Funicular: 2 trenes de 3 coches				
El intervalo de 3'02" corresponde al tramo común de L9 Norte y L10, en los tramos individuales es de 6'04"				

De las 156 estaciones de la red, incluido el Funicular de Montjuïc, hay 108 de sencillas, 18 con una correspondencia y 4 con dos correspondencias.

El parque móvil del Metro (sin Funicular de Montjuïc), a 31 de diciembre de 2017, estaba formado por 168 trenes quintuples y 3 trenes dobles. Ello representa un total de 846 coches, de los cuales 678 son motores y 168 remolques, tal y como se desglosan por series en el siguiente cuadro:

	Motores	Remolques	Total Coches	TOTAL TRENES	
Serie 2000	24	6	30	6	
Serie 2100	60	15	75	15	
Serie 3000	72	18	90	18	
Serie 4000	96	24	120	24	
Serie 5000	156	39	195	39	
Serie 6000	40	10	50	10	
Serie 9000	224	56	280	56	
Serie 500 (*)	6	0	6	3	
Total coches	678	168	846	168	quintuples
(*) Los trenes de la serie 500 son dobles				3	dobles



Por otra parte, el Funicular de Montjuïc cuenta con una flota de 2 unidades de 3 coches cada una.

3.1.2. Datos de la red de Bus

DATOS DE LA RED A 31 DE DICIEMBRE DE 2017		
		TOTAL
Número de líneas (a)		98
Longitud de la red (a)		833,17
Número de paradas (a):		2.541
	<i>con marquesina:</i>	1.371
	<i>con poste de parada:</i>	1.170
Kilómetros de carril bus		191,22

DATOS DE LA FLOTA A 31 DE DICIEMBRE DE 2017		
		Nº vehículos
Autobuses Estándares:		601
	<i>Propulsados con gasóleo:</i>	212
	<i>Propulsados con GNC:</i>	251
	<i>Híbridos con motor diésel y eléctrico:</i>	123
	<i>Híbridos con motor de GNC y eléctrico:</i>	13
	<i>Propulsados únicamente con motor eléctrico</i>	2
Autobuses Articulados:		327
	<i>Propulsados con gasóleo:</i>	131
	<i>Propulsados con GNC:</i>	127
	<i>Híbridos con motor diésel y eléctrico:</i>	67
	<i>Propulsados únicamente con motor eléctrico</i>	2
Midibuses:		25
	<i>Propulsados con gasóleo:</i>	24
	<i>Híbridos con motor diésel y eléctrico:</i>	1
Minibuses (Propulsados con gasóleo):		52
Autobuses de 2 pisos (Propulsados con gasóleo):		77
Autobuses Biarticulados (Híbridos con motor diésel y eléctrico)		3
	TOTAL FLOTA	1.085

RESUMEN FLOTA POR TIPO DE COMBUSTIBLE:		
	Autobuses propulsados con gasóleo:	496
	Autobuses propulsados con GNC:	378
	Autobuses híbridos:	207
	<i>híbridos motor diésel y eléctrico</i>	194
	<i>híbridos motor de GNC y eléctrico</i>	13
	Autobuses propulsados con motor eléctrico	4
	TOTAL FLOTA	1.085
Número de autobuses adaptados a PMR		1.085
Número de autobuses equipados con aire acondicionado		1.085
Flota necesaria para el servicio (laborable en hora punta oferta de invierno) (b)		856

NOTAS:

(a) No incluye las líneas especiales de Bus Turístic ni el Tramvia Blau ni tampoco las líneas 80, 81, 82 y 83 contratadas a Sagalés.

(b) La diferencia entre el total de vehículos y la flota necesaria para el servicio (que no incluye las líneas del Bus Turístic) obedece al parque operativo en reserva y a la flota en revisión, ITV, etc.

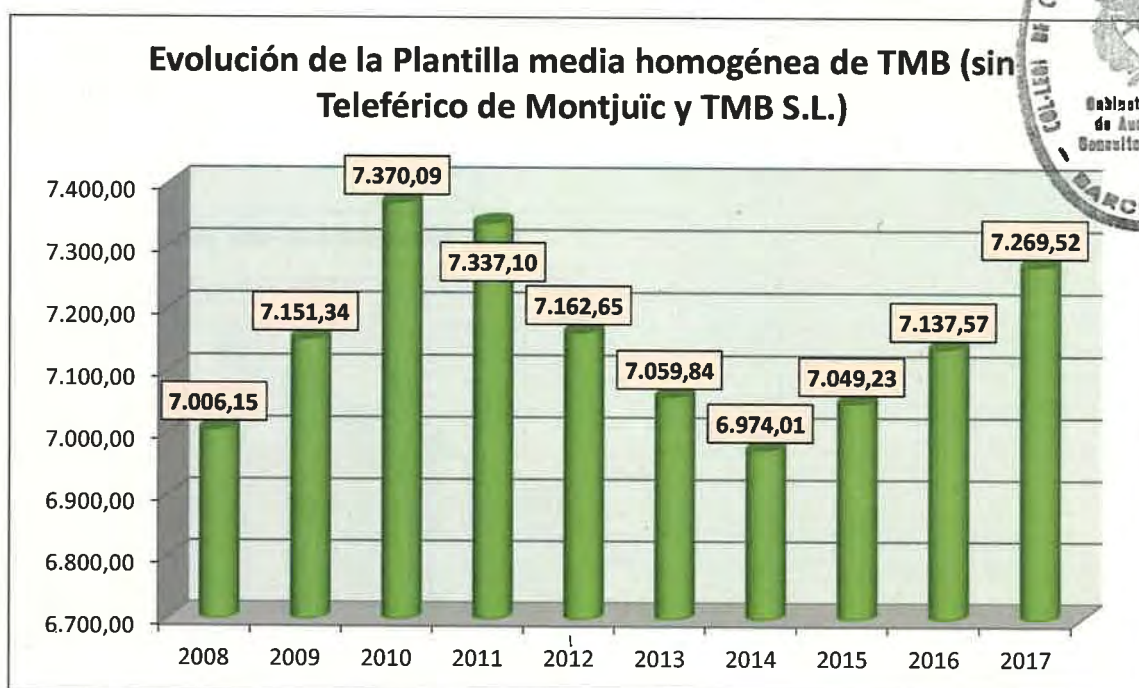
3.2. Evolución de la plantilla de TMB

La plantilla activa absoluta de TMB (sin incluir la sociedad que opera el Teleférico de Montjuïc y la Sociedad TMB, S.L.) era de 7.935 empleados a 31 de diciembre de 2017. Dentro de estas cifras se incluyen 366 empleados en régimen de jubilación parcial, vinculada a un contrato de relevo.

Evolución de la Plantilla media homogénea (no incluye Teleférico de Montjuïc)

	2017	2016	Diferencia	%
Ferrocarril Metropolità de Barcelona	3.247,22	3.203,09	44,13	1,4%
Transports de Barcelona	4.022,30	3.934,48	87,82	2,2%
TMB	7.269,52	7.137,57	131,95	1,8%

Por otra parte, si se considera la plantilla media homogénea anual (en términos de horas por empleado y año) de TMB (sin incluir el Teleférico de Montjuïc y TMB S.L.), en el año 2017 ha sido de 7.269,5 empleados, es decir, ha crecido cerca de 132 personas respecto al año anterior. El aumento de plantilla es consecuencia de las ampliaciones de oferta que ha habido en el año 2017 en las dos redes explicadas anteriormente.



En el gráfico puede verse un descenso de la plantilla a partir del año 2010 hasta el 2014. A partir del año 2015 volvió a crecer con la puesta en marcha de la línea 9 Sur de Metro y los planes de mejora de la oferta en las dos redes.

En el caso de FMB, la plantilla media homogénea ha sido de 3.247,22 empleados, lo que representa un incremento medio de 44 efectivos respecto al año anterior. Este crecimiento obedece principalmente al plan de mejora de la oferta de Metro iniciado en 2017 y que tendrá continuidad en los años 2018 y 2019.

En cuanto a Transports de Barcelona, la plantilla media homogénea se ha situado en 4.022,30 empleados, es decir, ha crecido en 87,8 efectivos. El aumento se ha concentrado principalmente en el colectivo de conductores y es fruto del aumento de oferta derivado de las actuaciones descritas anteriormente.

La edad media de la plantilla activa de FMB ha sido de 45,01 años mientras que en TB era de 47,95 años a 31 de diciembre de 2017.



3.3. Cuenta de Pérdidas y Ganancias del Grupo Consolidado de TMB

El ejercicio de 2017 ha transcurrido dentro de una coyuntura de crecimiento económico positivo de las economías catalana y española, con incrementos del PIB superiores al 3%, en el que TMB ha operado en el marco financiero estable de referencia que representa el Contrato Programa 2014-2017 y el Plan Marco 2014-2031 de Saneamiento Financiero del Sistema de Transporte Público de Refinanciación de la deuda, que se aprobó el 6 de marzo de 2014 por parte del Consejo de Administración de la ATM.

El ejercicio de 2017 ha sido el primer año entero de funcionamiento de la línea 9 Sur de Metro, que entró en servicio el 12 de febrero de 2016. También este año se han iniciado los respectivos Planes de mejora de la oferta en metro y bus. En metro ha supuesto aumentar con 7 trenes más en hora punta el servicio de los días laborables en algunas líneas. En bus ha representado, desde el mes de octubre, incrementar con 22 vehículos más la oferta de días laborables (de un refuerzo total de 43 autobuses entre los años 2017 y 2018).

En cuanto a la demanda, las redes de TMB han tenido un incremento conjunto de 15,1 millones de viajeros respecto al año anterior.

Estos acontecimientos lógicamente han tenido también su repercusión económica en la Cuenta de Pérdidas y Ganancias del Grupo que a continuación se pasa a comentar.

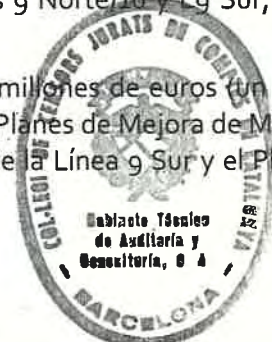
- **Ingresos del ejercicio:**

El total de ingresos del grupo consolidado de TMB (sin incluir las subvenciones al servicio) ha crecido en 4,4 millones de euros (un 1,0%) respecto al ejercicio de 2016. Esto se debió a un incremento los ingresos por ventas de 2,8 millones de euros (un 0,7%), gracias al crecimiento de pasaje que se ha producido en el conjunto de los medios de TMB. Hay que tener presente que en el año 2017 hubo una congelación de las tarifas de los títulos de transporte. También han aumentado los ingresos accesorios en 1,2 millones de euros (un 4,4%) y las subvenciones especiales en 0,43 millones de euros (un 4,6%). El crecimiento de los ingresos accesorios se explica principalmente por los ingresos procedentes de los cánones de publicidad, que compensan sobradamente el descenso de otras partidas como los ingresos por cooperación exterior, los ingresos por intervención/ inspección contra el fraude en las redes y la facturación de los servicios prestados a las administraciones públicas derivada de las tareas de mantenimiento de infraestructuras que TMB realiza en las líneas 9 Norte/10 y L9 Sur, entre otros.

Por otra parte, las Subvenciones al servicio han crecido en 18,9 millones de euros (un 5,3%) debido principalmente a los aumentos de oferta derivados de los Planes de Mejora de Metro y Bus y otras actuaciones como el año entero de funcionamiento de la Línea 9 Sur y el Plan de verano de bus.

- **Gastos de explotación:**

El aumento de la oferta en las dos redes también explica el incremento de los gastos de explotación antes de amortizaciones, los cuales han crecido en 20,3 millones de euros (+ 2,8%) respecto al año anterior.



Las partidas que más han incrementado han sido: la de Aprovisionamientos, que crece en 2,7 millones de euros (+ 14,4%) básicamente por los materiales de consumo y reposición; los gastos de personal operativo, que aumentan en 10,7 millones de euros (+ 2,8%), y los Servicios Exteriores, que incrementan en 9,5 millones de euros (+ 3,5%). Dentro de estos últimos, las partidas que más han aumentado han sido las siguientes: los gastos de reparación y conservación de elementos de transporte, maquinaria, edificios e instalaciones fijas, la seguridad y vigilancia, los gastos de limpieza de estaciones y vehículos, los gastos en trabajos de informática, los de promoción y comunicación y los de asistencia técnica y estudios.

El incremento de la plantilla de operación de metro y de conductores de bus y la aplicación de los respectivos Convenios colectivos, explica el aumento del gasto del personal operativo en un 2,8%.

Por otra parte, destaca la reducción de los gastos de Carburante y energía en 1,1 millones de euros (-2,4%) respecto al año 2016. Esta disminución se explica fundamentalmente por el descenso de los gastos de energía eléctrica de Metro derivado de la disminución del precio medio del kWh y una regularización de años anteriores por un importe de 731 miles de euros.

Las variaciones de las provisiones se han reducido en 1,4 millones de euros y los Otros Resultados han disminuido en 0,6 millones de euros. Estos últimos corresponden a los ingresos recibidos de la Agencia Tributaria en concepto de devolución del céntimo sanitario en el impuesto sobre ventas minoristas de determinados hidrocarburos (IVMDH) de ejercicios anteriores.

- **Otros gastos:**

La amortización neta (después de subvenciones en capital traspasadas al ejercicio) ha disminuido en 3,5 millones de euros respecto al año anterior (-6,4%) y los gastos financieros han incrementado en 4,2 millones de euros, como consecuencia de un crecimiento de los derivados por no liquidación de déficits de años anteriores.

Finalmente, el Resultado del Grupo Consolidado de TMB, después del impuesto sobre sociedades, ha sido de 6,5 millones de euros, lo que representa un incremento de 2,26 millones de euros respecto al año anterior.

CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADA GRUPO TRANSPORTS METROPOLITANS DE BARCELONA (en miles de euros)				
	Año 2017	Año 2016	Diferencia	% Dif.
A) OPERACIONES CONTINUADAS:				
INGRESOS				
Ventas	400.459	397.704	2.756	0,7
Accesorios a la explotación	27.922	26.738	1.184	4,4
Subvenciones especiales	9.875	9.445	430	4,6
Subvenciones al Servicio	375.821	356.948	18.873	5,3
TOTAL INGRESOS	814.077	790.835	23.242	2,9
GASTOS DE EXPLOTACIÓN				
Aprovisionamientos	20.956	18.319	2.637	14,4
Electricidad/Carburantes	44.195	45.266	-1.072	-2,4
Personal operativo	387.452	376.766	10.685	2,8
Aportación al Sistema complementario de Pensiones:	855	555	300	54,1
<i>Sistema Complementario de Pensiones Contingencia Jubilación</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	
<i>Sistema Complementario de Pensiones Contingencia Riesgo</i>	<i>855</i>	<i>555</i>	<i>300</i>	<i>54,1</i>
Personal en proceso de regulación	314	749	-435	-58,1
Servicios Exteriores	283.754	274.279	9.476	3,5
Tributos	953	988	-36	-3,6
Variaciones de las provisiones	-1.113	272	-1.385	-508,5
Deterioramiento y Resultados por ventas de inmovilizado	-415	115	-530	-461,3
Otros resultados	-1.519	-2.129	610	-28,6
TOTAL GASTOS ANTES DE AMORTIZACIONES	735.431	715.181	20.250	2,8
Amortizaciones	65.290	65.931	-641	-1,0
Subvenciones en capital imputadas a pérdidas y ganancias	-13.567	-10.673	-2.894	27,1
AMORTIZACIÓN NETA	51.723	55.258	-3.535	-6,4
TOTAL GASTOS DE EXPLOTACIÓN	787.154	770.439	16.715	2,2
GASTOS FINANCIEROS				
Gastos Financieros por saneamiento CP	21.038	16.657	4.381	26,3
Resultado financiero estructural	-376	-228	-148	64,8
TOTAL RESULTADO FINANCIERO	20.662	16.429	4.233	25,8
Participación en Beneficio sociedades puestas en equivalencia	522	435	88	20,2
RESULTADO TOTAL ANTES DE IMPUESTOS	6.783	4.401	2.382	54,1
Impuesto sobre sociedades	-241	-124	-118	95,1
RESULTADO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS (Después del impuesto s/ Beneficios)	6.542	4.278	2.264	52,9
B) OPERACIONES INTERRUMPIDAS				
RESULTADO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES INTERRUMPIDAS (Después del impuesto s/	0	0	0	
RESULTADO DEL EJERCICIO	6.542	4.278	2.264	52,9

Nota: Dentro de los servicios exteriores se incluyen en concepto de renting de trenes 73.811 miles de € del año 2017 y 75.028 miles de € del año 2016. También en el año 2017 hay incluidos 99.580 miles de € de cánones de la Lg Norte/L10 y Lg Sur, por el mismo concepto, 98.302 miles de € en el año 2016.



3.4. Balance de situación a 31 de diciembre

BALANCE DE SITUACIÓN CONSOLIDADO DEL GRUPO TMB			
(En miles de euros)	Año 2017	Año 2016	Diferencia
ACTIVO			
ACTIVO NO CORRIENTE	1.082.080	1.093.936	-11.856
Inmovilizado intangible	17.004	15.393	1.612
Inmovilizado material	546.962	532.436	14.526
Inversiones inmobiliarias	0	0	0
Inversiones en empresas del Grupo y asociadas a largo plazo	3.963	3.441	522
Inversiones financieras a largo plazo	514.150	542.666	-28.516
ACTIVO CORRIENTE	222.427	214.533	7.894
Existencias	10.186	9.337	848
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	130.205	119.364	10.841
Inversiones financieras a corto plazo	3.363	10.293	-6.930
Periodificaciones a corto plazo	2.080	1.038	1.042
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	76.593	74.500	2.093
TOTAL ACTIVO	1.304.507	1.308.469	-3.962
PATRIMONIO NETO Y PASIVO			
PATRIMONIO NETO	404.811	353.258	51.552
Fondos propios:	301.295	294.753	6.542
Capital escriturado	18.642	18.642	0
Reservas	276.112	271.834	4.278
Resultados negativos de ejercicios anteriores	0	0	0
Resultados del ejercicio	6.542	4.278	2.264
Ajustes por cambios de valor	-36.834	-42.841	6.007
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	140.349	101.346	39.003
PASIVO NO CORRIENTE	654.840	701.838	-46.998
Deudas a largo plazo	654.840	701.838	-46.998
PASIVO CORRIENTE	244.856	253.372	-8.516
Provisiones a corto plazo	11.173	12.413	-1.239
Deudas a corto plazo	106.980	125.230	-18.250
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	114.843	103.450	11.393
Periodificaciones a corto plazo	11.859	12.281	-421
TOTAL PASIVO	1.304.507	1.308.469	-3.962

■ Acciones Propias:

La sociedad no tiene acciones propias. Durante el año no se han producido transacciones con acciones propias.

■ Plazos de pagos a proveedores:

El plazo medio de pago a proveedores en Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. ha sido de 44 días en el año 2017, en Transports de Barcelona, S.A. ha sido de 35 días, en Projectes i Serveis de Mobilitat, S.A. ha sido de 46 días y en la sociedad TMB, S.L. de 35 días.

Todas las sociedades en los últimos tiempos están adaptando los plazos de pago a proveedores con el objetivo de acercarlos al periodo medio de pago por debajo del máximo establecido en la normativa de morosidad.



4. Acontecimientos importantes después del cierre del ejercicio



Tras el cierre del ejercicio no se ha producido ningún hecho remarcable que no estuviera contemplado dentro de los planes económicos y operacionales previstos para el año 2018.

Sin embargo, el Consejo de Administración de la Autoritat del Transport Metropolità (ATM) del 28 de diciembre de 2017 **aprobó la política tarifaria del sistema integrado del área metropolitana de Barcelona del año 2018**. Las tres administraciones consorciadas en el seno de la ATM (la Generalitat de Catalunya, el Ayuntamiento de Barcelona y el Área Metropolitana de Barcelona) acordaron por unanimidad una actualización de las tarifas de cerca del 2% (en la línea del incremento interanual del IPC) tras cinco años de contención de precios. Por otra parte, no varían los precios de la tarjeta T-Joven ni de la T-Mes bonificada para parados.

Por otra parte, destacar que en el mes de enero de 2018 finalizaron las obras de rehabilitación de las estaciones de metro de Besòs Mar (L4), Paral·lel (L2-L3), Passeig de Gràcia (L3) y Fondo y Universitat de L1. Las reformas se realizaron manteniendo en todo momento en servicio las estaciones, sólo con afectaciones temporales en vestíbulos y accesos para minimizar las molestias a los clientes. Las obras, que han supuesto una inversión de 8,5 millones de euros, forman parte del programa de actualización y mejora de la funcionalidad de estaciones antiguas o de elevada utilización que busca dejarlas como nuevas, además de mejorar aspectos de su accesibilidad.



Para dar continuidad al programa de rehabilitación de estaciones para el año 2018, TMB dispone de proyectos redactados para las de Catalunya (L1 y L3), los vestíbulos principales de Sants Estació y Sagrada Família de L5 y el secundario de Lesseps (L3), además de las dos estaciones del funicular de Montjuïc.

El Tramvia Blau, que data de 1901, en el mes de febrero de 2018 ha dejado de circular para **iniciar un plan de modernización a fondo de la infraestructura** que le permita circular en el futuro con plenas garantías de seguridad. Esta remodelación ha sido aprobada por la Autoritat del Transport Metropolità con el compromiso de incluir la financiación de esta actuación en el próximo Contrato Programa 2018-2021.

La remodelación del histórico tranvía, que tendrá **un coste aproximado de 11 millones de euros**, incluye la **renovación completa de las vías y de la catenaria, la remodelación de uno de los tranvías, la reparación de los tranvías que habitualmente prestan el servicio y otras actuaciones complementarias**. Mientras dura la afectación, los usuarios pueden utilizar como alternativa la línea 196 de bus (Pl. Kennedy - Bellesguard).

Durante este periodo los tranvías participarán en actividades de difusión cultural y del patrimonio histórico, a través del programa TMB Educa, que ampliará sus actividades en torno a los talleres y cocheras situados en la plaza de la Central.





5. Evolución previsible de la sociedad y proyectos de futuro

5.1. Líneas estratégicas de TMB

Transports Metropolitans de Barcelona (TMB), como empresa operadora de la red de metro y autobuses de la ciudad de Barcelona, tiene como misión ofrecer una red de transporte público que contribuya a la mejora de la movilidad ciudadana y al desarrollo sostenible del Área Metropolitana de Barcelona, garantizando la prestación del mejor servicio al cliente, desarrollando políticas de responsabilidad social, en un marco de viabilidad y eficiencia económica. Además, TMB ha de convertirse en una empresa de transporte y movilidad ciudadana competitiva y referente en Europa, haciendo énfasis en su proyección y viabilidad más internacional. El ámbito de referencia de TMB, pues, dependerá cada vez más del modelo de competencias resultante de la adaptación al Reglamento Europeo del transporte público de viajeros.

El uso eficiente de la tecnología ha sido el que ha permitido dar en los últimos años un salto cualitativo en la mejora del servicio y la eficiencia, y ello seguirá siendo así en el futuro. Alcanzar el éxito de esta visión estratégica es el objetivo bajo el que se implantó el modelo de gestión *Balanced Scorecard*, un sistema de gestión estratégica con una visión integral del negocio. En este modelo se mide la gestión del negocio soportada en 4 grandes ejes estratégicos (perspectivas): 1) Satisfacción de los clientes/ciudadanos, 2) Innovación y rendimiento de los procesos, 3) Desarrollo y crecimiento de los recursos humanos y 4) los Resultados financieros.

a) Perspectiva de clientes / ciudadanos

El objetivo estratégico final debe ser la satisfacción del cliente. En Bus se prevé la implantación de la última fase de reconversión de su red con la puesta en servicio de nuevas líneas o ejes de altas prestaciones, así como la continuidad del Plan de Mejora de la oferta en días laborables. En Metro se prevé poner en funcionamiento dos nuevas estaciones de la línea 10 Sur (Foneria y Foc Cisell). Asimismo está previsto incrementar el servicio en las líneas L1, L3, L4 y L5 para mejorar la oferta en las líneas más cargadas entre semana.

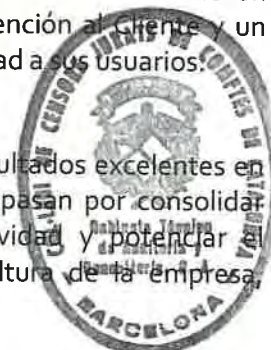
b) Perspectiva de procesos

Ya que el ámbito de los procesos tiene una importancia clave en el momento de obtener los resultados deseados, los esfuerzos de TMB este año y en este ámbito irán en la línea de optimización, sostenibilidad, eficiencia y calidad.

Además, TMB ha participado en el Proyecto SocMobilitat que tiene por objetivo la implantación de una nueva tarjeta T-Movilidad, que se prevé que pueda iniciarse a principios de 2019 en la ciudad de Barcelona. Se trata de un proyecto que desplegará la tecnología *Contactless* en el Transporte de Cataluña, dotándolo también de otros servicios como un Centro de Gestión de la Información del Transporte, un Centro de Atención al Cliente y un conjunto de herramientas virtuales (web y *app*) que facilitarán la movilidad a sus usuarios.

c) Perspectivas de personas

Las personas son los inductores necesarios que permiten conseguir resultados excelentes en las otras perspectivas. Los términos estratégicos de esta perspectiva pasan por consolidar unas relaciones laborales basadas en el diálogo y en la competitividad y potenciar el compromiso y la implicación, es decir, un cambio gradual en la cultura de la empresa, consiguiendo una mejora de la productividad.



d) Perspectiva financiera

La estrategia financiera es la palanca necesaria para alcanzar el objetivo final de mejora de la satisfacción del cliente. Los grandes puntos en los que se sustenta son: incrementar los ingresos por validaciones y los ingresos accesorios, y una gestión óptima y eficiente de los recursos en todos los niveles de la organización..

5.2. Plan de Empresa 2018-2021

En el año 2017 se ha trabajado desde todos los ámbitos de TMB en la elaboración del **Plan de Empresa para el periodo 2018-2021**. Este documento estratégico es la base sobre la que se negocia con la Autoritat del Transport Metropolità el conjunto de actuaciones a realizar en los próximos cuatro años, así como el cálculo de las necesidades financieras que se prevén para llevarlas a cabo y que se recogerán en el **próximo Contrato-Programa 2018-2021**.

El Plan de Empresa contempla, entre otros, un análisis de la actividad de TMB en los últimos años, desde el punto de vista de la oferta y la demanda y una descripción del entorno macroeconómico previsto durante la vigencia del Plan.

Una novedad de este último Plan de Empresa ha sido la **realización de un análisis de riesgos y contingencias de TMB** para el período 2018-2021, a partir del mismo se han descrito y seleccionando aquellas **contingencias que se consideran de acción prioritaria** (se consideran así porque tienen mayor probabilidad de producirse y, al mismo tiempo, tienen mayor impacto sobre la actuación de TMB). A cada una de las contingencias prioritarias se le ha asociado la acción correctora para disminuir y/o anular sus efectos (oportunidades de mejora). Entre estas acciones destacan: los Planes de oferta de Bus y Metro, la finalización de la Nueva Red de Bus, las ampliaciones de red de Metro, el plan de renovación del Tramvia Blau, los nuevos planes de mantenimiento de trenes en relación a los bastidores de *bogies*, la Nueva Cochera de Bus de Zona Franca del Puerto, el plan de renovación y remodelación de trenes, etc.

Con fecha 31 de julio de 2017 TMB entregó a la ATM la estimación de las necesidades a subvencionar para el período 2018-2021, de cara a la elaboración y posterior aprobación del Contrato-Programa 2018-2021. En otoño, se vio que los datos de demanda de los meses de septiembre y octubre habían supuesto un cambio de tendencia muy significativo respecto a los que había hasta los meses de mayo y junio, los cuales habían servido de base para las proyecciones de la demanda del Plan de Empresa y para el cálculo de las necesidades del periodo 2018 a 2021. Este cambio de tendencia muy posiblemente vino motivado por varios factores, como el atentado de las Ramblas de agosto y el nuevo escenario político catalán a partir de septiembre-octubre.

La ATM aprobó el 28 de diciembre las necesidades previstas para el año 2018 y el correspondiente Contrato-Programa. Posteriormente, en el año 2018 el objetivo será formalizar un Contrato-Programa para cuatro años, hasta el año 2021 que incluya el ejercicio 2018.

Por este motivo TMB realizó un ajuste en las necesidades previstas para el año 2018 el cual supuso:

- Un nuevo cálculo de la recaudación a partir de la demanda y de la tarifa media de cierre 2017 previstas partiendo de los datos de demanda conocidos del mes de

octubre. En cuanto a los gastos de explotación, se previó un ajuste a partir de una reducción del servicio del Bus Turístic de unas 19.000 horas anuales, debido a la disminución de la demanda de este servicio en el segundo semestre del año.

- En cuanto a las nuevas actuaciones contempladas en el Plan de Empresa, se propuso diferir la activación de determinadas inversiones, lo que permitiría ajustar las necesidades a los recursos disponibles.

En definitiva, con estos ajustes la cifra total de necesidades del año 2018 adaptada a la nueva realidad de la demanda no se modificó respecto a la previsión de necesidades entregada por TMB a la ATM en fecha 31 de julio de 2017, y que se situaba en 529,2 millones de euros.

Por otra parte, la nueva proyección de necesidades de TMB realizada a partir de la nueva cifra de cierre del año 2017 prevé unas necesidades para el período 2.019-2.021 superiores en 35,1 millones de euros a las presentadas a la ATM en el mes de julio de 2017, las cuales se tendrán que revisar durante el año 2018. A esta cifra habrá que añadir también la reducción de recaudación provocada por las diferencias entre las tarifas previstas y las aprobadas finalmente.

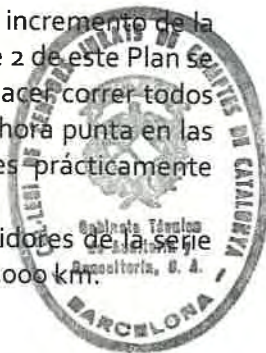
5.3. Previsión para el año 2018

El objetivo de TMB para el año 2018 será el mantenimiento de la calidad y el nivel de servicio que se ha conseguido en los últimos años, con el fin de garantizar una movilidad sostenible y contribuir a la vertebración del territorio, utilizando los recursos disponibles de la manera más eficiente.

El objetivo de TMB para el ejercicio de 2018 será poder prestar en las mejores condiciones el nivel de oferta actual en la red de metro y bus, y poner en marcha todas aquellas actuaciones aprobadas por la ATM, y demás actuaciones que determine el Contrato-Programa.

En la propuesta de presupuesto de TMB para el año 2018 destacan las siguientes actuaciones:

- **Plan de Mejora de Bus**, con la incorporación de 43 nuevos autobuses en días laborables en la red en dos fases (la primera iniciada en 2017 con 22 autobuses más). En septiembre de 2018 se aumentará la oferta de días laborables con 21 autobuses más que se sumarán a los de la fase anterior.
- **Plan de Mejora de Bus en verano** que supone el refuerzo de las líneas de bus que llevan a las playas y otras líneas.
- **La puesta en servicio de la línea 10 Sur de Metro**. En el año 2018 se prevé la puesta en funcionamiento de dos nuevas estaciones, Fonèria y Foc Cissell, en el Paseo de la Zona Franca.
- **El Plan de Mejora de la oferta de Metro 2017-2021** que supone un incremento de la oferta actual de Metro, de forma progresiva, en este periodo. La fase 2 de este Plan se llevará a cabo de forma escalonada en el año 2018 y consistirá en hacer correr todos los trenes disponibles en la hora punta llegando a los 135 trenes en hora punta en las líneas convencionales (se trata de una fase transitoria ya que es prácticamente imposible mantener a lo largo del tiempo toda la flota en servicio).
- **El Nuevo Plan de Mantenimiento de Metro** en relación a los bastidores de la serie 2000, 3000 y 4000, y el cambio de bastidores por ciclo largo a los 300.000 km.



- **El Plan de Participación de Bus** que supone un aumento de oferta de 23 nuevos autobuses más en días laborables en la red actual, el cual se iniciará en octubre de 2018.
- **El inicio de las obras de ampliación de la cochera de Zona Franca**, por la futura desaparición de la cochera de Ponent, como consecuencia del Plan director urbanístico Gran Vía - Llobregat, aprobado el 18 de abril de 2017.
- Llevar a cabo las actuaciones necesarias en el conjunto de la organización para **adaptar TMB a las necesidades del proyecto de la T-Movilidad**, que supondrá un cambio de paradigma en la gestión futura de la movilidad.

5.4. Inversión de 248 millones de euros del Departament de Territori i Sostenibilitat

El *Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya* invertirá **248 millones de euros en los próximos seis años en diversas actuaciones de mejora de la red metropolitana de metro**, según comunicó a finales de octubre de 2017. Este plan incluye tanto obras ya planificadas y en marcha para adaptar la red a personas con movilidad reducida y la construcción de nuevas estaciones (teniendo así la red adaptada al 100% en el año 2024), con un presupuesto de **102,5 millones de euros**, y también un **programa de conservación extraordinario de 145,5 millones de euros para mantener la fiabilidad del sistema** y atender al incremento de la demanda.

El programa de adaptación a personas con movilidad reducida incluye la adecuación de las estaciones de Jaume I (L4), en obras desde el mes de junio de 2017, Vallcarca (L3), Ciutadella/Vila Olímpica (L4) y los intercambiadores de Maragall (L4, L5), Espanya (L1, L3), Clot (L1, L2) Verdaguer (L4, L5), Plaça de Sants (L1, L5) y Urquinaona (L1, L4). El plan también contempla la finalización de la estación de Ernest Lluch (L5), entre las paradas de Collblanc y Pubilla Cases.

En cuanto al **programa extraordinario de mantenimiento**, el D ha programado una serie de actuaciones de modernización y mejora que permitirán mantener la fiabilidad del sistema y atender al crecimiento de la demanda. Las actuaciones contempladas son: enclaves de Triangle, Paral·lel, Sagrada Família, Pg de Gràcia, Sant Genís, mejora de superestructura de vía 2 (Universitat - Monumental), rehabilitación de cocheras y Talleres de Sant Genís (L3), Rehabilitación estructural en Baró de Viver, Nueva cochera L1, Ampliación cochera L3, Automatización maniobra L5, Ventilación estaciones Catalunya y Espanya, Remodelación enlace L4-L11 de Trinitat Nova, nuevo sistema de regulación y nuevo Telemando, Incremento de potencia de energía de tracción, sistemas de información al cliente, renovación de la señalización ATP L4 / L2.



6. Situación de la participación en otras empresas



La participación accionarial de las empresas del Grupo Consolidado de Transports Metropolitans de Barcelona en otras sociedades, a 31 de diciembre, se detalla a continuación:

- Participación con 8.806,14 euros en la empresa "Ensitrans, A.E.I.E", cantidad que representa el 20% de su capital social.
- Participación con 120.202,44 euros en "Barcelona Regional Agència Metropolitana de desenvolupament urbanístic i d'infraestructures S.A.", cifra que representa el 7,84% del capital social de esta sociedad.
- Participación con 3.005,06 euros en "La Fundació per a la motivació dels recursos humans", cantidad que representa el 3,85% del total de su capital social.
- Participación en la sociedad "Tramvia Metropolità S.A." con la cantidad de 2.624.400,0 euros, cifra que representa el 2,50% de su capital social.
- Participación con 513.000,0 euros en la sociedad "Tramvia Metropolità del Besòs, S.A", que representa el 2,5% del seu capital social.
- Participa amb 300.506,05 euros en la societat "Transports Ciutat Comtal, SA.", cantidad que representa el 33,3% de su capital social.
- Participación en la Societat Catalana per a la Mobilitat, S.A. en 117.981,56 euros, que representa el 2% de esta sociedad.
- Participación con 420,71 euros en "Promociones Bus S.A.", cantidad que representa el 0,37% de su capital social.
- Al cierre del ejercicio de 2017, la empresa "TMB France, EURL unipersonal" forma parte del "Grupo de Projectes i Serveis de Mobilitat S.A.".

El día 21 de octubre de 2011 se constituyó la sociedad TMB France, en la que Projectes i Serveis de Mobilitat S.A. tiene el 100% de las acciones, y su capital social es de 500 euros. Su domicilio social está en la ciudad de Perpiñán y su objeto social lo constituye la gestión, la operación y organización de los modos de prestación de servicio público y de otras formas de movilidad de personas, equipajes y sus concesiones.

Con fecha 22 de diciembre de 2011 se formalizó un préstamo dinerario entre Projectes de Serveis i Mobilitat, S.A. como prestador y TMB France como prestatario, por un importe de 105.000,00 euros al tipo Euribor (3m) + 3,25% por un plazo máximo de 5 años, con el objeto de participar minoritariamente en la empresa operadora del área metropolitana de Perpiñán (*Corporation Française de Transports Perpignan Méditerranée*).

A 31 de diciembre de 2016 incluía los intereses pendientes de pago, totalizando un importe de 90.050,10 euros. A 31 de diciembre de 2017 el importe pendiente de pago con intereses es de 91.876,00 euros. Según acuerdo de diciembre de 2016, el vencimiento del préstamo será el 22 de diciembre de 2021, con un tipo de interés Euribor (3m)+2,00%.

Con fecha 29 de febrero de 2014 se firmó un contrato entre CFT Vectalia France, SAS y Vectalia France, S.A. por un lado, y TMB France por otro, por el que TMB France adquirió el 5% del capital social de CFT Vectalia France mediante la compraventa de 50 acciones de Vectalia France, S.A.

Dada la poca relevancia de TMB France dentro de las cuentas del Grupo, para este año 2017 esta sociedad no consolida dentro de las Cuentas Anuales del Grupo TMB.

Thinking Forward XXI, S.L. se creó el 15 de diciembre de 2009 con un capital de 60.120,00 euros. El 23 de diciembre de 2014 se acordó una ampliación de capital por 9.951,00 euros más una prima de asunción de 190.049,00 euros, siendo el importe total de la ampliación formalizada en 2015 de 200.000,00 euros. Projectes i Serveis de Mobilitat adquirió en esta

ampliación una participación del 7,10%. El 28 de noviembre de 2016 se amplió el capital en 200.002,99 euros, en la que Projectes i Serveis de Mobilitat, SA participa hasta llegar al 12,50%.

A 31 de diciembre de 2017 el valor contable de la participación en esta sociedad es de 200.000,51 euros (el mismo a 31 de diciembre de 2016).





7. Resumen del Informe de gestión de Projectes i Serveis de Mobilitat, S.A.

El 2017 se ha convertido en el décimo año completo de funcionamiento del Teleférico de Montjuïc desde su renovación total en 2007. Dispone de 55 cabinas totalmente acristaladas con una capacidad de 8 personas y adaptadas para personas con movilidad reducida (PMR). Con 3 estaciones (Parque de Montjuïc, Mirador y Castillo), la capacidad de transporte supera las 2.000 personas/hora/sentido que es modulable en función de la demanda. Funciona todos los días del año con horario entre las 10h y las 21h (los meses de mayor afluencia), excepto en el período necesario para el mantenimiento preceptivo, que en 2017 fue del 30 de enero al 19 de febrero.

En el año 2017, como mejoras de la gestión de la venta en las líneas de peaje, se ha consolidado la digitalización para la lectura de descuentos y promociones.

También se pueden comprar títulos de viaje a través de la página web propia www.telefericdemontjuic.cat, que además contiene información del servicio, lugares de interés turístico y una galería fotográfica, así como a través de la web www.barcelonasmartmoving.com, una plataforma en 6 idiomas para promover los transportes de ocio de la ciudad de Barcelona.

A nivel comercial se siguen llevando a cabo acciones promocionales con otros operadores y la comercialización a través de nuevos intermediarios.

Durante el 2017 se ha procedido a la petición y asignación del proyecto de prolongación de la vida útil de las 55 cabinas SIGMA GD8 del Teleférico, para seguir garantizando su plena funcionalidad.

El mantenimiento a realizar en las cabinas incluye trabajos de control del estado, cambio sistemático de elementos de desgaste y la renovación estética de elementos deteriorados por su uso general. El proyecto se iniciará después del cierre anual para el mantenimiento del año 2018.

También durante este año se ha llevado a cabo la licitación para actualizar e implementar los equipos de control del Teleférico que se llevará a cabo en 2018. Incluye la instalación y puesta en marcha del sistema de asistencia en remoto del accionamiento eléctrico del telecabina (*hot line*), por parte de los técnicos del fabricante para poder evaluar en caso de situaciones de avería de la instalación. De esta forma se garantizará la rapidez de la respuesta y se reducirá el tiempo de resolución. Asimismo, esta licitación incorpora la renovación de los equipamientos con equipos de última generación para el funcionamiento de la visualización principal de la instalación en las tres estaciones.

A continuación se recoge un resumen de los principales datos de operación del teleférico durante el año 2017.

7.1. Oferta de servicio del Teleférico de Montjuïc

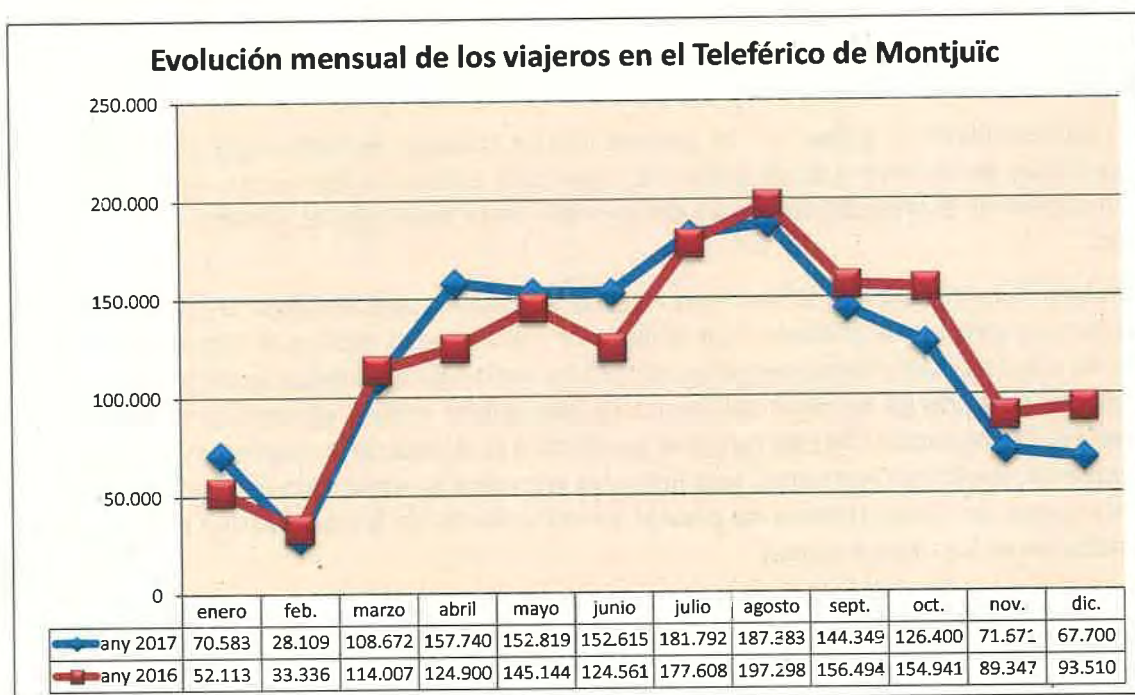
En el año 2017 el Teleférico de Montjuïc ha prestado 3.146 horas de servicio, cifra ligeramente inferior a la del año anterior (-0,78%). Durante los meses de verano (junio, julio, agosto y septiembre) es cuando mayor es la oferta en horas de servicio. La disponibilidad de la instalación ha sido del 97,06% respecto a la oferta programada. El origen de la no disponibilidad ha sido un 2,92% por causas externas (principalmente por la climatología) y un 0,02% por causas internas (incidencias técnicas).



7.2. Demanda del Teleférico de Montjuïc

El teleférico de Montjuïc ha transportado 1,45 millones de pasajeros, cifra que ha supuesto un descenso del 0,9% respecto al año 2016, año en que se alcanzó el récord de usuarios. Sin embargo, la evolución del pasaje presenta dos tendencias diferenciadas dentro del ejercicio. Mientras que en el primer semestre hubo un crecimiento de más de 76 mil viajeros (+ 12,9%), esta tendencia positiva se rompió en el segundo semestre donde ha habido una disminución de cerca de 90 mil viajeros (-10,3%). Este descenso de la demanda en el segundo semestre obedece posiblemente a la afectación que tuvo sobre el turismo, en los últimos meses del año, el atentado en las Ramblas de Barcelona del 17 de agosto y la situación política.

	2017	2016	Diferencia	%
Primer semestre	670.538	594.061	76.477	12,9%
Segundo semestre	779.295	869.198	-89.903	-10,3%
Total	1.449.833	1.463.259	-13.426	-0,9%



A continuación se puede observar la evolución de la demanda del Teleférico de Montjuïc para el periodo 2008-2017, donde destacan las buenas cifras de pasaje de los últimos dos ejercicios por encima de los 1,4 millones de viajeros.



7.3. Principales datos del Teleférico de Montjuïc

Longitud (metros):	752
Desnivel (metros):	84,55
Número de soportes:	12
Número de cabinas:	55 (todas acristaladas)
Capacidad del sistema (personas/hora):	2.000
Distancia mínima entre cabinas (metros):	48
Velocidad (metros/segundo):	2,5 - 5,0
Tracción (kVA):	400
Contrapeso:	Tensión hidráulica

7.4. Plantilla a 31 de diciembre

El teleférico dispone de un equipo humano que, a 31 de diciembre de 2017, era de 26 personas (6 conductores encargados y 20 auxiliares) que, distribuidos en diferentes turnos de trabajo, facilitan el servicio a los clientes.

En 2017 se efectuó un proceso de cobertura de auxiliares de teleférico para cubrir las necesidades temporales del verano. Se presentaron 286 personas de las cuales se seleccionaron 9 que realizaron la formación (también selectiva) y, finalmente, 6 personas se incorporaron para trabajar en verano.



7.5. Acontecimientos importantes después del ejercicio

A partir del día 1 de enero de 2018 se ha producido la entrada en vigor de las nuevas tarifas del Teleférico de Montjuïc.

Siguiendo con la planificación previamente efectuada, el Teleférico permanecerá cerrado al público desde el día 29 de enero al 18 de febrero de 2018 para someterlo a la revisión técnica anual y la puesta a punto de todos sus elementos.



8. Actividad de Transports Metropolitans de Barcelona, S.L.



El 2017 ha sido el año de consolidación de la sociedad Transports Metropolitans de Barcelona, S.L. desde su creación en 2015, la cual forma parte del Grupo Consolidado de TMB. Ésta incluye dentro de su actividad los negocios siguientes:

- La plataforma de *e-commerce* *barcelonasmartmoving.com*, que se posiciona como el referente de la movilidad turística en Barcelona y su área metropolitana.
- Los servicios especiales discrecionales de Transports de Barcelona (TB) para empresas.

Este año el registro de ventas ha seguido teniendo una progresión muy positiva hasta el tercer trimestre del año donde ha habido un descenso global del turismo en la ciudad de Barcelona y que ha afectado al *e-commerce*. Aún así, destacar un incremento global del 63,3%.

Los hitos más destacados del negocio en 2017 han sido:

- ♦ **Plataforma de e-commerce:**
 - Durante el año se han incorporado nuevos productos al catálogo del *e-commerce* como son las 8 rutas del Catalunya Bus Turístic con el objetivo de ampliar la oferta e incrementar el ticket medio de la plataforma.
 - Se ha modificado el régimen fiscal y se ha pasado de un régimen de comisionista al REAV (Régimen Especial de Agencia de Viajes) para poder ofrecer un servicio más completo y global a los clientes.
 - Se ha implementado un módulo de *crossselling* (venta cruzada) en la plataforma para incrementar el ticket medio del cliente y, así, poder aumentar los ingresos.

En cuanto a los principales objetivos del año 2018, destacan: la mejora de la securización de la plataforma (mejorar la seguridad), incorporar una nueva funcionalidad de *cupponing* (ofrecer cupones y descuentos a los clientes para incrementar demanda en determinados momentos del año) y crear un área de vinculación con el cliente para obtener más información pudiendo ofrecer así un servicio más global y ejecutar acciones de marketing más eficaces.

♦ **Servicios especiales de TB:**

A lo largo del ejercicio se han realizado diversos servicios especiales tanto de autobuses regulares como de bus turístico. Los ingresos por estos servicios especiales han superado los 105 mil euros.